

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA



Faculté des Sciences Economique, Commerciales et des Sciences de Gestion

Département des Sciences Commerciales

## **Mémoire de fin de cycle**

Pour l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales

**Option : Logistique et distribution**

### **Thème**

**Le poids et le rôle de la logistique dans une entreprise**

**Préparé par :**

- KARA Rafik
- AZIB Fouad

**Dirigé par :**

- MOUSSAOUI .Ali

**Année universitaire : 2019/2020**

# ***REMERCIEMENTS***

*Dieu merci pour la santé, le courage et la volonté qui nous a accompagnés durant le cursus universitaire afin de réaliser ce modeste travail.*

*Nous adressons nos vifs remerciements avec une profonde reconnaissance et gratitude à notre encadreur **M MOUSSAOUI ALI** d'avoir accepté de diriger ce travail ; ses conseil, ses remarques si pertinentes, et l'extrême richesse de son enseignement nous ont guidés dans l'élaboration de cette contribution.*

Je remercie également tous les enseignants qui m'ont suivi lors de ma formation, ainsi que mes camarades du master « logistique et distribution ».

Enfin, que tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail, trouvent ici l'expression de ma gratitude.

# ***DEDICACES***

A la mémoire de ceux qui nous ont quittés..... (Que dieu vous accueille dans son vaste paradis)

A la personne que j'aime le plus au monde, qui a été toujours présente la pour moi dans le meilleur et le pire à celle à qui je dois ma vie, ma meilleurs .....

Ma Mère

A cette personne qui me guidât à chaque pat de ma vie, à celui qui me redonna confiance à chaque fois que je flanchais, à celui qui me servait, qui me sert, et qui me servira d'exemple dans cette vie .... Mon cher Père (Que dieu t'accueille dans son vaste paradis)

Je dédie aussi se travail aussi à ma chérie « Salia » qui m'a encouragé durant toute cette période

Je dédie à ma petite sœur « Nariman » qui m'a beaucoup aidé

A toute ma fratrie « Salim, Amine, Kamel, Saïd, Karim, Gago, Lalya..... » et a tout le cartier, et tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin.

Ainsi qu'à toute la promotion 2019/2020

**AZIB Fouad.**

## ***DEDICACES***

Je dédie ce travail à tous ceux qui ont contribué de Prés ou de loin  
à la réalisation de ce dernier, notamment à :

A la personne que j'aime le plus au monde, qui a été toujours présente la pour  
moi dans le meilleur et le pire à celle à qui je dois ma vie, ma meilleurs .....

Ma Mère

A cette personne qui me guidât à chaque pat de ma vie, à celui qui me  
redonna confiance à chaque fois que je flanchais, à celui qui me servait, qui  
me sert, et qui me servira d'exemple dans cette vie .... Mon Père

Mes frères et sœurs, symbole de complémentarité.

A ma chère tante, puisse se travaille te rendre fière de mo

A toute ma fratrie : « Walid, Moumane, Sassou,... » et a tout le cartier, et  
tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin.

Ainsi qu'à toute la promotion 2019/2020

**KARA Rafik.**

## **Liste des abréviations :**

**Cévit** **agro** : Cévit agroalimentaire

**EDI** : Echange de Données Informatisées

**ERP** : Entreprise Ressource Planning

**APS**: Advanced planning and Scheduling

**SPA**: Société par Actions

**CLR** : Centre de livraison régional

**B to B**: Business to Business

**B to C**: Business to Consumer

**CA** : Chiffre d'Affaires

**SCM** : Supply Chain Management

## Liste de figures

Le schéma représentatif de l'historique de la logistique.....	06
Schéma représentatif d'une chaîne logistique.....	23
Schéma représentatif des flux dans une chaîne logistique .....	24
La figure ci-dessous offre une vision sur l'ensemble des directions de L'entreprise CEVITALAGRO .....	70
Circuit de distribution indirect de l'entreprise CEVITAL-AGRO.....	74
Circuit de distribution direct de l'entreprise CEVITAL-AGRO .....	75
Figure : Schéma de distribution.....	76
Figure : La politique de distribution CLR.....	78
Figure : La supply chaîne logistique.....	85
Figure : Le système de distribution au sein de CEVITAL.....	88

## Liste de tableaux

Tableau N° 1 : Les formes de logistique sous différents angles.....	13
Tableau N° 2 : Le taux de réclamation.....	83
Tableau N° 3 : Le taux de distribution des deux systèmes.....	84

# **Table des matières**

**Table des matières**

<b>Introduction générale</b> .....	1
<b>Chapitre II : Portée, historique et typologie de la logistique</b>	
Introduction du chapitre.....	5
<b>Section 01 : Objet, historique et évolution du concept logistique</b> .....	5
1-1) Aperçu historique et l'évolution de la logistique.....	5
1-2) Quelques définitions liées à la notion logistique.....	6
1-3) Les différents types de la logistique.....	8
1-4) Les finalités de la logistique.....	11
<b>Section 02 : Les typologies de la logistique</b> .....	12
2-1) selon les domaines.....	14
2-2) selon la fonction.....	17
2-3) Selon les 3 niveaux décisionnels.....	19
2-4) Selon l'espace.....	20
<b>Section 03 : De la logistique a la chaine logistique</b> .....	22
3-1) Définitions de la chaine logistique (Supply Chain).....	22
3-2) Les flux de la chaine logistique.....	24
3-2-1) Les flux d'informations.....	24
3-2-2) Les flux physiques.....	25
3-2-3) Les flux financiers.....	26
3-3) Les outils de la chaine logistique.....	26
3-3-1) L'EDI (Echange de Données Informatisées) .....	26
3-3-2) Les ERP (Entreprise Ressource Planning).....	27
3-3-3) L'APS (Advanced planning and Scheduling).....	27
Conclusion de chapitre.....	28

### **Chapitre II : Les fonctions techniques de la distribution et du transport et le rôle de la logistique dans l'entreprise**

Introduction du chapitre.....	29
<b>Section 01 : La fonction de distribution.....</b>	<b>30</b>
1-1) la politique de distribution et sa logistique.....	30
1-2) les types de distribution.....	32
1-2-1) La distribution par catalogue spécialisés.....	32
1-2-2) La distribution multicanaux .....	32
1-2-3) La distribution par réunion .....	32
1-2-4) La distribution multi niveaux.....	33
1-3) L'importance des fonctions de distribution.....	33
1-3-1) L'importance des fonctions de distribution en fonction des objectifs du producteur .....	33
1-3-2) L'importance des fonctions de distribution en fonction des caractéristiques des consommateurs.....	34
1-4) Le rôle de la distribution .....	34
1-5) Les modes de distribution.....	35
1-6) Canal, réseau et circuit de distribution .....	36
1-7) les activités de la logistique de distribution.....	36
1-7-1) Le transport.....	36
1-7-2) Le stockage.....	37
1-7-3) L'entreposage.....	38
<b>Section 02 : Le transport.....</b>	<b>39</b>
2-1) Notions de marchandise, bien et fret.....	40
2-2) Définition de transport de marchandise.....	40
2-3) Les caractéristiques des transports de marchandises .....	42
2-3-1) Une branche technique majeure.....	42

## Table des matières

---

2-3-2) Un procès industriel.....	43
2-3-3) Un système complexe.....	44
2-3-4) Une activité sociale.....	44
2-4) Les différents modes de transport de marchandises.....	45
2-4-1) Le transport maritime de marchandises.....	46
2-4-2) Le transport aérien de marchandises.....	47
2-4-3) Le transport fluvial de marchandises.....	47
2-4-4) Les transports terrestres de marchandises.....	48
2-5) Les moyens rattachés aux transports de marchandises.....	49
2-5-1) L'infrastructure .....	51
2-5-2) Le véhicule.....	52
2-5-3) La cargaison.....	52
2-6) Logistique et transport de marchandises.....	53
<b>Section 03 : Le rôle de la logistique.....</b>	<b>55</b>
3-1) Le rôle de la logistique.....	55
3-2) L'intérêt de la logistique en entreprise.....	56
3-3) L'importance de la logistique.....	58
3-3-1) L'importance d'une bonne chaîne de logistique.....	58
3-3-2) L'importance de la logistique.....	59
3-4) L'enjeu de la logistique.....	59
3-4-1) L'enjeu de la logistique dans le secteur industriel.....	59
3-4-2) L'enjeu de la logistique à l'international.....	60
3-5) Objectifs de la logistique.....	61
3-6) La logistique apporte de la valeur au client à travers trois phases principales.....	62
3-7) La performance .....	63
3-7-1) La performance logistique.....	63

3-7-2) Services en amélioration de la performance logistique.....	63
3-7-3) la performance des services de transports de marchandises.....	64
<b>Chapitre III : Cas pratique</b>	
Introduction du chapitre.....	68
<b>Section 01 : La présentation de l'organisme d'accueil CEVITAL-AGRO...</b>	68
1-1) Historique et évolution de l'entreprise CEVITAL-AGRO.....	69
1-2) La politique de distribution au sein de CEVITAL-AGRO.....	72
1-2-1) Présentation du marché de CEVITAL-AGRO.....	72
1-2-2) Les clients CEVITAL-AGRO et leurs critères de choix.....	73
1-3) Les structures de schéma de distribution au sein de CEVITAL-AGRO.....	76
<b>Section 02 : La nouvelle stratégie de distribution CLR (centre de la livraison régionale).....</b>	77
2-1) Politique de distribution CLR.....	78
2-2) Traitement de la commande au sein CLR.....	81
2-3) Les avantages de la politique de distribution CLR .....	82
2-4) Comparaison entre les deux systèmes (classique et CLR).....	83
2-4-1) Comparaison entre les deux systèmes par l'utilisation Le taux de réclamation.....	83
2-4-2) Comparaison entre les deux systèmes par l'utilisation du taux de distribution.....	84
<b>Section 03 : Logistique et distribution et le rôle du transport.....</b>	85
3- 1) La logistique et la fonction de distribution .....	85
3-2) Les objectifs de la logistique au sein de CEVITAL.....	86
3-3) Le rôle de transport dans la fonction de distribution .....	87
3-4) Les objectifs de transport au sein de CEVITAL.....	88
3-5) Les indicateurs de la performance commerciale au sein de l'entreprise CEVITAL .....	90

## **Table des matières**

---

Conclusion du chapitre.....	91
<b>Conclusion générale.....</b>	<b>92</b>
<b>Référence bibliographiques.....</b>	<b>95</b>

# **Introduction générale**

### Introduction générale

L'entreprise est un agent essentiel sur le plan économique, dont l'intérêt général reflète non seulement sur le plan commercial mais aussi celui de consommateur. Comme elle joue un rôle très important sur l'économie nationale et mondiale, elle met en exergue le choix du produit.

La raison d'être d'une entreprise est de fabriquer et distribuer des produits à ses clients de manière, à obtenir un bénéfice pour gérer efficacement ces processus de fabrication et distribution, il est nécessaire de bien percevoir les éléments de nature industrielle et logistique qui caractérisent un produit.

Les fonctions techniques de la distribution et transport consistent à amener les produits au bon endroit, en quantité suffisante avec le choix requis, au bon moment et avec les services nécessaires à leur vente, à leur consommation et le cas échéant à leur entretien.

Pour atteindre cet objectif l'entreprise se dote de ressources et la mise en œuvre de celle-ci constitue la fonction logistique de l'entreprise. Cette fonction a longtemps cantonnée au domaine militaire ; aujourd'hui elle est intégrée à la politique générale de l'entreprise.

Le champ de la logistique d'entreprise a connu un développement spectaculaire ces années, la maîtrise de la logistique est donc aujourd'hui, l'un des enjeux majeurs à relever en association théorique et pratique proche des normes.

La logistique, nom féminin, signifie, quant à elle l'ensemble des méthodes et des moyens liés à l'organisation d'un service, d'une entreprise, en comprenant les manutentions, les transports, les conditionnements et parfois

même les approvisionnements. La logistique est la fonction qui permet à l'entreprise de se mettre dans le noyau de l'activité industriel ou commerciale.

La logistique est comme l'art de gestion. Des flux meilleurs et adéquats par rapport au cout approprié, ceux-ci concernent le flux information associé aux flux physiques et financier depuis le fournisseur initial jusqu'au client final. Elle permet l'adéquation entre une demande et une offre, ainsi qu'une meilleure rentabilité des investissements.

Les entreprises qui réussissent sont également celles dont la logistique est performante. La planification logistique permet en effet de réduire les coûts de traitement des commandes, d'obtenir des stocks moins importants ou de meilleures performances à la livraison. Ces bons résultats influent positivement sur la rentabilité de l'entreprise... et même sur sa capitalisation boursière. La logistique industrielle constitue aujourd'hui un gisement important de productivité dans de nombreux secteurs.

Notre stage pratique n'a pas été réalisé à cause de la pandémie (Covid 19) aux sein de l'entreprise COGB, c'est pour cela, on s'est basé sur quelques mémoires et documents des années précédentes ayant traité de l'entreprise CEVITAL pour achever notre recherche (cas pratique).

Nous avons choisi d'étudier le cas de l'entreprise CEVITAL de Bejaia, car cette dernière étant l'une des entreprises privées de grande envergure en Algérie. Pendant plusieurs années, CEVITAL a connu des temps de gloire, jusqu'à présent elle est leader sur le marché national de l'agro – alimentaire et surtout dans la fabrication de l'huile, la margarine et la commercialisation du sucre. Avec le temps, et surtout dans les futures années, CEVITAL risque de se retrouver dans la masse fondante des entreprises locales, si elle ne tient pas compte des réalités actuelles, qui font que la concurrence devient de plus en plus rude.

Avant, CEVITAL-agro procédait efficacement à la distribution de ses produits, en disposant d'un service de distribution constitué de son propre personnel et de ses dépôts dans certaines régions du pays, en plus toute la logistique nécessaire à la réalisation des objectifs.

A partir de 2013 le passage de système classique laisse sa place à la naissance d'une autre stratégie de distribution appelée CLR (centre de livraison régionale) laquelle s'avère plus performante (efficacité ; efficience) que la précédente sur les frais(les coûts).

Le but de CEVITAL est de créer un CLR dans chaque wilaya pour remplacer le réseau classique dans la couverture de 48 wilayas, dans le but d'éviter les ruptures de stock et augmenter le stock de sécurité et produire selon le besoins de marché.

La question principale que l'on se pose : quel est le rôle et le poids et l'importance de la logistique dans l'entreprise CEVITAL ?

Les questions secondaires :

- Quels sont les facteurs pris par l'entreprise pour définir et assurer une bonne gestion de la logistique ?

- La logistique mise en place peut-elle être un facteur d'influence positif sur la distribution des produits ?

- quels est l'objectif et l'intérêt de la logistique en entreprise et quels valeurs apporte au client ?

Afin de pouvoir répondre à cette problématique, nous allons proposer l'hypothèse suivante :

L'entreprise CEVITAL- agro accorde un intérêt considérable à la fonction logistique vue la grandeur et l'importance de la production de l'entreprise, irréversiblement elle doit déployer un nouveau système qui est le CLR. Qui auparavant était le système classique.

Notre travail est structuré en trois chapitres. Dans le premier qui est réparti en trois sections, nous allons traiter les concepts théoriques de la logistique. La première section sera consacrée à l'histoire et à l'évolution du concept logistique. La deuxième section traitera la typologie de la logistique et la troisième section explique le passage de la logistique à la chaîne logistique.

Le second chapitre sera dédié aux fonctions de la distribution et du transport, qui comprend trois sections également : la première est basée sur les concepts et le type et l'importance ..., la deuxième section s'étalera sur le transport et la troisième section sur le rôle et l'objectif de la logistique.

Le troisième chapitre contient trois sections. La première consiste : La présentation de l'organisme d'accueil CEVITAL-AGRO et la deuxième section est une comparaison entre les deux systèmes (classique et CLR) au sein de CEVITAL et la troisième section explique la logistique et la distribution et le rôle du transport.

# **Chapitre I**

## **Portée, historique et typologie de la logistique**

**Introduction**

La logistique peut être définie comme l'activité cherchant à maîtriser les flux physiques, informationnels, ou financiers d'une entreprise afin d'optimiser la gestion des moyens pour atteindre les objectifs prédéfinis, et ce, en respectant les conditions économiques (délais, quantités, qualités... etc.)<sup>1</sup>. Aujourd'hui, la logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir faire dont la planification, l'exécution et la maîtrise des mouvements. Ce chapitre est consacré, dans un premier temps, aux notions de base liées à la logistique et dans un second temps, les typologies et la chaîne logistique.

**Section 01 : Objet, historique et évolution du concept logistique****1-1) Aperçu historique et l'évolution de la logistique**

Pour certains<sup>2</sup>, le terme « logistique » provient du qualificatif Grec « logistikos » qui signifie : relatif au raisonnement. Pour d'autres, il proviendrait toujours d'un qualificatif Grec « logisteuo » qui se rapporte aux tâches administratives.

Après la deuxième guerre mondiale, les spécialistes de la logistique militaire tendent à appliquer leur savoir-faire dans le monde des entreprises, dans le but d'améliorer la circulation des flux et d'optimiser les coûts des opérations et cela a été possible à partir des années 1960-70.

En ce qui concerne la période 1980-90, elle est caractérisée par la stabilité de l'économie, sa transversalité et sa croissance. La fonction de la logistique a évolué et a comme but de coordonner les différentes fonctions de l'entreprise suite à la situation concurrentielle et la mondialisation des

---

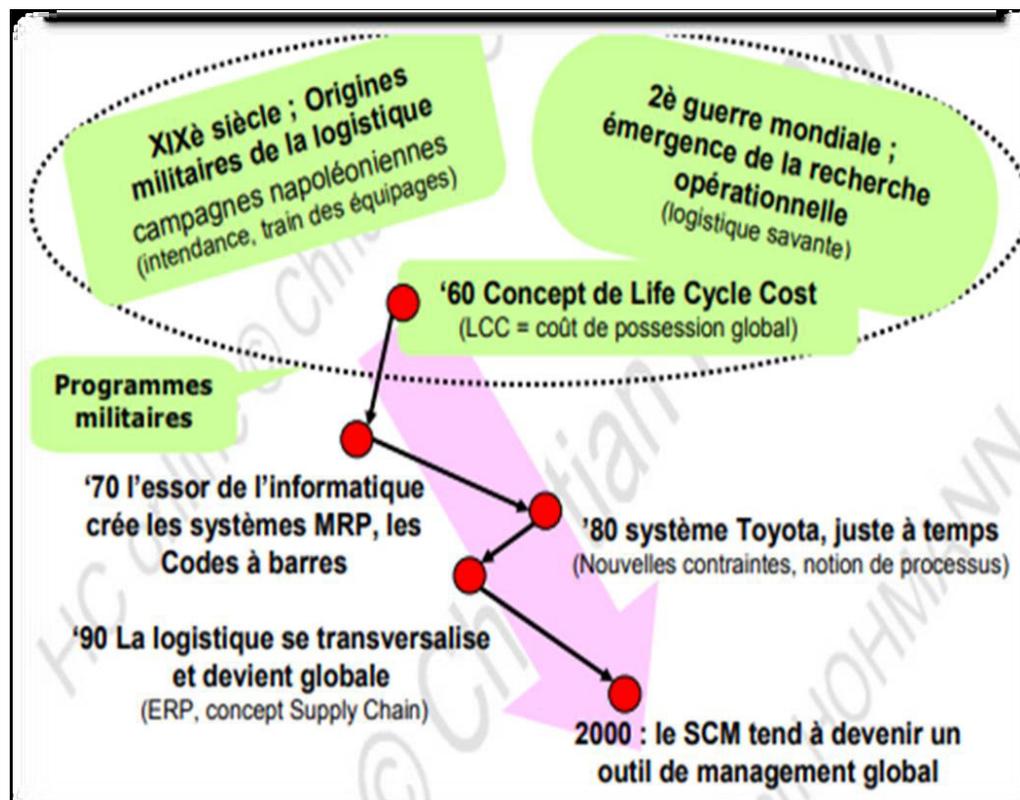
<sup>1</sup> <http://www.acharkaoui.com/la-logistique/bienvenu/> consulté le 06 /06/2020 01 :15.

<sup>2</sup> <https://www.etudier.com/dissertations/Histoire-De-La-Logistique/291238.htm> consulter 06/ 06/2020 à 1:30

marchés. Durant cette période, la logistique passe à une démarche de recherche de l'efficacité et de la maîtrise de ses coûts<sup>3</sup>.

La figure ci-dessous résume le passage historique et l'évolution de la logistique au temps de guerre dont la fonction principale est le ravitaillement des camps militaires, à une fonction de gestion de la chaîne globale à présent.

**Le schéma représentatif de l'historique de la logistique**



Source : C. HOHMANN « Les évolutions de la fonction logistique », V12 avril 2006, P.3.

**1-2) Quelques définitions liées à la notion logistique**

Certaines définitions présentent la logistique comme un ensemble d'activités dont la nature varie d'une définition à une autre ; et d'autres présentent la logistique comme une méthode de gestion. Pour cela nous avons retenu quelques définitions qui nous paraissent les plus importantes.

<sup>3</sup> <http://logistique-pour-tous-.fr/les-évolutions-de-de-logistique/> consulter le 10/06/2020 à 19 :30

L'une des premières définitions de la logistique est proposée en 1935 par l'American Marketing Association : « La logistique regroupe les différentes activités réalisées par une entreprise, y compris les activités de service, durant le transfert d'un produit du site de production jusqu'au site de consommation<sup>4</sup> ».

Selon Yves Pimor, ancien directeur de la stratégie et des études logistiques à France Télécom : la logistique recouvre toujours des fonctions de transport, stockage et manutention, et dans les entreprises de productions, elle tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution. On cite souvent la définition d'origine militaire : « *la logistique consiste à apporter ce qu'il faut, là où il faut et quand il faut*<sup>5</sup> ».

D'après le dictionnaire Larousse, il existe deux définitions pour le terme logistique :

« Ensemble des opérations ayant pour but de permettre aux armées de subsister, de se déplacer, de combattre et d'assurer les évacuations et le traitement médical du personnel » et la deuxième finalité de la logistique, signifie : « Ensemble des méthodes et des moyens relatifs à l'organisation d'un service, d'une entreprise etc., et comprenant les manutentions, les transports, les conditionnements et, parfois, les approvisionnements<sup>6</sup> ».

Selon le premier réseau français des professionnels de la Supply Chain l'ASLOG : « *La Logistique est l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. La logistique concerne donc toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que localisation des*

<sup>4</sup>Rémy le Moigne, Supply Chain management, Dunod, Paris, 2013, P.3.

<sup>5</sup> Yves Pimor, *logistique, production, distribution, soutien*, 4ème édition, Paris, 2005, P.3.

<sup>6</sup> Dictionnaire le petit Larousse illustré, édition 2001, P.603.

*usines et entrepôts, approvisionnement, gestion physique des encours de fabrications, emballage , stockage, et gestion de stock, manutention et préparation des commandes ,transport et tournées de livraison<sup>7</sup>».*

De ces définitions nous retenons essentiellement que la logistique est l'activité qui donne un aspect moderne dans la gestion d'une entreprise, elle peut être considérée comme un avantage compétitif et aussi un facteur de réussite qui la différencie de ces concurrents.

### **1-3) Les différents types de la logistique**

On peut distinguer plusieurs types de logistiques par leur objet et leurs méthodes Huit exemples sont présentées ci-dessous :

- **La logistique d'approvisionnement**

Ce type permet d'acheminer dans les usines les produits de base composants et sous-ensembles nécessaires à la production, le secteur agroalimentaire en est un exemple. Les produits fabriqués sont généralement de très forte rotation et de grande consommation ce qui implique l'importance d'une logistique d'approvisionnement nécessaire pour la continuité de la production ;

- **La logistique d'approvisionnement général**

Elle apporte à des entreprises de service ou des administrations les produits divers dont elles ont besoin pour leur activité, cette logistique concerne les entreprises de service comme les institutions financières (fourniture de bureau) ;

---

<sup>7</sup> Pierre Médan, Anne Garatacap, « Logistique et Supply Chain management », Dunod Paris, 2008, P.12.

- **La logistique de production**

Elle consiste à apporter au pied des lignes de production les matériaux et composants nécessaires à la production et à planifier la production ; cette logistique tend à absorber la gestion de production toute entière. Elle vise à maîtriser les différents flux qui vont de l’approvisionnement à la production et de gérer toute les opérations entre les deux (par exemple transport, stockage d’une entreprise industrielle) ;

- **La logistique de distribution**

Elle consiste à apporter le bien ou service au consommateur final, soit dans les grandes surfaces commerciales, soit chez lui. On peut citer l’exemple Coca Cola, la célèbre marque de boisson gazeuse qui domine le marché des boissons<sup>8</sup>, dont la production constante est faramineuse ce qui lui impose d’adopter une logistique de distribution très performante pour faire couler sa production ;

- **La logistique de militaire**

Qui vise à transporter sur les camps, les forces et tout ce qui est nécessaire à leur mise en œuvre opérationnelle et leur soutien, (le transport du personnel, maintenance et réparation des équipements, ravitaillement en vivres et munitions...) ce type de logistique est très importante puisqu’il contribue à la réussite d’une mission qu’elle soit militaire ou non ;

- **La logistique de soutien**

Née chez les militaires mais étendue à d’autres secteurs, aéronautique, énergie, industrie, etc. ; qui consiste à organiser tout ce qui est nécessaire pour

---

<sup>8</sup> <https://www.succes-marketing.com/marketing-mix-coca-cola/> consulté le 20/06/2020 à 1 :30.

maintenir en opération un système complexe, y compris à travers des activistes de maintenance

- **Une activité dite de service après-vente**

Assez proche de la logistique de soutien avec cette différence qu'elle est exercée dans un cadre marchand par celui qui a vendu un bien ; on utilise assez souvent l'expression « management de services » pour désigner le pilotage de cette activité ; on notera cependant que cette forme de logistique de soutien tend de plus en plus souvent à être exercée dans tous les secteurs marchands tels que l'électroménager

- **Reverse logistics**

Parfois traduites en français par « logistique à l'envers », « retro-logistique » ou encore « logistique des retours », qui consiste à reprendre des produits dont le client ne veut pas ou qu'il veut faire réparer, ou encore à traiter des déchets industriels, emballages, produits inutilisables.

L'importance de ce type est tout d'abord de minimiser l'impact environnemental et les coûts associés. Chaque entreprise adapte un type de logistique ou plusieurs types appropriés à son activité, ces types dont l'importance est majeure pour le bon fonctionnement d'entreprise ne peuvent être négligés ou délaissés du fait que chaque type est associé à un autre et jouent un rôle indispensable dans la maîtrise des coûts.

L'objectif commun de toutes ces logistiques est d'atteindre le niveau de performance souhaité en assurant la disponibilité à un moindre coût.

#### 1-4) Les finalités de la logistique

La logistique est l'activité qui a pour but de mettre à disposition des ressources correspondant aux besoins de l'organisation en prenant en compte tous les critères économiques, sécurité et qualité de service attendu.

Les finalités de la logistique peuvent être formulées comme suit<sup>9</sup> :

- **A court terme** : il s'agit d'optimiser les flux de l'amont à l'aval ce qui implique :
  - L'utilisation des prévisions commerciales à très court terme et des carnets de commande ;
  - La planification des livraisons ;
  - La régulation de l'après-vente et la distribution ;
  - La durée de l'exploitation par la mise en place d'un plan de maintenance.
  
- **A moyen terme** : ici le rôle de la logistique consiste à définir les actions qui permettent de :
  - Contrôler les coûts logistiques des services que l'entreprise a choisi de développer ;
  - Conseiller les dirigeants à choisir quelles opérations que l'entreprise doit assurer elle-même et celles qu'elle a intérêt à sous-traiter ;
  - Contribuer à l'optimisation du coût de l'investissement.

---

<sup>9</sup> <http://mmbsofficiel.blogspot.com/2013/11/la-logistique-et-ces-finalites.html> consulter le 10/07/2020 à 23:00

- **A long terme** : pour un plan à long terme la finalité de la logistique est de :
  - Aider l'organisation à maîtriser la complexité, l'incertitude et les délais résultants des différents produits et marchés existants ;
  - Actualiser en permanence la connaissance des aspects logistique qui ont une relation avec les coûts d'exploitation des clients et de l'organisation ;
  - Offrir à l'organisation un avantage concurrentiel en offrant à ses clients un service logistique optimal en terme de coût le plus adapté et acceptable.

La logistique est une fonction qui regroupe un ensemble d'activités pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service. Au sens large, la logistique est là pour harmoniser les flux à l'intérieur de l'entreprise, ce concept s'est développé pour devenir chaîne globale ou encore Supply Chain dans le but de mieux suivre ces flux allant du fournisseur du fournisseur jusqu'au client du client et la concrétisation de leurs objectifs (qualité de service, délais, coût, flexibilité...etc.).

## **Section 02 : Les typologies de la logistique**

La logistique est la mise à disposition des moyens et l'accomplissement des formalités pour assurer l'acheminement des personnes ou de marchandises d'un point à un autre, ou pour assurer la réalisation d'un évènement dans un lieu précis. La logistique s'occupe de la gestion des ressources avec le souci d'optimiser les coûts et de réaliser les opérations dans le strict respect des délais<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Classes-entrepots-logistiques> 15/07/2020 à 00:45.

Le tableau ci-dessous analyse les formes de logistique sous différents angles :

**Tableau N° 1 : Les formes de logistique sous différents angles**

<b>Selon l'espace</b>	Logistique globale Logistique internationale	Logistique interne Logistique supply chain	logistique urbaine
<b>Selon le domaine</b>	Logistique agro-alimentaire Logistique événementielle Logistique forestière	Logistique humanitaire Logistique industrielle	Logistique pétrolière Logistique verte
<b>Selon la fonction</b>	Logistique commerciale Logistique d'approvisionnement Logistique d'appui Logistique de distribution	Logistique de production Logistique de soutien Logistique de stockage Logistique des retours	Logistique des services Logistique des transports Logistique durable Logistique inversée
<b>Selon les 3 niveaux décisionnels de l'entreprise</b>	<i>Décisions stratégiques</i> Logistique de pilotage	<i>Décisions tactiques</i> Logistique de support	<i>Décisions opérationnelles</i> Logistique opérationnelle

Source : <http://www.logistiqueconseil.org/logistique.htm>

**2-1) selon les domaines<sup>11</sup> :**

- **Logistique agro-alimentaire :**

Gestion des activités traditionnelles de logistique dans les flux des produits agro-alimentaires. Elle se caractérise par la nature des produits qui ont un cycle de vie court (sont très souvent périssables). Ce qui exige des délais d'acheminement courts et des conditions particulières de transport et stockage (transport et stockage à température contrôlée).

- **Logistique de production :**

Ensemble des activités qui ont pour objectif d'assurer la mise à disposition dans les délais souhaités par les différentes unités de production et/ou d'assemblage des références et quantités voulues de matières premières et en-cours de production dans les meilleures conditions de coût. La réalisation de ce processus implique la définition de règles de gestion (modèle de pilotage des flux, gestion des stocks d'en-cours de production, système de convoyage et de manutention, gestion du transport entre les sites de stockage et les unités de production...).

- **Logistique durable :**

Gestion des activités traditionnelles de logistique en intégrant les critères environnementaux dans les prises de décision opérationnelles. Il s'agit de mettre l'accent sur les postes de coûts qui ont un plus grand impact sur l'environnement (transport, bâtiment, déchets) et de trouver des solutions pour améliorer le service rendu aux clients en diminuant l'impact de ces postes. Une logistique durable prend en compte les indicateurs environnementaux pour améliorer le service apporté au client. Ex : prise en

---

<sup>11</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Classes-entrepots-logistiques> 16/07/2020 à 23:45.

compte des énergies de transport propres et des déchets d'emballage. Résultat : La réduction des taxes liées à l'émission des déchets et à la pollution se traduit par des gains environnementaux et économiques

- **Logistique événementielle<sup>12</sup> :**

Gestion des moyens nécessaires à l'organisation et au bon déroulement d'un événement. La logistique événementielle englobe la gestion du fret (le transport de matériels, équipements et accessoires nécessaires et leur installation / désinstallation), la gestion des voyageurs (réservation des voyages, d'hôtels, de véhicules et de la restauration pour les intervenants, participants) la gestion des formalités (toutes les formalités administratives relatives à ces flux).

- **Logistique humanitaire :**

Gestion des activités traditionnelles de logistique dans le domaine de l'humanitaire. La logistique humanitaire s'occupe des opérations et formalités de collecte, de stockage, d'envoi et d'acheminement de matériel. Elle se charge aussi de sa distribution à destination.

Le contexte de la logistique humanitaire est soumise à des contraintes particulières : nature des produits (produits de première nécessité ou de premiers secours exigent des conditions de transport et de stockage particulières) ; La destination des produits (non destinés à la vente, régimes douaniers particuliers...). La logistique humanitaire a aussi ceci de particulier qu'elle est une logistique d'urgence.

---

<sup>12</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Classes-entrepots-logistiques> 16/07/2020 à 00:00.

- **Logistique industrielle :**

Gestion des flux de matières et consommable, flux des produits et gestion des services dans le domaine de l'industrie. La logistique industrielle englobe les activités de planification de la production avec échéancier de lancement, de calcul des besoins nets, de gestion des capacités, de gestion des stocks de matières, consommables et produits.

- **Logistique pétrolière :**

Gestion des activités traditionnelles de logistique dans l'exploitation pétrolière. Elle se caractérise par l'usage de tous les modes de transport avec principalement les bateaux et les hélicoptères, la gestion des opérations dans des sites isolés offshore ou onshore. Ce qui exige une bonne gestion des temps et la mise en place des stocks pour pallier aux perturbations des flux physiques.

- **Logistique forestière :**

Gestion des activités traditionnelles de logistique dans l'exploitation forestière. Elle se caractérise par l'usage important des engins de génie civil et de manutention en plus du caractère exceptionnel des transports.

- **Logistique verte :**

(Eco-logistique) Une chaîne logistique verte (Green supply chain), est une chaîne logistique qui cherche à minimiser l'impact de ses activités sur l'environnement (émission des carbones, des gaz à effet de serre, pollution...) et vise à réduire ses impacts environnementaux tout au long du cycle de vie du produit considéré : conception, achats, production (à ses différents stades), logistique, emballages, distribution et recyclage. Il s'agit donc d'avoir une

réflexion environnementale du berceau à la tombe, de l'extraction des matières premières au démantèlement et recyclage en fin de vie.

## 2-2) selon la fonction<sup>13</sup>

- **Logistique commerciale :**

Activité d'interface avec la vente et le marketing. Essentiellement axée sur la gestion des données et des *flux informationnels*. La logistique commerciale concerne la gestion des flux documentaires partant de la gestion de la demande (prévisions), l'enregistrement, le traitement et le suivi des commandes clients, le suivi de l'encaissement des factures et le traitement d'éventuelles réclamations (Gestion de la relation client).

- **Logistique d'approvisionnement :**

Ensemble des activités qui ont pour objectif d'assurer la mise à disposition dans les délais souhaités par l'entreprise des références et quantités voulues de matières premières, produits semi-finis, équipements dans les meilleures conditions de coût. Le besoin des différents groupes de marchandises doit être déterminé en collaboration avec le département des achats et en tenant compte des stocks disponibles.

- **Logistique d'appui :**

La logistique d'appui réalise des prestations de service et la gestion des moyens généraux pour les différentes fonctions opérationnelles dans les domaines suivants : documentation, informatique, formation, affaires générales (voyages, hébergement, restauration, gestion du parc automobile) et stocks de consommables...

---

<sup>13</sup><http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Classes-entrepots-logistiques> 16/07/2020 à 00:20.

- **Logistique de distribution :**

Gestion des *flux physiques* des produits de l'entrepôt central jusqu'aux entrepôts terminaux en passant par des opérations de transport et de stockage intermédiaires. La logistique de distribution englobe donc des activités telles que la gestion des entrepôts, la gestion des stocks, préparation des commandes, expédition...). Logistique de distribution et logistique commerciale sont complémentaires.

- **Logistique de soutien :**

Le soutien logistique a pour objectif d'assurer le maintien en condition opérationnelle d'un système en phase d'exploitation. Il met en œuvre un ensemble de processus et de moyens (ravitaillement, acquisition et gestion des rechanges, conditionnement-stockage-transport-manutention, opérations de maintenance, outillages, documentation, formation...) nommés éléments du soutien logistique. Ceux-ci constituent par intégration ce qu'il est quelquefois convenu d'appeler le système de soutien logistique.

- **Logistique de stockage**

Gestion des localisations des infrastructures de stockage, de leur agencement et de la circulation des produits entre ces entités de stockages (entrepôts et magasins).

- **Logistique de retours :**

Gestion des flux de produits ou des emballages du consommateur vers le producteur. Ces flux généralement pilotés par le Service Après Vente (SAV), concernent le retour des déchets pour recyclage, le retour de produits défectueux pour réparation ou remplacement, le retour des produits en fin de vie, le retour des invendus.

- **Logistique des transports :**

Gestion des moyens de transport d'une organisation. La logistique des transports demande d'avoir de bonnes connaissances en législation des transports. Il faut en outre bien connaître les caractéristiques des véhicules et celles des produits. La logistique des transports englobe les activités telles que la planification des transports, la gestion des stocks de consommables, la gestion des opérations de chargement et déchargement, la détermination des routes, organisation des acheminements...

### 2-3) Selon les 3 niveaux décisionnels

- **Logistique de pilotage :**

Système logistique ayant pour objet la définition des objectifs et les moyens d'action, le suivi et le contrôle des réalisations en vue d'une amélioration globale du taux de service. Elle se fonde sur les indicateurs d'activités logistiques et des services connexes. Elle suit en particulier les performances individuelles à partir d'une détermination du potentiel d'allocation des moyens rentables.

- **Logistique de support :**

Gestion des moyens permettant contrôler et accompagner la base opérationnelle dans son action. Il s'agit d'assurer la fonction de support aux opérations d'approvisionnement, de production et de distribution.

- **Logistique opérationnelle :**

Gestion des opérations physiques, réalisées sur le terrain ou dans les ateliers. Système logistique ayant pour objet l'exécution de l'ensemble des opérations qui s'intercalent entre la prise de commandes clients,

l'approvisionnement en matières et consommables, la fabrication des produits, la gestion des stocks et préparation des commandes, la livraison aux clients et le recouvrement des paiements correspondants.

#### **2-4) Selon l'espace<sup>14</sup>**

- **Logistique externe :**

Externalisation des activités traditionnelles de logistique (préparation des commandes, emballage, manutention, expédition, transport stockage...) dans le système opérationnel externe de l'entreprise. Gestion des activités et des prestations réalisées par des prestataires logistiques.

- **Logistique globale :**

Gestion des flux de produits sur une chaîne étendue ou encore la « Supply Chain » qui va du fournisseur du fournisseur au client du client. Cela nécessite d'avoir un bon système d'échange de données entre tous les partenaires impliqués dans cette chaîne, La logistique globale intègre toute les formes de logistiques citées ici selon la fonction.

- **Logistique internationale :**

C'est la réalisation des activités traditionnelles de la logistique entre deux points situés chacun dans un pays différent. Il s'agit donc de la gestion des opérations de commerce international avec les opérations d'exportation et importation, de transport international, de transit, de déclaration en détail.

---

<sup>14</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Classes-entrepots-logistiques> 16/07/2019 à 00:45.

- **Logistique interne :**

Gestion des activités traditionnelles de logistique (préparation des commandes, emballage, manutention, expédition, transport stockage...) dans le système opérationnel interne de l'entreprise. Toutes les activités et les prestations sont réalisées sous la responsabilité et le contrôle de l'entreprise

- **Logistique supply chain :**

On dit (Supply Chain Management). Voir : logistique globale La Supply Chain correspond à « un ensemble d'activité et d'opérations soutenant les fonctions logistiques d'approvisionnement de matières et composants auprès d'un réseau de fournisseurs ; de transformation de ces matières et composants en produits intermédiaires ou finis ; et de distribution physique des produits aux clients » (Bowersox, Closs, 1996).

- **Logistique urbaine :**

Gestion des flux de produits et de personnes qui entrent, sortent et circulent dans une ville (*logistique urbaine*), une ville et ses environs (*logistique périurbaine*) ou entre deux villes (*logistique interurbaine*) Le champ de la logistique urbaine est vaste. Au-delà des événements (cérémonies et ateliers), il englobe la gestion du trafic routier (entretien, éclairage public, signalisation, régulation, parking); la gestion de parc de véhicule, voire d'engins de génie civil; la gestion des transports en commun des usagers ; la gestion des bâtiments, des écoles, des bâtiments et des infrastructures de loisirs... ; gestion de l'environnement (sécurité, pollution, nuisances sonores...). Par rapport à tout cela, il intègre les approvisionnement, la gestion des stocks de matériel et la gestion des services généraux.

La typologie à laquelle nous avons abouti ébauche une opposition centre-périphérie, elle différencie de grandes plates-formes centrales, concentrant les prestataires logistiques et les activités de plus haut niveau, et des sites péricentraux ou périphériques, dédiés à la distribution de biens parfois mis en place dans un cadre spéculatif, de la part d'investisseurs privés cherchant des revenus financiers rapides, ou d'autorités publiques, visant à créer de l'activité.

### **Section 03 : De la logistique à la chaîne logistique**

La chaîne logistique a vu le jour dans les années 1990, la Supply Chain est un réseau d'organisation (fournisseurs, usines, distributeurs, clients, prestataires logistiques...) qui participent à la fabrication, la livraison et la vente d'un produit à un client. Ces organisations s'échangent entre elles des produits, des informations et de l'argent<sup>15</sup>.

Dans le but de mieux cerner l'importance et le poids que joue la chaîne logistique dans le processus d'acheminements des produits, nous abordons dans cette section la définition du concept Supply Chain et les outils informatiques en relation avec la logistique.

#### **3-1) Définitions de la chaîne logistique (Supply Chain)**

Selon Council of Supply Chain Management Professional : « le *Supply Chain management* comprend la planification et la gestion de toutes les activités logistiques. Il inclut également, la coordination et la collaboration avec des partenaires qui peuvent être des fournisseurs, intermédiaires, des prestataires et des clients<sup>16</sup> ».

---

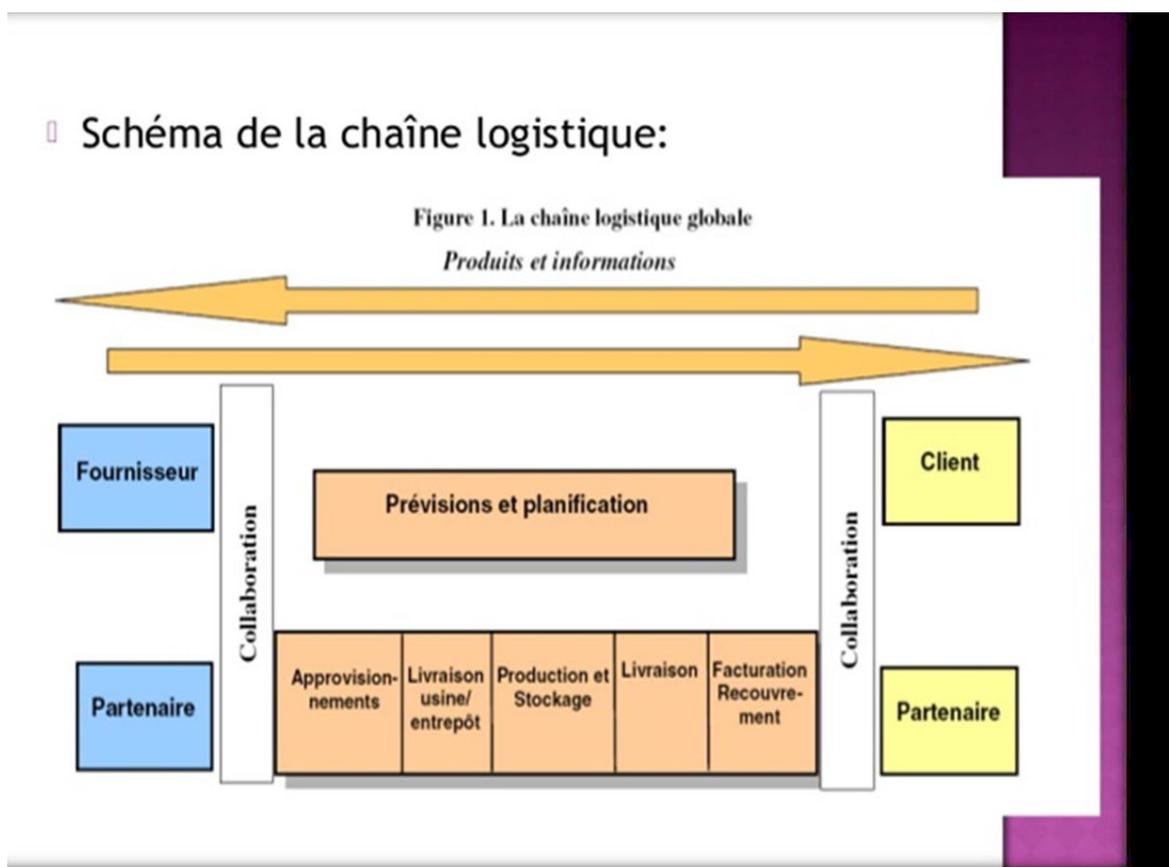
<sup>15</sup> Rémy le Moigne, « Supply Chain management », Dunod, Paris, 2013, P.4

<sup>16</sup> Idem, P.7 et P.8

Pour Yves Pimor, Michel Fender : « la Supply Chain management (SCM) englobe la planification et la gestion de toutes les activités relevant de la recherche de fournisseurs, de l’approvisionnement et de la transformation, ainsi que toutes les activités logistiques. Cela inclut notamment une coordination et une collaboration entre les partenaires de la chaîne, qui peuvent être des fournisseurs, des intermédiaires, des prestataires des services et des clients ». Fondamentalement, le SCM intègre donc la gestion de l’offre et la gestion de la demande dans l’entreprise et entre les entreprises<sup>17</sup>.

Le schéma offre une lecture de la chaîne logistique (Supply Chain), allant du fournisseur au client avec les différentes activités qui vont de l’amont à l’aval

### Schéma représentatif d’une chaîne logistique.



Source : <https://fr.slideshare.net>

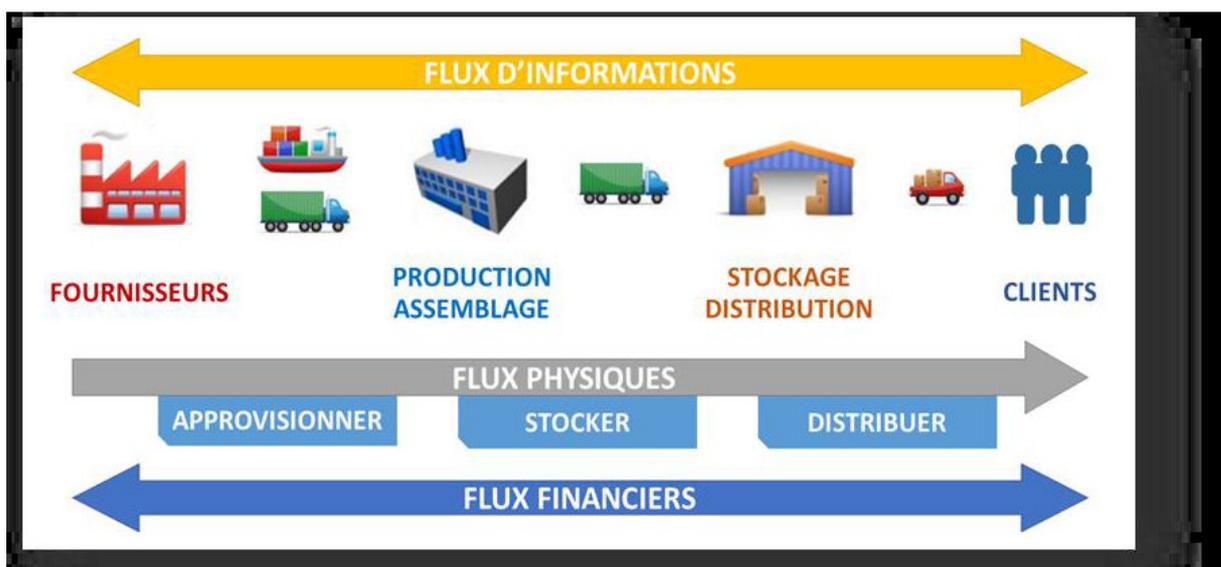
<sup>17</sup> Yves Pimor, Michel Fender, « logistique, production, distribution, soutien » édition Dunod, Paris 2008.

### 3-2) Les flux de la chaîne logistique

La chaîne logistique est considérée, d'un point de vue abstrait, comme une succession d'activités d'approvisionnement, fabrication et de distribution traversées par divers flux. Ces flux peuvent être classés en trois types<sup>18</sup> : les flux d'informations, les flux physiques et les flux financiers.

Le schéma démontre les différents flux logistiques, dont les flux physique qui vont de l'unité de production jusqu'au client, d'un autre côté, il présente aussi les flux financiers et informationnels qui parcourent les deux sens.

#### Schéma représentatif des flux dans une chaîne logistique



Source : <http://www.metiers-shs.net>

#### 3-2-1) Les flux d'informations

Il s'agit d'échanger des données informatisées qui permettent la concordance entre les flux physiques et flux d'informations. La donnée informatisée peut concerner l'état du système, le niveau des stocks et des

<sup>18</sup> Mohamed Zied Rabai, « politique de pilotage de flux dans la chaîne logistique : impacte de l'utilisation des prévisions sur la gestion de stock », thèse de doctorat, PP.8-9.

encours, ou la demande du client. Ces flux peuvent s'effectuer dans les deux sens amont et aval.

### 3-2-2) Les flux physiques

Ces flux concernant les entités physiques qui traversent la chaîne logistique, en particulier les flux de matières premières, d'encours et de produits finis. Ces flux traversent les chaînes logistiques essentiellement d'amont en aval. D'autres flux physiques annexes peuvent circuler dans la chaîne logistique d'amont en aval et aussi d'avant en amont, tel que les conteneurs, les emballages, les palettes et les produits retournés ; toutefois, il existe deux types de flux logistiques : les flux interne et les flux logistiques externe.

- **Les flux de gestion internes**

Il s'agit des flux de production. Ces flux sont constitués par la chaîne des opérations de transformation, d'usinage, de manutentions et de stockage intermédiaires.

- **Les flux de gestion externe**

Les flux externes regroupent les flux d'approvisionnements ou flux amont et les flux de distributions ou aval. A ce niveau les flux logistiques prennent différentes formes, on distingue <sup>19</sup>:

- ✓ Les flux poussés (push flow) : un flux de produits pour lequel les produits sont déplacés sur la base de la prévision de la demande ;

- ✓ Les tirés (pull flow) : un flux pour lequel les produits ne sont déplacés que lors d'une réception d'une demande pour satisfaire un besoin

---

<sup>19</sup> Rémy Lemoigne, « supplychain management », Dunod, paris, 2013, PP.35-36.

réel, ces flux visent à supprimer les coûts dus à la possession des stocks (zéro stock)

✓ Les flux tendus : un flux qui se rapproche du précédent flux avec un minimum de stock

✓ Les flux synchrones : il consiste à livrer les composants nécessaires au dernier moment du processus de production afin de limiter les stocks et les coûts qui sont liés.

### **3-2-3) Les flux financiers**

Il s'agit des flux monétaires associés au flux physique. Ces flux traversent la chaîne essentiellement d'aval en amont. Certains flux financiers peuvent avoir lieu de l'amont vers l'aval tel que les remboursements ou le paiement en cas de litige.

### **3-3) Les outils de la chaîne logistique**

La performance de l'entreprise se distingue par son investissement technologique, et sa mise en place d'un système de gestion performant pour une meilleure maîtrise et fluidité de l'information à l'intérieur de son entreprise<sup>20</sup>. A cet effet, nous allons nous focaliser sur les trois outils les plus répondus : l'EDI, l'ERP, l'APS.

#### **3-3-1) L'EDI (Echange de Données Informatisées) :**

L'EDI est conçu pour réaliser des échanges automatiques d'informations entre les partenaires avec de très fortes fréquences. Les qualités requises pour ces échanges sont la sécurité des transferts, la précision

---

<sup>20</sup> <https://creg.ac-versailles.fr/les-systemes-d-informations-leviers-de-la-performance-logistique> 03/08/2020 2:00.

des informations échangées, leur lisibilité par différents partenaires appartenant à différents secteurs et situés dans toutes les régions du monde<sup>21</sup>.

### 3-3-2) Les ERP (Entreprise Ressource Planning) :

Ces outils permettent de couvrir l'ensemble des besoins fonctionnels de l'entreprise.

Ils sont caractérisés par une gestion en temps réel, une synchronisation des traitements des flux physique, financier et comptable et l'exploitation de données cohérentes grâce à des bases des données multidimensionnelles<sup>22</sup>.

### 3-3-3) L'APS (Advanced planning and Scheduling):

L'APS est une application destinée à la planification de la Supply Chain en fonction de la demande, elle permet d'analyser la capacité des ressources et les contraintes afin de proposer un horaire détaillé et adaptable pour une production optimale. Elle intervient à tous les niveaux :

- **La demande** : détermine combien de produits doivent être fabriqués.
- **Les achats** : vérifie la disponibilité des matières premières et des composants suivant la nomenclature du produit.
- **La production** : analyse les contraintes et la capacité à développer un plan de production optimal.
- **Le stockage** : prévoit les espaces nécessaires.
- **Le transport et la distribution** : optimise les coûts et assure la qualité de service à la clientèle<sup>23</sup>.

<sup>21</sup> Phillippe Vallin, « la logistique modèles et méthodes du pilotage des flux », 4 ème éditions

<sup>22</sup> <https://www.etudier.com/dissertations/processus-Logistique-Aval/442541.html> 05/08/2020 à 01:30.

<sup>23</sup> <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Classes-entrepots-logistiques> 08/08/2020 à 18:45

Ces trois outils informatiques représentent une valeur ajoutée à toute entreprise, du fait que ces logiciels facilitent les tâches administratives, la communication en interne et permettent une réduction des coûts, ainsi qu'une amélioration de la gestion des flux en termes de planification.

On constate que ces logiciels se complètent, les APS sont couplée avec les ERP en vue de traiter efficacement les commandes clients, de même, ce dernier ne peut fonctionner sans EDI. Par ailleurs, malgré l'intérêt et le degré d'importance des trois logiciels, l'EDI reste le plus utilisé car il facilite les échanges d'informations avec fiabilité, lisibilité et sécurité des Emails d'informations entre partenaires.

### **Conclusion**

La logistique et la Supply Chain sont des fonctions qui jouent un rôle vital pour l'entreprise, ces deux fonctions sont considérées comme des éléments stratégiques pour optimiser les flux et dynamiser les mouvements des marchandises en mettant en avant la durabilité, la fiabilité, la qualité de service, etc. Dans l'intérêt majeur de la satisfaction des commandes clients, ces deux fonctions présentent un avantage concurrentiel pour l'entreprise et des opportunités des gains des parts de marché.

La logistique recouvre un ensemble de méthodes d'organisation et de gestion, pour un meilleur traitement des commandes, assurer l'acheminement des différentes opérations (conditionnement, stockage... etc.), et enfin la distribution et le transport.

## **Chapitre II**

**Les fonctions techniques de la  
distribution et du transport et le rôle  
de la logistique dans l'entreprise**

**Introduction**

Les activités de la logistique concernent les domaines de la production, des approvisionnements, du stockage et de la distribution. Elles s'exercent majoritairement dans les entreprises industrielles et commerciales, mais également chez les prestataires logistiques et au sein de sociétés de conseil.

Ces activités sont aujourd'hui confrontées à l'intensification de la concurrence et à l'élargissement sur le plan européen des règles de fonctionnement social et économique. Par ailleurs, les avancées technologiques font rapidement évoluer les équipements de transport, de manutention et de stockage. Ces changements économiques et techniques se traduisent par des concentrations d'entreprises, des nouveaux besoins des clients et par l'arrivée sur le marché de nouveaux prestataires logistiques et opérateurs de transport. Enfin, les inquiétudes sociales en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement s'ajoutent aux tensions en matière d'emploi et de recrutement.

Ces différentes mutations ont un impact important sur l'évolution des métiers de la logistique et du transport, et notamment en termes de qualification et de compétences requises. Les cadres interviennent au niveau de l'organisation des flux physiques et de l'organisation des hommes ; au niveau de la fabrication, de la conception à la diffusion des produits ; au niveau du transport et des contraintes techniques de la distribution des produits.

**Section 01 : La fonction de distribution**

Distribuer des produits, c'est faire en sorte que les produits soient disponibles au bon endroit, en quantité suffisante, au bon moment et dans les meilleures conditions. Cela nécessite un certain nombre d'opérations qui peuvent être assumées par le producteur lui-même ou par des partenaires externe. La succession d'intermédiaires pour amener un produit du lieu de production au lieu de consommation forme ce que l'on appelle un canal de distribution.

Un canal de distribution est le parcours que va suivre un produit ou un service, pour aller de l'entreprise au client. Les différents canaux de distribution peuvent répondre à plusieurs finalités : réduire le nombre d'intermédiaires entre le producteur et le client, réduire les coûts, avoir un meilleur positionnement de produit sur le marché...

Le producteur pour optimiser sa politique de distribution, doit s'interroger sur la nécessité d'utiliser des intermédiaires pour atteindre ses marchés-cible et déterminer le nombre d'intermédiaires optimale. Il doit s'interroger sur le nombre de canaux et analyser les stratégies de distribution utilisée.

**1-1) la politique de distribution et sa logistique**

La politique de distribution appartient au marketing mix. Les différents canaux de distribution utilisés ainsi que les actions marketing et commerciales forment la politique marketing. Elle représente l'organisation de la mise à disposition des produits ou service pour le consommateur<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> Distribution lexique de gestion 5eme, édition p 293.

•Selon Kotler et Dubois, « la distribution est l'ensemble des activités qui s'exerce depuis le moment où le produit sous forme d'utilisation entre le magasin commercial du producteur ou du dernier transformateur, jusqu'au moment où le consommateur en prend possession<sup>25</sup>.

•Selon Marc VENDERCAMMEN et Nelly Jospin-PERNET ont aussi défini: « la distribution est l'ensemble des activités réalisées par le fabricant avec ou sans le recours d'autres institutions, à partir du moment où les produits sont finis jusqu'à ce qu'ils soient en possession du consommateur final et prêt à être consommés, sous les formes et dans les quantités correspondantes aux besoins des utilisateurs »<sup>26</sup>

•Possible de définir la logistique de distribution stricto sensu comme « un ensemble d'activités interconnectées ayant pour mission le transfert physique des produits finis de l'industriel vers ses clients. L'objectif est de faire en sorte quel produit souhaité par le client soit au bon endroit, à l'heure convenue, dans la quantité attendue et au meilleur coût. Ces activités incluent le transport des produits(depuis les centres de production jusqu'aux points de stockage, de vente ou de consommation), l'entreposage, la manutention, l'emballage de protection, ou les contrôles de conformité. La logistique s'occupe aussi de toutes les activités liées aux flux d'information qui pilotent et contrôlent ces opérations physiques, comme les prévisions de la demande, les opérations de planification ou encore le traitement administratif des commandes et la tenue des stocks ».<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> KOTLER P. et DUBOIS B., Marketing Management, 10e édition, Publi Union, Paris, 2001, 524 Pages

<sup>26</sup> VENDERCAMMEN(M) et PERNET (NJ), la distribution, 2em ED Edition BERTI, paris 2005, P 26.

<sup>27</sup> GERARD(C), ANDRE(F) et GUY(B). « Management de la distribution » .P 287

**1-2) les types de distribution :**<sup>28</sup>**1-2-1) La distribution par catalogue spécialisés :**

Les grandes sociétés de vente par catalogue diffusent une ou deux fois par an, à plusieurs millions d'exemplaire de gros catalogues proposant une gamme très vaste d'articles.

Les producteurs utilisent cette technique de vente lorsqu'ils souhaitent segmenter les cibles de clientèle et atteindre une rentabilité souvent intéressante en diffusant des catalogues spécialisés.

**1-2-2) La distribution multicanaux :**

La distribution multi canal est une politique de distribution qui fait intervenir plusieurs canaux de distribution. C'est le cas par exemple des magasins physiques qui vendent également leurs produits en ligne. L'utilisation de plusieurs canaux de distribution permet de développer des synergies commerciales et logistiques entre les canaux. Toute fois permettre un développement efficace et harmonieux et d'éviter les conflits entre les canaux, l'entreprise doit s'interroger sur les fonctions de chaque canal.

**1-2-3) La distribution par réunion :**

Ce type de distribution consiste à inviter les amis et les voisins pour la démonstration de produits à domicile ou dans les hôtels et autres lieux publics ou de travail. Les produits vendus par le système, en général, des produits d'entreprise de la maison, des produits cosmétiques ou l'habillement. Le système de distribution est très efficace et rentable.

---

<sup>28</sup> <http://www.memoireonline.com/12/08/1664/m> la politique-de-distribution-des-produit-ALIMEN (20/07/2020) à 19h

**1-2-4) La distribution multi niveaux :**

Il s'agit d'une méthode de distribution qui permet à toute personne qui le souhaite de vendre une gamme de produits en s'approvisionnant directement auprès d'un fabricant et en créant un réseau de distribution à différents niveaux par un système de parrainage successif. Cette méthode est favorisée par les producteurs lorsqu'ils veulent externaliser la production, autrement dit lorsqu'ils ne distribuent pas leurs produits eux même.

**1-2-5) La distribution par concessionnaire :**

C'est la vente à domicile dans sa forme la plus commune, mais avec des caractéristiques, nuances ou subtilités propres à chacune des quelques entreprises qui la pratiquant.

C'est la vente par exclusivité, surtout dans la distribution d'automobiles. C'est-à-dire le producteur choisit un distributeur qui distribue uniquement les produits. C'est la vente à domicile dans sa forme la plus commune, mais avec des caractéristiques, nuances ou subtilités propres à chacune des quelques entreprises qui distribue.

**1-3) L'importance des fonctions de distribution :****1-3-1) L'importance des fonctions de distribution en fonction des objectifs du producteur :**

L'objectif financier du producteur est lié à des fonctions de distribution qui jouent un rôle important dans l'analyse des coûts de la distribution, c'est-à-dire la politique de prix retenue vis-à-vis de consommateur final.

Les canaux courts qui comprennent seulement la fonction transport, sont ceux qui minimisent les coûts dans la plus part des cas. Mais ces derniers

tendent parfois, à majorer les coûts de la distribution physique, par multiplication des transports de faible quantités et des stockages. Dans ce cas, le producteur doit analyser les structures de coût de chaque canal pour distinguer ceux qui minimisent les coûts.

### **1-3-2) L'importance des fonctions de distribution en fonction des caractéristiques des consommateurs :**

Dans ce point nous expliquons que le producteur va prendre en compte l'importance des fonctions de distribution pour chaque caractéristique de la clientèle (nombre, répartition géographique et les habitudes d'achat) cela n'est pas pour faire son choix entre les différents types d'intermédiaires avec qui travailler, mais aussi pour sélectionner les fonctions nécessaires à la distribution.

Une fois le producteur définit les fonctions utiles à la distribution pour chaque type de clientèle, son choix en termes des canaux de distribution sera facile.

### **1-4) Le rôle de la distribution :<sup>29</sup>**

Parmi les rôles de la distribution :

- Transférer le produit du producteur au consommateur ;
- Assurer des opérations de manipulation ;
- Stocker la marchandise ;
- Entreposer, assortir les produits et les mettre à la dispositions du public ;

---

<sup>29</sup> AZOULAY(D) Le marketing au quotidien « comprendre les marchés, concevoir des stratégies efficaces, piloter la relation client »; P146/147

- Fractionner les lots des producteurs en portions et tailles adaptées aux besoins des clients ;
- Négocier avec les fournisseurs et passer les commandes ;
- Informer et communiquer ;
- Informer sur modalités d'accès du point de vente (heure et jour d'ouverture) ;
- Communiquer sur la disponibilité des produits sur leur prix et sur leur promotion ;
- Echanger avec les fournisseurs sur l'évolution des besoins et des ventes ainsi que sur l'état des stocks grâce notamment à des outils électroniques comme l'EDI ou l'automatisation des commandes des facturations.

### 1-5) Les modes de distribution :

Il existe trois grands modes de distribution entre lesquels l'entreprise va arbitrer en fonction de sa stratégie de diffusion des produits (écrémage ou pénétration)<sup>30</sup>

- **La distribution intensive** : elle consiste pour un producteur à s'implanter dans le plus grand nombre de points de vente possible pour assurer une couverture maximale du marché. Elle convient aux produits de grande consommation (alimentation, par exemple), à prix faible, sans technicité et à grande fréquence d'achat.

- **La distribution exclusive** : le fabricant accorde à un distributeur l'exclusivité de la vente de ses produits sur une zone géographique. Le commerçant ne peut pas vendre de produits concurrents. Cette forme de

---

<sup>30</sup> DEBOURG (C), CLAVELIN(J) & PERRIER (O) « pratique du marketing, le marketing opérationnel-savoir gérer, savoir communiquer-savoir-faire. » MarieP259

distribution fait l'objet d'un contrat de concession, de franchise, de fourniture exclusive... Elle convient aux produits de haute qualité ou technicité, à prix élevé, pour lesquels l'image est importante.

- **La distribution sélective** : le producteur choisit un nombre restreint de distributeurs en fonction de certains critères : taille du magasin, compétence des vendeurs, emplacement, agencement, image de marque... Le canal de distribution est intégré à l'image de marque du produit.

Les parfums, le prêt-à-porter haut de gamme utilisent souvent ce mode de distribution (Chanel, Yves Saint-Laurent...).

### 1-6) Canal, réseau et circuit de distribution :

La distribution fait intervenir les notions de :

- **canal de distribution** : c'est le chemin commercial parcouru par un produit pour aller du producteur au consommateur final.<sup>31</sup>

- **circuit de distribution** : souvent confondu avec le canal de distribution, le circuit de distribution regroupe l'ensemble des canaux par lesquels un même bien est acheminé du producteur au consommateur.<sup>32</sup>

- **réseau de distribution** : c'est l'ensemble des personnes (physiques ou morales) qui interviennent dans la distribution d'un bien ou d'un service.<sup>33</sup>

### 1-7) les activités de la logistique de distribution :

#### 1-7-1) Le transport :

Le transport a un impact sur le prix de vente, les délais de livraison et le bon état de la marchandise livrée, autant de facteurs affectant la satisfaction

---

<sup>31</sup> Claud Demeure « Aide-mémoire marketing » 6EME Edition DUNOD p 170

<sup>32</sup> KOTLER (P), KELLER (KL) DUBOIS (D), et MANCEAU(D) « Marketing management. » .12 Edition p 534

<sup>33</sup> Vandercammen (M) et Jospin(N). op.cit. p 27

de la clientèle. D'une façon générale, cinq moyens de transport sont disponibles : le rail, l'eau, la route, le pipeline et le fret aérien.

En choisissant un mode de transport, l'entreprise tient compte des exigences de rapidité, de fréquentation, de fiabilité, de disponibilité et de cout. Le transport par container a considérablement facilité l'utilisation successive de plusieurs modes de transport.

Les décisions liées au transport sont en général complexes de par leur impact sur l'entreposage et le stockage. Aussi l'entreprise doit-elle réexaminer régulièrement ses options en matière de logistique.<sup>34</sup>

### **1-7-2) Le stockage :**

La politique de stockage consiste un autre élément affectant la satisfaction de la demande. Le responsable marketing promettrait à ses clients une exécution et une livraison immédiates des commandes .il est, hélas, économiquement irréaliste de maintenir un niveau de stock qui éliminerait complètement les ruptures .en effet, les couts de stockage augmente à un rythme exponentiel à mesure que le risque de rupture s'approche de zéro.il faut donc choisir un niveau de stock qui optimise le bénéfice global.

Une politique de stockage consiste à déterminer quand et combien commander en fonction du niveau de stock atteint, c'est ce qu'on appelle le seuil de commande, le seuil de commande inclut en général un stock de sécurité et est déterminé de façon à trouver un juste équilibre entre le sur stockage et la rupture.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> KOTLER(Ph), KELLER(KL), DUBOIS (B), et MANCEAU (D). op.cit.P600

<sup>35</sup> KOTLER(Ph), KELLER(KL), DUBOIS (B), et MANCEAU (D). op.cit.P599

**1-7-3) L'entrepôt :**

Est le fait d'entreposer (ou de stocker) des marchandises en grande quantité dans un entrepôt grâce à des pelletiers parfois mobiles, au moyen d'un chariot élévateur. De nos jours, l'entrepôt s'effectue partout avant l'arrivée chez le client (le destinataire) ; de grands entrepôts existent en périphérie des grandes villes, où sont centralisés différents produits avant envoi vers les magasins : on parle également de centrales d'achat. L'entrepôt a un coût qui augmente de jour en jour, c'est pourquoi les marchandises, souvent sur palette, restent rarement plus d'une semaine dans les « chambres » de stockage.

Nous pouvons dire que la distribution n'est pas une simple fonction qui met à la disposition des consommateurs, les biens et les services proposés par les producteurs. Elle joue aussi un rôle important pour les producteurs et tout de même pour les consommateurs.

La logistique de distribution s'intéresse à la fois à la circulation des flux physiques à travers le réseau de distribution (gestion des transports, gestion des stocks...), et aussi à la gestion des infrastructures logistiques qui composent ce réseau (implantations, gestion d'entrepôt...) dans ce qui suit nous allons aborder l'un des éléments les plus importants de la politique de distribution cet élément est le transport.

**Section 02 : le transport**

Les transports, en permettant la mobilité des hommes et des marchandises, constituent une activité charnière indispensable au fonctionnement de l'économie et à la satisfaction des besoins de la population. L'activité de transport et notamment des transports de marchandises, continue à former dans le système économique un monde à part.

Le transport de marchandises est un élément clé de l'économie. Il constitue une composante indispensable du processus de production et de distribution des biens matériels, il assure leur mobilité spatiale, qu'il s'agisse d'alimenter ou d'acheminer les activités de fabrication par des matières premières, d'acheminer les produits jusqu'à leur lieu d'échange puis jusqu'à leur lieu de consommation ou encore de recueillir, pour les traiter et parfois les réutiliser. Le transport est ainsi présent à chaque étape du cycle de transformation (fabrication, distribution, récupération) de tous les biens matériels.

Depuis l'antiquité les transports de marchandises jouent un rôle déterminant dans le développement des sociétés et la formation des Etats. L'avènement de la société industrielle a renforcé ce rôle. Les transports exercent une influence horizontale sur tout le système productif. Ils structurent l'espace des grandes cités modernes, influencent l'implantation des entreprises et stimulent la croissance des échanges internationaux.

Le secteur du transport de marchandises apparaît clairement comme un secteur clé de l'économie régionale tant par ses caractéristiques propres (présence sur l'ensemble du territoire, capacité de création d'emplois etc.) que du fait de son impact sur les autres activités régionales.

**2-1) Notions de marchandise, bien et fret**

Le terme « marchandises » est utilisé pour désigner les objets transportés, l'usage de ce terme assigne au transport une fonction essentielle : assurer la liaison entre le monde de la production et celui de l'échange, c'est-à-dire permettre de transformer les produits en marchandises. Les Anglo-Saxons parlent plutôt de « transport de bien » (goods transport). Quand au terme « fret », il est plus riche, il désigne à la fois le transport et l'objet transporté. Il a d'autres significations : « la cargaison » ; le prix de la location ou le louage du véhicule lui-même.

Les divers sens de mot « fret » reflètent bien la diversité des acteurs qui participent au transport et leurs rôles respectifs, dans un fonctionnement de système. Le fret désigne le prix du transport par mer de marchandises ,aujourd'hui aussi par route, par avion, par métonymie et couramment la cargaison elle-même le prix de location d'un navire et le louage d'un bateau de transport utilisé au transport de marchandises ,puis s'applique à tout moyen de transport<sup>36</sup>

**2-2) Définition de transport de marchandise**

Le transport consiste en quelques sortes à tenter constamment de vaincre l'espace par le temps. Il permet aux activités utilisatrices de transport de participer activement à la diversification de la demande des flux de biens.

Le transport de marchandises est étroitement lié à la logique ». Le transport de marchandises est tout à la fois une activité particulière, dont les caractéristiques justifient une approche propre, et une activité mêlée aux autres. D'une part, le transport de marchandise est une activité industrielle

---

<sup>36</sup> J. Belotti , (le transport international des marchandises) Vuibert, Paris,1992.

dont la technique, les conditions de travail (notamment l'itinérance de norme de postes de travail).<sup>37</sup>

Ainsi, on peut affirmer que le transport de marchandises est une opération productive, c'est un processus, il apporte une valeur additionnelle aux marchandises. Il forme une industrie particulière, il transforme les biens, en modifiant leurs propriétés physiques (coordonnées spatiotemporelles) on les transportant d'un endroit à un autre.

En outre de ces considérations naturelles, le transport de marchandise agit aussi sur des données sociales, ainsi le même produit n'a pas la même valeur d'usage dans deux endroits différents. Transformer un sac de blé en le transportant de sa région de récolte à son lieu de consommation change la valeur d'usage de ce même sac de blé. En outre, l'opération de transport se déroule dans le temps, et le temps de transport s'ajoute intégralement au cycle de rotation du produit depuis l'engagement de sa fabrication jusqu'à sa vente sur le marché. L'influence du transport de marchandises sur la gestion industrielle est donc double, jouant à la fois sur le coût de production et sur le volume du capital engagé.<sup>38</sup>

Pour conclure, le transport de marchandises est un bien de consommation intermédiaire et doit être considéré comme un facteur de production dans le processus de la mise à disposition des produits sur un marché.

---

<sup>37</sup> Chevalier(d) et Duphil(f) , transport à l'international.

<sup>38</sup> François (D) et Denis©. (transport à l'international) 4<sup>ème</sup> édition ,2009.

**2-3) Les caractéristiques des transports de marchandises <sup>39</sup>**

Le transport de marchandises conserve des spécificités qui marquent fortement son évolution et continuent de le distinguer. Nous dégageons certaines de ses caractéristiques dans les points suivants:

**2-3-1) Une branche technique majeure**

Dans sa diversité, le transport de marchandises comme de personnes est depuis toujours une branche majeure de la technique, participant aux avancées et aux révolutions qui en scandent l'histoire. Il faut à cet égard distinguer entre la production des outils de transport et leur mise en œuvre. Les industries de production des outils de transport construction ferroviaire, automobile, navale, aéronautique, sans oublier les infrastructures, les systèmes de signalisation et de contrôle, l'énergie, etc. demeurent parmi les plus innovatrices .

Elles sont situées à l'amont de l'activité de transport, à qui elles fournissent des équipements, qui requièrent eux-mêmes une technique spécifique pour leur exploitation. C'est celle-ci, la technique de transport proprement dit, qui intéresse directement l'économie du fret. Les effets du développement technique du transport peuvent ainsi s'appréhender à plusieurs niveaux successifs :

- développement d'une industrie des matériels de transport ;
- développement d'une industrie du transport ;
- développement des activités et des pratiques sociales liées à la consommation du transport.

---

<sup>39</sup> [www.logistiqueconseil.org](http://www.logistiqueconseil.org)

Le transport de marchandises participe pleinement d'un système technique global. Tout en étant le lieu de création et de développement de multiples techniques spécifiques, il est aussi un consommateur intense et un développeur des techniques issues des autres secteurs de l'industrie pour former une filière plus ou moins intégrée : les industries des matériaux et des énergies sont intensément sollicitées, sans oublier la présence universelle et transversale de l'électronique et de l'informatique tant pour la construction des équipements que pour leur mise en œuvre. Le transport de marchandises est ainsi un puissant vecteur de modernité technique dans tout le système de production et d'échanges.

### **2-3-2) Un procès industriel**

Transporter des produits, les déplacer dans l'espace, est une opération matérielle qui requiert de la main-d'œuvre, des équipements, des consommations intermédiaires considérables. Le transport modifie les caractéristiques physiques des produits (leurs coordonnées spatio-temporelles) tout comme les opérations manufacturières en modifient la composition ou la morphologie. Le transport de fret est un procès industriel.

Techniquement, le transport est un procès (une opération productive) et non un produit (le Bien issu du procès). En termes d'organisation économique, l'accomplissement de ce procès se répartit entre deux régimes. Certaines entreprises agricoles, industrielles ou commerciales disposent de moyens de transport (humains et matériels) pour assurer elles-mêmes tout ou partie du transport requis par leur activité. On parle alors de transport « pour compte propre ».

Mais il est peut être aussi assurée par des entreprises spécialisées, et on parle alors de transport « pour compte d'autrui ». Les entreprises de transport

sont, sous l'angle technique, des entreprises industrielles mais, sous l'angle économique, elles ont la particularité de vendre un procès et non le produit auquel celui-ci s'applique (le transporteur vend le transport, et non les marchandises transportées). Dans ces circonstances, le transport est un service.

### **2-3-3) Un système complexe**

La complexité du transport de marchandises tient à la multiplicité des éléments qui le composent. À cette multiplicité des éléments correspond souvent une multiplicité des agents impliqués, qui doivent coordonner leurs interventions en dépit de leurs intérêts distincts sinon contradictoires. En outre, certains de ces acteurs relèvent de la sphère privée des entreprises, et d'autres de la sphère publique des collectivités locales ou étatiques.

### **2-3-4) Une activité sociale**

Activité exercée par des entreprises dans le cadre de relations interentreprises, le transport de marchandises est néanmoins lourd d'enjeux plus larges. Il a une forte dimension sociale, qui intéresse la société tout entière.

L'opinion et les pouvoirs publics sont, depuis quelques années, plus sensibles que naguère à des externalités du transport marchandises telles que la pollution, l'insécurité, le bruit, la congestion, la contribution à l'effet de serre, etc., et des politiques préventives ou correctrices se mettent en place avec plus ou moins de succès. Du reste, les externalités du transport ne sont pas toutes négatives, que l'on songe à la desserte du territoire (par exemple, pour l'accès aux services de santé ou de secours), à l'aménagement de

l'espace et, de façon plus diffuse, à la contribution du transport à la croissance économique.

Cependant, les interférences entre la sphère privée et la sphère publique ne se limitent pas à la gestion des contacts du transport avec son environnement social, elles touchent au cœur de son fonctionnement même. La production et la mise à disposition des infrastructures (planification, exploitation, tarification) relèvent pour l'essentiel du secteur public. À travers les infrastructures, le transport est ainsi une industrie dont une énorme part du capital productif est propriété sociale.

La fiscalité appartient aux prérogatives de l'État. Le transport supporte à la fois la fiscalité générale (TVA, taxe professionnelle, impôt sur les bénéfices, etc.) et une fiscalité spécifique, fondée sur la possession du véhicule, son assurance, son usage (notamment à travers la taxe sur les produits pétroliers), etc.

#### **2-4) Les différents modes de transport de marchandises**

On entend généralement par mode de transport une technique spéciale ou la combinaison d'un type de véhicule et d'un type d'infrastructure : trains et sillons ferroviaires, camions et routes et routes, etc.

La disponibilité de plusieurs formes ou modes de transport permet au transporteur de choisir le moyen de transport le plus approprié selon le cout, la vitesse, et cela en fonction de ces objectifs, les caractéristiques de chaque moyen de transport et les produits transportés. Les modes de transport se décomposent selon les moyens utilisés (trains, voitures, camions, bateau, avions, tubes) en transport par voies navigables, transport terrestre, transport maritime et transport aérien. Dans ces différents modes de transports on

distingue les moyens qui mettent en évidence les différents types de véhicules.

### **2-4-1) Le transport maritime de marchandises**

La croissance des échanges commerciaux dans le monde a été facilitée par les possibilités de massification offerte par le transport maritime. C'est un moyen de transport adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires.

Le transport maritime offre des avantages de sûreté, de moindre pollution et de fiabilité. En fait, il a le niveau d'insécurité le plus faible par rapport aux autres modes de transport au regard des accidents aux personnes et il offre des garanties de sûreté maximale pour les chargements et déchargements des marchandises. Ce mode de transport de marchandises a aussi une faible consommation d'énergie à la Tonne-kilomètre. En effet, l'industrie du transport maritime représente le mode de transport commercial le plus efficace en consommation de carburant et émettant le moins de CO<sub>2</sub> par tonne-kilomètre.

La composition de la flotte maritime mondiale reflète les exigences des échanges maritimes de divers produits de base, notamment des vrac secs et liquides et des produits manufacturés. En raison de la conteneurisation croissante des produits manufacturés, la part de la flotte de porte conteneurs dans la flotte mondiale est passée de 1,6% en 1980 à plus de 13% en 2011. Cette progression s'est fait au détriment des navires de charge classiques, dont la part dans la flotte mondiale a été ramenée de 17% à 7,8% au cours de la même période.

**2-4-2) Le transport aérien de marchandises**

Le transport aérien est toujours considéré comme revêtant un rôle intrinsèquement stratégique et a été considéré pour longtemps comme un symbole de présence commerciale internationale. La libéralisation et la croissance des échanges commerciaux de produits et de services induits par la mondialisation se traduisent par une augmentation de la demande de services aériens internationaux mais aussi par une augmentation de la demande de transports intérieurs. C'est le mode de transport le plus récent et celui qui connaît le développement le plus rapide. Infrastructures et matériels ont connu une évolution considérable. Il s'adresse principalement aux voyageurs ; mais le transport de fret se développe de plus avec la mise en service d'avions cargos spécialisés.

**2-4-3) Le transport fluvial de marchandises**

Le transport fluvial est un mode de déplacement terrestre par voie d'eau (canaux, voies navigables, fleuves, rivières...) permettant le transport de marchandises ou de voyageurs. Il est possible de naviguer sur des rivières à courant libre, parfois aménagées ou chenalisées (sans barrages ni écluses mais à l'aide d'épis ou de digues destinés à resserrer et maintenir son chenal), sur des rivières canalisées (au moyen de barrages et d'écluses) ou sur des canaux (rivières artificielles). Les transports sur les voies navigables intérieures, y compris les fleuves et les canaux, offrent un moyen écologique de transporter des marchandises à l'intérieur des pays en termes de consommation d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre. Le transport par voies navigables intérieures joue un rôle important dans le transport de fret.

Le transport fluvial est un mode de transport qui permet de déplacer des marchandises très diverses. Il est particulièrement approprié pour des

marchandises lourdes et denses, sont transportées principalement des produits agricoles (céréales, graines oléagineuses), des matériaux de construction (sable, gravats, goudron, ...), des produits pétroliers, des combustibles minéraux, des déchets métalliques, des engrais et produits chimiques et des conteneurs.

#### **2-4-4) Les transports terrestres de marchandises**

Le système de transports terrestre rassemble deux modes principaux : la route et le rail.<sup>40</sup>

##### **•Les transports routiers**

Le secteur du fret routier consiste à transporter par la route des marchandises entre les entreprises et entre les entreprises et les consommateurs. Au cours des deux dernières décennies, ce mode de transport a connu une très forte croissance.

La route est le grand vainqueur de la concurrence intermodale. Il existe une large gamme de service qu'elle est la seule à pouvoir assurer dans des conditions économiquement efficaces. Sa croissance spectaculaire s'explique par de nombreux facteurs techniques, économiques, psychologique, etc. Mais il faut souligner que c'est le facteur technique qui marque le succès du mode, et plus particulièrement, la qualité de souplesse et d'adaptation aux progrès techniques.

Il peut assurer plusieurs opérations : transport de personne, transport de marchandises, transport urbains, transport de rase compagne, sur des distance courtes, moyenne et longues avec des unités de charges allant jusqu'à 25 tonnes.

---

<sup>40</sup> François peyrel ,(transport routière de marchandise) France ;morin éditeur,1999.

- **Le transport ferroviaire de marchandises**

Le rail fut la première grande innovation en technologie de transport terrestre et a fourni une impulsion à une série d'importantes mutations en matière d'affrètement et de mouvements de passagers.

Le dernier s'est implanté différemment selon le contexte géographique. Le transport ferroviaire est généralement plus réglementé que le transport routier et très souvent les pouvoirs publics participent directement à la fourniture des services, en sus de leurs responsabilités en matière de gestion des infrastructures.

### **2-5) Les moyens rattachés aux transports de marchandises**

Le transport est représenté comme un système c'est-à-dire comme organisateur. Il est constitué, comme chaque système, d'une structure bien définie, d'un ensemble d'éléments distincts et nécessaire les uns aux autres, insérés dans un cadre formel permettant à la fois d'identifier leur rôle et de démontrer leur interdépendance.

Pour mieux comprendre et gérer le système de transport de marchandise, il est courant de le décomposer en réseau selon des couches super posées. La décomposition part, de l'élément le plus tangible et fixe constitué par l'infrastructure, pour inclure tous les éléments du dispositif de transport de fret, jusqu'au niveau supérieur constitué des installations des sites d'expéditions et de réceptions, et des relations économiques qui motivent l'opération de transport.

L'infrastructure est un élément clé du système de transport, sa division en différents modes permet la segmentation la plus courante du transport (routier, ferroviaire, etc.). Le troisième niveau qui est le service est plus

complexe à appréhender car il est constituée de deux éléments distincts l'objet de service qui est le véhicule et l'instrument du service qui est la cargaison, c'est deux couches ressortissent à deux agents économiques, le chargeur et le transporteur.

Et enfin, il est nécessaire pour l'accomplissement du mouvement de marchandises ça veut dire pour l'expédition et la livraison des marchandises, la présence des installations du site d'origine et de site de destination. La nature de ces installations influe sur le type de transport mis en œuvre. Ainsi nous aboutissons à un système de transport constitué de quatre couches :

- Site d'origine et de destination ;
- Cargaison ;
- Véhicule ;
- Infrastructure.

Il ya une interdépendance entre les couches, dont l'intensité des liens varie selon ce qu'on considère telle couche. L'interaction entre l'infrastructure et le véhicule, il se mesure en véhicule kilomètres, il intéresse les gestionnaires de l'infrastructure pour le dimensionnement des nouveaux projets, et les usagers qui subissent des ralentissements quand l'infrastructure est saturée.

L'interaction entre le véhicule et la cargaison réalise le transport de marchandise proprement dit. Le volume de transport se mesure en Tonnes-kilomètres qu'on peut le traduire en véhicules Kilomètres pour mesurer le trafic nécessaire à l'écoulement de cette même quantité de transport. En fin,

l'interaction entre la cargaison et le circuit reliant le site d'expédition et le site de réception relève de la logistique.<sup>41</sup>

### **2-5-1) L'infrastructure**

Les infrastructures de transport sont des biens meubles. Le terme infrastructure est défini comme étant un ensemble d'installations et d'équipement nécessaires à une collectivité. C'est ce que the Canadian Oxford dictionary considère commettant les fondations structurelles constituant l'assis économique d'un pays (routes, ponts, égouts, etc.). Les infrastructures sont au même titre que les moyens d'acheminement, une ressource de base du transport. Les opérations de transport ne peuvent se réaliser que sur des infrastructures adéquates. A chaque monde correspond ses infrastructures propres.

L'importance des infrastructures entant que « support » de la mobilité des marchandises et de personnes en fait un élément capital de l'économie générale du pays. Les montants des investissements à consentir pour construire et maintenir ces équipements sont très élevés. Les autorisées publique, sont donc, de façon naturelle, les régulateurs de ces infrastructures.

Très souvent ce rôle de régulateur est associé au rôle de gestionnaire mais pas nécessairement. Les autorités responsables fixent les modalités d'utilisation et les règles de circulation pour commander le débit maximum du réseau.

Pour assurer le transport d'un produit donné, il faut qu'un moyen de transport soit disponible au lieu et au moment requis, dans ce qui suit nous aborderons la deuxième composante de transport de marchandises à savoir.

---

<sup>41</sup> Ksouri Idir ( les opération de commerce international) Berti, édition, Alger,2014.

**2-5-2) Le véhicule**

C'est le moyen de transport, il sert à transporter la marchandise. Il détermine dans une large partie la performance du système de transport. Il y a une cohérence entre le type de véhicule et l'infrastructure, ce couple forme le mode de transport. Le véhicule se compose d'une partie matérielle (la machine) et une partie humaine (conducteurs ou plus généralement l'équipage). Il peut être automobile (camion, navire ....) ou alimenté en énergie par le réseau d'infrastructure (chemin de fer électrifié). Selon certaines techniques on distingue le véhicule moteur (tracteur, locomotive,...) et le véhicule porteur (remorque, wagon....). L'innovation dans les véhicules de transport sert à l'évolution de l'ensemble du système de transport.

Le type et la taille du véhicule ont une influence importante sur le cout du transport et sur sa vitesse potentielle. Les moyens de transport de grande capacité ont un cout d'opération proportionnellement plus faible que les moyens de petite capacité. Ils ne sont pas attractifs du faite de la mauvaise qualité du service qu'ils procurent, chose qui se répercute sur la fréquence de livraison ou sur le temps d'acheminement. De façon générale la vitesse commerciale diminue avec la capacité du véhicule.

Le véhicule peut appartenir à son<sup>1</sup> propriétaire et dans ce cas de figure on parle du transport privé, ou il appartient à des entreprises de transport qui prennent en charge l'acheminement des produits qui leur sont confiés par des clients, c'est le transport public. Il existe d'autre cas où le véhicule est loué.

**2-5-3) La cargaison**

Envoi ou cargaison, c'est l'ensemble de marchandises qui seront transportées par le même moyen de transport. Elle se caractérise par divers

paramètres, la nature de la marchandise et le poids en sont les principaux, ils déterminent le conditionnement de marchandises (vrac liquide, vrac solide, grands conteneurs, etc.), et celui là détermine à son tour les exigences en matière du moyen de transport, en d'autres termes, il assure l'adéquation entre le véhicule et la cargaison.

Le véhicule est spécialisé pour chaque famille de produit, d'où le problème de la difficulté de trouver un fret de retour compatible avec le véhicule. Le transporteur qui transporte des objets qui ne lui appartiennent pas, est soumis à plusieurs risques de détérioration des biens lors des manutentions, les pertes et les vols, et à des aléas de circulation et de climat, ce qui explique la nécessité voire l'obligation des assurances dans le dispositif du transport. Le recours au droit explicite les rôles des agents et leurs relations.

## **2-6) Logistique et transport de marchandises**

Les industriels sont entrain de restructurer leurs systèmes logistiques en concentrant leur production et leur capacité de stockage dans un nombre réduit de lieux géographiques. Ils optimisent ainsi des économies d'échelles en matière de production moyennant un système logistique plus demandeur de transport.

L'impact de la logistique sur le transport porte à la fois sur les distances de transport et sur les quantités transportées. Les distances parcourues tendent à augmenter avec l'allongement des circuits logistique dû à la dispersion géographique des lieux de production et de distribution, aux livraisons plus fréquentes, au passage par des sites logistique avec conditionnement des envois. Dans le même temps, les changements sont optimisés avec des véhicules plus grands et mieux remplis.

Les changements de la logistique sont nombreux et importants et modifient les caractéristiques de la demande de transport. La prise en considération du coût des stocks a contribué à ces changements. Les logisticiens tendent à arbitrer entre le coût de transport et le coût de stockage, cet arbitrage est à l'origine du développement du juste à temps qui a des conséquences sur les caractéristiques qualitatives de la demande de transport : réduction de la taille des envois, fréquence accrue des livraisons, exigence de vitesse majoré, flexibilité et fiabilité de transport, et a conduit également à réduire la norme des entrepôts et accroître leur taille. Cette concentration entraîne une augmentation des distances de transport.

A partir de la notion de juste à temps, il en ressort que les systèmes logistiques tendent tous à une circulation continue des flux physiques.<sup>42</sup>

Le transport n'est pas juste un service qui consiste à déplacer les choses d'un endroit à un autre. Il est un processus et un facteur qui intervient dans la production d'autres biens, et sans lequel l'activité économique se paralyse. Aujourd'hui, « la logistique est un secteur essentiel de l'activité économique et constitue une nouvelle forme de l'activité industrielle et de services ». Elle s'est imposée comme un élément de différenciation par le service (respect des délais, conformité des commandes, capacité à gérer les retours clients et le service après-vente...) et offre une gamme d'activités de plus en plus large. Elle est indissociable des systèmes de production et de consommation et très imbriquée avec toutes les fonctions de l'entreprise (fonctions commerciales, achats, recherche et développement ...). Au cours de cette section nous avons vu le rôle et l'importance du secteur de transport de marchandises dans une économie basée sur les échanges En matière de transport de marchandises, la situation en Algérie traduit plusieurs réalités

---

<sup>42</sup> Louarra di Raja Salah dine et Med Oussama (logistique international, les documents transport) université Mohamed 1<sup>ère</sup> école nationale de commerce et de gestion 2010-2011.

compte tenu des effets de la déréglementation rapide et de la libéralisation qu'a connue le marché dans un contexte de crise politique spécifique. La route prédomine les autres modes; 95% des marchandises sont acheminées par la route.

### **Section 03 : le rôle de la logistique**

Les départements logistiques internes des organisations de fabrication prennent en charge tous les aspects de la logistique. Mais ce n'est pas un domaine de compétence de base des organisations manufacturières ou commerciales. Aujourd'hui, beaucoup de sociétés commerciales prospères à travers le monde externalisent la logistique aux fournisseurs de logistique tiers, qui ont l'infrastructure et l'expertise nécessaires pour faire le travail d'une meilleure manière. Des solutions logistiques complètes pour les fabricants et les commerçants sont fournies par les fournisseurs logistiques tiers et ils aident à intégrer les différentes opérations logistiques, assurant ainsi un mouvement rapide et uniforme des matériaux à travers la chaîne d'approvisionnement.

La logistique est aujourd'hui largement utilisée dans pratiquement tous les domaines. Le succès d'une entreprise prestataire de services logistiques dépend de la façon dont ils conceptualisent et mettent en œuvre la solution logistique, tout en s'adaptant aux exigences du client.

#### **3-1) Le rôle de la logistique :**

La fonction de la logistique dans l'entreprise est d'assurer au moindre cout la coordination de l'offre et de la demande, aux plans stratégique et

tactique, ainsi que l'entretien à long terme de la qualité des rapports fournisseurs-client qui la concerne Elle a pour but de permettre :<sup>43</sup>

- La gestion économique de la production, en supprimant les ruptures de stocks coûteuses, grâce à une information constante sur l'état de marché ;
- La réduction des stocks grâce à une rotation accélérée des marchandises entreposées ; la réponse adaptée à une demande très volatile ;
- La mise à disposition du produit chez le client final dans les délais les plus courts et au meilleur coût de distribution possible ;
- La surveillance et l'amélioration de la qualité de la chaîne qui relie le producteur au consommateur pour parvenir au « zéro défaut » du service rendu.

### 3-2) L'intérêt de la logistique en entreprise :

La logistique est importante pour tous les acteurs de l'entreprise car elle influence son activité. C'est, dans la plupart des entreprises, une fonction transversale qui concerne l'ensemble des services et permet de les lier le plus efficacement possible. Elle fait partie de la chaîne de valeur.

La logistique est un véritable outil de compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise et de les mobiliser pour poursuivre un objectif commun : la satisfaction des clients. Dans certains secteurs d'activité, la logistique peut constituer un avantage concurrentiel.

L'objectif de la logistique en entreprise porte à la fois sur du court terme (optimisation des flux physiques quotidiens) et sur du moyen à long

---

<sup>43</sup> MARIE(Pierre) « La logistique fonction stratégique pour les entreprises » lyonnaises, mars 2006. Page 3

terme (mise en place de plans d'actions pour optimiser les paramètres de production et de stockage)

**La gestion de la logistique :**

La logistique consiste à gérer tout ce qui concerne le transport et le stockage des produits de l'entreprise : véhicules nécessaires au transport, fournisseurs de l'entreprise, entrepôts, manutention..., en optimisant leur circulation pour minimiser les coûts et les délais.

Dans une entreprise, la fonction logistique se rattache traditionnellement à l'organisation des opérations de : émission et/ou traitement des commandes relatives aux besoins en ressources logistiques ;

- gestion des livraisons dont les activités d'emballage, manutention et transport ;
- gestion de ressources physiques (parc automobile, magasins, plates-formes d'éclatement...) ;
- gestion des mouvements des personnes (plannings de rotation, plannings d'activité...)

La gestion de la logistique s'effectue désormais grâce aux systèmes d'informations de l'entreprise. Pour que celle-ci soit performante, l'entreprise doit idéalement utiliser une codification claire et identique pour chaque fonction de l'entreprise, et utiliser la télétransmission des informations

L'objectif de la fonction logistique de l'entreprise est de coordonner les produits en circulation de manière à ce que les produits circulent en continue (pour diminuer les délais de livraison) et à regrouper les produits (pour diminuer les coûts).

La chaîne logistique de l'entreprise gère les flux le plus efficacement possible pour réduire les principaux coûts suivants : coûts d'approvisionnement, coûts d'acheminement, coûts de production, coûts de stockage.

La gestion de la logistique s'appuie sur des indicateurs pour mesurer la performance du système en place et détecter les points que lesquels l'entreprise doit progresser, comme par exemple :

- Pour les approvisionnements : taux de disponibilité et délais de livraison ;
- Pour le stockage : suivi de la valeur du stock, des pertes de valeur et de la couverture des stocks ;
- Pour le transport : Coût moyen par produit et taux de remplissage du moyen de transport ;<sup>44</sup>

### 3-3) L'importance de la logistique :

#### 3-3-1) L'importance d'une bonne chaîne de logistique :

Pour toute entreprise commerciale ou industrielle, l'objectif est de produire des biens et des services et d'en tirer des bénéfices. Mais la fonction commerciale ne suffit pas pour optimiser les profits et assurer la satisfaction de la clientèle, il faut également **maîtriser la logistique car c'est un véritable outil pour pouvoir se démarquer** de la concurrence.

**Pour évaluer la performance de la chaîne, l'entreprise s'appuie sur différents indicateurs.** Par exemple, pour une bonne gestion de l'approvisionnement, il faut prendre en compte le taux de disponibilité des marchandises ainsi que les délais de livraison. La gestion du stockage requiert

---

<sup>44</sup> <https://www.lecoindesentrepreneurs.fr>

le suivi du stock, les éventuelles pertes de valeur ainsi que la couverture des stocks. La logistique implique aussi le transport : le taux de remplissage du moyen choisi pour transporter les marchandises, le coût moyen généré par produit.<sup>45</sup>

### **3-3-2) L'importance de la logistique :**

Il s'avère utile de connaître le degré d'importance accordé à la logistique par l'organisation. Une façon de le connaître serait de déterminer la proportion des activités logistiques de la firme par rapport aux activités globales. Il est également intéressant de connaître l'intérêt du ou des dirigeants à propos de la logistique.

### **3-4) L'enjeu de la logistique :**

Dans secteur industriel et à l'international :<sup>46</sup>

#### **3-4-1) L'enjeu de la logistique dans le secteur industriel :**

Comme pour toutes les entreprises évoluant dans divers secteurs d'activité, la logistique assure un rôle prépondérant dans les sociétés industrielles. La logistique étant le maillon intermédiaire entre la production et la distribution, intervient dans les opérations de stockage et d'entreposage des produits industriels dans les dépôts de l'entreprise et dans leur acheminement jusqu'aux clients. Ce service facilite ainsi une meilleure gestion des stocks d'une industrie afin d'assurer une disponibilité des produits à long terme. Il faut savoir que l'enjeu majeur de la logistique dans une industrie, demeure la satisfaction des clients. Cela dit, avec une plateforme logistique performante, une industrie est sûre de maintenir un bon niveau

---

<sup>45</sup> <http://www.supplychainmanagement.fr/> (31/07/2020) à 10h30

<sup>46</sup> François (f), gilles (p) et Gérard (r) .la présentation logistique origines, enjeux et perspectives. 8 ème édition

d'approvisionnement de ses clients. D'ailleurs, ceci aura sans doute un impact sur le chiffre d'affaires de la structure, car elle pourra vendre plus de produits et devenir ainsi plus compétitive vis-à-vis d'autres sociétés qui évoluent dans le même secteur d'activité qu'elle.

Vu la compétitivité dans le secteur industriel, toute entreprise soucieuse de son devenir devra nécessairement adopter une bonne stratégie logistique afin de tirer son épingle du jeu. Pour ce faire, il vous faudra avant tout intégrer des matériels performants dans la gestion de la chaîne logistique de votre industrie afin d'optimiser le stockage et le transport de vos produits. Par exemple, si votre industrie livre des gravats aux sociétés BTP, il serait astucieux d'utiliser des matériels légers sous forme de gros sacs solides et bien protégés, afin de faciliter le transport jusqu'à destination. Ce qui permettra à votre société d'être plus réactive dans l'approvisionnement des clients. En visitant la page [Containers-service.com](http://Containers-service.com), vous pourrez avoir des orientations nécessaires par rapport aux outils indispensables au stockage dans votre société. Il vous appartient désormais de revoir la plateforme logistique de votre société afin d'augmenter la vente de vos produits.

### **3-4-2) L'enjeu de la logistique à l'international :**

Se lancer dans le **commerce international** peut vous ouvrir de nouveaux marchés et de nouvelles perspectives d'évolution pour le **développement de votre entreprise**. Autant il est facile de trouver des commerciaux lorsqu'on a de bons produits à vendre, autant la logistique internationale ne peut pas s'improviser. En effet, entre **les droits de douane**, **le fret**, le choix pour expédier les colis (avion, bateau, camion), il se peut même que vous ayez besoin des trois pour que vos produits arrivent à bon port chez vos nouveaux clients. Tout cela demande de multiples

connaissances, ce qui est presque impossible à trouver avec une seule personne. Et si je vous disais qu'il existe des entreprises qui sont capables de vous proposer tous ces services, comme l'entreprise [teamcdc.com](http://teamcdc.com) par exemple. Vous n'aurez alors qu'un seul interlocuteur. C'est lui qui s'occupera des droits de douane ou de fournir les documents obligatoires dans la bonne langue. Le but de **l'entreprise Teamcds** est vraiment de vous faciliter la vie et de vous aider à vous développer à l'international. Vous pourrez ainsi sereinement vous consacrer à la croissance et la vente, sans même avoir besoin de recruter un nouveau collaborateur pour vous aider dans cette tâche.

### 3-5) Objectifs de la logistique:

La logistique a les objectifs suivants:

- **Réduction des stocks:** L'inventaire est l'un des facteurs clés qui peuvent affecter le profit d'une entreprise dans une large mesure. Dans le système traditionnel, les entreprises devaient fournir beaucoup d'inventaire pour satisfaire le client et assurer un excellent service à la clientèle. Mais lorsque les fonds sont bloqués dans l'inventaire, ils ne peuvent pas être utilisés à d'autres fins productives. Ces coûts draineront les bénéfices de l'entreprise. La logistique aide à maintenir l'inventaire au niveau le plus bas, et ainsi atteindre l'objectif du client. Cela se fait par de petites fournitures, mais fréquentes.

- **Économie de fret:** Le fret est une source majeure de coûts en logistique. Cela peut être réduit en suivant des mesures telles que la sélection du mode de transport approprié, la consolidation du fret, la planification des itinéraires, les envois longue distance, etc.

- **Fiabilité et uniformité des performances de livraison:** Le matériel requis par le client doit être livré à temps, pas en avance sur le calendrier ou

en retard. Une bonne planification des modes de transport, avec la disponibilité de l'inventaire, le garantira.

•**Dommages minimum aux produits:** Parfois, les produits peuvent être endommagés en raison d'un emballage inadéquat, de la manipulation fréquente de l'envoi et d'autres raisons. Ce dommage ajoute au coût de la logistique. L'utilisation d'un emballage logistique approprié, d'un équipement de manutention mécanisé, etc., permettra de réduire ces dommages.

•**Réponse plus rapide:** Une entreprise doit avoir la capacité d'étendre le service au client dans les plus brefs délais. L'utilisation des dernières technologies dans le traitement de l'information et de la communication améliorera la prise de décision et permettra ainsi à l'entreprise d'être suffisamment flexible pour que l'entreprise puisse répondre aux exigences des clients dans les plus brefs délais.<sup>47</sup>

### 3-6) La logistique apporte de la valeur au client à travers trois phases principales:

•**Logistique entrante:** Ce sont les opérations qui précèdent la fabrication. Ceux-ci comprennent le mouvement des matières premières et les composants à traiter par les fournisseurs.

•**Logistique de processus:** Ce sont les opérations, directement liées au traitement. Ceux-ci comprennent des activités comme le stockage et le mouvement des matières premières, des composants dans les locaux de fabrication.

---

<sup>47</sup> Noumen Robert, (les éléments de base de la logistique internationale) Menaibuc, Paris, 2004.

•**Logistique sortante:** Ce sont les opérations, qui suivent le processus de production. Cela comprend des activités comme l'entreposage, le transport et la gestion des stocks de produits finis.<sup>48</sup>

### **3-7) La performance :**

La performance est multidimensionnelle. Elle est à l'image des organisations et des intérêts des différents gestionnaires. La satisfaction des clients, la pérennité de l'entreprise ou la responsabilité environnementale sont autant de facteurs pour lesquels nous voulons connaître la performance. La performance a été le sujet de recherche de plusieurs chercheurs .Par contre, elle n'a été traitée que très légèrement en tenant compte des liens proposés par le SeM. Un exemple de recherche est la comparaison entre le temps total du cycle de production d'un produit ajouté au temps de livraison chez le client et le temps attendu par le client entre le moment de la commande et la livraison.

#### **3-7-1) LA PERFORMANCE LOGISTIQUE :**

Moller (1995) explique qu'il est difficile d'établir clairement la portée et le champ d'actions de la logistique et affirme que le concept de la logistique est une problématique en soi. Évoluant dans le temps, plusieurs définitions auront été attribuées à la logistique allant du simple transport jusqu'à une science interdisciplinaire combinant ingénierie, microéconomie et théories des organisations.

#### **3-7-2) Services en amélioration de la performance logistique :**

Les services-conseils en performance logistique aident les entreprises à réduire leur temps de cycle, à améliorer l'efficacité des employés et à simplifier leurs processus. Pour y parvenir, les consultants de Createch

---

<sup>48</sup> [www.logistiqueconseil.org](http://www.logistiqueconseil.org).

utilisent les principes du *Lean Management*, qui s'appuient sur l'élimination des gaspillages.

Leur objectif : Accroître la compétitivité de leurs clients, tout en réduisant les délais et les coûts sur toute la chaîne d'approvisionnement et assurer rapidement un rendement du capital investi (ROI). Cela passe par le développement de stratégies de gestion de la chaîne d'approvisionnement, l'implantation de technologies comme la radiofréquence (FR), les codes à barres, l'identification par radiofréquence (RFID) ou encore le système d'optimisation des ressources en transport (TMS).<sup>49</sup>

### 3-7-3) la performance des services de transports de marchandises

Pour les expéditions courantes, l'entreprise traite souvent avec le même transporteur ce qui permet d'obtenir un service personnalisé ainsi que des tarifs avantageux ce qui permet d'obtenir un service personnalisé ainsi que des tarifs avantageux. Elle peut cependant réaliser des « appels d'offre » pour des opérations plus élaborées ou simplement pour faire jouer la concurrence. On obtiendra alors plusieurs devis qu'il faudra comparer en fonction de critères multiples où le prix n'est pas toujours le facteur essentiel.

Avant d'aborder les éléments de la qualité de transport de marchandises, il convient de préciser la notion de « qualité de transport ». On peut caractériser la qualité de service d'un transport en le positionnant dans un espace multidimensionnel dont les axes mesurent la rapidité, la ponctualité, la sécurité et enfin la production de l'information liée à la circulation des marchandises.

---

<sup>49</sup> Dominique Estampe « ISTE Performance de la supplychain et modèles d'évaluation » Editions 2015

L'analyse des déterminants de la performance du service de transport de marchandises ne repose pas uniquement sur le prix de transport, d'autres éléments de qualité de service interviennent sur l'efficacité de la circulation des biens ; ceux-ci sont : la fiabilité par rapport aux délais de livraison, la durée d'acheminement, la capacité de transport à satisfaire une demande inattendue (flexibilité) et enfin la sécurité.

**•Le prix**

Le prix de transport apparaît comme un facteur décisionnel essentiel pour le chargeur. La sensibilité de la demande de transport de marchandises au prix de transport dépend dans une large mesure de l'importance de ce coût dans la valeur de la marchandise considérée. Ainsi les produits dont la part du transport dans leur valeur sont élevés, l'effet des tarifs sur le niveau de la demande de transport peut avoir une influence importante. Pour les autres produits, pour lesquels le transport ne représente qu'une très faible part de leur valeur, l'élasticité de la demande globale de transport par rapport aux tarifs est généralement très faible.

**•La fiabilité**

Le respect des délais apparaît comme un paramètre déterminant et il l'emporte sur la vitesse dans la mesure où les chargeurs accordent et ont plus d'intérêt de savoir le nombre d'heures ou de jours exacte que va prendre le transport de marchandises. En d'autres termes, la marchandise doit non seulement arriver au bon endroit mais, y arriver au bon moment. Le facteur de fiabilité est déterminant dans le transport de marchandises. Un manque de fiabilité se traduit souvent par un report de trafic d'un mode vers un autre.

### •La flexibilité

Elle se traduit par la capacité de transport à satisfaire une demande inattendue. Cette flexibilité est permise entre autres par le recours aisé à la sous-traitance, lui-même facilité par la concurrence.

### •La sécurité

La sécurité des marchandises dépend du mode de transport utilisé, du caractère approprié de l'emballage et de la solution globale élaborée par le transporteur : nombre de ruptures de charge, itinéraire retenu, contrôle du chargement et du déchargement de marchandises.

### •La rapidité

La vitesse constitue une caractéristique essentielle de la demande de transport de certaines marchandises. Les chargeurs sont prêts à payer cher pour leurs marchandises soient transportées le plus vite possible. La livraison rapide est l'une des conditions de l'utilité de transport dans le cas de certaines denrées périssables, et pour d'autres produits la vitesse contribue à diminuer les stocks et les capitaux immobilisés.

### Conclusion

Nous pouvons dire que la distribution et le transport son pas des simples fonctions qui met à la disposition des consommateurs, les biens et les services proposés par les producteurs. Elle joue aussi un rôle important pour les producteurs et tout de même pour les consommateurs

La logistique de distribution s'intéresse à la fois à la circulation des flux physiques à travers le réseau de distribution (gestion des transports...) et aussi à la gestion des infrastructures logistiques qui composent ce réseau (implantations, gestion d'entrepôt...).

# **Chapitre III**

## **Cas pratique**

**Introduction**

La crise sanitaire a chamboulé notre organisation du travail, c'est ainsi que, tout au début, nous nous sommes fixé l'objectif d'étudier le rôle et le poids de la logistique vérifiant à travers le cas de « COGB ».

Cependant, et à défaut de stage, nous avons opté pour une solution de rechange, laquelle consiste en la reprise des constats, remarques, observation, et conclusion de mémoire ayant déjà traité de la même question.

Les opérations commerciales de l'entreprise CEVITAL-AGRO ne cessent de se développer et de prendre de l'ampleur jours après jours, des milliers de produits sont vendus à l'échelle nationale. Ce qui nous a incités à étudier sa logistique de distribution pour mieux comprendre la manière dont ses produits sont acheminés.

Dans ce présent chapitre et après la présentation du groupe CEVITAL-AGRO, nous allons présenter la politique de distribution de l'entreprise pour bien cerner les moyens logistiques avancés pour assurer la distribution de ces produits dans les meilleurs délais, qualité et service.

**Section 01 : La présentation de l'organisme d'accueil CEVITAL-AGRO<sup>50</sup>**

CEVITAL est une entreprise familiale par action (SPA) dont les principaux actionnaires MR REBRAB et FILS, l'entreprise est l'une des fleurons de l'industrie agro-alimentaire en Algérie qui est constituée de plusieurs unités de production équipées des dernières technologies et poursuit son développement par divers projets en réalisation. Durant ces cinq dernières années, son développement fait d'elle un important pourvoyeur d'emplois et de richesses.

---

<sup>50</sup> BELOUASSA Nacera BOUCHERBA Lydia (La logistique de distribution des produits agroalimentaires) Mémoire de fin de Cycle M2, promotion 2019

### 1- 1) Historique et évolution de l'entreprise CEVITAL-AGRO

CEVITAL AGRO-ALIMENTAIRE est une société qui a été créée en 1998 avec un capital social de 68,78 Milliards de Dinars algériens, elle est passée de 500 salariés en 1999 à 4300 en 2014.

On peut résumer son évolution à travers un certain nombre de dates importantes:

**-1999** : Entrée en production de la raffinerie de l'huile de 570000 T /An et lancement de la première marque d'huile de table de haute qualité, 100% tournesol ;

**-2001** : Entrée en production de la margarinerie de 180000 T/An et lancement de la première marque de margarine de table ;

**-2002** : lancement de la marque de la margarine MATINA, mélange équilibré de beurre pour (50%) et de margarine végétale (50%) ;

**-2003** : Entrée en production de la raffinerie de sucre (650000 T/An de sucre blanc et 2000T/An de sucre liquide) lancement de la margarine de feuilletage « LA PARISIENNE » pour les boulangeries pâtisseries ;

**-2006** : L'acquisition de l'unité de production de jus et fruits COJEK dont la capacité de production est de 14 400 T/An, grâce au plan de développement apporté à cette unité elle atteint les 150 000 T/An en 2010 ;

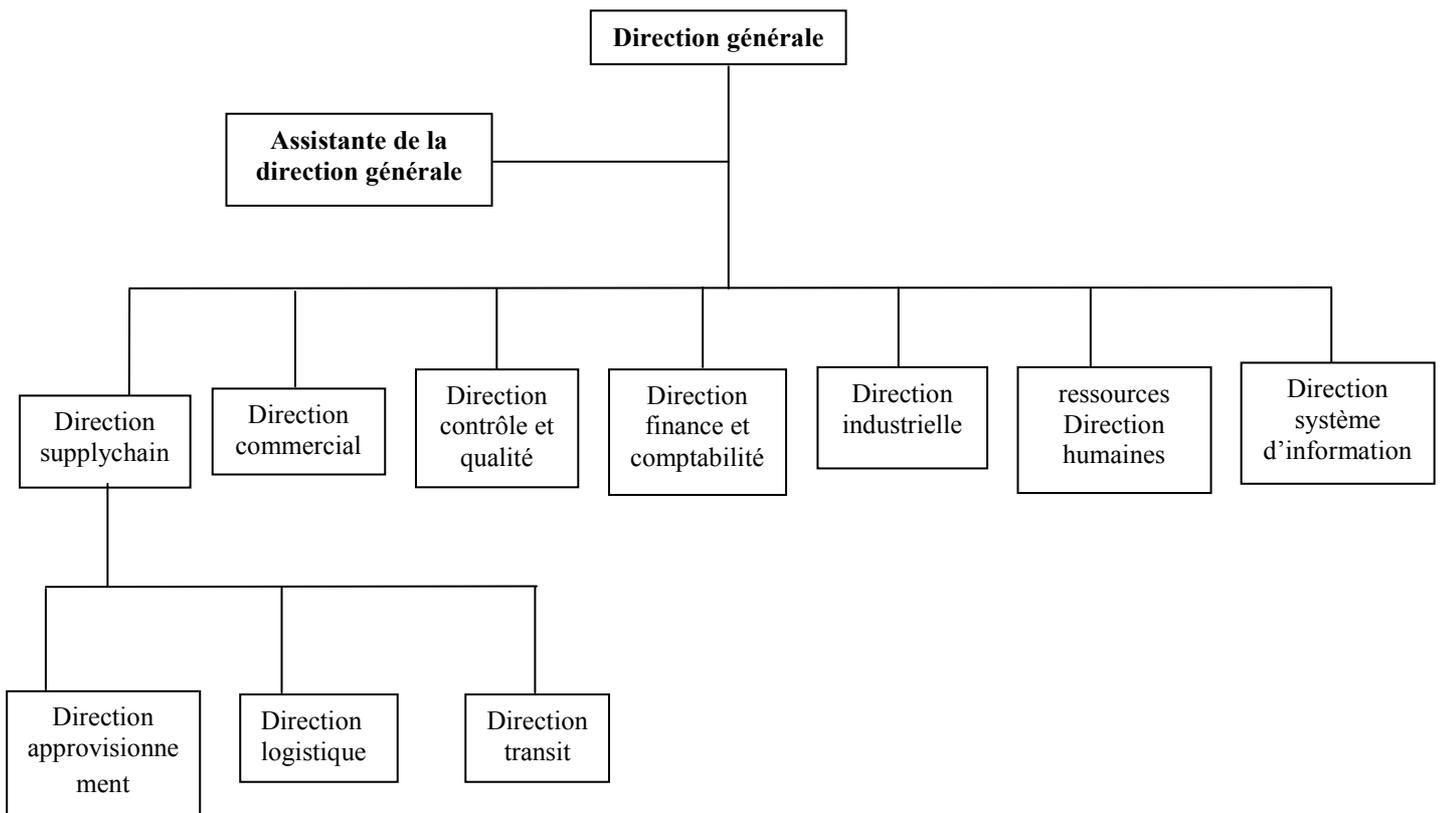
**-2007** : l'inauguration de l'unité d'Eau Minérale LALA-KHEDIDJA.

Durant ces cinq dernières années, le groupe CEVITAL est considéré comme l'une des entreprises qui ont apporté une croissance et une contribution importante dans l'économie nationale grâce à la multiplicité de ses produits sur le marché.

CEVITAL offre également des débouchés d’emploi dans ses différentes filiales et pour les différentes catégories de la population

**1-1) La structure organisationnelle**

**La figure ci-dessous offre une vision sur l’ensemble des directions de l’entreprise CEVITALAGRO**



Source : document interne de l’entreprise

**1-1) Les missions de la direction Supply Chain**

Elle est considérée comme le pilier de l’entreprise car elle joue le rôle de support pour les autres directions, en leurs fournissant des ressources matérielles, et d’informations nécessaires.

Elle se divise en quatre services :

- ***Département approvisionnement***

Sa mission est d'assurer l'approvisionnement en matières premières ; il constitue également un soutien logistique et technique pour les autres structures puisqu'il les approvisionne en matière de fournitures de bureau et d'équipements, il assure aussi la fonction de magasinage pour ces dernières.

- ***Département transit***

Sa mission principal est d'assurer les exportations et garantir l'acheminement des produits jusqu'à l'acheteur.

- ***Département logistique***

- Expédie les produits finis (sucre, huile, margarine, Eau minérale, ...), qui consiste à charger les camions à livrer aux clients sur site et des dépôts Logistique ;

- Assure et gère le transport de tous les produits finis, que ce soit en moyens propres (camions de CEVITAL), affrétés ou moyens de transport des clients ;

- Le service transport assure aussi l'alimentation des différentes unités de production en quelques matières premières ;

- Intrants et packaging et le transport pour certaines filiales du groupe (MFG, SAMHA, Direction Projets, NUMIDIS, ....) ;

- Gère les stocks de produits finis dans les différents dépôts locaux (Bejaia et environs) et Régionaux (Alger, Oran, Sétif, ...).

Après avoir présenté l'entreprise CEVITAL-AGRO et donner un aperçu sur ses différentes évolutions, nous allons nous intéresser davantage à la politique de distribution de l'entreprise pour mieux comprendre comment CEVITAL AGRO. Arrive-t-elle à distribuer ces produits.

### **1-2) La politique de distribution au sein de CEVITAL-AGRO<sup>51</sup>**

Dans cette section, nous allons détailler davantage la politique de distribution adoptée par l'entreprise, en particulier la plus récente.

#### **1-2-1) Présentation du marché de CEVITAL-AGRO**

Le marché de CEVITAL-AGRO s'étale sur l'intégralité du territoire national en s'appuyant sur les différents distributeurs privés et autonomes afin d'acheminer les différents produits auprès des consommateurs.

Ce marché englobe toute sorte de produits agroalimentaires destinés aux consommations ; avec une production suffisante des produits standards destinés à la consommation, et un avantage compétitif sur le plan logistique cela revient à la proximité des installations portuaires réduisant les coûts des matières importées et des produits finis exportés.

On peut noter que les produits de CEVITAL-AGRO sont classés premiers au niveau national en termes de qualité et la filiale jouit d'une position de leader sur le marché en 2018 avec 85% de part de marché pour le sucre et 70% pour les huiles, ce qui explique une forte demande de ces produits.

---

<sup>51</sup> BELOUASSA Nacera BOUCHERBA Lydia (La logistique de distribution des produits agroalimentaires) Mémoire de fin de Cycle M2, promotion 2019

Après avoir assuré une satisfaction et une couverture importante du marché national en huile et sucre raffiné, l'entreprise a procédé à l'exportation. La Tunisie est le premier pays vers lequel le groupe a exporté dans les années 2000 pour un produits 100% raffiné tournesol sous la marque « fleurie », avec une cadence de 150T/ jours. Mais le produit phare à l'exportation est bien le sucre raffiné, le complexe CEVITAL-AGRO l'exporte pratiquement dans les quatre coins du globe du Canada, en passant par l'Europe, le Moyen-Orient sans oublier l'Ouest de l'Asie.

### **1-2-2) Les clients CEVITAL-AGRO et leurs critères de choix**

Pour acheminer ses produits dans les meilleures conditions et réussir à atteindre les différents points du territoire national, l'entreprise possède ses propres intermédiaires qu'on peut répartir comme suit :

#### **➤ Les clients CLR's (B to C)**

Ce sont les représentants et revendeurs des produits CEVITAL, qui s'alimentent directement des Centre de livraison régional (CLR's), ils sont généralement répartis comme suit :

#### **➤ Les distributeurs (représentant) :**

Ce sont l'ensemble des représentants sélectionnés par CEVITAL ayant pour mission de distribuer ses produits dans les différentes wilayas du pays et ainsi couvrir l'intégralité de l'espace géographique.

#### **➤ Les grossistes et semi grossiste :**

Ce sont des intermédiaires entre producteurs et consommateurs. Ils ont pour mission principale la couverture d'une zone géographique déterminée sur laquelle ils assurent un dispatching des produits CEVITAL-AGRO auprès des

petits détaillants. Les grossistes se trouvant à la wilaya de Bejaia s’approvisionnent directement au complexe CEVITAL, par contre les grossistes des autres wilayas achètent auprès des distributeurs.

➤ **Les détaillants :**

Ils sont placés entre grossistes et consommateurs, ces deniers peuvent s’approvisionner pour leurs achats soit chez les grossistes, ou bien ils se font livrés via la distribution directe (DD) effectuée par les livreurs de CEVITAL.

Le circuit de distribution dans le cadre du (B to C), ou encore le circuit indirect de distribution au sein de CEVITAL peut être illustré comme suit :

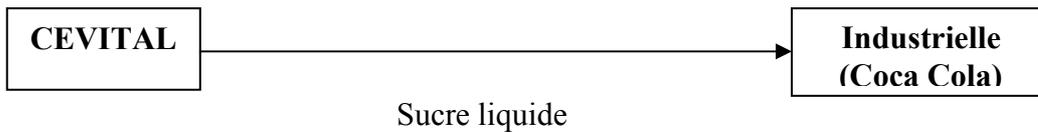
**Circuit de distribution indirect de l’entreprise CEVITAL-AGRO**



➤ **Les clients hors CLR’s (B to B)**

Ce sont des industriels qui s’approvisionnent de la matière première pour leur propre transformation et réutilisations de ces produits tels que (graisses végétales, sucre liquide) pour la fabrication d’autres biens, à cet effet ils sont considérés comme des consommateurs finaux et non pas des intermédiaires de la distribution, on peut citer comme exemple : Danone, Cojeck, Coca Cola ou Candia.

Le circuit direct de distribution (B to B) du complexe CEVITAL, peut être présenté comme suit :

**Circuit de distribution direct de l'entreprise CEVITAL-AGRO****➤ Les critères de sélections des intermédiaires de CEVITAL-AGRO**

Les produits agroalimentaires sont de large consommation, de ce fait, CEVITAL-AGRO exige de ses intermédiaires un certain nombre de critères :

- L'acquisition d'un dépôt (hangar) propre, dans un bon état et qui a un accès aux semi remorques (pour qu'ils puissent rentrer et sortir lors de l'arrivée et la livraison de marchandise).
- Une assiette financière importante pour débiter l'activité.
- Il faut que tous les clients indiqués sur la fiche de route soient livrés, ses vendeurs soient propres, présentables, possèdent le minimum de techniques de commercialisation...etc.
- Etre de bonne moralité (c'est-à-dire que l'intermédiaire doit avoir une bonne attitude, et être responsable vis avis de l'entreprise).
- Les intermédiaires doivent commercialiser que des produits CEVITAL-AGRO, sinon la filiale résilie le contrat avec eux. Et il faut aussi opter pour la distribution directe dans la zone, wilaya ou ville où ils se situent. Ils ne doivent pas distribuer en dehors de leur zone.

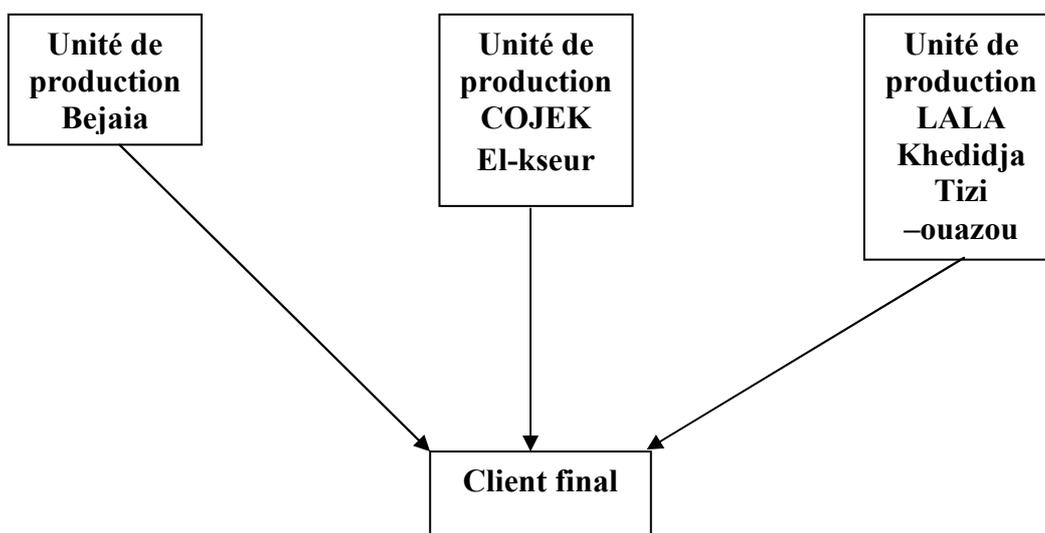
En mettant en place des critères de sélection d'intermédiaire, l'entreprise CEVITALAGRO préserve ces intérêts financiers, image et qualité de ses produits.

Malgré l'exigence que présentent ces critères pour les intermédiaires de l'entreprise, ces derniers perçoivent des avantages qui les motivent à conclure avec CEVITAL-AGRO tel que le privilège de s'alimenter à tout moment sans paiement immédiat et disponibilité de produits de plus à des récompenses de valeur (voyage, lot de produits gratuits, camion gratuit).

### 1-3) Les structures de schéma de distribution au sein de CEVITAL-AGRO<sup>52</sup>

Avant l'année 2013, l'entreprise CEVITAL-AGRO avait adopté durant des années une distribution ordinaire qui consistait à faire écouler ses produits avec ses propres moyens à des représentants dans différents points du pays ; elle disposait d'un service de distribution constituée de son propre personnel et possédait des dépôts dans certaines régions du pays. Cette stratégie de distribution peut être présentée ci-dessous :

**Figure : Schéma de distribution**



<sup>52</sup>BELOUASSA Nacera BOUCHERBA Lydia (La logistique de distribution des produits agroalimentaires) Mémoire de fin de Cycle M2, promotion 2019

Dans le schéma de distribution dit classique, le représentant (le client) de l'entreprise s'approvisionne directement au niveau des différentes unités de production du complexe CEVITAL, ici l'entreprise ne supporte pas de coûts importants dans la distribution de ses produits. Malgré cela, ce système engendre une surcharge sur l'usine, retards de livraison et gestion très lourdes des commandes ce qui implique la non-satisfaction des clients.

Cela a poussé l'entreprise à réfléchir à une nouvelle stratégie de distribution pour pouvoir satisfaire les attentes des clients et garder l'avantage compétitif. En passant à une nouvelle stratégie dite CLR (centre de la livraison régionale).

### **Section 02 : La nouvelle stratégie de distribution CLR (centre de la livraison régionale) <sup>53</sup>**

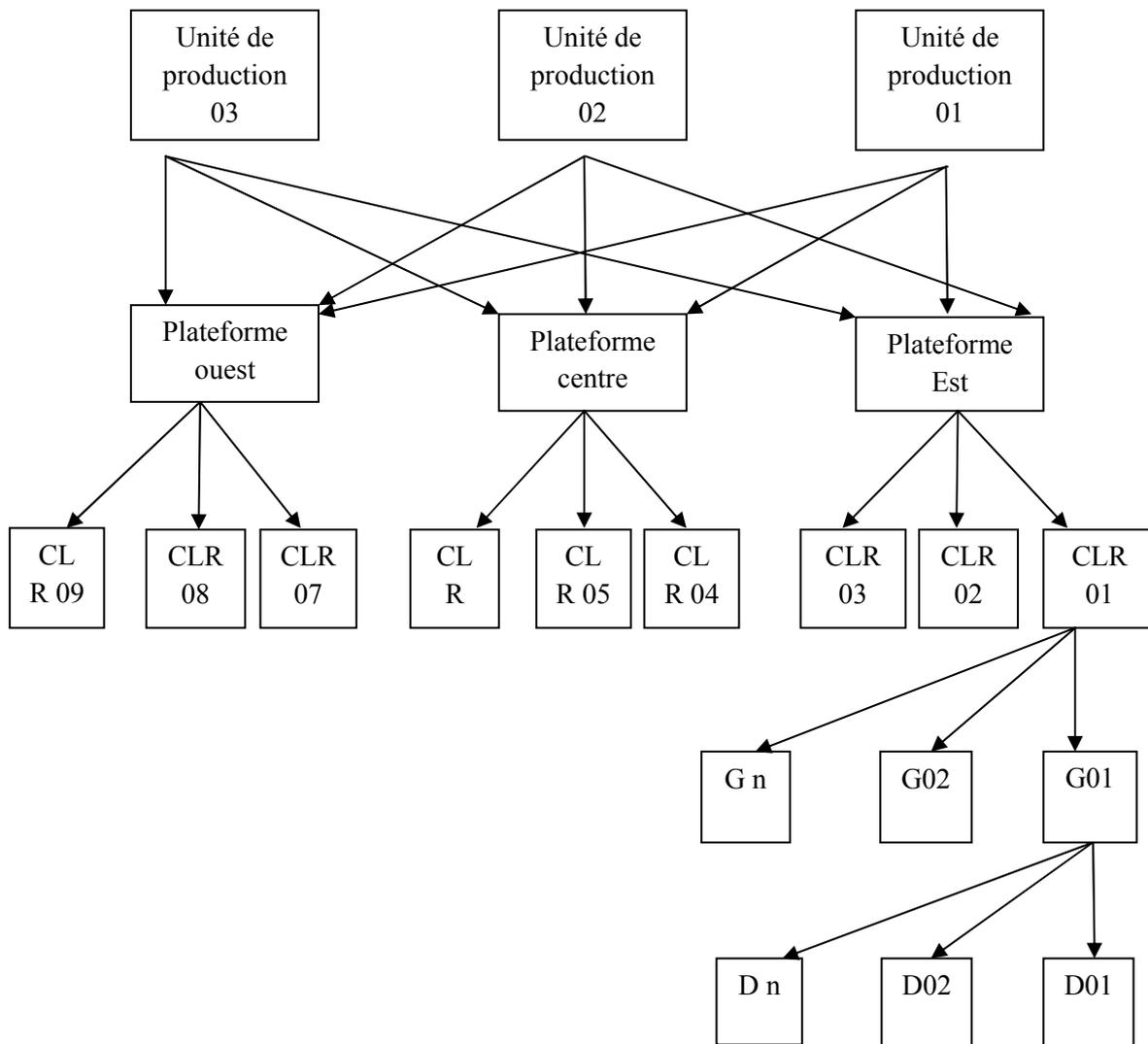
CEVITAL AGRO a opté pour une nouvelle politique de distribution plus performante, et cela, en intégrant une nouvelle stratégie qui est le lancement des CLR.

---

<sup>53</sup>BOUCHACHI Siham, BENKHALED Cherifa(Essai d'analyse la fonction de distribution sur la performance commerciale) mémoire M2 université Bejaia promotion 2018

2-1 ) Politique de distribution CLR :

Figure : la politique de distribution CLR



Source : document interne de l'entreprise

Le réseau de distribution de l'entreprise CEVITAL agro, se compose de :

❖ Unité de production :

L'unité de production représente le point initial du processus de distribution CLR, son rôle consiste à produire des produits et de les livrer aux différentes plateformes. Face aux exigences du marché agroalimentaire et pour satisfaire

les besoins des clients, CEVITAL opte pour une production quotidienne, 24/24h et pendant toute l'année, et se compose de 3 unités de productions :

➤ **Complexe Bejaia :**

- Raffinerie d'huile
- Raffinerie de sucre
- Margarinerie

➤ **COJEK EL-Kseur :**

- Production jus.
- Production produits pâteux.

➤ **LLK Tizi-Ouzou :**

- Eau minérale.

Suite à la surface limitée du stock au niveau du complexe, et pour ne pas interrompre la production, CEVITAL adopté une stratégie, qui est l'acquisition et la construction des plateformes.

❖ **Les plateformes :**

Il en existe trois dans chaque région ; Est, Centre, Ouest, comme le montre le tableau ci dessus. La plateforme est l'endroit où l'entreprise conserve son stock de sécurité, c'est aussi dans la plateforme que se passe la réception de la production récente, ainsi que le rassemblement de tous les produits de toutes les unités. La plateforme remplit le rôle d'intermédiaire entre les unités de production et les centres de livraison régionale.

**❖ Centres de Livraison Régionales :**

Les Centres de Livraison Régionale récupèrent les marchandises et les produits auprès des plateformes afin de les livrer aux différents grossistes de chaque région.

**❖ Le grossiste :**

Le grossiste est un intermédiaire dans le circuit de distribution d'un bien placé généralement entre le producteur et le détaillant. Contrairement à ce qui est parfois pensé, l'existence d'un grossiste ne renchérit pas le prix de vente, car la fonction de grossiste permet de réduire les coûts logistiques et peut remplir certaines fonctions.

**❖ Le détaillant :**

Le détaillant est un intermédiaire dans le circuit de distribution d'un bien placé généralement entre le grossiste et le consommateur final. Dans cette nouvelle politique de distribution, ce n'est plus au grossiste de livrer la marchandise au détaillant, mais c'est à ce dernier d'aller la chercher auprès du grossiste.

**❖ Le Timing :**

Le Timing est l'une des caractéristiques de cette nouvelle politique de distribution. En effet, la politique de distribution CLR permet à l'entreprise d'acheminer les produits dans les délais fixés, tracés dans la politique de l'entreprise. Dans ce cas, la livraison entre les unités de production et les plateformes se passe quotidiennement, 24h/24 et 7j/7, la livraison entre la plateforme et les CLR se passe pendant la nuit, plus exactement de 18h à 6h, ensuite vient la livraison entre les CLR et le grossiste qui se fait pendant la

journée, de 6h à 15h, et enfin la livraison pour le détaillant se qui fait selon la volonté du détaillant.

## **2-2) Traitement de la commande au sein CLR**

➤ Le keep contacte appelle les clients et les informe sur l'état des stocks de produit.

➤ Le client peut appeler le centre d'appel entre 8h00 et 15h00 soit pour la prise de commande en palettes, soit pour une modification ou bien annulation.

➤ Le keep contact doit regrouper Entre 15h00 et 16h00 les commandes qui sont transmises en ordre de livraison (OL) au service commercial lequel délivre un bon d'affectation au service planification puis établi un carnet de commande lequel sera transmis aux différents services (la supply chain, Numilog, le distributeur).

➤ Le passage de commande se fait avant à partir de 15h00 (BA) en :

- validant les commandes (les ventes) pour la distribution.
- informant la supply chain pour la planification.
- designant Numilog pour exécution
- Avisant les distributeurs pour planifier les ventes à la clientèle.

➤ Le service planification (supply chain) entre 15h30 et 16h30 vérifie les stocks, assure les disponibilités des produits, programme les enlèvements des produits avec l'utilisation de la méthode 20/80, après cela, il établit un bon de transfert pour le service transport (Numilog transport) lequel prend ses dispositions quant à l'acheminement des produits.

➤ Entre 16h30 à 6h00 la gestion des stocks au sein du CLR est confiée à NUMILOG entreposage qui assure Le stockage des produits de CEVITAL au niveau des dépôts, et des plateformes à l'aide de logiciel WMS.

- Distribution selon les commandes.
- Acheminement de produits aux clients.

### **2-3) Les avantages de la politique de distribution CLR**

Parmi les avantages des CLR :

- fidélisation des clients.
- minimisation des coûts.
- l'obtention de zéro stock.
- combattre le marché informel et garder la marque.
- traçabilités des produits.
- combattre la concurrence.
- assurer la continuité et validité des produits sur le marché.
- Amélioration des gains.
- Apporter un service fiable et professionnel.
- Gestion des commandes en termes de délai de livraison.
- Assurer la couverture de marché par la disponibilité des produits en quantité et en qualité.

## 2-4) Comparaison entre les deux systèmes (classique et CLR)

### 2-4-1) Comparaison entre les deux systèmes par l'utilisation Le taux de réclamation

**Tableau N° 2 : le taux de réclamation**

La vente	Système classique	Système CLR
La quantité commandée en palette par jour	70	1900
Les réclamations par jour	10	40
Taux de réclamation par jour	14%	2%

**Source** : Document interne de l'entreprise

Le tableau représente et explique le taux de réclamation de chaque système et découvre la nette différence qui est importante .à savoir la quantité demandée dans le système classique est totalement inférieure à celui du système CLR, notamment le taux de réclamation qui est subordonné à celui du système classique.

❖ Taux de réclamation = (le nombre de réclamation/ la quantité commandé) \*100

❖ Système classique :  $(10/70)*100 = 14\%$

❖ Système CLR :  $(40/1900)*100= 2\%$

On constate que le taux de réclamation classique est élevé 14% à cause de :

- Les ruptures de stock
- Le manque de produit sur le marché

Par contre pour le CLR, le taux de réclamation est faible 2 % parce que :

- Les produits sont arrivés au moment
- La disponibilité des produits sur le marché

**2-4-2) Comparaison entre les deux systèmes par l'utilisation du taux de distribution**

**Tableau N° 3 : Le taux de distribution des deux systèmes**

Le système	Classique	CLR
Le taux de distribution	Le jour de commande(J) + délai de route = jour de réception de marchandise.	Le jour de la commande = le jour de réception de marchandise.

Source : Document interne de l'entreprise

D'après ce tableau, ils ont constaté que : Dans le système classique la distribution est efficace mais avec des coûts élevés qui sont réalisés par le délai de route (Alger 24h, Oran 48h, Sétif 14h) et les frais supplémentaires telle que le déchargement des marchandises.

Dans le système CLR, on notera que les délais de route sont éliminés. Ce qui conduit à une réduction des coûts, et à une politique de distribution performante (efficace et efficiente). Certainement le système CLR est plus avantageux que le système classique. Vu son importance et sa rapidité, le système CLR est toujours prêt à la livraison et surtout satisfaire le client en temps voulu.

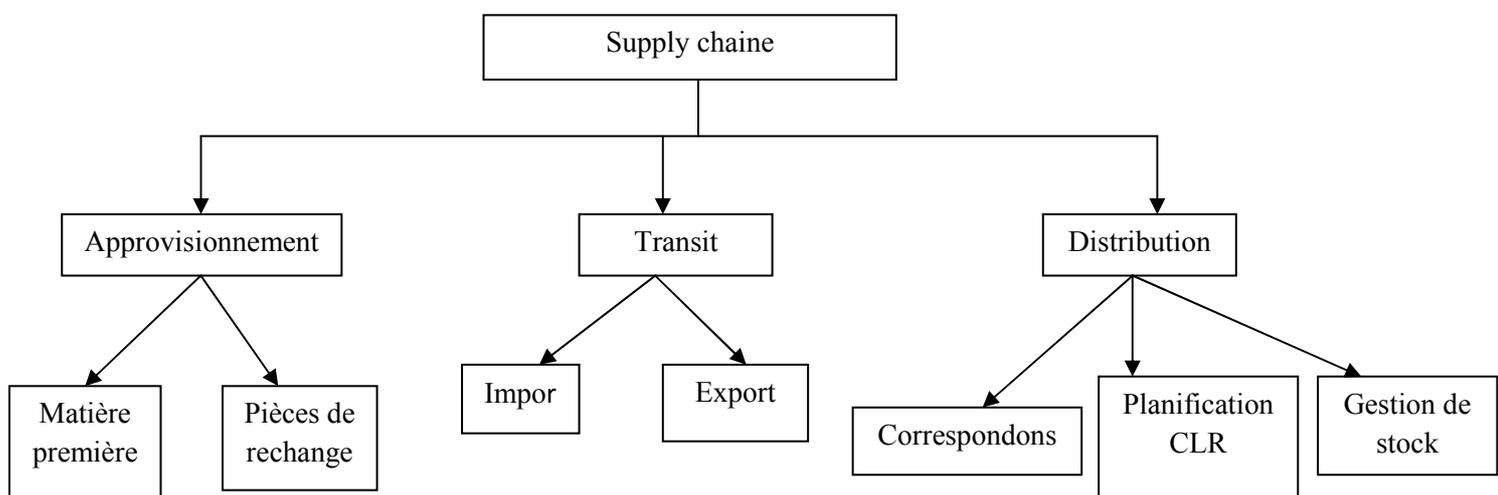
### Section 03 : Logistique et distribution et le rôle du transport<sup>54</sup>

La logistique a pour objectif de mieux coordonner entre la production et la distribution pour améliorer le pilotage des flux.

#### 3- 1) La logistique et la fonction de distribution

La fonction de distribution de l'entreprise CEVITAL est intégrée dans le service logistique et pour bien définir ce dernier, on va présenter d'abord la supply chain, au sein de l'entreprise CEVITAL. La supply chain est considérée comme un support entre les unités de l'entreprise que ce soit la production, le commercial... qui permet à l'entreprise non seulement pour gérer les ventes mais aussi l'approvisionnement en ce qui concerne l'entreprise, le schéma suivant reprend la supply chain logistique au sein de l'entreprise CEVITAL.

**Figure : La supply chain logistique**



Source : Document interne de l'entreprise

<sup>54</sup>BOUCHACHI Siham, BENKHALED Cherifa(Essai d'analyse la fonction de distribution sur la performance commerciale) mémoire M2 université Bejaia promotion 2018

La logistique au sein de l'entreprise CEVITAL elle compose de différente activité et pilotage des flux de l'amont jusqu'à l'aval.

### **3-2) Les objectifs de la logistique au sein de CEVITAL**

CEVITAL a ciblé l'atteinte de plusieurs objectifs de la logistique en 2018

Mise sous contrôle de la qualité logistique en entrepôts

- Ecriture des procédures plateformes.
- Contrôle systématiques marchandises réception/expédition et suivi des non conformités.
- Pilotage de la chaine du froid.
- Ajustements stocks (écarts réception, freintes logistiques).
- Déclenchement des heures de régie.
- Organisation du pilotage du prestataire logistique
  - Etablissement des feuilles de missions des coordinateurs CEVITAL (rôle, missions, indicateurs de performance).
  - Pilotage du taux de service clients.
  - Révision du cahier des charges CLR et plateforme.
  - Mise en concurrence systématique a chaque fin de bail.
- Planification de la distribution
  - Mise en place des interfaces avec l'ordonnancement des entités pour ajustement des plannings de distribution.
    - ✓ indicateur de performance : temps d'attente camions en heure.
    - ✓ taux de saturation de stockage des entités de production.
  - Mise en place des interfaces avec la cellule transport CEVITAL.
  - Mise en place du planning de distribution a 13 semaines et mise en place d'un point hebdomadaire avec les planificateurs de production.

- ✓ temps d'attente camions en PF.
- Pilotage de la montée en stock de l'eau minérale
  - Suivi quotidienne et hebdomadaire.
  - Pilotage de la saturation du site LLK
- Pilotage des projets logistique
  - Légumes secs.

### 3-3) Le rôle de transport dans la fonction de distribution

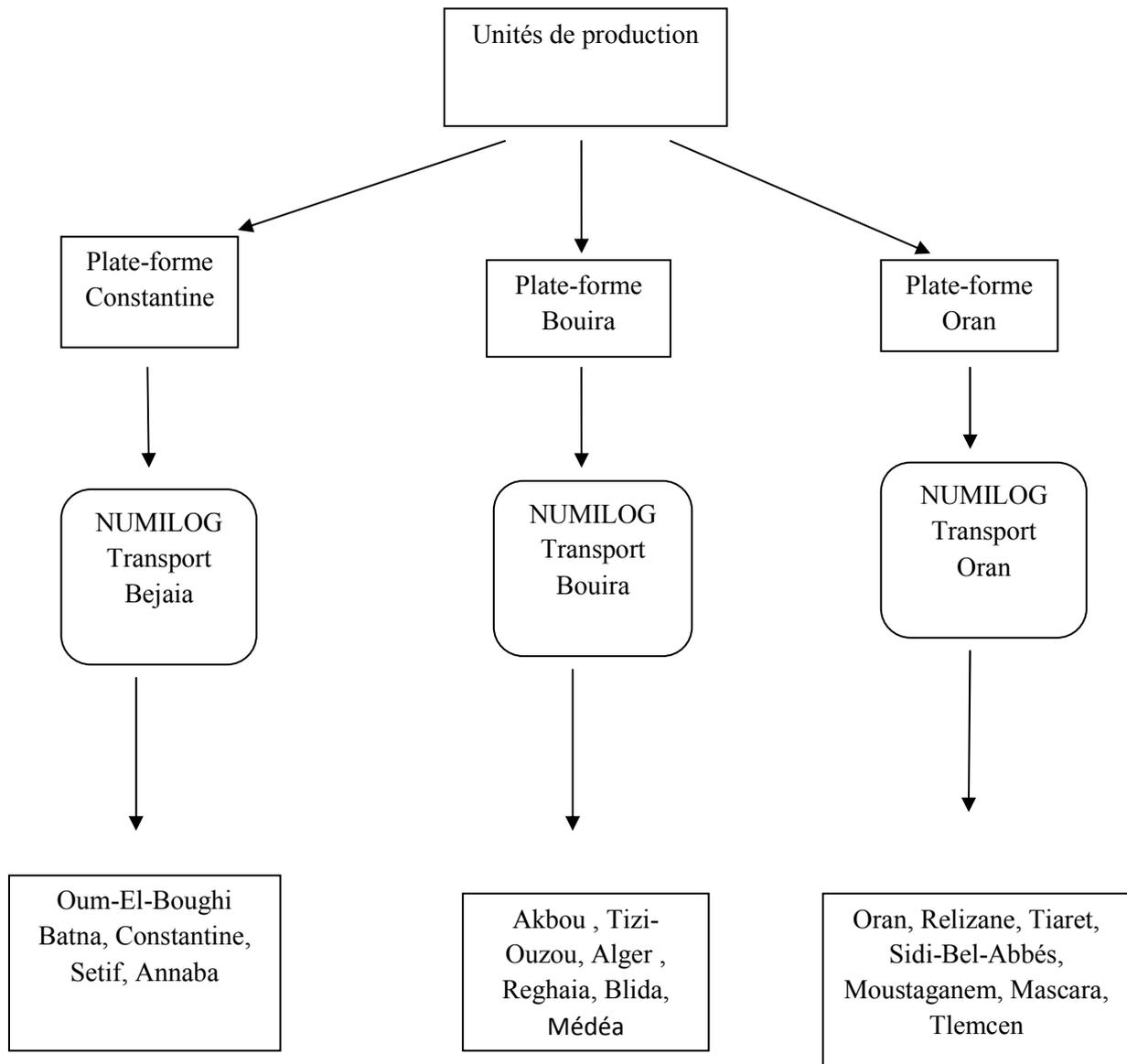
- Les décisions importantes dans le transport
  - flotte disponible : type de camion
  - délais : le délai est très important à chaque fois que l'entreprise arrive à réduire le délai de transport à un avantage concurrentiel.
  - l'information fiable à chaque l'entreprise a une information fiable arrive à maîtriser la flotte.

Malgré que CEVITAL gère elle-même le transport de ses produits grâce a la filiale NUMILOG, mais elle rencontre des problèmes dus à une mauvaise organisation de nombreux flux.

- le programme DIAPAZONE : c'est un schéma organisationnel qui permet de bien contrôler, gérer et suivre les mouvements des camions. l'alimentation des CLR's à partir des plateformes uniquement afin de bien assurer l'organisation des flux et de réduire davantage les coûts de transport.

- l'alimentation des CLR's à partir des plateformes uniquement afin de bien assurer l'organisation des flux et de réduire davantage les coûts de transport.

Figure : Le système de distribution au sein de CEVITAL



Source : Document interne l'entreprise

### 3-4) Les objectifs de transport au sein de CEVITAL

- Pilotage de la performance transport
  - Mise à jour du cahier des charges avec exigences transvide, exigence qualité et chaîne du froid.
  - Finalisation de la mise en place de transvide sur l'ensemble du réseau (usine /plateforme/CLR).

- Production et communication hebdomadaire des indicateurs de performance transport

- ✓ Taux de ponctualité au chargement/en livraison.
- ✓ Temps d'attente en chargement/en livraison.
- ✓ Evolution des coûts de transport.
- ✓ Qualité des services facturation

➤ Pilotage de la prestation palettes locatives

- Ecriture des procédures de gestion des retours clients en CLR ou sur le site plattes et mise en place du système d'information de suivi des palettes.

- Mise en place terrain des procédures et suivi de leur application.
- Suivi du stock palettes clients, CLR.
- Préparation a une bascule interne de la gestion avec la feuille de route (couts, personnels internes, transports, lavage, stockage) documenter et présenter l'aternelative.

- Augmentation du taux de rotations des palettes.

➤ Pilotage des flux exports

- Mise en place de l'organisation humaine et des procédures pour coordonner la gestion :

- ✓ Les navires élingués
- ✓ Les containers
- Indicateurs :
- ✓ Evaluation des couts logistiques export par nature de transport avec décomposition des couts internes/externes vers objectifs.
- ✓ Taux de chargement vers planification.

### 3-5) Les indicateurs de la performance commerciale au sein de l'entreprise CEVITAL

L'activité commerciale c'est la vente des biens et service par l'entreprise, cette activité elle met en relation l'entreprise avec ces clients.

Pour mesurer la performance commerciale de l'entreprise CEVITAL, nous allons présenter les indicateurs quantitatifs qui expriment la quantité en volume. Dans ce cas, on parle du nombre de produits vendu, ou en valeur cela concerne le chiffre d'affaires. Comme on peut comparer ces données dans l'espace par rapport aux concurrents, c'est le rapport entre les ventes de l'entreprise et la vente totale sur le marché. Cette part de marché peut être en volume ou en valeur.

- ❖ PM en volume = le nombre de produit vendu par l'entreprise / le nombre total de produit vendu sur le marché\*100
- ❖ Pm en valeur = le chiffre d'affaire de l'entreprise / le chiffre d'affaire totale du marché x 100

**Conclusion :**

En l'absence d'un stage pratique, nous avons dégagé les observations les plus pertinentes à partir des mémoires ayant traité de la même problématique.

Le but de ce chapitre est de définir la politique de distribution adoptée par l'entreprise CEVITAL-AGRO et la contribution de sa logistique dans l'acheminement de ses produits au niveau national.

Au terme de ce chapitre, ils ont affirmé qu'à travers le passage du système classique au système CLR, l'entreprise CEVITAL a permis de couvrir le marché national, de satisfaire ses différents clients, de réduire les coûts de transports ainsi que les coûts de livraison et de stockage, et enfin, d'augmenter son chiffre d'affaires.

# **Conclusion générale**

### Conclusion général

La logistique doit coordonner tous les processus organisationnels, administratifs et de gestion afin d'assurer qu'un produit ou service sera livré ou mis à disposition pour le bon destinataire, dans les meilleurs délais en bonne quantité Et avec le coût le plus compétitif.

La logistique doit donc couvrir des actions qui vont de l'achat (gestion des fournisseurs), en passant par l'entreposage (gestion de stock et d'entrepôt) jusqu'au transport de distribution final (livraison).

La logistique comprend donc l'ensemble des activités destinées à assurer la bonne coordination entre la demande et l'offre. Elle gère aussi bien les flux de produits et de matières que les flux d'informations relatifs à une activité.

La fonction logistique occupe une place de plus en plus importante au sein des organisations.

La logistique a pour objectif de mieux coordonner entre la production et la distribution pour améliorer le pilotage des flux. La mise en place de nouveaux outils de gestion n'a ainsi cessé de progresser, avec pour objectif prioritaire d'accroître le niveau de service client et de réduire le nombre de ruptures en magasin. La finalité de ces outils de gestion est de permettre Une meilleure synchronisation des flux le long du canal de distribution.

Au terme de notre travail c'est de déterminer le rôle et le poids de la logistique au sein d'une entreprise et de voire quel importance cette entreprise accorde-t-elle à la fonction logistique au sein de l'entreprise CEVITAL à travers la nouvelle stratégie de distribution pour mener ses produit aux différents points de vente et satisfaire les besoins des clients.

Avant 2013 CEVITAL procédait elle-même à la distribution de ses produits puisqu'elle disposait de tous les moyens humains et matériels nécessaires, mais avec le temps plusieurs lacunes et difficultés ont été constatés qui sont dues essentiellement au manque d'expérience. Ce qui a poussé les responsables de cette société à changer de système en matière de distribution.

Après 2013 CEVITAL a changé de politique. Elle est passé d'une stratégie dite(classique)vers une stratégie dite(diapason1) qui consiste a créer des plateformes et des CRL , après CEVITAL a mis en place une autre stratégie surnommée (diapason2) qui consiste à conduire les produits directement vers les CRL en éliminant le passage par les plateforme . ainsi l'entreprise arrive à satisfaire les besoins des clients et réduire les cout logistiques. Le rôle de la logistique à CEVITAL est apparu clairement lorsque le système de distribution a changé du système classique au système CLR ceci d'après l'étude que nous avons réalisé.

Le système de distribution CLR avait atteint l'objectif de la logistique par des critères apparentes telles que (la bonne quantité, bons délais, bons endroits, de bons prix et acheminement assurer), et ce uniquement dans les 16wilaya (Setif, Alger, Boumerdas (rghaya), Rilizane, Tiaret, Oran, Blida, Tizi ouzou, Medéa, Sidi-Bel-Abbès, Mila, Bejaia, Constantine, Tlemcen et le dernier celui de Annaba). Ce système prend en charge 60% de la distribution a CEVITAL ( 40% c'est Qui réalise un coefficient de 60%du objectifs espérant ) D'envisager d'améliorer l'amplification des CLR au nombre de 35unité éparpiller sur le maximum de wilaya du territoire national à la fin de 2016, pour un bon rapprochement de ces clients et afin de fidéliser sa crédibilité Dans ce nouveau système a pour but ;

- d'éviter les ruptures des stocks
- augmenter les stocks de sécurité
- assurer la production selon le besoin du marché (en se basant sur les réalisations et les prévisions de ventes).

Enfin, nous avons constaté que l'un des objectifs de l'entreprise CEVITAL est de généraliser le principe des CRL qui par définition consiste à travailler avec le système cross docking (flux croisés) afin de mieux se rapprocher de ses clients dans les meilleurs délais et les fidéliser par une bonne qualité de produit.

# **Références bibliographiques**

### Références bibliographiques

#### ❖ Ouvrages

- JEAN (Pierre Helfer), JACQUES (Orsoni), « marketing », 10<sup>ème</sup> édition, Librairie Vuibert, Paris, 2007.
- KOTLER (P), KELLER (K), MANCEAU (D), « Marketing Management », 14<sup>ème</sup> éditions, Paris 2012.
- LE MOINGNE Rémy, « Supply Chain management », Dunod, Paris 2013.
- PIMOR Yves, « logistique, production, distribution, soutien », 4<sup>ème</sup> édition, Paris 2005.
- PIMOR Yves, FENDER Michel, « Logistique production, distribution, soutien », Dunod, Paris, 2008.
- TAHON(Christian) « évaluation des performances des systèmes de production », édition Lavoisier, paris, 2003.
- VALLIN Phillipe, « la logistique modèles et méthodes du pilotage des flux », 4<sup>ème</sup> éditions, Paris.

#### ❖ Travaux universitaires

- BELOUASSA Nacera BOUCHERBA Lydia, Mémoire de fin de Cycle, thème « La logistique de distribution des produits agroalimentaires » promotion 2019.
- BOUCHACHI Siham, BENKHALED Cherifa, Mémoire fin de cycle thème, « Essai d'analyse la fonction de distribution sur la performance commerciale » promotion 2018.
- Sevestre « Pôles de développement économique et logistique d'entreprise » 2007, thèse de doctorat en sciences économiques, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.

### ❖ Dictionnaire

- Dictionnaire le petit Larousse illustré, édition 2001.

### ❖ Site internet

- <http://www.insee.fr>.
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Entrepot-magasin/Classes-entrepots-logistiques>.
- <http://www.transportinfo.fr>.
- <https://transportetfret.wordpress.com>.
- <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2013-1-page-139.htm>.
- <https://www.etudier.com/dissertations/Histoire-De-La-Logistique/291238.htm>.
- <https://www.etudier.com/dissertations/Mémoire-En-Logistique/609098.html>.
- <https://www.etudier.com/dissertations/processus-Logistique-Aval/442541.html>
- <https://www.memoireonline.com> › Economie et Finance.
- <https://www.supplychaininfo.eu/taux-de-service.fr>.
- <https://www.supplychainmanagement.fr/>.

## Résumé

La logistique est l'ensemble des opérations nécessaires aux flux d'échanges, depuis celles effectuées sur les lieux de conception, de production des biens ou des services jusqu'à celles réalisées pour atteindre et satisfaire les lieux de consommation.

CEVITAL-AGRO dispose d'une stratégie de distribution propre à elle. Elle dispose de divers moyens logistiques, matériels et humains lui permettant de d'acheminer ses produits agroalimentaires. Elle fait appel aux plateformes, CLR et une filiale de transport (NUMILOG) et elle s'appuie sur deux circuits de distribution, directe et indirecte.

La logistique de distribution joue un rôle très important dans le fonctionnement de CEVITAL-AGRO.

**Mot clé :** Stratégie de distribution, transport ; logistique, performance, chaine logistique, CEVITAL-AGRO, CLR, plateformes.

## Abstract

Logistics is a set of operations necessary for the flow of exchanges, from those carried out on the places of conception, production of goods or services to those realized to reach and satisfy the places of consumption.

CEVITAL-AGRO has a distribution strategy of its own. It has various logistical, Material and human resources enabling it to deliver its agro-food products. It uses platforms, CLR and a transport subsidiary (NUMILOG) and relies on two distribution channels, direct and indirect. Distribution logistics play a very important role in the operation of CEVITAL-AGRO.

**Key word:** Distribution strategy, transport; logistics; performance, supply chain, CEVITAL-AGRO, CLR, platforms.

## ملخص

اللوجستيات هي مجموعة من العمليات الضرورية لتدفقات التجارة ، من تلك التي تتم في أماكن التصميم أو إنتاج السلع أو الخدمات إلى تلك التي يتم تنفيذها للوصول إلى أماكن الاستهلاك وإرضائها.

CEVITAL-AGRO لديها إستراتيجية التوزيع الخاصة بها. إنه لديها مختلف الموارد اللوجستية والمادية والبشرية التي تسمح لها بنقل منتجاتها أغري فود. تستخدم المنصات ، CLR وشركة نقل تابعة (NUMILOG) وتعتمد على قناتين توزيع مباشر وغير مباشر.

تلعب لوجستيات التوزيع دورًا مهمًا للغاية في تشغيل سيفي تال أجرو.

**الكلمات الرئيسية:** إستراتيجيه التوزيع ، النقل ؛ الخدمات اللوجستية ، الأداء ، سلسلة الخدمات اللوجستية ، منصات .CLR ، CEVITAL-AGRO