

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA BEJAIA



Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de Gestion

Département des Sciences Commerciales

MEMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de

MASTER EN SCIENCES COMMERCIALES

Option : Logistique Distribution

L'INTITULE DU MEMOIRE

La gestion de transport et la performance de la chaine logistique au sein de l'entreprise CEVITAL

Préparé par :

BIROUCHI TARIK

OUARET AZZEDINE

Dirigé par :

Dr. HALOUANE.S

Année universitaire : 2024/2025

Remerciement

Je remercie chaleureusement ma **famille** pour son soutien constant, ses encouragements et sa patience tout au long de mon parcours.

Leur présence m'a été d'un grand réconfort dans les moments les plus exigeants.

J'adresse également ma profonde gratitude à **Madame HALOUANE** pour sa disponibilité, ses conseils avisés et son accompagnement bienveillant.

Son implication a été précieuse dans la réalisation de ce travail

Dédicace

Je dédie ce travail à ma famille qui peuvent trouver ici le résultat de longues années de sacrifices et de privations pour m'aider à avancer dans ma vie.

A mes amis, oncles, cousins, cousines, qui n'ont cesse d'être pour moi un exemple de générosité,

Azzedine

Je remercie chaleureusement ma **famille** pour son soutien constant, ses encouragements et sa patience tout au long de mon parcours

J'adresse également à mes amis et à l'ensemble des enseignants m'ayant formé et initié dans ce domaine.

Tarik

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre I Présentation de la chaine logistique	
Section 01 : présentation de la logistique	3
Section 2 : Présentation de la chaîne logistique	6
Chapitre II La gestion de transport et la performance de la chaine logistique	
Section 01 : La gestion de transport	9
Section 2 : La performance de la chaine logistique	12
Chapitre III Gestion de transport et performance de la chaine logistique au sein de CEVITAL	
Section 01 : Présentation du groupe CEVITAL	15
Section 02 : Analyse de la gestion des transports au sein de CEVITAL	22
Conclusion.....	31
Conclusion générale	31
Les Annexes	
Bibliographie	
Table des matières	

INTRODUCTION GENERALE

Introduction générale

La logistique est une démarche, aussi une fonction couvrant les opérations liées au flux de matières et d'informations. Elle définit un ensemble d'emplois dont les effectifs, sont importants : chauffeurs routiers, magasiniers manutentionnaires, agents de maîtrise « cadre du transport et de la logistique » ...etc. La mission de la logistique est d'augmenter le service, l'efficacité et la qualité, tout en réduisant les coûts. Dans un contexte hautement concurrentiel, cette exigence ne saurait être négligée.

Une chaîne logistique peut se définir comme la coopération de tous les partenaires industriels pour l'élaboration d'une famille de produits finis. Dans beaucoup de secteurs industriels et notamment celui de la gestion de production, les chaînes logistiques sont soumises à des aléas importants qui menacent leurs évolutions et dégradent souvent leurs performances. Dans ce contexte, le domaine de la gestion des chaînes logistiques a suscité ces dernières années un grand intérêt.

La gestion de la chaîne logistique (Supply Chain Management) définit l'ensemble des ressources, moyens, méthodes, outils et techniques destinés à piloter le plus efficacement possible la chaîne globale d'approvisionnement depuis le premier fournisseur jusqu'au client final.

Il s'agit d'estimer au plus juste les besoins, les disponibilités et les capacités, afin de mieux synchroniser les éléments de la chaîne globale d'approvisionnement et de fabrication. Pour les entreprises d'envergure utilisant de nombreux sous-traitants, c'est l'unique moyen de servir les clients selon les exigences de prix, de délai et de qualité

La gestion de transport au cœur de la chaîne logistique englobe la planification, l'exécution et le contrôle des mouvements de marchandises ; elle s'étend de l'approvisionnement en matière première à la distribution des produits finis en passant par le stockage et le transit. Une gestion de transport optimale réduit les coûts et les délais de livraison et minimise les risques contribuant ainsi à la performance de la chaîne logistique et à la satisfaction client.

La performance de la chaîne logistique permet à l'entreprise non seulement d'améliorer la coordination entre les fonctions opérationnelles de la chaîne de valeur, mais aussi d'améliorer la collaboration et la coordination entre les fournisseurs et l'entreprise et entre l'entreprise et ses clients.

De ce qui précède, notre choix s'est porté sur l'étude de la gestion de transport et la performance de la chaîne logistique au sein de l'entreprise CEVITAL. Pour se faire, notre problématique est traduite dans la question principale suivante :

La gestion de transport au sein de CEVITAL permet-elle une chaîne logistique performante ?

Pour répondre à cette question, nous avons émis les hypothèses suivantes :

Hypothèse 1 : Une gestion de transport efficace renforce la coordination entre les différents acteurs de la chaîne logistique

Hypothèse 2 : La mise en place de technologie moderne dans la gestion du transport a un impact positif sur la performance globale de la chaîne logistique.

Pour réaliser ce travail, nous avons choisi la démarche méthodologique suivante :

- Etude documentaire : consultation d'ouvrages spécialisés, d'articles, ainsi que sources internet pour comprendre les concepts clés de la logistique et la gestion de transport
- Analyse pratique : traitement des données collectées afin de vérifier les hypothèses formulées, en identifiant les relations entre la gestion du transport et la performance logistique.

Ce mémoire sera divisé en trois chapitres. Dans le premier chapitre, nous avons la présentation de la logistique et de la chaîne logistique, le second chapitre va porter sur la gestion de transport et la performance de la chaîne logistique après on terminera avec le cas pratique ou nous allons présenter CEVITAL et nous allons évaluer sa gestion de transport et la performance de sa chaîne logistique en calculons les différents indicateurs de performance

Chapitre I Présentation de la chaîne logistique

Introduction

Le but de la chaîne logistique consiste à planifier stratégiquement ses opérations : approvisionnement, production, vente et distribution en élaborant de bonnes approches de communication et de collaboration aussi bien à l'intérieur de la chaîne entre ses différents maillons et avec ses partenaires extérieurs, fournisseurs et distributeurs, dans le but de fournir le produit désiré tout en garantissant les niveaux de services. Ce chapitre est divisé en deux sections. Dans la première section, nous allons présenter des généralités sur la logistique. Dans la deuxième section, nous allons nous intéresser au concept de chaîne logistique.

Section 01 : présentation de la logistique

La logistique est une fonction vitale pour l'entreprise évoluant dans un climat concurrentiel, car elle regroupe l'ensemble des activités en œuvre pour assurer la disponibilité d'un bien ou d'un service, dans les lieux où les besoins existent et garantir une gestion optimale de la combinaison (quantités, délais et coûts). La logistique ne se limite pas seulement à l'organisation des transports, elle concerne toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tel que localisation des usines et des entrepôts d'approvisionnement, emballage, stockage et gestion des stocks, manutention. Cette section présente l'histoire de la logistique, son rôle ainsi que ses fonctions.

1.1 Historique et définitions du concept de logistique

Avant de définir le concept de la logistique, nous allons présenter son historique et son Origine :

1.1.1 Historique du mot logistique

Selon le Dictionnaire historique du français Robert (2000), le mot logistique vient du grec *logistikos*, qui signifie « relatif au calcul » et « relatif au raisonnement ». Il est devenu plus tard l'origine du mot latin *logisticus* avec le même sens. Selon A.H Jomini, le mot « logistique vient de l'armée ». La logistique est « l'art pratique de déplacer les armées et de les ravitailler en établissant et organisant leurs lignes de ravitaillement ». Cette définition est d'ailleurs indéfinie car elle rassemble en premier lieu la science du déplacement des troupes

qui n'est pas loin d'ingérer toute la stratégie, et la science de leur approvisionnement qui serait une tout autre affaire si le transport n'en était la notion commune.¹

1.1.2 Définitions du concept de logistique

Plusieurs définitions existent, nous avons retenu quelques-unes :

« La logistique consiste à fournir des biens et des services aux consommateurs, au bon endroit, a bon moment, et dans les conditions souhaitées, tout en assurant la plus grande contribution l'entreprise »²

Le comité européen de normalisation propose la définition suivante : *« planification, exécution et maîtrise des mouvements et des mises en place des personnes ou des biens et des activités de soutien liées à ces mouvements et à ces mises en place, au sein d'un système organisé pour atteindre des objectifs spécifiques ».*

« 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 »³

1.2 Le rôle de la logistique

La logistique joue un rôle important. Parmi ses rôles on retrouve :⁴

1.2.1 Réduire les nombreux et divers temps d'attente : c'est-à-dire augmenter la logistique de réponse au service : par des programmes de qualité totale et des procédures simplifiées avec une meilleure communication avec le client.

1.2.2 Gérer la capacité des services : en partageant des ressources et en formant du personnel à des missions inter-fonctionnelles et en améliorant la prévision de la demande pour meilleur planning.

¹ Anne Garatacap, PierreMédane, « Management de la production : Concepts. Méthodes », 4eme édition, Dunod, Paris, 2013, P8

² Ballou, R. H. (2004). Logistique : Gestion de la chaîne d'approvisionnement. 5eme édition. Pearson Education.

³ Idem

⁴ Alexandre K Samii, « Stratégie logistique : supplychain management », 3ème édition, Dunod, Paris, 2002, P 12.

1.3.3 Fournir les services via les réseaux de distribution : en augmentant l'utilisation des technologies informatiques, en développant de nouveaux réseaux virtuels de distribution, internet.

1.3 Les types de la logistique

La logistique est un secteur vaste qui se décompose en plusieurs types, à savoir : ⁵

1.3.1 Une logistique d'approvisionnement : qui permet d'amener dans les usines les produits de base, composants et sous-ensembles nécessaires à la production.

1.3.2 Une logistique de production : qui consiste à apporter dans les 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 tout entière.

1.3.3 Une logistique de distribution : qui consiste à apporter le produit au consommateur final, soit dans les grandes surfaces commerciales, soit chez lui.

1.4 Les fonctions de la logistique

La fonction logistique est l'ensemble des activités visant à mettre à disposition un produit au bon moment, au bon endroit, en bonne qualité, et à moindre coûts. Elle assure différentes fonctions :⁶

1.4.1 Organisation des flux : Définir les flux entre l'entreprise et ses fournisseurs d'une part, et avec ses clients d'autre part et définir les flux entre les différents sites (production, stockage, distribution, commercialisation) au sein même de l'entreprise.

1.4.2 Planification : En fonction des besoins des clients, des contraintes des fournisseurs et des moyens dont dispose l'entreprise (ressource humaine et moyens de production), planifier la production, stockage et l'expédition et livraison des marchandises.

1.4.3 Achat : Identifier et choisir les fournisseurs possibles par composant, négocier et optimiser les conditions d'achat (prix, qualité, délais), engager des relations de partenariat avec ses fournisseurs afin de les faire progresser dans le même rythme que son entreprise.

⁵ Pierre-Luc Fournier et René-pierre Mangin gestion de la chaîne logistique. 5^{ème} édition 2020. France.P30

⁶ Jacques Colin et Yves Pimor logistique et supply chain management. Dunod 2015 P72-90

1.4.4 Production : C'est un maillon de la chaîne logistique puisque les opérations de transformation des produits mettent en œuvre des moyens humains (effectif), matériels (machines) et techniques dont les flux sont à planifier.

1.4.5 Distribution : Organiser et piloter la mise à disposition, et des produits finis auprès des clients. Ces flux physiques intègrent le transport (maritime, routier, aérien et ferroviaire) et manutention.

Section 2 : Présentation de la chaîne logistique

Les chaînes logistiques sont un résultat, de la mondialisation et de la globalisation des marchés. En effet, dans un environnement de plus en plus concurrentiel, la course vers la réduction des coûts de production, tout en gardant une bonne qualité de produits finis et en améliorant la qualité de service aux clients, est devenue indispensable pour toute entreprise. Cette section vise à présenter les concepts de base liés à la chaîne logistique.

2.1 Définition de la chaîne logistique

Plusieurs définitions similaires ont été données pour définir la chaîne logistique :

D'après Institute of logistics : « Une séquence d'événements pour satisfaire les clients. Elle peut contenir les activités d'approvisionnement, production, distribution et gestion des déchets, avec le transport associé, stockage et technologie informatique ». ⁷

D'après Yves Pimor : « la suite des étapes de production et distribution d'un produit depuis les fournisseurs des fournisseurs du producteur jusqu'aux clients de ses clients ». ⁸

2.2 Objectifs la chaîne logistique

La chaîne logistique présente plusieurs objectifs :

- ✓ S'orienter vers le client final
- ✓ Augmenter la satisfaction des clients via la livraison orientée sur ses besoins
- ✓ Adapter de manière rapide les modifications du marché
- ✓ Diminuer le niveau de stock sur l'ensemble de la chaîne logistique
- ✓ Diminuer le temps de livraison.

⁷ Khalid Chafik, Omar Boubker, Systèmes d'information et pratiques logistiques « Revue Marocaine de management logistique et transport », N°1, 2016, P 45

⁸ Yves Pimor, Mechel FenderLogistique et Supply Chain, 6^{ème} édition Dunod, Paris 2013 P. 184

2.3 Structure de la chaîne logistique

La structure d'une chaîne logistique dépend évidemment de sa nature et des objectifs souhaités lors de sa conception. Plusieurs architectures existent, elles peuvent être classifiées comme suit séquentielle ; divergence ; convergente et réseau. Ces structures typiques ont pour but d'offrir des cadres de modélisation pour l'étude des chaînes logistiques et sont orientées sur des processus spécifique :

- **La structure Séquentielle ou Linéaire** : Consiste en l'existence d'un pôle ou entité alimentant une seule autre entité. On peut aussi trouver un ensemble de structures dépendant d'autres entités
- **La structure Divergente ou de Distribution** : est une chaîne qui alimente plusieurs clients, plusieurs fournisseurs ou réseaux.
- **La structure Convergente ou d'Assemblage** : là où plusieurs fournisseurs alimentent un client ou une entreprise.
- **La Structure Réseaux** : C'est la composition entre la structure convergente et divergente

2.4 Les fonctions de la chaîne logistique

La chaîne logistique assure quatre fonctions principales :⁹

2.4.1 La fonction d'approvisionnement : Le système d'approvisionnement se concentre sur la fourniture de tous les composants nécessaires à la fabrication. Deux grandes phases sont ici à distinguer. La première phase consiste à sélectionner les fournisseurs de l'entreprise. Le choix des fournisseurs peut se faire sur différents critères comme la qualité, le prix, le délai de réapprovisionnement, les composants..., la seconde phase du processus approvisionnement consiste à passer les commandes des composants à ces fournisseurs en fonction de la production à réaliser. Il s'agit aussi de vérifier que ces composants sont livrés dans de bonnes conditions, c'est-à-dire de vérifier que la livraison comporte les bons composants, de qualité requise, en quantité conforme et au bon moment.

2.4.2. La fonction de production : Au sein de toute organisation, la production joue un rôle majeur puis qu'elle vise à la transformation des ressources afin de créer des biens et/ou des services. Concrètement, l'entreprise modifie les caractères physiques, spatiaux ou temporels

⁹ Pierre Médan et Anne Gratacap (2008), *Logistique et supply chain management : intégration, collaboration et risques dans la chaîne logistique globale*, Paris, Dunod, P 287

des ressources dont elle dispose, en les transformant, en les transportant ou en les stockant. Mais la production ne peut se percevoir, au même titre que les autres activités de l'entreprise, comme une activité rigide. Elle doit nécessairement s'adapter aux évolutions de son environnement, ainsi qu'à celles des autres activités de l'entreprise.

2.4.3 Fonction gestion des stocks et de l'entreposage : Un stock est une réserve permettant de satisfaire une demande provenant soit de la clientèle, on parle alors de stock de produit fini, soit de la production, il s'agira de stocks de matières premières et d'articles consommables, du service entretien et donc du stock de pièces de rechange ou encore du service après-vente soit de stock des pièces détachées. Les stocks restent souvent un mal nécessaire malgré les progrès des transports et de la logistique.

2.4.4 La fonction distribution : La distribution rassemble l'ensemble des opérations qui visent à mettre un produit ou service à la disposition du consommateur ou de l'utilisateur final, tout au long de la chaîne logistique. Cette opération suit celle de la production, de la fabrication ou de l'importation d'un bien ou d'un service, à partir du moment où il est commercialisé par le producteur, le fabricant ou l'importateur jusqu'au transfert au consommateur ou à l'utilisateur final.

Conclusion

Dans ce chapitre, nous avons exposé les concepts liés à la logistique et la chaîne logistique, ainsi que leurs évolutions dans le temps. Nous avons vu la complexité des chaînes logistiques, depuis les achats jusqu'à la distribution physique en passant par la fonction production. A travers l'ensemble des définitions que nous avons données, nous remarquons la difficulté de situer la notion de chaîne logistique. Cette dernière dépend de la nature du produit ou du service fourni, mais aussi des décisions stratégiques, tactique ou opérationnelles adoptées pour répondre aux exigences de l'entreprise et du marché.

Chapitre II La gestion de transport et la performance de la chaîne logistique

Introduction

Tout transfert de marchandise nécessite un moyen de transport (routier, ferroviaire, aérien), un délai et un coût d'approvisionnement, celui-ci pouvant être proportionnel à la quantité transportée ou fixe par chargement, le transport apparaît donc comme un élément indispensable de la chaîne logistique qui assure la liaison entre les différents systèmes logistiques. Ce chapitre est consacré à l'étude de la gestion des transports et à l'analyse de la performance de la chaîne logistique. Il est composé de deux sections, la première traite la gestion de transport et la seconde la performance de la chaîne logistique.

Section 01 : La gestion de transport

La gestion du transport est un pilier central des systèmes logistiques modernes. Elle joue un rôle critique dans l'optimisation des chaînes logistiques et la satisfaction des attentes clients. La gestion de transport englobe la planification, l'exécution et le contrôle de mouvements des marchandises, en intégrant des technologies avancées et des stratégies opérationnelles afin de maximiser l'efficacité et réduire les coûts. Cette section vise à expliquer la gestion de transport ainsi que ses enjeux.

1.1 Les différents modes de transport

Les modes de transport constituent un pilier fondamental des sociétés modernes, façonnant les dynamiques économiques, sociales et environnementales. On distingue le transport par voie terrestre maritime ou aérienne.

1.1.1 Le transport aérien

Le secteur du transport aérien est maintenant important et essentiel à de nombreuses activités. Il joue un rôle capital dans le transport de chargements peu volumineux à forte valeur ajoutée.

L'aviation internationale achemine environ 40% des biens échangés dans le monde en valeur marchande, mais nettement moins en termes physiques. Parmi ses avantages : il assure une bonne rapidité et haute sécurité avec un faible coût de maintenance, de l'emballage et le délai de paiement est plus court. Parmi ses limites : un coût du fret est élevé et capacité limitée. De plus, certaines marchandises sont interdites au transport aérien (marchandises dangereuses).

1.1.2 Le transport maritime

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. Il offre des garanties de sûreté maximale pour les chargements et déchargements des marchandises. Parmi ses avantages un fret très bénéfique avec une quantité énorme et possibilité de livrer dans le monde entier.

1.1.3 Le transport ferroviaire

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. Parmi ses avantages, il n'est pas cher, et il est sécurisé et adapté aux tonnages et volumes importants. Cependant, le réseau ferroviaire est limité, et le transport est lent inadapté aux courtes distances.

1.1.4 Le transport routier

Le transport routier est une activité essentielle et multiforme dont la souplesse inimitable, le faible coût de revient, et la capacité d'adaptation sont indispensables. La construction et la modernisation des infrastructures routières jouent un rôle important dans le développement du transport international de marchandises par route. D'autres facteurs sont également essentiels à l'établissement d'un réseau routier efficient et prospère. Parmi ses avantages : la livraison est de point à point sans rupture de charge, et un délai de livraison relativement rapide.

1.2 Définition de la gestion de transport

La gestion du transport est l'ensemble des activités visant à planifier, organiser, coordonner et optimiser le déplacement de biens ou de personnes, en tenant compte des contraintes économiques, opérationnelles, environnementales et réglementaires. Elle couvre l'intégration des modes de transport (routier, ferroviaire, maritime, aérien), la sélection des prestataires, la planification des itinéraires, la gestion des coûts, la traçabilité des flux et l'utilisation d'outils technologiques dédiés. Une gestion de transport maîtrisée est essentielle pour assurer l'efficacité de la chaîne logistique.

1.3 Les enjeux de la gestion du transport

Parmi les enjeux de la gestion de transport on peut citer :¹⁰

1.3.1 Les prix / les coûts

Le coût de transport est un paramètre très sensible pour la société qui affecte directement le prix de produit et le bénéfice engendré par le produit lui-même. Ce qui oblige les réseaux de transport à améliorer régulièrement leur circuit de distribution et à revoir leur organisation industrielle. Cette tendance les a amenés à agir sur la minimisation de tous les coûts relatifs à la distribution et qui peuvent avoir une influence importante. Donc il faut bien savoir optimiser la distribution et la livraison pour rester dans un environnement plus concurrentiel

1.3.2 Les délais

Le délai se définit comme le temps s'écoulant entre la demande du client et la réception du produit commandé. Dans l'entreprise, industrielle ou non, pour l'utilisateur, il est plus souvent perçu comme le temps entre la constatation du besoin et le moment où il peut commencer à l'utiliser. Cet écart intègre des opérations réalisées par le fournisseur (préparation de la commande, expédition, etc.) mais également des tâches internes (constatation du besoin, contact avec le service achats, passation de la commande, puis réception et contrôle).

1.3.3 La fiabilité

La fiabilité dans les réseaux de transport est une notion essentielle et d'une importance majeure pour l'optimisation et la meilleure sélection. Une route plus longue peut être plus fiable qu'une route courte qui est confronté à plusieurs aléas (grande circulation, mauvais tapissage, route non goudronnée, mal éclairée pour les voyages nuitée ...etc.).

1.3.4 Le risque

Un critère qui était largement exigé par de nombreuses entreprises est la minimisation de tous genres de risques (les retards, les erreurs, les pannes, détérioration, la défaillance des produits...etc. On analyse ainsi successivement les risques potentiels externes provenant du

¹⁰ Bernard Stepien, *Problèmes de Transport*, Mémoire de Diplôme d'Études Supérieures (D.E.S), Faculté de Droit et des Sciences Économiques, Université de Montpellier, 1970

marché, de la concurrence, des changes, de la législation, etc.... et les risques internes liés à l'organisation, la technique utilisée, le niveau de la main-d'œuvre, la gamme de produits et son renouvellement.

1.3.4 La sécurité

La sécurité varie selon la nature des produits transportés, le moyen de transport utilisé, la qualité de packaging de produit lui-même et des moyens de manutention utilisés pour le chargement et le déchargement.

Section 2 : La performance de la chaine logistique

La performance est au cœur des préoccupations logistique, car elle doit répondre à un triple objectif d'amélioration des niveaux de service, de réduction des coûts et de création de valeur, en gérant les relations, avec les fournisseurs et les clients

2.1 Définition de la performance

La performance est considérée comme étant une notion complexe dont, l'efficacité, l'efficience et l'effectivité constituent trois principaux critères d'évaluation.¹¹

- **L'efficacité** : est le rapport entre les résultats par un système et les objectifs visés. L'efficacité est le meilleur rapport possible entre le degré de satisfaction des clients et les moyens mis en œuvre pour l'obtenir.
- **L'efficience** : est le rapport entre l'effort et les moyens totaux déployés dans une activité d'une part, et l'utilité réelle que les gens en tirent sous forme de valeur d'usage, d'autre part. C'est le degré d'atteinte des objectifs fixés à moindre coût.
- **L'effectivité** : est le degré d'atteinte des objectifs fixés à moindre coût tout en améliorant la satisfaction et la motivation des membres de l'organisation. Le concept d'effectivité est fortement lié à la satisfaction vis-à-vis des résultats obtenus

¹¹ Dominique Estampe, « Performance de la Supply Chain et modèles d'évaluation », 2015, Page 22-24

2.2 Les indicateur de la performance de la chaîne logistique

2.2.1 Définition de mesure de la performance

La mesure de performance est un moyen indispensable à l'évaluation de performance. Les mesures de performance doivent refléter la complexité de la chaîne logistique et englober les opérations de tous les acteurs, depuis les premiers fournisseurs jusqu'aux clients finaux. Beamon classe les mesures de performance en deux Catégories : les mesures de performance qualitatives (satisfaction du client, flexibilité, intégration du flux physique et d'information, gestion du risque financier, etc.) et quantitatives (retards de livraison, temps de réponse client, etc.).¹²

2.2.2 Les indicateurs de mesure de la performance

Les indicateurs de performance de la logistique sont des données chiffrées qui reflètent le rendement d'un processus en le comparant avec d'autres indicateurs de référence, ce qui permet d'identifier les évolutions positives ou négatives et d'agir en conséquence.

Dans le cadre de notre travail, nous avons choisi les indicateurs de performance liés à la gestion de transport qui permettent d'analyser l'impact de cette dernière sur la chaîne logistique. Ces indicateurs se basent sur le contrôle des livraisons, des coûts et des délais. Parmi les indicateurs de performance dans les activités de transport, nous pouvons retenir les suivants :

- ❖ **Durée moyenne d'opération** : cet indicateur permet d'évaluer le temps moyen mis pour réaliser une opération de transport. Il représente le rapport entre la somme des temps d'opération sur le nombre d'opération de la période.

- ❖ **Taux de transport à vide** : cet indicateur permet d'optimiser l'exploitation du véhicule en réduisant au minimum possible les circulations à vide. Il se calcule comme suit :

$$\text{Taux de transport à vide} = \left(\frac{\text{Nombre de Km à vide}}{\text{nombre total de Km réalisés}} \right) \times 100$$

¹² Joëlle Morana, Jesus Gonzalez-Feliu., Les indicateurs de performance. 2010 P.02

- ❖ **Taux de respect de rendez-vous** : Il mesure la ponctualité des transporteurs par rapport à leurs créneaux de rendez-vous planifiés. Il est obtenu par la formule suivante :

$$\textbf{Taux de respect de rendez-vous} = (\textbf{arrivés à l'heure} / \textbf{nombre total des rendez-vous planifiés}) \times 100$$

- ❖ **Taux de réalisation** : Il mesure la proportion d'objectifs atteints (livraison, production, stock) par rapport aux cibles initiales. Sa formule est :

$$\textbf{Taux de réalisation} = (\textbf{valeur réalisée} / \textbf{objectifs prévus}) \times 100$$

- ❖ **Taux de retard** : cet indicateur exprime le pourcentage de commandes ou livraisons non réalisées dans les délais prévus.

$$\textbf{Le taux de retard} = (\textbf{nombre de commandes en retard} / \textbf{le nombre total de commandes}) \times 100$$

Conclusion

Au cours de ce chapitre, nous avons vu les éléments de base de la performance de la chaîne logistique, passant par la gestion de transport. La mesure de performance de la chaîne logistique se fait par différents indicateurs de performance. La gestion de transport constitue un levier stratégique pour optimiser la performance globale de la chaîne logistique en assurant un flux efficace de marchandises. Elle contribue directement à la réduction des coûts, à l'amélioration de la satisfaction client et la compétitivité des entreprises.

Chapitre III Gestion de transport et performance de la chaine logistique au sein de CEVITAL

Introduction

Dans le but d'étudier le rôle de la gestion de transport dans la performance de la chaine logistique, nous avons choisi de prendre le cas d'une grande structure qui est le leader dans l'industrie agroalimentaire et la grande distribution en Afrique : le groupe CEVITAL où nous avons effectué un stage pratique dans le service transport de la direction supply chaine.

Ce chapitre est subdivisé en deux sections. Dans la première section, nous commencerons par une présentation du groupe CEVITAL. Ensuite dans la deuxième section, nous allons analyser le transport et évaluer la performance de la chaine logistique au sein de CEVITAL.

Section 01 : Présentation du groupe CEVITAL

Le groupe CEVITAL est un acteur majeur de l'économie national et international fondé en 1998 par **ISSAD REBRAB**, le groupe CEVITAL a connu une croissance rapide et diversifier, opérant dans plusieurs secteurs dans l'agro-alimentaire, la distribution et l'industrie cette section présentera une vue d'ensemble de CEVITAL de son histoire de son organisation et ses différents domaines d'activités.

1.1 Historique de l'entreprise

CEVITAL est un groupe familial construit sur une histoire, un parcours et des valeurs qui font son succès et jouissent d'une grande notoriété. Première entreprise privée algérienne à investir dans un domaine d'activité diversifié, elle a traversé une étape historique importante avant d'atteindre son envergure et sa notoriété actuelles. Fondée le 2 mai 1998 par l'entrepreneur M. Issad REBRAB, c'est une société par actions (SPA), dont les principaux actionnaires sont M. ISSAD et Fils. Elle a été créée par des fonds privés et a été la première entreprise privée algérienne à investir dans de multiples domaines d'activité. Dont 26 filiales aux métiers diversifiés ; produits agricoles, grande distribution, industrie, services et immobilier. Sa large gamme de produits de haute qualité lui permet d'asseoir sa position de leader sur le marché national, avec une part de marché de 80 %. Porté par 18 000 employés répartis sur 3 continents, il représente le fleuron de l'économie algérienne, et œuvre continuellement dans la création d'emplois et de richesses.

Avec un chiffre d'affaires de 4 milliards de dollars US, CEVITAL se classe troisième dans le pays et dixième en Afrique. Afin de prendre pied sur le marché international,

CEVITAL négocie avec Carrefour français, Swiss Royale et d'autres grandes sociétés de distribution internationales, ainsi que des sociétés professionnelles d'importation et d'exportation telles que l'Ukraine et la Russie, et les produits sont vendus dans différents pays, régions, Lagos, Bamako, Niamey, Tripoli et d'autres villes.

1.2. Situation géographique

CEVITAL SPA est situé à l'Extrême-Orient du port de Béjaïa, à 3 kilomètres au sud-ouest du centre-ville. Une partie du bâtiment est située dans le port à 200 mètres du terminal, et la plupart des installations sont construites sur des terrains récupérés à proximité du port. Le site est une concession de 30 ans. Renouvellement de l'accord. Cette situation est à 280 kilomètres d'Alger et a l'avantage de la proximité économique. À celle

ci. Elle occupe une place stratégique qui lui permet de faciliter les relations avec son environnement.

A Bejaia : CEVITAL fait la contribution des installations suivantes :

- Raffinerie d'huile.
- Raffinerie de sucre.
- Margarinerie.
- Silos portuaires.

A ELKseur : Une unité de production de jus de fruit Cojeck a été rachetée par le

Groupe CEVITAL dans le cadre de la préservation des entreprises publiques algériennes en novembre 2006, sa capacité de production est de 14 400 tonnes/an.

A Tizi-Ouzou : A Agouni Gueghane, au cœur du massif montagneux du Djurdjura qui culmine à plus de 2300 mètres, l'unité d'eau minérale Lalla Khadîdja a été inaugurée en juin 2007.

1.3. Les différentes activités de CEVITAL

L'activité principale de l'entreprise alimentaire CEVITAL est la production et la vente d'huile, de margarine et de boissons sucrées. Elle est principalement dédiée au développement de la technologie pétrolière et possède une expertise dans le domaine de l'extraction et du raffinage. Technologie avancée Le complexe agroalimentaire se compose de plusieurs unités de production :

1.3.1 Huiles Végétales

Les huiles de table sont connues sous les appellations suivantes : « Elio et Fridor » ce sont des huiles 100% végétales sans cholestérol. Elles sont issues essentiellement de la graine de tournesol, Soja et de Palme, conditionnées dans des bouteilles de diverses contenances allant de (1 à 5 litres).

1.3.2 Margarinerie et graisses végétales :

L'entreprise CEVITAL produit une gamme variée de margarine, Certaines margarines sont destinées à la consommation directe telle que Matina, Rania, le beurre gourmand et Fleurial, d'autres sont spécialement produites pour les besoins de la pâtisserie moderne ou traditionnelle, à l'exemple de la parisienne et MEDINA « SMEN.

1.3.3 Sucre Blanc :

Il est issu du raffinage du sucre roux de canne riche en saccharose, le sucre raffiné est conditionné dans des sachets de 50Kg et aussi commercialisé en morceau dans des boîtes de 1kg, entrée en production 2ème semestre 2009.

1.3.4 Sucre liquide :

CEVITAL produit aussi du sucre liquide pour les besoins de l'industrie agroalimentaires plus précisément pour les producteurs des boissons gazeuses.

1.3.5 Boissons (Eau minérale, Jus de fruits, Sodas) : L'eau minérale Lalla Khadîdja pure et naturelle est directement captée à la source au cœur du massif montagneux du Djurdjura. Disponible sous emballage PET, en deux formats 1,5L et 0,5L, aujourd'hui avec une nouvelle conception d'emballage de 1L et de 2L.

1.4. Objectifs et capacités de CEVITAL

1.4.1. Objectif du complexe CEVITAL

La mission principale de CEVITAL est de développer, produire et assurer la qualité et le conditionnement de l'huile, de la margarine et du sucre à un prix plus compétitif, dans le but de satisfaire et fidéliser les clients.

Les objectifs visés par CEVITAL peuvent se présenter comme suit ¹³:

- L'extension de ses produits sur tout le territoire national.
- L'importation de graines oléagineuses pour l'extraction directe des huiles brute.
- L'optimisation de ses offres d'emploi sur le marché du travail

1.4.2. Les capacités du complexe CEVITAL

1.4.2.1 Les capacités de stockage : CEVITAL dispose d'une surface de stockage de 1600 palettes, et d'une chambre froide d'une capacité de 1400 palettes. La capacité de stockage pour chaque produit est répartie comme suit :

Type de produit	Capacité de stockage
Sucre blanc	- SILOS de 120000 tonnes - SILOS de 3000 tonnes - 1 SILO de 50000 tonnes
Sucre roux	- Capacité de stockage de 200000 tonnes - Centrale à vapeur d'une capacité de 160 tonnes/heure
Autres lieux de stockage	- 2442 tonnes à ICOTAL. - 5130 tonnes au JUTE. - 15955 tonnes à ENAEB

¹³ Document interne à l'entreprise.

1.4.2.2 Capacité de production : Le complexe dispose de trois unités de production dont les Capacités sont :

- La raffinerie d'huile : Mise en production en août 1999 avec une capacité de 1800 tonnes /jour, elle dispose de 3 bacs de stockage pour huile brute, 2 lignes de raffinage de 400 tonnes et une troisième ligne de 1000 tonnes et 2 bacs de stockage d'huile raffinée.
- La margarine : Mise en production en novembre 2001, elle dispose de 2 cuves d'émulsion d'une capacité de 600 litres la cuve, et 5 lignes de production avec 2 lignes pour la fabrication de margarine en plaquette, 1 ligne pour chacun des produits restant c'est-à-dire le feuilletage, Smen et la shortening.
- Le sucre : Mise en production fin 2002, sa capacité de production actuelle est de 5000 tonnes/jour avec deux lignes : une ligne d'une capacité de 2000 tonnes/ jour pour sacs de 50KG, big bag, et les sacs d'1kg et 5kg, et l'autre ligne dotée d'une capacité de production de 3000 tonnes/jour.

1.4.2.3 Capacités de chargement- Pour le sucre La capacité de chargement du sucre varie d'une gamme à une autre :

- Pour 1kg sa capacité de chargement est de 1500 tonnes/jour ;
- pour 5kg sa capacité de chargement est de 180 tonnes/jour ;
- Et pour les sacs de 50kg sa capacité de chargement est 1200 tonnes/jour.
- Pour les huiles CEVITAL est dotée d'une capacité de chargement de 1200 tonnes/jour.
- Pour la margarine Pour ce qui concerne la margarine sa capacité de chargement est de 600 tonnes/ jour.

1.5 La structure et l'organisation de l'entreprise CEVITAL

L'organisation CEVITAL est organisée comme le schéma suivant ;(Voir annexe n°1)

1.5.1 La direction générale : Le directeur général M. REBRAB est le président, le directeur général adjoint et le secrétariat, il a pour mission de subdiviser, contrôler et coordonner les

tâches des différents services, il détermine la stratégie de développement et s'assure de la disponibilité des moyens nécessaires au fonctionnement normal du complexe.

1.5.2 La direction commerciale et vente

Elle est responsable de la commercialisation de toutes les gammes de produits et du développement des profils clients de l'entreprise, en testant ou en promouvant des projets de haute technologie.

1.5.3 La direction marketing

Pour atteindre les objectifs de l'Entreprise, la direction marketing pilote les marques et les gammes de produits. Son principal levier est la connaissance des consommateurs, leurs besoins, leurs usages, ainsi que la veille sur les marchés internationaux et sur la concurrence.

1.5.4 La direction finance et comptabilité

Elle prend en charge la préparation et mise à jour des budgets, elle tient en compte la comptabilité et préparer les états comptables et financiers selon les normes. Elle pratique la Contrôle de gestion et elle fait le Reporting périodique.

1.5.5 La direction ressource humaine

Elle définit et propose à la direction générale les principes de gestion de ressources humaines en support avec les objectifs du business et en ligne avec la politique RH groupe. Elle assure, également un support administratif de qualité à l'ensemble du personnel de CEVITAL agroalimentaires Elle assure le recrutement, la gestion des carrières, identifie-les besoins en mobilité, gestion de la performance et des rémunérations, et la formation du personnel

1.5.6 La direction Système d'informations

Elle assure la mise en place des moyens, des technologies de l'information nécessaires pour supporter et améliorer l'activité, la stratégie et la performance de l'entreprise. Elle doit ainsi veiller à la cohérence des moyens informatiques et de communication mis à la disposition des utilisateurs, à leur mise à niveau, à leur maîtrise technique et à leur disponibilité et opérationnalité permanente et en toute sécurité.

1.5.7 La direction de la supply chain management

La direction Supply Chain management est créée en 2013. Elle occupe une place importante du fait qu'elle est directement rattachée à la direction générale de CEVITAL, et ceci est très important car cela symbolise un signe d'indépendance et d'impartialité, indispensable lorsqu'il s'agit de coordonner l'ensemble des acteurs de la Supply Chain, afin d'engendrer un avantage compétitif pour l'entreprise en mettant la satisfaction de besoins des clients au cœur du système.

Elle est composée de trois niveaux hiérarchiques :

- **La direction approvisionnement**

Dans le cadre de la stratégie globale d'approvisionnement et des budgets alloués (investissement et fonctionnement). Elle met en place les mécanismes permettant de satisfaire les besoins en matière première et services dans les meilleurs délais, avec la meilleure qualité et au moindre coût afin de permettre la réalisation des objectifs de production et de vente.

- **La direction Planification production**

Expédie les produits finis (sucre, huile, margarine, Eau minérale ...), cela consiste à charger les camions à livrer aux clients sur site et des dépôts logistiques. Elle assure et gère transport de tous les produits finis, que ce soit en moyens propres (camions de CEVITAL), affrétés ou moyens de transport des clients

- **La direction distribution et transport**

Le groupe CEVITAL dispose de plusieurs filiales spécialisées dans le transport et la distribution. Parmi ces prestataires, NUMILOG qui est un acteur majeur de transport et de la logistique. Elle a également d'autres filiales comme CEVITAL MTP dont le rôle est de coordonner toutes les activités de distribution des produits dans le but de satisfaire le client et de rentabiliser au maximum l'entreprise.

Section 02 : Analyse de la gestion des transports au sein de CEVITAL

Le transport est un élément essentiel de la chaine logistique et sa gestion efficace est crucial pour la performance globale. Dans cette section, nous allons voir comment le groupe CEVITAL gère son transport pour avoir une chaine logistique performante.

2.1 La chaine logistique au sein de CEVITAL

La gestion de transport au sein de CEVITAL s'inscrit dans le cadre de la gestion globale de sa chaine logistique.

2.1.1 Objectifs de la Supply Chain de CEVITAL

La supplychain de CEVITAL poursuit plusieurs objectifs dont deux sont des objectifs majeurs pour l'entreprise ; le premier consiste à satisfaire le client en lui apportant un produit de qualité, dans les meilleurs délais, tout en respectant la quantité demandée avec prix concurrentiel. Le deuxième consiste à améliorer sur la performance de l'entreprise par l'optimisation, la réduction des coûts, l'élimination de toutes les interfaces et tous types de gaspillages, et maximiser la création de la valeur.

2.1.2. La gestion de la supply Chain de CEVITAL

Avant la création de supply chain, CEVITAL avait une mauvaise planification, des retards de livraison et des clients insatisfaits, entraînant des coûts logistiques incontrôlables. Cependant, depuis la mise en place du système supply chain, l'entreprise bénéficie d'une meilleure visibilité, d'une meilleure organisation des processus, d'une meilleure gestion et programmation, de moins de stocks et de modes de transport diversifiés. Cela rend les produits CEVITAL disponibles dans tout le pays et même à l'international. Dans le même temps, allouez rationnellement les ressources (optimiser l'utilisation des ressources et éliminer les déchets) pour optimiser les coûts logistiques. Amélioration significative du chiffre d'affaires.

2.2 Analyse de la gestion de transport et performance de la chaîne logistique

CEVITAL utilise des prestataires pour ces différents déplacements de produits et de marchandises. Parmi ses prestataires les plus utilisés, on retrouve NUMILOG qui se charge du transport au sein de l'entreprise.

La gestion et le contrôle de ce prestataire, se fait par le service de transport en utilisant le système TMS SENERGY. Ce dernier est un système de contrôle et de gestion de transport créée par CEVITAL elle-même.

Dans le but d'analyser la gestion de transport au sein de CEVITAL et évaluer sa performance, nous avons effectué une analyse des données relatives à la gestion de ce système. Notre analyse est basée sur des données de la période allant du 05/05/2025 au 10/05/2025.

2.2.1L'utilisation de l'application TMS par les expéditeurs

Le tableau suivant retrace la fréquence d'utilisation de l'application par les expéditeurs relativement aux créneaux attendus. Le taux d'utilisation par expéditeur est obtenu comme suit :

$$\text{Taux d'utilisation} = (\text{créneaux complétés} / \text{créneaux attendus}) \times 100$$

Tableau n° 01 : Taux d'utilisation de l'application par les expéditeurs

05/05/2025 au 10/05/2025	Créneaux attendus	Entrées	Sorties	Créneaux complétés	Taux D'utilisation
EXP01	172	86	86	172	100 %
EXP 02	212	106	106	212	100 %
EXP 03	120	60	59	119	99.2 %
EXP 04	212	97	93	190	89.6%
EXP 05	982	376	372	748	76.2%
EXP 06	910	355	335	690	75.8%
Total	2608	1080	1051	2131	81.7%

Source : établi par nous-mêmes sur la base des données de CEVITAL

Le tableau montre que le taux moyen d'utilisation du système TMS par les expéditeurs est de 81.71 %, ce qui est relativement bon. Cela signifie que l'application est bien intégrée dans les processus logistiques et très utilisée par les expéditeurs.

2.2.2 L'utilisation de l'application par la sécurité

Le tableau suivant retrace la fréquence de recours de la sécurité de l'entreprise à l'application TMS. Le taux est obtenu par le rapport entre les créneaux complétés et les créneaux attendus.

Tableau n° 02 : Taux d'utilisation de l'application par la sécurité

05/05/2025 au 10/05/2025	Nbr OT	Entrée	Sortie	Total Créneaux attendus	Total Créneaux complétés	Taux D'utilisation
SECURITE SITE 1	150	34	34	68	45	66.2%
SECURITE SITE 2	120	103	103	206	198	91.6 %
Total général	270	103	103	270	243	88.7%

Source : établi par nous-mêmes sur la base des données de CEVITAL

Le taux moyen d'utilisation de l'application par la sécurité est de **88.7%**, ce qui est relativement bon. Cela montre que l'application est bien utilisée par les deux sites de sécurité dans les processus de la chaîne logistiques.

2.2.3 Taux de prise de rendez-vous par les prestataires

Le système TMS permet aux prestataires de Transport de prendre rendez-vous. Ainsi, la gestion de ce système permet de faire le suivi de la prise de rendez-vous, le respect de ce dernier ainsi que les retards réalisés par chaque prestataire. Le Taux de prise de rendez-vous est obtenu par la formule suivante :

$$\text{Taux de prise de rendez-vous} = (\text{nombre de prises de rendez-vous} / \text{nombre d'ordre de transport}) \times 100$$

Tableau n° 03 : Taux de prise de rendez-vous par les prestataires

Prestataires	Nbr OT	Prise RDV	Taux de Prise RDV
Prestataire 1	90	76	84,4%
Prestataire 2	408	327	80,1%
Prestataire 3	91	65	71,4%
Prestataire 4	6	6	100,0%
Prestataire 6	26	16	61,5%
Prestataire 7	69	62	89,9%
Prestataire 8	475	192	40,4%
Prestataire 9	38	29	76,3%
Prestataire 10	17	17	100,0%
Prestataire 11	76	62	81,6%
Prestataire 12	3	1	33,3%
Prestataire 13	5	3	60,0%
Total général	1304	856	65,6%

Source : établi par nous-mêmes sur la base des données de CEVITAL

Le taux global de prise de rendez-vous est de 65,6%, ce qui signifie que près des deux tiers des ordres de transport ont donné lieu à un rendez-vous planifié. Ce résultat peut être considéré comme moyen, laissant une marge significative pour l'amélioration.

Cependant, le taux de prise de rendez-vous varie d'un prestataire à un autre :

- Certains prestataires (4 et 10) atteignent un taux de 100%,
- Certains prestataires (7, 1 et 2) démontrent une excellente réactivité avec un taux de plus de 80%.
- Les prestataires 8 (40,4%) et 12 (33,3%) ont des résultats nettement inférieurs, ce qui pourrait indiquer que ces prestataires ont des problèmes de coordination, de communication ou de capacité logistique.

2.2.4 Taux de Respect RDV

Il ne suffit pas seulement de prendre rendez-vous, mais aussi de le respecter. Le tableau ci-après retrace, parmi le nombre de prestataires ayant pris rendez-vous, le nombre de ceux qui l'ont respecté.

Tableau n° 04 : Taux de Respect RDV

Prestataires	NBR OT	Prise RDV	RDV	% Respect RDV
Prestataire 1	90	76	53	69 ,7%
Prestataire 2	408	327	171	52, 3%
Prestataire 3	91	65	46	70,8%
Prestataire 4	6	6	5	83,3%
Prestataire 6	26	16	10	62,5%
Prestataire 7	69	62	26	41,9%
Prestataire 8	475	192	125	55,1%
Prestataire 9	38	29	22	75,9%
Prestataire 10	17	17	17	100,0%
Prestataire 11	76	62	32	51,6%
Prestataire 12	3	1		0,0%
Prestataire 13	5	3	1	33,3%
TOTAL général	1304	856	508	59,3%

Source : établi par nous-mêmes sur la base des données de CEVITAL

Parmi les prestataires qui ont pris rendez-vous, 60% l'ont respecté. Ce qui signifie que la gestion est moyennement performante. Cela, par contre, diffère d'un prestataire à un autre :

Les prestataires plus fiables :

Prestataire 4 : 83 ,33%

Prestataire 9 : 75,86%

Prestataire 3 : 72,31%

Les prestataires moins fiables :

Prestataire 12 : 0,0%

Prestataire 13 : 33, 33%

Prestataire 7 : 41,94%

Les prestataires 2 (327 prises de RDV) et 8 (192 prises de RDV) qui sont des prestataires majeurs, affichent un taux de respect qui ne dépasse pas 55%.

Le prestataire 10 affiche un taux de prise de RDV de 100% et ces rendez-vous ont été respectés à 100%. Il s'agit du prestataire le plus fiable.

2.3.5 Gestion de transport lié à l'activité interne de l'entreprise

Les données suivantes concernent l'utilisation du transport aux besoins de l'activité interne de CEVITAL pendant une période de 5 jours (du 06/05/2025 au 10/05/2025).

Tableau n° 05 : Activité interne

Date	Planifié	Réalisé	Taux (en %)
05/05/2025	6	6	100%
-Sucre déclasser surface	0	0	0%
-Débardage IP inter dépôts	3	3	100%
-Transfert bouchon /préforme	0	0	0%
-transfert palettes bleu	3	3	100%
06/05/2025	7	7	100%
-Sucre déclasser surface	1	1	100%
- Débardage IP inter dépôts	3	3	100%
- Transfert bouchon /préforme	0	0	0%
- transfert palettes bleu	3	3	100%
07/05/2025	7	7	100%
- Sucre déclasser surface	0	0	0%
- Débardage IP inter dépôts	3	3	100%
- Transfert bouchon /préforme	1	1	100%
- transfert palettes bleu	3	3	100%
08/05/2025	9	9	100%
- Sucre déclasser surface	1	1	100%
- Débardage IP inter dépôts	3	3	100%
- Transfert bouchon /préforme	2	2	100%
- transfert palettes bleu	3	3	100%

09/05/2025	6	6	100%
- Sucre déclasser surface	0	0	0%
- Débardage IP inter dépôts	3	3	100%
- Transfert bouchon /préforme	0	0	0%
- transfert palettes bleu	3	3	100%
10/05/2025	6	6	100%
- Sucre déclasser surface	0	0	0%
- Débardage IP inter dépôts	3	3	100%
- Transfert bouchon /préforme	0	0	0%
- transfert palettes bleu	3	3	100%
Total	41	41	100%

Source : établi par nous-mêmes sur la base des données de CEVITAL

Pour la planification du transport aux besoins internes, 41 tâches au total sont enregistrées et réparties équitablement entre les 5 jours.

Nous remarquons que la réalisation de ces tâches est de 100% pour l'ensemble de la période. L'organisation des tâches est donc équilibrée, sans surcharge et l'équipe est bien structurée. Cela signifie une très bonne fiabilité du service interne.

2.3.6 Gestion de transport liée à l'activité Intrants Packaging (IP)

CEVITAL gère plusieurs entrepôts, l'activité de transport liée à ces derniers est résumée dans le tableau suivant :

Tableau n° 06 : Activité des IP

Date	Planifie	Réalisé	Taux%
05/05/2025	12	12	100%
- COJEK	0	0	0%
- COMPLEXE	2	2	100%
- CONSTANTINE	0	0	0%
- IRYAHEN	2	2	100%
- SIDI ALI	0	0	0%
LAVHER	1	1	100%
-TIMZERIT	1	1	100%
- AKBOU	2	2	100%
- LLK	2	2	100%
- BOUIRA	2	2	100%
- SETIF			
06/05/2025	11	11	100%
- COJEK	0	0	0%
- COMPLEXE	1	1	100%
- CONSTANTINE	0	0	0%
- IRYAHEN	1	1	100%
- SIDI ALI	0	0	0%
LAVHER	0	0	0%
-TIMZERIT	2	2	100%
- AKBOU	1	1	100%
- LLK	3	3	100%
- BOUIRA	3	3	100%
- SETIF			
07/05/2025	14	14	100%
- COJEK	0	0	0%
- COMPLEXE	1	1	100%
- CONSTANTINE	0	0	0%
- IRYAHEN	1	1	100%
- SIDI ALI	0	0	0%
LAVHER	0	0	0%
-TIMZERIT	1	1	100%
- AKBOU	1	1	100%
- LLK	6	6	100%
- BOUIRA	4	4	100%
- SETIF			
08/05/2025	19	19	100%
- COJEK	0	0	0%
- COMPLEXE	1	1	100%
- CONSTANTINE	0	0	0%
- IRYAHEN	0	0	0%
- SIDI ALI	1	1	100%
LAVHER	0	0	0%
- TIMZERIT	5	5	100%
- AKBOU	2	2	100%
- LLK	5	5	100%

- BOUIRA - SETIF	8	8	100%
09/05/2025	12	12	100%
- COJEK	0	0	0%
- COMPLEXE	1	1	100%
- CONSTANTINE	0	0	0%
- IRYAHEN	1	1	100%
- SIDI ALI	0	0	0%
LAVHER	0	0	0%
- TIMZERIT	0	0	0%
- AKBOU	0	0	0%
- LLK	5	5	100%
- BOUIRA	5	5	100%
- SETIF			
10/05/2025	14	14	100%
- COJEK	0	0	0%
- COMPLEXE	1	1	100%
- CONSTANTINE	1	1	100%
- IRYAHEN	0	0	0%
- SIDI ALI	0	0	0%
LAVHER	0	0	0%
- TIMZERIT	0	0	0%
- AKBOU	1	1	100%
- LLK	4	4	100%
- BOUIRA	7	7	100%
- SETIF			
Total	81	81	100%

Source : établi par nous-mêmes sur la base des données de CEVITAL

Pour la planification totale, 81 tâches sur la période, réparties entre les intervenants, ont été réalisées à 100%. Par ailleurs, tous les intervenants ont atteint 100% de réalisation, ce qui indique la fiabilité individuelle.

Les résultats démontrent une excellente coordination entre les intervenants et une capacité d'adaptation à la montée de charge globale.

Conclusion

À travers cette étude, nous avons pu constater que la gestion de transport joue un rôle déterminant dans l'efficacité globale de la chaîne logistique de CEVITAL. L'intégration d'outils technologiques tels que le système TMS SENERGY permet une meilleure planification, un suivi rigoureux et une optimisation continue des flux logistiques. Le recours à des prestataires spécialisés comme NUMILOG, combiné à une supervision interne structurée, illustre l'importance de la collaboration et du contrôle dans l'atteinte des objectifs de performance. L'analyse des indicateurs de performance sur la période étudiée met en lumière les forces du système logistique mis en place.

Conclusion générale

Conclusion générale

À travers l'étude des trois chapitres, nous avons pu appréhender la chaîne logistique dans sa globalité, en partant de ses concepts fondamentaux jusqu'à son application concrète au sein de l'entreprise CEVITAL.

Le **premier chapitre** a permis de poser les bases théoriques de la logistique et de la chaîne logistique. Cette dernière représente l'ensemble des processus liés à la création de valeur, depuis les fournisseurs jusqu'aux clients finaux.

Le **deuxième chapitre** a mis en lumière le rôle stratégique de la gestion du transport dans l'efficacité de la chaîne logistique. Les différents modes de transport présentent chacun des avantages et des inconvénients à prendre en compte selon les besoins de l'entreprise. L'évaluation de la performance logistique repose sur des indicateurs précis (coûts, délais, fiabilité, sécurité), permettant une amélioration continue des processus.

Une bonne gestion du transport contribue directement à la réduction des coûts et à la ponctualité des livraisons et à une meilleure compétitivité sur le marché. La gestion efficace du transport ne se limite pas à l'acheminement de marchandises, mais devient un véritable vecteur de performance, de rentabilité et de satisfaction client.

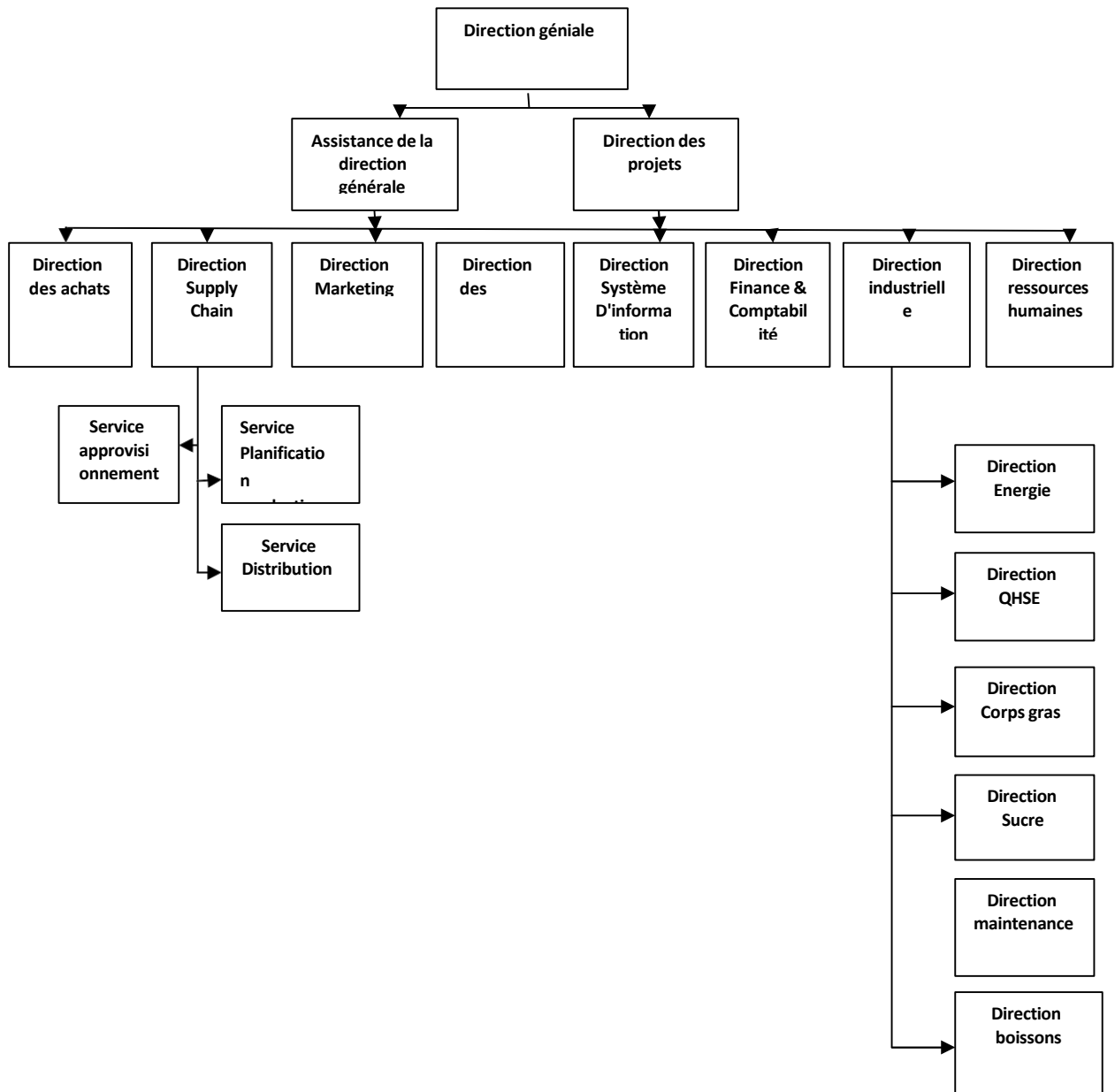
Enfin, le **troisième chapitre** a illustré de manière concrète la mise en œuvre de ces concepts dans le cas du groupe CEVITAL. Nous avons voulu faire notre analyse au sein de l'entreprise CEVITAL, étant donné qu'elle exerce dans le secteur de transport et fait appel à des activités logistiques variées. À travers un stage pratique au niveau de cet organisme, nous avons pu explorer le service de transport. De plus, nous avons essayé d'analyser des documents remis et les confronter aux indicateurs de performance, que nous avons calculés et essayé d'interpréter pour avoir une appréciation globale sur la performance de la chaîne logistiques de l'entreprise.

Grâce à une gestion rigoureuse de sa supply chain et l'utilisation d'outils technologiques tels que le système TMS, l'entreprise parvient à optimiser ses flux, améliorer la coordination avec ses prestataires et renforcer sa performance logistique. Les analyses de performance réalisées au sein de CEVITAL montrent des résultats globalement satisfaisants, tout en mettant en évidence certaines marges d'amélioration.

En somme, cette étude démontre que la maîtrise des opérations logistiques, en particulier du transport, est un levier clé de performance pour toute organisation. Elle permet non seulement de répondre aux exigences du marché en termes de qualité, de coût et de délai, mais également de créer une véritable valeur ajoutée pour l'entreprise et ses clients.

Les Annexes

Annexe N°1 : La structure et l'organisation de l'entreprise CEVITAL



Annexe N°2 :

Tableau 01 : la prise de RDV par prestataire

Prestataires	Nbr OT	Prise RDV	RDV	RETARD
05/05/2025 au 10/05/2025				
Prestataire 1	90	76	53	22
Prestataire 2	408	327	171	151
Prestataire 3	91	65	46	18
Prestataire 4	6	6	5	1
Prestataire 6	26	16	10	6
Prestataire 7	69	62	26	36
Prestataire 8	475	192	125	65
Prestataire 9	38	29	22	7
Prestataire 10	17	17	17	0
Prestataire 11	76	62	32	29
Prestataire 12	3	1	0	1
Prestataire 13	5	3	1	2
Total général	1304	856	508	338

Tableau 02 : : L'utilisation de l'application par les expéditeurs

Expéditions	Nbr OT	Entrée e Quai	Sortie Quai	Total Créneaux attendus	Total Créneaux complétés
05/05/2025 au 10/05/2025					
Expédition 1	86	86	86	172	172
Expédition 2	106	106	106	212	212
Expédition 3	60	60	59	120	119
Expédition 4	106	97	93	212	190
Expédition 5	491	376	372	982	748
Expédition 6	455	355	335	910	690
Total général	1304	1080	1051	2608	2131

Tableau 03 : L'utilisation de l'application par la sécurité

Sécurité	Nbr OT	Entrée Quai	Sortie Quai	Total Créneaux attendus	Total Créneaux complétés
SECURITE SITE 1	150	34	34	68	45
SECURITE SITE 2	120	103	103	206	198
Total général	270	103	103	270	243

Tableau 04 : l'utilisation d'application par la sécurité

Activité interne	05/05/2025		06/05/2025		07/05/2025		08/05/2025		09/05/2025		10/05/2025		Total général	
	planifié	réalisé	planifié	réalisé	planifié	réalisé	planifié	réalisé	planifié	réalisé	planifié	réalisé	planifié	réalisé
Sucre Déclasser surface			1	1			1	1					2	2
Debardage IP inter dépôts	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	18	18
Transfert bouchon / préforme					1	1	2	2					3	3
Transfert palettes bleu	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	18	18
Total général	6	6	7	7	7	7	9	9	6	6	6	6	41	41

Tableau 05 : : l'utilisation d'application par les intrants packaging

IP	05/05/2025		06/05/2025		07/05/2025		08/05/2025		09/05/2025		10/05/2025		Total général	
	planifié	réalisé	Planifié	réalisé	planifié	réalisé	planifié	réalisé	planifié	réalisé	planifié	réalisé	planifié	réalisé
COJEK													1	1
COMPLEXE	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	7
CONSTANTINE											1	1	1	1
IRYAHEN	2	2	1	1	1	1			1	1			5	5
SIDI ALI LAVHER							1	1					1	1
TIMZERIT	1	1											1	1
AKBOU	1	1	2	2	1	1	3	2					7	7
LLK	2	2	1	1	1	1	2	2			1	1	6	6
BOUIRA	2	2	3	3	6	6	5	5	5	5	4	4	25	25
SETIF	2	2	3	3	4	4	8	8	5	5	7	7	27	27
Total général	12	12	11	11	14	14	20	19	12	12	14	14	81	81

Source : Données interne de l'entreprise

Bibliographie

- Alexandre K Samii, « *Stratégie logistique : supplychain management* », 3ème édition, Dunod, Paris, 2002.
- Anne Garatacap, Pierre Médane, « *Management de la production : Concepts. Méthodes* », 4ème édition, Dunod, Paris, 2013.
- Ballou, R. H. (2004). *Logistique : « Gestion de la chaîne d'approvisionnement »*. 5ème édition. Pearson Education. B. Stepien, *Problèmes de Transport* : Université de Montpellier, 1970.
- Document interne à l'entreprise.
- Dominique Estampe, « *Performance de la Supply Chain et modèles d'évaluation* », 2015.
- Joëlle Morana, Jesus Gonzalez-Feliu. « *Les indicateurs de performance* », 2010
- Jacques Colin et Yves Pimor « *logistique et supply chain management* », Dunod 2015
- Khalid Chafik, Omar Boubker, *Systèmes d'information et pratiques logistiques* « Revue Marocaine de management logistique et transport », 2016.
- Pierre Médan et Anne Gratacap (2008), *Logistique et supply chain management : intégration, collaboration et risques dans la chaîne logistique globale*, Paris, Dunod.
- Pierre-Luc Fournier et René-pierre Mangin *gestion de la chaîne logistique*. 5ème édition 2020. France
- Bernard Stepien, *Problèmes de Transport*, Mémoire de Diplôme d'Études Supérieures (D.E.S), Faculté de Droit et des Sciences Économiques, Université de Montpellier, 1970
- Yves Pimor, Michel Fender, *Logistique et Supply Chain*, 6ème édition Dunod, Paris 2013.

Table des matières

Table des matières

Remerciement

Dédicace

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre I Présentation de la chaine logistique	
Introduction	3
Section 01 : présentation de la logistique	3
1.1 Historique et définitions du concept de logistique.....	3
1.1.1 Historique du mot logistique	3
1.1.2 Définitions du concept de logistique	4
1.2 Le rôle de la logistique	4
1.2.1 Réduire les nombreux et divers temps d'attente.	4
1.3.3 Fournir les services via les réseaux de distribution	5
1.3 Les types de la logistique.....	5
1.3.1 Une logistique d'approvisionnement.	5
1.3.2 Une logistique de production.....	5
1.3.3 Une logistique de distribution.....	5
1.4 Les fonctions de la logistique.....	5
1.4.1 Organisation des flux	5
1.4.2 Planification.	5
1.4.3 Achat.....	5
1.4.4 Production.....	6
1.4.5 Distribution	6
Section 2 : Présentation de la chaîne logistique	6
2.1 Définition de la chaine logistique	6
2.2 Objectifs la chaine logistique.....	6
2.3 Structure de la chaine logistique	7
2.4 Les fonctions de la chaine logistique.....	7
2.4.2. La fonction de production	7
2.4.3 Fonction gestion des stocks et de l'entrepotage	8
2.4.4 La fonction distribution	8
Conclusion.....	9
Chapitre II La gestion de transport et la performance de la chaine logistique	
Introduction	9
Section 01 : La gestion de transport	9

1.1	Les différents modes de transport.....	9
1.1.1	Le transport aérien.....	9
1.1.2	Le transport maritime.....	10
1.1.3	Le transport ferroviaire.....	10
1.1.4	Le transport routier	10
1.2	Définition de la gestion de transport.....	10
1.3	Les enjeux de la gestion du transport.....	11
1.3.1	Les prix / les coûts	11
1.3.2	Les délais	11
1.3.3	La fiabilité	11
1.3.4	Le risque.....	11
1.3.4	La sécurité.....	12
Section 2 : La performance de la chaine logistique		12
2.1	Définition de la performance.....	12
2.2	Les indicateur de la performance de la chaine logistique.....	13
2.2.1	Définition de mesure de la performance	13
2.2.2	Les indicateurs de mesure de la performance.....	13
Conclusion.....		14
Chapitre III Gestion de transport et performance de la chaine logistique au sein de CEVITAL		
Introduction		15
Section 01 : Présentation du groupe CEVITAL		15
1.1	Historique de l'entreprise	15
1.2.	Situation géographique	16
1.3.	Les différentes activités de CEVITAL.....	17
1.3.1	Huiles Végétales	17
1.3.2	Margarinerie et graisses végétales :	17
1.3.3	Sucre Blanc :	17
1.3.4	Sucre liquide :	17
1.3.5	Boissons (Eau minérale, Jus de fruits, Sodas).....	17
1.4.	Objectifs et capacités de CEVITAL.....	18
1.4.1.	Objectif du complexe CEVITAL	18
1.4.2.	Les capacités du complexe CEVITAL	18
1.4.2.1	Les capacités de stockage.....	18
1.4.2.2	Capacité de production	19
1.4.2.3	Capacités de chargement	19
1.5	La structure et l'organisation de l'entreprise CEVITAL.....	19

1.5.1 La direction générale	19
1.5.2 La direction commerciale et vente	20
1.5.3 La direction marketing	20
1.5.4 La direction finance et comptabilité	20
1.5.5 La direction ressource humaine	20
1.5.6 La direction Système d'informations.....	20
1.5.7 La direction de la supply chain management	21
Section 02 : Analyse de la gestion des transports au sein de CEVITAL	22
2.1 La chaine logistique au sein de CEVITAL.....	22
2.1.1 Objectifs de la Supply Chain de CEVITAL	22
2.1.2. La gestion de la supply Chain de CEVITAL	22
2.2 Analyse de la gestion de transport et performance de la chaine logistique.....	23
2.2.1 L'utilisation de l'application TMS par les expéditeurs.....	23
2.2.2 L'utilisation de l'application par la sécurité	24
2.2.4 Taux de Respect RDV	26
2.3.6 Gestion de transport liée à l'activité Intrants Packaging (IP)	28
Conclusion	31
Conclusion générale	31
Les Annexes	
Bibliographie	
Table des matières	

Résumé

Ce mémoire explore le rôle stratégique de la gestion du transport dans la performance de la chaîne logistique, avec une application concrète au sein du groupe CEVITAL. L'étude commence par une revue théorique des concepts de logistique, de chaîne logistique et de gestion de transport. L'analyse approfondie de la gestion du transport chez CEVITAL a permis d'évaluer l'impact de cette dernière sur la chaîne logistique.

Les résultats soulignent que CEVITAL dispose d'une gestion du transport efficace, notamment à travers l'utilisation du système TMS SENERGY, lui permettant de maintenir une chaîne logistique bien structurée.

Mots clés : transport, logistique, la performance, TMS SENERGY.

Summary

This thesis explores the strategic role of transportation management in supply chain performance, with a practical application within the CEVITAL group. The study begins with a theoretical review of the concepts of logistics, supply chain, and transportation management. An in-depth analysis of transportation management at CEVITAL allowed for an assessment of its impact on the supply chain.

The results highlight that CEVITAL has effective transportation management, particularly through the use of the SENERGY TMS system, enabling it to maintain a well-structured supply chain.

Keywords: transport, logistics, performance, TMS SENERGY.

ملخص

هذا البحث يستكشف الدور الاستراتيجي لإدارة النقل في تحسين أداء سلسلة التوريد، مع تطبيق عملي داخل مجمع CEVITAL. يبدأ البحث بمراجعة نظرية للمفاهيم المتعلقة باللوجستيك، وسلسلة التوريد، وإدارة النقل. وقد مكّنت الدراسة المتعمقة لإدارة النقل لدى CEVITAL من تقييم تأثيرها على سلسلة التوريد.

وتُبرز النتائج أن CEVITAL تتمتع بإدارة نقل فعّالة، خاصة من خلال استخدام نظام TMS SENERGY، مما يمكّنها من الحفاظ على سلسلة توريد منظمة ومهيكلّة بشكل جيد.

الكلمات المفتاحية: النقل، لوجستيك، الأداء،