



BESOINS DE L'INTÉGRATION: ANALYSE DE LA DEMANDE ET SERVICES DE TRANSPORT

Graham Smith
Banque Mondiale (retraité)

Observations sur les services de transport

1. L'avenir proche?
2. Le choix de mode
3. Analyses de la demande.
4. Zones logistiques
5. Gestion des ports
6. Règlementation des transports maritimes
7. Transports routiers de qualité
8. Les contingents
9. Les garantis de transit

2

Une réalite de l'avenir proche?

D'Alger à Casa ou à Tunis en une journée !!

- Alger – Tunis: actuellement 870 km, 11h30 de parcours + délai de frontière
- Alger - Casa: Distance: 1,230 km
Temps de parcours, une fois rouverte la frontière (Tlemcen/Oujda):
14 heures + délai de traversée de la frontière
- Achèvement du réseau autoroutier diminuera les temps de parcours.

3

Transport maritime, ferroviaire ou routier?

- Vrac ou produits manufacturés?
- On vise le développement de l'industrie agro-alimentaires (y compris chaines de froid) et pharmaceutique, et le partage de la production en articles ménagers, appareils électroniques, etc.
- => transport par conteneurs ou semi-remorques (y compris frigo)

4

Le choix de mode

- Vrac par bateau (long distance, ne supportent pas coûts élevés)
- Conteneurs par route: Les marchés exigent la rapidité, *just-in-time*
- Ferroviare trouve sa niche entre les deux.
- Tension entre économies d'échelle assurées par mega-ports comme Tanger Med et Djendjen, et services rapides mais plus coûteux par autoroute.

5

Sensibilité à la demande

- Toute analyse doit prendre en compte non seulement volumes totaux de vente/achat prévus par an, mais aussi exigences des clients quant au poids préféré par envoi et ses fréquences.
- Plus la valeur par tonne, plus les clients préfèrent les envois plus petits et plus rapides.
- => Les flux ne sont pas homogènes.

6

Zones logistiques

- Au fond, les zones logistiques jouent un rôle de consolidation et d'éclatement, pour augmenter le volume des envois sur les parcours longs et profiter des économies d'échelle.
= responsabilité essentiellement privée
- Les espaces convenables situés près des noeuds du réseau étant limités et potentiellement de haute valeur, le rôle des administrations locales est de planifier l'emploi de ces espaces limités et de contrôler les monopoles (concessions etc.).

7

Gestion des ports

- Globalement le modèle 'landlord' est devenu la 'meilleure pratique'.
- L'état retient la responsabilité de développer les sites, construire les quais et leur accès, ainsi que les brise-lames.
- Les opérateurs privés sont responsables de l'achat des grues et des autres matériels, des opérations de manutention, et des services aux navires: sous régime de concession.

8

Services maritimes

Dans les dernières décennies la nationalité des navires est devenue compliquée:

- Le capital est contribué par des sociétés internationales; le financement (80-90%) est assuré par des banques globales; le navire porte le pavillon de la Libérie ou de Panama; les officiers sont des hollandais et l'équipage est philippine. Qui est-ce qu'on protège?

9

Transports routiers de qualité

- Les 90% des camions qui sont 'informels' jouent un rôle important et bon marché pour les services locaux peu exigeants.
- Mais pour le transit international il faut des opérateurs de qualité: dotés de moyens financiers et assurance fiable, chauffeurs compétents, et tracteurs-remorques maintenus en bon état.
- Exige un effort concentré par les administrations pour encourager cette qualité par système de certification et des procédures accélérées ('circuit vert) aux frontières. E.g. certificat international de compétence de l'IRU.

10

Contingents

- A quoi cela sert-il? Si les contingents s'épuisent avant la fin de l'année, le système oblige l'expéditeur de confier ses envois à un transporteur autre que son préféré, avec qui il aura déjà établi une relation de confiance, et qui probablement offre un tarif plus avantageux.

11

Garantis de transit (type TIR)

- Le transit interne réduit les attentes aux frontières et le dédouanement à la destination est plus sûr, plus commode tant pour l'importateur que pour les douanes.
- Les deux parties ont intérêt à faciliter les garantis de transit, soit par le système TIR ou par un équivalent régional.
- Quels sont les éléments essentiels?

12

Éléments des garantis de transit

- Les véhicules doivent être susceptibles de rester scellés depuis la sortie du pays d'origine jusqu'au lieu de dédouanement.
- L'opérateur du camion doit fournir un garanti suffisant pour couvrir les taxes à payer à la destination.
- Le système TIR exige une association nationale de transporteurs capable d'émettre les instruments de garanti (carnets) et de faire face aux demandes éventuelles, comme premier recours, au cas où le transit ne se ferme pas.

13

D'Alger à Casa dans une journée?

- Faisable, à condition que

14