

Université Mohammed V - Agdal
Département : T.C.C
Ecole Supérieure de Technologie

La stratégie logistique de l'ONCF

Demandé par :
Elaboré par :
Mr Bahoussa

Yasser KAAB

ANNEE UNIVERSITAIRE : 2009 / 2010

PLAN :

I) Définition de la logistique

II) Transport et logistique ferroviaire au Maroc

II) Logistique de l'ONCF

- 1) Le partenariat avec l'OCP**
- 2) FRET - ONCF**
- 3) Le transport Rail - Route**

Initialement, le terme de logistique apparaît dans les écrits d'Aristote (384/322 avant J.C.), et se trouve étroitement lié aux domaines de la logique. En effet, étymologiquement logistique désigne « l'art du calcul ».

Les définitions de la logistique sont nombreuses. Mais le terme logistique est apparu avec précision à la suite de la guerre 1870 dans le domaine militaire. Elle était, en effet, considérée comme une partie de l'art militaire qui a pour objet l'étude des voies et moyens pour amener le plus promptement possible les troupes mobilisées avec leur matériel, leur convoi, des camps et des lieux de garnison aux points de concentration du théâtre des opérations militaires.

« Il se trouve que dans l'histoire, beaucoup plus d'armées périr faute de pain, que par l'effet des armes ». Cette phrase nous amène à penser que certaines conquêtes dans l'histoire n'auraient pu aboutir sans un soutien logistique réfléchi. On peut citer Hannibal (217 avant JC), homme d'état carthaginois, qui après avoir pacifié l'Espagne dut prévoir la nourriture de 50 éléphants pour traverser les Alpes et atteindre Rome ! Ou encore Napoléon, fin stratège qui gagna nombre de ses conquêtes grâce à son ingéniosité à réguler les flux en armes, et en nourriture pour ses soldats. Plus récemment, c'est la puissante logistique des États-Unis qui entraîna le succès rapide et précis lors de la guerre du Golf. C'est d'ailleurs sous influence américaine que le terme de logistique est entré dans le vocabulaire de l'entreprise dans les années 50 pour désigner une organisation regroupant des activités existantes (manutention, transport, stockage) et des activités plus novatrices (coordination, remise en question des méthodes de production, optimisation des activités de l'entreprises). Elle n'apparaît réellement en Europe que dans les années 60 et reste encore aujourd'hui un instrument de gestion d'avenir.

II. TRANSPORT ET LOGISTIQUE FERROVIAIRE AU MAROC

A l'heure actuelle, face aux conséquences, souvent désastreuse, des atteintes que l'espèce humaine porte à l'environnement, une prise de conscience de plus en plus généralisée au niveau de la planète peut être fort heureusement constatée. En effet, la menace pour l'équilibre de la nature est préjudiciable à la vie sur cette planète.

C'est pourquoi, la protection de l'environnement occupe, désormais, une place de taille dans la mise en place des stratégies de développement futur, et des initiatives sont, dorénavant, prises en vue de défendre le droit inaliénable à un environnement préservé.

Bien entendu, parmi les nuisances les plus graves portées à l'environnement figurent celles engendrées par le transport notamment routier. De sa part, le mode ferroviaire est affiché comme étant le moyen le plus respectueux de l'environnement.

Les avantages du transport ferroviaire :

Le rail refait bien aujourd'hui surface et fait valoir ses qualités intrinsèques notamment en tant que mode de transport le plus économe pour la collectivité en matière de consommation d'énergie et le mode qui porte des atteintes minimales, pour ne pas dire inexistantes, à l'environnement. Ces points forts sont en réalité les fruits des atouts indéniables propres à la technique ferroviaire elle-même qui accorde une attention particulière aux différents aspects liés au respect de l'environnement, à savoir :

1. La sécurité,
2. L'économie de l'espace,
3. La consommation d'énergie,
4. La pollution atmosphérique,
5. Le bruit et les nuisances,
6. L'impact de l'infrastructure sur la faune et la flore,
7. L'intégration de l'infrastructure dans le paysage,
8. Le transport des matières dangereuses.

A titre d'illustration, nous donnons dans ce qui suit quelques indications sur l'impact des chemins de fer sur certains de ces aspects, et ce, en comparaison avec les autres modes de transport.

1- La sécurité

Les progrès techniques connus en installations de sécurité ont fait du chemin de fer le mode le moins sensible aux défaillances humaines et aux intempéries: à titre d'exemple, au Maroc la route a occasionné, en 2000, environ 48.370 accidents causant 3627 tués et 84.265 blessés, alors que le chemin de fer n'a donné lieu à aucun accident ferroviaire mortel, si ce n'est quelques collisions au niveau de certains passages à niveau, et qui sont dues en totalité au non-respect par les usagers du code de la route.

2- L'économie d'espace

Le chemin de fer occupe au maximum pour une double voie seulement une bande de 14m de largeur (débit maximum de 15.700 voyageurs/heure/sens). Quant à la construction d'une autoroute 2 x 2 voies, elle nécessite au minimum une bande de 40m de largeur (débit maximum de 3.600 voyageurs/heure/Km), ce qui ne manque pas d'avoir des effets négatifs sur les milieux ruraux en portant, entre autres, des atteintes aux zones cultivées ou terrains agricoles.

3- La pollution atmosphérique

L'adaptabilité du train à utiliser l'énergie électrique fait de lui le moyen de transport le moins polluant. En effet, des études ont montré que le chemin de fer n'induit pratiquement aucune pollution atmosphérique, alors que la route émet des substances polluantes plus nocives telles que :

- Le monoxyde de carbone (CO) et le plomb qui sont des poisons pour les organismes vivants,
- Les hydrocarbures (HC) et les composés organiques volatils (COV) qui entraînent des risques de maladies respiratoires et de cancer,
- Les oxydes d'azote (Nox) ou le dioxyde de soufre (SO₂) qui contribuent au phénomène des " pluies acides ",
- Le dioxyde de carbone (CO₂) qui contribue directement à l'effet de serre et aux changements climatiques qui en résultent.

Par ailleurs, il convient de noter que des études menées en Europe sur l'évaluation des coûts externes d'environnement et des accidents de l'ensemble des moyens de transports ont conclu que ceux-ci avoisinent 4,6% du PIB européen répartis par mode comme suit :

- Transport routier : 92%
- Transport aérien : 6%
- Transport ferroviaire : 1,7%
- voies navigables : 0,3%

Au Maroc, on est encore dans une phase embryonnaire dans le domaine de l'environnement (manque d'études, législations inexistantes). Ce n'est que depuis quelques années que le LPEE a engagé, dans le cadre de son programme de recherches, certaines études relatives à la pollution atmosphérique.

Alors que la pollution était attribuée aux seules activités industrielles, elle est reconnue aujourd'hui comme étant principalement d'origine automobile, avec notamment l'émission de gaz à effet de serre.

Les chiffres avancés par le Ministère de l'environnement du Maroc (1995) pour les rejets gazeux au niveau national, témoignent parfaitement de l'entière responsabilité des transports routiers dans la pollution de l'air en particulier pour le rejet des oxydes d'azote (316.000 tonnes) et des matières en suspension et du plomb (35.000 tonnes).

A la suite d'une récente étude d'impact sur l'environnement élaborée à la demande de l'ONCF pour le cas du doublement de la voie entre Meknès-Fès, un rapport définitif a mis en évidence les réelles possibilités de réduction de cette pollution de l'air par le simple transfert du trafic marchandises et voyageurs du secteur routier vers le secteur ferroviaire.

En effet, les diminutions de rejet des polluants dans l'atmosphère pour l'année 2004, date probable de mise en service de la double voie Meknès-Fès, sont estimées à 190 tonnes d'oxyde d'azote, et plus de 400 tonnes pour les autres matières en suspension.

Il ressort de ce qui précède que le transport ferroviaire est donc promis à un avenir de renaissance, marqué par des perspectives de développement inédites qui feront sûrement du train le mode de transport le plus recherché du 21ème siècle, surtout si des initiatives des

pouvoirs publics sont prises en vue d'internaliser les coûts externes de chaque mode de transport, c'est à dire d'imputer à chacun les coûts qu'il fait directement supporter à la protection de l'environnement et à la collectivité.

Cependant, le transport ferroviaire au Maroc présente des handicaps dans l'intermodalisme. Dans l'état actuel des choses, la plupart des ports (en dehors de Casablanca pour les marchandises diverses et les ports de Safi et Jarf Lasfer pour les vrac) ne sont pas reliés aux voies ferrées. Le port de Tanger qui draine une partie croissante du trafic de marchandises diverses (fruits et légumes, textiles et poissons à l'export et produits industriels à l'import) à destination de l'Europe n'est pas opérationnel pour le trafic par chemin de fer du fait que :

- 1) les wagons ne transitent pas par les bateaux,
- 2) la gare de Tanger-Port a été supprimée des abords du Port et transférée à plusieurs kilomètres. Le Port de Nador n'est pas relié à la voie ferrée.

Le Port de Casablanca est relié à la voie ferrée. Mais, du fait de l'exigence de célérité pour les opérations de déchargement/chargement des navires, il est évident que les évacuations des marchandises vers les entrepôts, magasins, plates-formes de stockage se font principalement par camions et reprises par camions pour les acheminer vers leur destination finale. Le chemin de fer pourrait se positionner dans le marché des conteneurs. Pour cela, il serait nécessaire que le déchargement des conteneurs se fasse directement sur les wagons ou qu'ils soient acheminés sur des camions sous contrôle de l'ONCF (camions propres, loués, ou en sous-traitance. Les conditions pour assurer un transport multimodal efficace en Méditerranée) vers des lieux d'entreposage branchés sur les voies ferrées afin de les réexpédier par fer vers les destinations finales.

C'est vers cette stratégie que s'oriente l'ONCF avec l'acquisition de moyens de transport routier, création des plates-formes logistiques multimodales seul ou en association avec les opérateurs privés et/ou les collectivités locales, construction de la ligne Taourirt-Nador et de la desserte du futur Port Tanger Med.

Le contrat de transport :

Le document de transport utilisé en trafic ferroviaire, est la lettre de voiture CIM. Il existe 2 formulaires : un pour le trafic normal et un pour le trafic accéléré. L'original est remis au destinataire, l'expéditeur recevra un feuillet de la liasse. Le document sera rempli en partie par l'expéditeur et en grande partie par la société de chemin de fer.

Sur la scène internationale, le Maroc est membre de l'Organisation Internationale du Trafic Ferroviaire (OTIF) qu'il s'agisse de marchandises (CIM) ou de voyageurs (CIV). De même, l'ONCF est membre actif de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), de l'Union Arabe des Chemins de Fer (UACF) et du Comité du Transport Ferroviaire Maghrebin (CTFM).

La tarification :

La convention CIM ne prévoit aucun tarif dans la mesure où les règles de tarification sont aléatoires d'un pays à un autre. La tarification ferroviaire fut donc harmonisée.

Cette harmonisation se distingue sous trois formes :

- La tarification multilatérale : c'est un tarif qui est valable dans plus de 2 pays mais il ne concerne qu'un type particulier de marchandise.
- La tarification bilatérale : ce sont des tarifs appliqués entre 2 pays qui concernent tous les types de marchandises, ex : le tarif Franco-allemand.

- En cas d'absence de tarif en commun, on applique le principe des « tarifications nationales soudées ». Cette tarification est calculée en fonction des règles de calcul propres à chaque pays. Par contre, le prix du transport sera ensuite soumis à une opération de change.

II) LOGISTIQUE DE L'ONCF :

La stratégie logistique de l'ONCF repose sur 3 principaux axes :

1) Le partenariat avec l'OCP :

Le transport de phosphates tient une place prépondérante dans l'activité ferroviaire de l'ONCF et le groupe OCP constitue leur client le plus important

L'ONCF assure pour le groupe OCP le transport de plus de 27 millions de tonnes de phosphates par an dont un 1/3 pour l'export et les deux 1/3 sont livrées aux industries chimiques du groupe pour être transformées en produits dérivés commercialisables : acide phosphorique de base, acide phosphorique purifié et engrais solides.

Le transport des phosphates s'effectue par des trains complets, composés de matériel homogène de 60 wagons en alliage d'aluminium correspondant en moyenne à 4800 tonnes brutes, soit 3800 tonnes utiles/train.

Il est assuré par 14 trains/jour sur l'axe Khouribga, Casablanca et Jorf Lasfar et 9 trains/jour sur l'axe Benguérir / Youssoufia / Safi

L'ONCF assure le transport des phosphates des sites de Sidi Daoui – Beni Idir – Youssoufia – Sidi Azzouz vers les industries du groupe OCP, les ports de Casablanca, Jorf Lasfar et Safi (voir carte de flux phosphatier).

Ce transport s'effectue par des trains complets, composés de matériel homogène de 60 wagons correspondant en moyenne à 4800 tonnes brutes, soit 3800 tonnes utiles /train et assuré par 14 trains/jour sur l'axe Khouribga, Casablanca et Jorf Lasfar et 9 trains/jour sur l'axe Benguérir / Youssoufia / Safi.

Les unités des Industries Chimiques de Safi sont aussi reliées au port par voie ferrée, permettant le transport en brouettage des produits dérivés de phosphate (acide phosphorique et engrais) et de la matière première (souffre).

L'ONCF assure donc le transport des phosphates sur 2 axes à savoir :

-Axe de Khouribga desservant le port de Casablanca, et les industries du groupe OCP de Jorf lasfar à partir des sites de Sidi Daoui et Beni Idir

-Axe de Safi desservant le port le port et les industries du groupe OCP de Safi à partir des sites de Sidi Azzouz et Youssoufia.

2) FRET – ONCF :

FRET ONCF est une offre sur mesure pour transporter de grandes quantités de marchandises dans des trains complets.

FRET-ONCF transporte tous les types de marchandises. A chaque marchandise, son wagon. L'ONCF dispose d'un parc diversifié de wagons pour effectuer convenablement l'acheminement des différents types de marchandises telles que : charbon, céréales, engrais, barytine, zinc, produits pétroliers, pâtes, ciments, clinker, bois, gravettes, sucre, conserves, conteneurs, acier, fer ...

M. Khlie (DG de l'ONCF) a précisé, lors d'une conférence de presse, qu'une stratégie se fixe à l'horizon 2015 d'assurer le transport de 18 millions de tonnes de marchandises (hors phosphates plus que le double du volume actuel), à travers tout le Royaume, par son réseau ferroviaire en constante évolution, la mise à niveau des installations ferroviaires des grands ports et la multiplication de terminaux à conteneurs multimodaux, dans tous les grands centres économiques du Royaume.

C'est dans cette optique que Fret-ONCF déploie des efforts considérables afin d'offrir à sa clientèle tous les services afférents à la logistique de transport des marchandises, tout en tenant compte de leurs besoins spécifiques sectoriels (un service personnalisé, diversifié et de qualité), a-t-il fait savoir.

Cette nouvelle stratégie s'appuie sur 4 grands axes, à savoir les grands ports modernisés (Casablanca, Jorf et Safi), les nouvelles dessertes portuaires (Tanger Méditerranée et Nador), les nouvelles stratégies sectorielles (céréales et hydrocarbures) et le développement d'un important réseau de terminaux à conteneurs multimodaux et de zones d'activités logistiques, à travers les grands centres économiques du Royaume (Casablanca, Fès, Marrakech et Tanger).

Il a rappelé que l'ONCF a mené à bien une première expérience réussie à travers le terminal multimodal de Casablanca (Casa-Mita), mis en service depuis juillet 2008 et doté d'installations de dernière génération, est directement relié aux ports de Tanger-Med et de Casablanca.

Il a précisé que Casa Mita offre d'ores et déjà à la clientèle de Fret-ONCF une capacité de traitement de 150.000 conteneurs par an, à laquelle s'ajoute une panoplie de prestations (manutention, stockage, dédouanement de conteneurs ainsi que divers services à forte valeur ajoutée en matière de logistique de transport de marchandise).

3) Le transport Rail-Route :

RAIL-ROUTE est une technique de transport combiné associant les atouts du rail et de la route. C'est un transport multimodal complet.

Les marchandises sont acheminées et livrées à l'adresse souhaitée. L'ONCF met en disposition une logistique adéquate, s'occupe du camionnage, organise le transbordement, et transporte les marchandises à destination de votre site.

Le client bénéficie :

- d'un interlocuteur unique pour la négociation et l'organisation de votre transport.
- d'une prestation globale, une seule facture de l'enlèvement à la livraison terminale.

La combinaison Rail-Route est particulièrement appropriée au transport de marchandise et conteneurs dont le lieu d'expédition ou de livraison est implanté dans des régions non desservies par chemins de fer.

CONCLUSION :

Les besoins et les attentes en logistique ont évolué avec la globalisation des marchés et de la demande ainsi qu'avec les exigences croissantes de réactivité et de réduction des délais. La mise en place de la gestion de la chaîne logistique permet une meilleure circulation des informations entre les fournisseurs et les clients. Pour une entreprise, c'est une garantie de réactivité, l'assurance de pouvoir répondre aux attentes des clients et la possibilité de se démarquer des concurrents.

Une entreprise qui veut implanter une gestion de la chaîne logistique souhaite avant tout améliorer sa visibilité dans la chaîne logistique globale, anticiper les flux et optimiser ses processus afin de répondre aux impératifs logistiques en terme de :

- Optimisation des coûts et des délais;
- Amélioration de la qualité de service et de la satisfaction du client;
- Amélioration de la productivité avec un impact direct sur l'utilisation des actifs.

L'un des résultats les plus tangibles de la mise en place de la gestion de la chaîne logistique est la réduction des stocks. En effet, la gestion de la chaîne logistique permet d'affiner les prévisions de manière à mieux tenir compte des réalités du terrain, de modifier et de relancer le plan de production pour les quantités requises et de livrer à temps et à l'heure chez les clients. En s'assurant ainsi d'une meilleure adaptation entre l'offre et la demande, l'entreprise produit au meilleur rapport qualité/prix tout en réduisant au minimum ses stocks.