

SEMINAIRE DE FORMATION SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL ROUTIER DANS LA REGION EUROMEDITERRANEE

**ETAPE 1: CADRES ET DEFIS POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE
MARCHANDISES PAR ROUTE**

**PROJET DE RECOMMANDATIONS SUR LA POLITIQUE DE TRANSPORT
EURO-MEDITERRANEEN RELATIVES AU TRANSPORT DE
MARCHANDISE PAR ROUTE**

Résumé de Présentation

ALI ANOUTI
Conseiller en Politique des Transports
Projet EuroMed Transport - Contrat Principal

Istanbul

12-16/12/2005

PROJET DE RECOMMANDATIONS SUR LA POLITIQUE DE TRANSPORT EURO-MEDITERRANEEN RELATIVES AU TRANSPORT DE MARCHANDISE PAR ROUTE

Le projet définit (BP) les principales Recommandations sur la Politique de Transport Régional, en commun accord avec les Partenaires Méditerranéens, nécessaires au développement d'un système de transport euro-méditerranéen qui soit intégré, efficace, durable et multimodal. Le BP représente une vision régionale et commune de l'avenir, préparée à l'issue d'une approche hautement participative, conciliant les points de vue de tous les partenaires de MEDA et de l'Union Européenne. Le BP sera défendu lors de la première conférence euro-méditerranéenne des Ministres du Transport (Marrakech, au Maroc le 15 décembre 2005), et sera suivi par un Plan d'Action du Transport Régional visant à mettre en œuvre les directions proposées de la politique de transport.

Le projet comprend trois principales recommandations dont l'objectif est de répondre aux besoins actuels entravant le transport international routier dans la région, et ainsi faire l'économie du temps et de l'argent aussi bien sur les voyages terrestres directs que sur les voyages multimodaux comportant une partie sur route.

Recommandation de Politique 1: Modernisation de la Structure de l'Activité du Transport Routier;
ceci implique deux principaux axes:

Axe 1 – Restructuration du secteur du transport routier au niveau national

- *Révision des mécanismes d'agrément des entreprises, des conducteurs et des véhicules:* les procédures d'agrément des entreprises doivent prendre en compte le profil technique ainsi que les capacités financières des opérateurs ; les mécanismes d'agrément des conducteurs doivent être basés sur leur niveau de formation, leurs conditions physiques, etc.. les procédures d'agrément des véhicules doivent prendre en considération les normes techniques, les normes physiques, les normes liées à la sécurité et à l'environnement, etc..
- *Renforcer le fusionnement des opérateurs-propriétaires au sein d'entreprises :* ceci est nécessaire pour permettre aux opérateurs de bénéficier de l'augmentation des économies d'échelle, en améliorant la qualité de leurs services offerts aux utilisateurs tout en réduisant leurs coûts, garantir des marges minimales de bénéfices afin de pouvoir entretenir ou remplacer leurs flottes de véhicules. Ceci nécessite l'introduction de plans « intelligents » proposant des encouragements d'ordre financier et fiscal pour promouvoir le fusionnement, mais aussi assurer un niveau concurrentiel minimal au sein du marché en empêchant l'émergence d'entreprises géantes qui monopoliseraient l'activité.

Axe 2 – Reconfiguration des Accords Régissant le Transport Routier entre les Pays

- Remplacer les nombreux accords bilatéraux qui existent actuellement régissant le transport international routier dans la région par quelques accords multilatéraux qui soient généraux aussi bien en terme de couverture géographique que de champs techniques.
- Ils viseraient l'harmonisation, entre les pays MEDA mais aussi entre ces pays et les pays de l'Union Européenne, des différents aspects fondamentaux et des règlements impliqués dans le transport international routier tels que les normes professionnels des conducteurs, les autorisations, les permis et les visas pour chauffeurs, les conditions de travail des chauffeurs, les heures de travail, les heures d'ouverture des guichets, les normes techniques et environnementales des véhicules, les véhicules et les remorques, la taxation des véhicules et des

remorques, les contrats et les responsabilités, le transport de produits dangereux, les procédures de transit, etc..

- Les acquis de l'Union Européenne peuvent fournir la base de ces accords, et peuvent garantir le fait que les chauffeurs et les véhicules ne sont pas retenus au niveau des frontières, au niveau des connections Sud-Sud et Nord-Sud ;
- Le point de départ sera une série d'accords multilatéraux entre l'Union Européenne et quelques pays de MEDA, qui progresseraient avec le temps, pour inclure les différents accords au sein d'un simple accord MEDA-UE concernant le transport international routier.

Recommandation 2 – Rationalisation de la procédure de passage aux frontières: Ceci implique 4 axes principaux :

Axe 1 – Simplification et harmonisation des procédures douanières

- Adoption d'un document administratif normalisé (SAD) par tous les pays, au niveau des postes frontaliers.
- Automatisation des procédures douanières: La Syrie et l'Algérie doivent rapidement mettre en place un package IT de douanes qui a fait ses preuves (Asycuda, Sofix, Atlas, etc.). D'autres pays de MEDA doivent améliorer leurs systèmes IT douaniers et s'assurer que les informations sont efficacement échangées entre les administrations douanières et les autres agences concernées (aussi bien nationales qu'étrangères), et que l'EDI agissant d'interface entre les autorités portuaires, les usages des ports, les fournisseurs de services et les opérateurs économiques (exemple les banques) est bien disponible ;
- Adoption de la Gestion des Risques dans les Contrôles Douaniers: intégrer ces fonctions dans les packages douaniers IT du Maroc, de l'Algérie, de la Tunisie, et de la Syrie une fois l'automatisation est effectuée. Dans d'autres pays de MEDA où de telles fonctions sont déjà intégrées dans les systèmes IT douaniers (exemple le Liban et la Jordanie) mais où les contrôles douaniers demeurent élevés, se baser plus sur les résultats de ces concepts et réduire les contrôles injustifiés. Ceci nécessite aussi la publication de Techniques de Contrôle des Postes.
- Eliminer les obstacles administratifs non nécessaires : adopter le concept du « guichet unique » et au bout du compte le bureau unique, éliminer les conditions relatives aux escortes et aux convois, harmoniser les fuseaux de conduite pour les camions et les heures de travail pour les autorités de contrôle et d'inspection dans les pays voisins.

Axe 2 – Mise en place des Accords et des Conventions Internationaux

- Tous les pays de MEDA sont encouragés à signer et mettre en oeuvre les conventions de l'UNECE relatives aux activités transfrontalières et auxquelles ils n'ont pas encore adhéré dont : Convention sur les conteneurs en douane 1956/1972, convention relative à l'harmonisation du contrôle frontalier des marchandises 1982, convention sur les pools des conteneurs en douane 1994, convention sur le transport international routier des produits dangereux (ADR), convention sur le transport des produits alimentaires périssables (ATP) :
- La convention TIR doit être activement renforcée dans la région. Parmi les pays MEDA, l'Egypte et la Palestine devraient joindre cet accord, alors que l'Algérie devrait concrètement la mettre en oeuvre. Parmi les pays non membres de MEDA, l'Arabie Saoudite (et tout autre pays non membre de cette convention mais se situe le long de la chaîne TIR de la région) devrait être amené à signer et à mettre cette convention en oeuvre. Si l'adhésion de l'Arabie Saoudite (out de tout autre pays le long d la chaîne) à TIR n'est pas possible, au moins dans le court terme, alors les accords régionaux de transit actuellement en vigueur (à l'instar du Manifeste Arabe de Transit) doivent être mis à jour pour assurer les garanties financières systématiques tout au long du trajet de transit.

Axe 3 – Développer des normes professionnelles pour l'activité de transfert des marchandises :

- Dans les pays où les associations de transfert de marchandises n'existent pas (Palestine, Syrie, Algérie), il est nécessaire de les créer ;
- Les associations nationales de transfert de marchandises dans tous les pays MEDA (dont les associations existantes et celles à créer) doivent mettre l'accent sur la formation (ainsi que l'évaluation et la certification) des expéditeurs de marchandises non seulement en matière de disciplines typiquement techniques, mais aussi à l'usage des nouvelles technologies de l'information et de la technologie EDI. Elles doivent aussi s'assurer que l'accès à cette activité sera basé sur des critères justes de compétences professionnelles, de base financière et de respectabilité.
- Un mécanisme pour encourager la coordination régionale entre les associations nationales de transfert de marchandises dans les différents pays doit être mis en place. Ceci permettra l'échange des expériences et des meilleures pratiques, et ainsi l'amélioration du niveau professionnel de l'activité dans l'ensemble de la région. Au bout du compte, ceci mènera à la création d'une association régionale de transfert des marchandises.
- Dans des pays où la législation ne permet pas les expéditeurs de marchandises à devenir des intermédiaires en douane, une collaboration étroite doit être établie entre l'association des expéditeurs de marchandises et l'association des intermédiaires en douane. Toutefois, autoriser les expéditeurs de marchandises à devenir des intermédiaires en douane devrait être l'objectif ultime pour tous les pays.

Axe 4 – Providing Adequate Infrastructure

- Le développement physique des différentes sections du couloir routier sud-sud liant les différents pays de MEDA (que ce soit au niveau de l'entretien, la réhabilitation, la mise à niveau ou la construction de nouvelles routes) doit être planifié en fonction des besoins au niveau du trafic routier, afin qu'il y ait une amélioration économiquement sereine et sélective au niveau de la progression des normes tout au long de ce couloir ;
- Une infrastructure appropriée doit être disponible au niveau des postes frontaliers comprenant des bureaux pour les inspecteurs et les agents du contrôle, des laboratoires, des dépôts, des voies d'approche, des portiques de frontières, des aires de parking de véhicules, des sources fiables d'énergie, des équipements de télécommunication performants, des scanners, etc... Si pour des raisons financières, il n'est pas possible de fournir ces équipements dans chaque poste frontalier, la priorité doit alors être donnée aux postes les plus « fréquentés » objet de grands volumes de trafic de marchandises.

Recommandation 3 – Rendre le transport routier plus sûr et plus durable; implique deux axes principaux

Axe 1 – Concevoir et mettre en place un Plan d'Action Régional pour la Sécurité Routière

- Niveau institutionnel: créer au sein des autorités routières spécialisées des départements de la sécurité qui, en coordination avec la police de circulation, moderniseront les procédures de collecte des données relatives aux accidents, en identifient les causes, et conçoivent les actions correctives à entreprendre ;
- Niveau technologique : utilisant une technologie IT avancée pour la collecte d'informations sur les accidents de la route ainsi que pour le stockage et l'analyse de cette information. L'automatisation permet d'identifier avec aisance les endroits «normaux » et « extra normaux » le long des réseaux routiers sur la base de l'historique des accidents, et permet ainsi l'évaluation

rapide et précise des options d'amélioration de la sécurité. La mise en place de systèmes IT couvrant au moins les principales portions des réseaux routiers est aussi indispensable.

- Niveau d'application : concevoir et mettre en place les mécanismes nécessaires pour permettre la conformité avec les normes et règlements en vigueur (exemple un programme d'inspection des véhicules, renforcement du code de la route, vérification des bords de routes, etc.)
- Niveau de l'infrastructure : préserver la bonne condition des réseaux routiers, et fournir des systèmes appropriés pour le contrôle et la direction du trafic routier (signalisation, marquage, signalétique) ainsi que des équipements appropriés de sécurité routière (NJB, glissières de sécurité, etc.).

Axe 2 – Incorporer une culture durable dans le développement de l'infrastructure routière

- Les nouveaux investissements routiers doivent faire l'objet d'une étude d'impact au niveau de la phase de préconception pour s'assurer que les investissements proposés sont raisonnables et valables en matière de sécurité et de perspectives d'environnement. Quant à l'infrastructure existante, des inspections régulières et continues doivent avoir lieu pour permettre l'identification de tout élément présentant une menace à la sécurité ou l'environnement, et ainsi pouvoir y remédier. Si les études et les audits de la sécurité et de l'environnement sont effectués lors des phases initiales de la planification et de la conception, les coûts des interventions seront négligeables, alors que des interventions post construction sont souvent coûteuses et peuvent gêner la circulation.
- L'utilisation de systèmes développés pour l'information et la gestion du transport (TIMS), combinés aux interfaces GIS, permettent un stockage, une manipulation, et une modélisation très sophistiqués des données, et permettant ainsi l'évaluation et la comparaison sur une base scientifique des différents scénarios relatifs à la gestion et au développement des réseaux routiers. TIMS peut garantir la prise des meilleures décisions pour promouvoir une efficacité économique des systèmes de transport tout en ne pas mettant en péril les aspects liés à la sécurité et à l'environnement.