

SEMINAIRE DE FORMATION SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL ROUTIER DANS LA REGION EURO-MEDITERRANENNE

STAGE 1: CADRES ET DEFIS DU TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL DE
MARCHANDISES

PRINCIPAUX PROBLEMES ET DEFIS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANS LES PAYS DE MEDA

Résumé de Présentation

George Emmanoulopoulos – Expert Clé en Transport Routier
EuroMed Transport Project – Contrat Principal
Planificateur de transport – Ingénieur M.S.c.

Istanbul

12-16/12/2005

PRINCIPAUX PROBLEMES ET DEFIS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANS LES PAYS DE MEDA

L'importance du transport routier de marchandises réside dans les points suivants :

- Le transport routier international offre des avantages uniques (porte-à-porte, flexibilité, coûts limités), joue un rôle principal et occupe de plus en plus d'importance, fournit un accès direct à chaque ville, village ou région, un accès à chaque site de production ou de consommation, est adaptable aux changements, fiable malgré les barrières, et peut offrir des services ponctuels ;
- Le transport international routier n'est pas seulement important dans le transport Sud-Sud, là où à cause des frontières fermées, etc. il n'est pas bien opérationnel, mais aussi dans le cadre du transport Nord-Sud que ce soit à travers le Ro-Ro au Maghreb (dans l'avenir à travers des tunnels aussi) ou à travers la Turquie vers le Mashrek.
- Il ya toujours une portion nationale dans chaque transport international routier de marchandises avec d'autres modes de livraison à partir des ports (ou la gare ou l'aéroport jusqu'à la destination finale). L'efficacité de cette portion de la route est très importante dans l'ensemble de la chaîne de transport.
- Les connections des hinterlands des ports dans les pays de MEDA ne sont pas d'un bon niveau dans la plupart des pays et particulièrement en Algérie et en Egypte.

La densité du réseau routier dans la région de MEDA est faible:

- La région MEDA: 147 km par 1,000 km²
- Dans l'Union Européenne: 1,239 km par 1,000 m²
- Régions désertiques expliquent partiellement cette différence

Sur les 748 mille kilomètres de routes à travers la région MEDA (an 2001), la Turquie, avec ses 429 mille kilomètres de routes en possède 57%. L'Algérie la talonne avec 105 mille kilomètres ce qui représente 14%. La région MEDA dispose de 4,1 millions de bons véhicules contre 23,7 millions enregistrés en Union Européenne.

The institutional issues of road freight transport in the MEDA region are the following:

- ➔ The road transport system is a complex one comprising a multitude of actors and elements, thus there is a need for a complicated institutional framework
- ➔ Actors are private, public national, international.
- ➔ Elements refer to different types of vehicles, freight, transport and charging on the national and international level.

The Institutional framework in the MEDA Countries includes:

- Bilateral and multilateral Agreements

Le cadre institutionnel présent est variable et plutôt fragmenté. Plusieurs accords bilatéraux sur le transport routier, souvent source de confusion et de conflits.

Quelques initiatives multilatérales, visant à la régulation et l'harmonisation du transport routier de marchandises entre les pays à l'instar de l'Accord Arabe de Transit initié par la Ligue Arabe, l'Accord ESCWA des Nations Unis concernant les routes internationales dans le Mashrek arabe, un Accord entre la Jordanie, la Syrie et le Liban relatif au guide normalisé de circulation des véhicules et l'Accord de Transport Routier de l'Union du Maghreb Arabe (AMU).

Un certain niveau de coordination existe donc aux niveaux régional et sous-régional, bien que la plupart des accords ne couvrent pas l'ensemble des pays de la sous région, ce qui entrave leur efficacité (par exemple l'Egypte ne fait pas partie de l'Accord liant le Liban, la Syrie et la Jordanie). En outre, ces accords concernent principalement certains aspects du transport routier (ex. le transit) et négligent considérablement d'autres aspects fondamentaux tels que les normes relatives à la formation des chauffeurs, les conditions des véhicules, les règles sociales, etc..

➤ Accords Internationaux

Quant aux accords internationaux régissant le transport international routier (principalement les conventions de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe – UNECE), la plupart des pays MEDA demeurent inactifs en termes de ratification desdites conventions. Plus particulièrement, les pays du Maghreb et du Mashrek semblent accorder peu d'intérêt à ces conventions au vu du volume limité des échanges par voie terrestre avec l'Union Européenne (sauf pour le Maroc, qui paraît être plus impliqué dans ces conventions à cause de l'important trafic Ro-Ro avec l'Union Européenne).

Par ailleurs, Chypre, Malte et la Turquie sont plutôt plus actifs à joindre ces conventions, bien qu'ils aient omis plusieurs de ces conventions. Ceci peut être dû au fait de leur adoption des *acquis* de l'Union Européenne, qui substitue de telles conventions relatives au transport routier.

- Adhésion à l'IRU: tous les pays MEDA sont membres de l'Union Routière Internationale (IRU) à l'exception de l'Algérie, de l'Egypte et de l'Autorité Palestinienne.
- Délivrance du VISA de chauffeur : dans certains cas, il reste difficile à obtenir.

En conclusion, la fragmentation et la variabilité du cadre institutionnel dans la région constituent une difficulté qui entrave le développement et les perspectives du transport routier des marchandises dans les pays MEDA.

Les problèmes organisationnels dans les pays MEDA sont :

➤ La plupart des entreprises sont privées

L'accès à l'activité du transport routier des marchandises a été largement libéralisé dans tous les pays MEDA au cours des dernières années, avec une plus grande implication du secteur privé dans le marché du transport routier des marchandises, aussi bien à l'échelle nationale qu'à l'international. Dans quelques pays, l'Etat assure encore quelques services de transport de marchandises en utilisant ses propres flottes de camions, tel qu'en Egypte, au Maroc ou en Jordanie. Ceci ne constitue pas pour autant un problème tant que les Gouvernements n'accordent pas de privilèges spécifiques aux camions de l'Etat aux dépens d'une concurrence loyale avec le secteur privé.

➤ Agrément

- Dans tous les pays MEDA, les opérateurs privés doivent avoir un agrément pour pouvoir entrer en exploitation ;
- A l'exception de Chypre, de Malte et de la Turquie (ayant adopté les règles et procédures de l'Union Européenne relatifs à l'Agrément), les modèles actuels d'agrément ne concordent pas vraiment avec les normes internationales, et menacent de fait l'efficacité et la sécurité du transport, sans parler des dégradations potentielles de l'environnement.
- Ceci est particulièrement le cas dans les pays du Machrek où les agréments sont octroyés sur la base d'un minimum de conditions qui dépendent principalement de la disponibilité de capitaux. Pour la région du Maghreb, bien que les procédures d'agrément sont plus élaborées car tenant

compte des qualifications financières, techniques et professionnelles des opérateurs, elles ne sont pas pour autant totalement conformes aux meilleures pratiques internationales.

- La disparité des systèmes d'agrément a donné lieu à cadre régional de transport routier très fragmenté, caractérisé par l'émergence d'un nombre d'opérateurs-proprétaires incapables de tirer profit des avantages d'économies à grande échelle. Ceci constitue une des raisons principales à la détérioration de l'activité de transport routier, car les coûts élevés d'exploitation rencontrés par les opérateurs privés se répercutent invariablement sur la qualité de service (ex. les normes de sécurité et d'environnement sont négligées).
- Toutefois, quelques pays ont déjà entamé des efforts pour la rectification de cette situation. Par exemple, l'Egypte a récemment ratifié l'Acte Unifié du Transport dont un des objectifs est d'améliorer les mécanismes d'agrément et le renforcement du transport routier des marchandises. Le Liban a aussi initié quelques études dans ce cadre et prévoit d'incorporer les résultats de ces études dans sa législation relative au transport.

Les problèmes opérationnels dans la région MEDA sont les suivants :

➤ Sécurité routière

- Un problème particulier qui doit être mis en exergue est la sécurité routière.
- En 2000 ~ 27 000 vies ont péri dans des accidents de la route de la région MEDA. Même s'il existe une tendance à la baisse depuis 1997 du nombre de victimes d'accidents de la route enregistrés au Liban (avec une moyenne annuelle de -4,1%), Chypres (-3,7%), Turquie (-3,6%) et Malte (-2,8%), dans la plupart des pays MEDA, la sécurité routière demeure un sérieux problème puisque le nombre de tués et de blessés ne cesse d'augmenter.
- La moyenne de l'Union Européenne est de 10,4 personnes tuées pour 100 000 habitants alors que la moyenne des pays MEDA est de 11,0. Mais si nous prenons en considération la densité du trafic (le nombre de véhicules passagers), la moyenne en Unions Européenne est de 0,21 pour 1000 passagers de voitures alors que le taux des pays MEDA est de 1,71 (8 fois plus).
- En outre, il faut noter que des différences régionales existent aussi, passant de 4,1 tués pour 100 000 habitants à Malte (2001) jusqu'à 16,7 en Tunisie et 16,4 en Algérie.
- Les principaux facteurs à coté des chiffres de la région MEDA susvisés comprennent : absence de départements de sécurité spécialisés au niveau des autorités routières, les aspects de sécurité ne sont pas bien intégrés dans les signalisations routières, construction, opération, cadre réglementaire inadéquat pour la formation/test des conducteurs, cadre réglementaire inadéquat pour les conditions de véhicules, manque de contrôle du trafic et de systèmes de guidage, manque de fournitures de sécurité routière, absence des technologies avancées (ITS, systèmes de gestion de la sécurité routière), renforcement/contrôle inapproprié des réglementations de conduite par la police de circulation, inspection inappropriée des véhicules, conditions physiques très pauvres des réseaux routiers.
- Dans le transport international, les facteurs indiqués plus haut combinés à l'hétérogénéité des réglementations du transport routier dans les pays MEDA entre eux et aussi par rapport à celles de l'UE.

➤ Embouteillages et barrières aux passages des frontières

Les embouteillages au niveau de l'infrastructure comprennent :

- ✓ Sections manquantes (qu'elles soient des routes, des ponts ou des Ro-Ro)
- ✓ Connexions encombrées (généralement aux environs ou à travers les villes, d'où le besoin de roclades)
- ✓ Absence d'infrastructures adéquate pour le passage des frontières
- Obstacles de passage aux frontières (outre les problèmes d'infrastructure) dus à problèmes d'ordre organisationnel ou institutionnel:
 - ✓ Frontières fermées entre les pays
 - ✓ Problèmes de visa pour les conducteurs

- √ Convois
- √ Absence d'accords TIR
- √ Longues files de contrôle de sécurité
- √ Les heures de travail des autorités de contrôle aux frontières peuvent être différentes

RESUME DES PRINCIPAUX OBSTACLES

Les principaux obstacles entravant le transport routier et le développement commercial peuvent être d'ordre physique, institutionnel et organisationnel, et comportent plusieurs aspects tels que les embouteillages, l'absence de connections, les contraintes procédurales, les obstacles à l'exploitation commune, les formalités douanières (notamment les procédures de passage aux frontières pour les camions), les horaires de travail (de conduite), les désaccords en matière d'ouverture de guichets et d'émissions, désaccords en termes de chargement d'essieux (différence des charges maximales permises), tachéographes, segmentation du marché, barrières linguistiques, obstacles culturels, désaccords en matière d'offre et de demande dans le secteur routier, concurrence avec les chemins de fer et transport combiné, absence de guichets uniques, absence de terminaux, et désaccords entre les législations. Ce qui suit est une liste non exhaustive par pays des principaux obstacles identifiés lors des discussions avec les responsables rencontrés au cours des visites aux pays MEDA.