

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Programme des activités sectorielles

**Questions sociales et dans
le domaine du travail découlant
des problèmes de la mobilité
transfrontalière des chauffeurs
routiers internationaux**

**Rapport soumis aux fins de discussion
à la Réunion tripartite sur les questions sociales et dans
le domaine du travail découlant des problèmes de la mobilité
transfrontalière des chauffeurs routiers internationaux**

Genève, 2006

Copyright © Organisation internationale du Travail 2006

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être adressée à Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

ISBN 92-2-218477-7 978-92-2-218477-4 (imprimé)

ISBN 92-2-218478-5 978-92-2-218478-1 (pdf Web)

Première édition 2006

Photo de couverture: Camions attendant à la frontière chinoise à Dong Dang, province de Lang Son, nord-est du Viet Nam,
©QT Luong/terrageria.com

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Les publications du Bureau international du Travail peuvent être obtenues dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par e-mail: pubvente@ilo.org ou par notre site Web: www.ilo.org/publns.

Imprimé par le Bureau international du Travail, Genève, Suisse

Avant-propos

La mondialisation a entraîné un accroissement du trafic routier international dans les régions économiquement intégrées, d'où des problèmes nouveaux et complexes pour les chauffeurs internationaux et pour le secteur du transport routier de manière générale.

Ces problèmes, en particulier ceux liés au VIH/SIDA, aux visas et à la mobilité transfrontalière des chauffeurs internationaux, mettent en lumière le rôle que peut jouer le dialogue social à un niveau supranational.

C'est dans ce contexte que, lors de sa 295^e session (mars 2006), le Conseil d'administration a décidé d'organiser «une réunion tripartite sur les questions sociales et dans le domaine du travail découlant des problèmes de mobilité transfrontalière des chauffeurs routiers internationaux», avec un volet consacré au VIH/SIDA. Le présent rapport, qui servira de base de discussion à la réunion, comporte des chapitres qui traitent spécifiquement du VIH/SIDA et de la question des visas. La réunion se tiendra au Bureau international du Travail, à Genève, du lundi 23 octobre au jeudi 26 octobre 2006.

Le Conseil d'administration est également convenu que, après consultation des groupes employeurs et travailleurs, dix personnes représentant chaque groupe seraient désignées pour assister à la réunion. Par ailleurs, le Conseil d'administration a décidé d'inviter les gouvernements de tous les Etats Membres intéressés à désigner des participants. Les organisations intergouvernementales, organisations non gouvernementales internationales et organisations des Nations Unies compétentes ont elles aussi été invitées à la réunion en qualité d'observateurs.

La réunion s'inscrit dans le cadre du Programme des activités sectorielles du BIT, qui a entre autres pour objet de faciliter le dialogue social au niveau sectoriel et l'échange d'informations entre les mandants sur les aspects sociaux et du travail propres à des secteurs particuliers de l'économie, parallèlement à des recherches pratiques sur des questions sectorielles précises. Des réunions sectorielles tripartites internationales sont ainsi traditionnellement organisées dans le but suivant: contribuer à une compréhension plus large de questions spécifiques à un secteur par le dialogue social; promouvoir un consensus international tripartite à ce sujet et dégager des orientations concernant les politiques et mesures à adopter aux niveaux national et international; favoriser l'harmonisation de toutes les activités sectorielles du BIT et assurer la liaison entre le BIT et les mandants; apporter à ces derniers les conseils techniques, l'aide pratique et le soutien nécessaires pour faciliter l'application des normes internationales du travail.

Conformément à ce qui a été décidé par le Conseil d'administration, la réunion doit discuter des questions sociales et du travail découlant des problèmes de mobilité transfrontalière des chauffeurs routiers internationaux, dont la question du VIH/SIDA, sur la base d'un rapport rédigé par le Bureau; adopter des conclusions, y compris des propositions d'action pour les gouvernements, les organisations d'employeurs et de travailleurs et l'OIT; adopter un rapport; faire des propositions pour le travail de suivi devant être assuré par le BIT.

Cette réunion devrait renforcer la capacité de l'OIT et de ses mandants d'élaborer et de mettre en œuvre par le dialogue social des politiques soucieuses d'égalité entre hommes et femmes pour régler les problèmes sociaux et du travail liés à la mobilité transfrontalière des chauffeurs internationaux, et notamment de promouvoir la prévention du SIDA, d'encourager la non-discrimination et d'améliorer l'efficacité et l'efficience des activités ainsi que les conditions de vie et de travail des chauffeurs internationaux dans le sens d'un développement économique et social global.

Table des matières

	Page
Avant-propos.....	iii
Remerciements.....	xi
Sigles et abréviations.....	xiii
Introduction.....	1
1. Le commerce et son incidence sur les transports routiers internationaux.....	3
1.1. Effets de la mondialisation – pays de l’OCDE.....	4
1.2. Conséquences pour les conditions de travail.....	5
2. Le dialogue social dans le secteur des transports routiers.....	6
2.1. Dialogue social.....	6
2.1.1. OIT.....	6
2.1.2. Union européenne.....	7
2.2. La législation sociale dans le secteur des transports routiers.....	8
2.2.1. OIT.....	8
2.2.2. Europe.....	8
2.3. Questions sociales transfrontalières.....	11
2.3.1. Recrutement transfrontalier et migrations de main-d’œuvre.....	11
2.4. L’UE et la législation nationale.....	11
3. Définitions, zones géographiques, intégration économique et corridors internationaux.....	13
3.1. Définitions.....	13
3.2. Régions, intégration économique et corridors internationaux.....	13
3.2.1. Europe.....	13
3.2.2. Amérique du Nord.....	15
3.2.3. Amérique du Sud.....	16
3.2.4. Afrique.....	17
3.2.5. Asie.....	19
3.2.6. Liaisons entre l’Europe et l’Asie.....	20
3.3. Le cas particulier des pays enclavés.....	22
4. Questions relatives aux visas.....	24
4.1. Politique en matière de visas: le cas de l’Union européenne.....	25
4.1.1. Visas de court séjour.....	25
4.1.2. Mise en œuvre de la politique des visas par les Etats membres entrés dans l’Union européenne le 1 ^{er} mai 2004.....	26
4.2. La question des visas pour les chauffeurs routiers qui entrent dans l’Union européenne.....	26

4.3.	Enquête de l'IRU sur la question des visas.....	28
4.3.1.	Documents requis	29
4.3.2.	Délai	29
4.3.3.	Droits à verser	31
4.3.4.	Procédures	31
4.3.5.	Types de visas	32
4.4.	Suppression des obstacles	34
4.4.1.	Accord entre l'Union européenne et la Fédération de Russie en matière de visas.....	35
4.4.2.	Nouvelle annexe de la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières	35
4.5.	Pièces d'identité	36
5.	Questions relatives au passage des frontières	38
5.1.	Procédures aux frontières.....	38
5.2.	Retards au passage des frontières	39
5.3.	Temps de passage de la frontière	40
5.4.	Procédures douanières	41
5.4.1.	Documentation	42
5.5.	Transports internationaux en autobus ou en autocar.....	44
5.6.	Infrastructure et installations d'accueil à la frontière.....	45
5.7.	Fonctionnaires des frontières	45
5.7.1.	Harcèlement de la part de fonctionnaires	46
5.7.2.	Insuffisance des connaissances et manque de formation chez les chauffeurs professionnels.....	47
5.8.	Dimension régionale et ampleur des activités transfrontalières.....	47
5.8.1.	Localisation des problèmes	47
5.8.2.	Ampleur des mouvements transfrontaliers	50
5.9.	Quantification des problèmes posés par le franchissement des frontières	53
6.	Conditions de vie et de travail	56
6.1.	Attentes excessives aux frontières	57
6.1.1.	Europe	57
6.1.2.	Afrique.....	58
6.2.	Dessous-de-table et harcèlement.....	59
6.2.1.	Europe	60
6.2.2.	Afrique.....	62
6.3.	Etudes de cas.....	63
6.3.1.	MERCOSUR: Brésil	63
6.3.2.	Europe du Nord-Est: frontière russo-finlandaise à Vaalimaa.....	63
6.4.	Problèmes liés au transit	64
6.4.1.	Postes de contrôle – Afrique.....	64
6.4.2.	Droits de transit – Asie centrale	65

7.	Levée des obstacles: solutions possibles	66
7.1.	Infrastructure.....	66
7.1.1.	Amélioration des installations aux frontières.....	66
7.1.2.	Améliorer l'accès aux postes frontière.....	67
7.2.	Procédures.....	67
7.3.	Fonctionnaires des frontières.....	72
7.4.	Simplification, harmonisation et normalisation des procédures pour le passage des frontières	73
7.4.1.	Facilitation du passage des frontières pour le transport en transit.....	73
7.4.2.	Facilitation du passage des frontières sur la base d'instruments internationaux.....	74
7.4.3.	Facilitation du passage des frontières: initiatives régionales.....	78
8.	Risques d'exposition des chauffeurs internationaux au VIH/SIDA	83
8.1.	Le VIH/SIDA dans les transports	83
8.1.1.	Risques pour les chauffeurs au passage des frontières.....	83
8.1.2.	Stigmatisation.....	85
8.1.3.	Un risque pour l'entreprise.....	86
8.2.	Politiques et mesures de réduction des risques	86
8.2.1.	Pacte mondial	87
8.2.2.	Une action sur trois terrains.....	87
8.2.3.	Amélioration des installations et des conditions de travail	88
8.2.4.	Pour des interventions efficaces contre le VIH/SIDA.....	89
8.3.	Action des partenaires sociaux	90
8.4.	Action de l'OIT.....	91
8.4.1.	Programme de l'OIT sur le VIH/SIDA et le monde du travail	91
9.	Résumé des principaux problèmes, conclusions générales et thèmes suggérés pour la discussion	93
9.1.	Thèmes suggérés pour la discussion.....	95

Annexe

Accords et conventions de base de la CEE-ONU dans le domaine du transport routier (Statut au 9 mai 2006).	97
---	----

Liste des figures

1.1.	Croissance du PIB, du commerce et des transports internationaux de marchandises.....	3
3.1.	Corridors paneuropéens	14
3.2.	Le corridor du nord	18
3.3.	La Route d'Asie	20
3.4.	Pays participant au programme TRACECA	21
3.5.	Pays enclavés	23
4.1.	Résultats de l'analyse des questions générales relatives à la délivrance de visas.....	27
4.2.	Nombre moyen de documents à fournir pour une demande de visa	29
4.3.	Temps moyen nécessaire pour obtenir un visa Schengen.....	30
4.4.	Moyenne des droits à acquitter pour obtenir un visa	31
5.1.	Les douze pays (associations nationales) auxquels l'IRU a délivré le plus grand nombre de carnets TIR entre 2001 et 2005	51

Liste des tableaux

3.1.	Axes routiers entre l'Asie centrale et l'Europe.....	21
3.2.	Pays enclavés	22
4.1.	Documents fréquemment exigés pour la délivrance d'un visa	28
4.2.	Procédure de demande	32
4.3.	Types de visas délivrés	33
5.1.	Documents devant être produits par les transporteurs routiers slovènes à l'entrée de pays de l'Europe de l'Est et des pays membres de l'UE.....	43
5.2.	Documents exigés entre l'Inde et le Bangladesh	44
5.3.	Transporteurs autorisés à utiliser un carnet TIR	51
5.4.	Nombre de carnets TIR délivrés par l'IRU aux associations nationales entre 2000 et 2005 ..	52
5.5.	Passages de frontière – camions et autobus (Etats-Unis/Canada et Etats-Unis/Mexique).....	53
5.6.	Passages de frontière – camions uniquement (Etats-Unis/Canada et Etats-Unis/Mexique)...	53
6.1.	Temps d'attente à certains postes frontière de l'Afrique australe, 2000.....	58
6.2.	Pots-de-vin en République du Kazakhstan	60
6.3.	Pots-de-vin en Ukraine	61

6.4.	Pots-de-vin en Fédération de Russie.....	61
6.5.	Postes de contrôle sur les grandes routes de la CEDEAO	64

Liste des encadrés

2.1.	Temps de conduite et de repos pour les chauffeurs routiers dans l'Union européenne.....	10
2.2.	Emploi dans la «zone grise» et migrations de travailleurs d'Europe centrale et orientale	11
3.1.	Qu'est-ce que le transit?	23
4.1.	Documents requis d'un camionneur entrant aux Etats-Unis.....	24
4.2.	Procédure à suivre par les chauffeurs ukrainiens souhaitant obtenir un visa Schengen pour l'Italie	30
4.3.	Convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003	37
5.1.	Etude de l'ITF sur les temps d'attente en Afrique centrale	40
5.2.	Les opérations douanières en Afrique	41
5.3.	Frais de transport dans un pays enclavé.....	54
5.4.	Incidences économiques des temps d'attente dans la région frontalière entre San Diego et la Basse-Californie.....	55
6.1.	Cas déclarés de pots-de-vin	59
6.2.	Traversée du Burkina Faso – du Mali au Togo	65
7.1.	Levée des obstacles: voies réservées aux détenteurs d'un carnet TIR.....	67
7.2.	Application des TIC aux formalités en vigueur aux frontières de l'Afrique du Sud	68
7.3.	Coordination entre les douanes de la Finlande, de la Suède et de la Fédération de Russie....	69
7.4.	Elimination de la corruption	73
7.5.	Instruments internationaux facilitant les transports routiers internationaux en Europe.....	77
7.6.	Accord pour la facilitation du transport transfrontalier des personnes et des marchandises dans la sous-région du Grand Mékong	80
7.7.	Qu'est-ce que le programme FAST/EXPRES?	81
8.1.	Rouler contre le SIDA, Afrique du Sud.....	91

Remerciements

Le présent rapport a été préparé sous la responsabilité de Marios Meletiou, du Département du dialogue social, du droit du travail, de l'administration du travail et des activités sectorielles. Le BIT tient toutefois à signaler que ce document s'appuie largement sur les résultats des recherches sur le transport routier international effectuées par la Faculté des transports et des études maritimes de l'Université de Ljubljana (Slovénie), résultats qui ont été présentés au BIT dans un document préliminaire complet. Peter Jenček, maître de conférences principal dans ladite faculté, a dirigé les recherches en question.

Par ailleurs, le chapitre sur les risques, pour les chauffeurs internationaux, de contracter le VIH/SIDA s'inspire pour une bonne part d'un projet de document sur le sujet rédigé pour le BIT par Stirling Smith.

Enfin, le BIT est sensible au soutien que lui ont apporté, tout au long de la préparation de ce rapport, l'Union internationale des transports routiers, la Fédération internationale des ouvriers du transport, la Commission européenne et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

Sigles et abréviations

ABADA	Association des transporteurs routiers internationaux d’Azerbaïdjan
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
AETR	Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route
AGR	Accord européen de 1975 sur les grandes routes de trafic international
AGTC	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes
AIRCA	Association des transporteurs routiers internationaux de l’Arménie
AIRCU	Association des transporteurs routiers internationaux de l’Ukraine
ALENA	Accord de libre-échange nord-américain
AMTRI	Association marocaine des transports routiers internationaux
ANASE	Association des nations de l’Asie du Sud-Est
ATP	Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports
CEA-ONU	Commission économique (des Nations Unies) pour l’Afrique
CEDEAO	Communauté économique des Etats de l’Afrique de l’Ouest
CEE-ONU	Commission économique (des Nations Unies) pour l’Europe
CEI	Communauté d’Etats indépendants
CEMT	Conférence européenne des ministres des transports
CESAP	Commission économique et sociale pour l’Asie et le Pacifique
CFA	Communauté financière africaine
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
C-TPAT	Customs Trade Partnership Against Terrorism (partenariat entre les douanes et l’industrie contre le terrorisme)
CVR	Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route
IATC	International Automobile and Touring Club, Emirats arabes unis.

IRU	Union internationale des transports routiers
IST	Infections sexuellement transmissibles
ITF	Fédération internationale des ouvriers du transport
KazATO	Union des transporteurs routiers internationaux de la République du Kazakhstan
MERCOSUR	Marché commun du Sud
MST	Maladies sexuellement transmissibles
NARTAM	Association des transporteurs routiers internationaux de Mongolie
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OCE	Organisation de coopération économique
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMD	Organisation mondiale des douanes
PETrAs	Pan-European Transport Areas (zones de transport paneuropéen)
PIB	Produit intérieur brut
SATAWU	Syndicat sud-africain des travailleurs des transports et des secteurs connexes
SIDA	Syndrome d'immunodéficience acquise
TIC	Technologies de l'information et de la communication
TIR	Transports internationaux routiers – Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) du 14 novembre 1978
TRACECA	Couloir Europe-Caucase-Asie
TTFSE	Programme visant à faciliter les échanges commerciaux et les transports en Europe du Sud-Est
UND	Association turque des transporteurs internationaux
VIH	Virus de l'immunodéficience humaine

Introduction

Les transports routiers occupent dans la sphère socio-économique une place incontournable en assurant le lien nécessaire entre l'offre et la demande ainsi qu'entre les divers secteurs d'activité. Moyen d'acheminer personnes et biens à leur destination finale, ils sont indispensables au tourisme, au commerce et à la bonne santé de l'économie. Le passage des frontières est un élément important des chaînes de transport et d'approvisionnement internationales. Une harmonisation par le dialogue social s'impose au niveau international dans un souci d'efficience économique et d'amélioration des conditions de travail des chauffeurs internationaux.

Avec la mondialisation, nous dépendons plus que jamais les uns des autres, mais le retard accumulé par les politiques et procédures relatives au passage des frontières fait encore obstacle aux échanges dans les régions économiquement intégrées. L'évolution du commerce international influe beaucoup sur les transports routiers internationaux et les obstacles à la facilitation des échanges qui sont propres à ce secteur pèsent sur le PIB des pays, sur l'aptitude des employeurs à affronter la concurrence d'une manière équitable, et sur les conditions de vie et de travail des travailleurs. Du fait de l'intégration croissante des pays, les politiques qui alourdissent les économies et qui entravent le commerce sont peu à peu abandonnées dans le but de doper la croissance et de dynamiser l'économie tout en contribuant à un travail décent ¹.

La mobilité transfrontalière des routiers est de plus en plus un sujet d'actualité. Les problèmes découlant des politiques relatives aux visas et autres documents, et ceux qui se posent au passage des frontières à cause des procédures nationales, des infrastructures ou d'autres facteurs, se traduisent par des conséquences économiques, sociales et environnementales non négligeables pour la population de tous les pays. Un dialogue social au niveau supranational est indispensable pour répondre aux nouvelles attentes dans le secteur des transports routiers.

Plusieurs organisations – Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), Groupe de la Banque mondiale, Organisation mondiale des douanes (OMD) et Organisation mondiale du commerce (OMC) – poursuivent leurs efforts pour faciliter les démarches aux frontières dans le secteur des transports routiers. Toutefois, elles cherchent avant tout à supprimer les obstacles à la liberté de mouvement des biens. Les problèmes qui se posent dans le domaine social et du travail sont en partie négligés alors que leur règlement fait pourtant aussi partie des moyens de faciliter les échanges. Le BIT suit de près les discussions et activités menées par les organisations susmentionnées en raison de leurs incidences sur le monde du travail et la société en général.

La plupart des nations développées continuent de connaître un rythme de croissance compris entre 3 et 5 pour cent; des pays comme la Chine, l'Inde ou la Fédération de Russie affichent un rythme plus rapide. Les évolutions récemment observées dans les industries manufacturières et le commerce, y compris les changements radicaux touchant aux principes logistiques, se répercutent sur les échanges internationaux dans une économie mondiale en expansion. Dans ce contexte, l'OIT doit veiller à ce que les questions sociales

¹ Définition du travail décent: possibilité que «chaque femme et chaque homme puissent accéder à un travail décent et productif dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité». Source: BIT: *Un travail décent*, rapport du Directeur général, Conférence internationale du Travail, 87^e session, Genève, 1999, p. 3.

et relatives au travail soient traitées dans le cadre du débat international sur la facilitation des échanges pour voie routière.

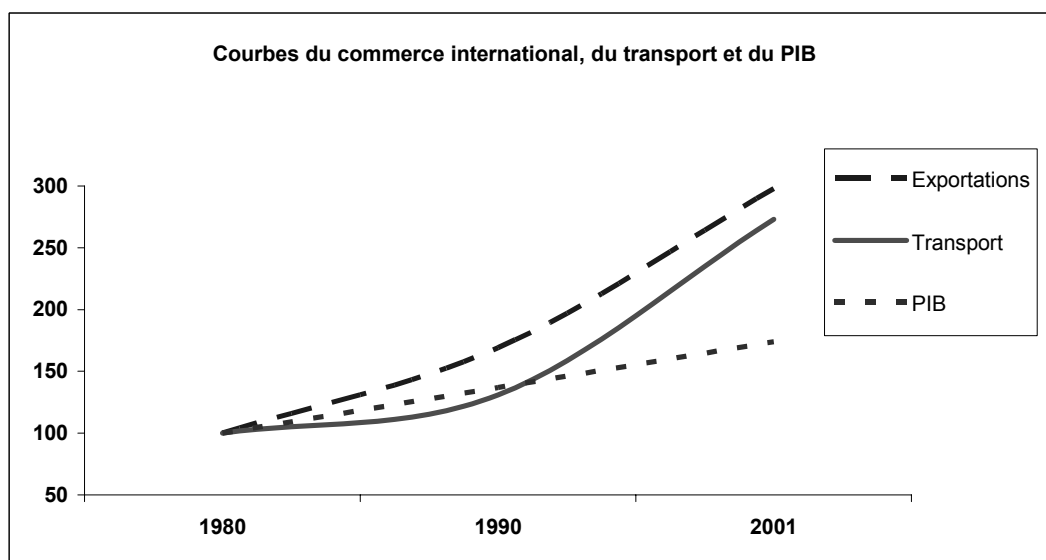
Le présent document n'est pas une étude approfondie mais décrit le contexte dans lequel il convient d'examiner, et d'essayer de régler, les questions sociales et relatives au travail qui se posent dans le secteur considéré. Il donne un aperçu des difficultés rencontrées régulièrement par les transporteurs et chauffeurs qui circulent sur les grands axes internationaux lorsqu'ils passent une frontière. Il traite des solutions possibles à la lumière de ce que certains pays font, ou proposent de faire, pour améliorer la situation. Il cite notamment à cet égard le rapport 2004 de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT). Plusieurs solutions et recommandations constructives sont formulées pour remédier aux problèmes. En outre, dans le présent rapport, une attention particulière est apportée, conformément aux instructions du Conseil d'administration, à la question des visas et au risque, pour les chauffeurs, de contracter le VIH/SIDA.

1. Le commerce et son incidence sur les transports routiers internationaux

Le secteur du transport des marchandises, très concurrentiel, est devenu davantage dépendant des technologies qui permettent de déplacer plus efficacement les biens le long de la chaîne d'approvisionnement, de passer par des circuits de distribution plus directs et de mieux appliquer le principe de la livraison juste-à-temps. L'importance accordée au porte-à-porte, la haute qualité des services et la libéralisation des marchés – notamment dans l'UE – ont eu pour conséquence que, dans les années quatre-vingt, la route a largement supplanté le chemin de fer en tant que premier mode de transport terrestre. Cette évolution a été favorisée par la modernisation des véhicules et par une plus grande efficacité des technologies.

Au cours des deux dernières décennies, le commerce mondial a progressé plus de deux fois plus vite que le produit intérieur brut (PIB). Cet essor a fait augmenter la demande de transports internationaux par la route. Les dépenses consacrées aux transports internationaux se sont accrues, en valeur réelle, encore plus que les exportations. Cela tient principalement à l'augmentation de la demande de livraisons juste-à-temps et de services de transport multimodaux porte-à-porte plus fréquents, plus sûrs et plus fiables, ce qui a eu pour effet d'accroître la part des transports routiers.

Figure 1.1. Croissance du PIB, du commerce et des transports internationaux de marchandises



Note: Transport international par les voies aériennes, maritime et autres.

Source: Graphique réalisé par la CNUCED sur la base de données de l'OMC et de la CNUCED.

Les entreprises de transport et de logistique achètent des véhicules modernes et consacrent plus d'argent que jamais aux nouvelles technologies, au personnel, aux conteneurs et à la gestion. Compte tenu de la nature des activités de transport et de la logistique, l'expansion internationale se traduit par des emplois pour les travailleurs des pays développés comme des pays en développement. Il s'ensuit de nouveaux débouchés non seulement pour les chauffeurs, mais aussi pour le personnel de gestion, d'administration et d'autres services.

Les infrastructures doivent évoluer avec l'économie. Or, dans le livre blanc sur les transports en Europe¹, il est dit que, sans une mise de fonds considérable, le système actuel de transport de marchandises en Europe ne pourra pas faire face à l'augmentation de volume qui est prévue d'ici à 2010 (de 38 pour cent au total et de 50 pour cent pour les transports routiers). En l'état actuel des choses, la route ne pourra pas absorber à elle seule l'expansion du secteur. Le réseau souffre d'une saturation endémique, ce qui rend la durée des voyages imprévisible, outre que les coûts externes sont élevés² et représentent un inconvénient de taille.

Le développement de services de transport efficaces exige non seulement une infrastructure de qualité, mais également l'application de politiques et de procédures bien adaptées. Le problème de nombreux pays en développement réside dans une mauvaise coordination entre la réglementation, la planification et la gestion des différents éléments d'une infrastructure propice à l'expansion des échanges. Il existe une demande de politiques et de mécanismes administratifs modernes qui mettent un terme aux disparités et incohérences d'ordre institutionnel et organisationnel.

Le potentiel du marché demeure concentré dans un nombre limité de pays, mais différentes régions du monde recèlent des possibilités de croissance très intéressantes. Un des effets de la libéralisation du commerce, confirmé par l'OMC, a été d'accroître les échanges à l'intérieur des régions, dont la part du total dépasse celle des échanges interrégionaux. Ce mouvement s'est conjugué à une hausse de l'investissement direct étranger. En conséquence, la libéralisation et la croissance du commerce se sont accompagnées d'un développement des transports.

Le volume transporté s'est aussi accru à la suite du changement de l'organisation de la production, notamment de l'accentuation de la division du travail entre les phases de conception, de planification et d'assemblage du processus de fabrication au niveau mondial. Les partenariats ont favorisé l'essor du commerce des pièces de rechange, des produits semi-finis et du matériel de production partout dans le monde.

La dynamique et la croissance des transports internationaux amènent les gouvernements et les entreprises à s'interroger sur la capacité et le développement des infrastructures du secteur. L'intégration des marchés régionaux et l'augmentation du trafic transfrontalier qui en résulte font que les entreprises de transport cherchent des alliances mondiales et une libéralisation encore plus poussée du marché du transport pour attirer des investissements. Mais, dans cette volonté d'adaptation à l'évolution rapide des choses, les droits et les problèmes des travailleurs sont souvent négligés.

1.1. Effets de la mondialisation – pays de l'OCDE

En janvier 2006, l'Union internationale des transports routiers (IRU) a publié les indices du transport routier d'un certain nombre de pays de l'OCDE pour 2005 en se fondant sur trois indicateurs économiques: le PIB, le volume de marchandises transportées par la route et les immatriculations de véhicules commerciaux neufs. Entre 2004 et 2005, chaque indicateur est allé en progressant: le PIB a augmenté de 1,56 pour cent, le volume

¹ Commission européenne: *Livre blanc – La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*, Bruxelles, 12 sept. 2001, COM(2001) 370 final.

² En Europe, ils se chiffrent à 530 milliards d'euros par an: 91,5 pour cent de ces coûts sont engendrés par le trafic routier (tous véhicules confondus), 6,1 pour cent par le trafic aérien, 1,9 pour cent par le trafic ferroviaire et seulement 0,5 pour cent par le trafic maritime.

transporté de 1,7 pour cent et le nombre d'immatriculations de véhicules commerciaux neufs de plus de 3,5 tonnes de 1,9 pour cent ³.

Selon le rapport, le processus de mondialisation se traduit non seulement par une augmentation spectaculaire de la demande des consommateurs et de la concurrence, mais aussi par une forte progression du commerce et des transports routiers. Cette tendance s'accompagne d'énormes disparités entre les économies nationales libéralisées en matière de connaissances, de disponibilité des matières premières et de coûts sociaux.

1.2. Conséquences pour les conditions de travail

Le secteur a vécu de profondes mutations ces dernières années à mesure que la mondialisation ouvrait de nouveaux marchés aux entreprises de transport et créait des débouchés pour les sociétés de logistique multinationales. Dans certains cas, la privatisation d'entreprises d'Etat et la déréglementation engagée dans le secteur ont eu des effets négatifs sur les conditions de vie et de travail des chauffeurs routiers internationaux, en particulier sur les heures de travail, les rémunérations et le droit d'association. En revanche, en dopant le secteur, l'essor des échanges internationaux a créé des emplois. Face à cette situation, les gouvernements ont pour responsabilité d'améliorer et d'harmoniser la formulation et la mise en œuvre de politiques et de procédures adaptées, ainsi que les lois du travail et leur application de manière à instaurer un ensemble de facteurs propices à la facilitation des échanges, compte tenu des conditions de travail et de vie des travailleurs des transports.

³ IRU: *IRU Indices show continued economic growth, carried by road transport*, communiqué de presse n° 819, 6 janv. 2006, <http://www.iru.org/roadnews>.

2. Le dialogue social dans le secteur des transports routiers

2.1. Dialogue social

2.1.1. OIT

Le tripartisme et le dialogue social sont indissociables d'un travail décent et productif, accessible à l'ensemble des femmes et des hommes, dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité. L'engagement de l'OIT au regard du tripartisme et du dialogue social est incarné dans la résolution adoptée en 2002 à sa 90^e session par la Conférence internationale du Travail. Cette résolution invite les gouvernements des Etats Membres à garantir des conditions propices au dialogue social, notamment le respect des principes fondamentaux et du droit d'association et de négociation collective, un climat favorable à de bonnes relations professionnelles, et le respect du rôle joué par les partenaires sociaux dans la réalisation des objectifs en matière d'emploi et dans l'amélioration de la protection sociale.

Le dialogue social peut être défini de toutes sortes de façons et divers organismes s'occupent de la question. L'OIT a opté pour une définition large et générale du dialogue social qui tient compte de la diversité des processus et pratiques observés dans le monde ¹. Sa définition inclut toutes les formes de négociation, de consultation ou simplement d'échange d'informations entre les représentants des gouvernements, des employeurs et des travailleurs – et entre les partenaires sociaux eux-mêmes – concernant des sujets d'intérêt commun en rapport avec la politique économique et sociale. Le BIT n'ignore pas que la définition et la notion de dialogue social varient d'un pays à l'autre et au fil du temps.

L'échange d'informations représente l'expression la plus élémentaire du dialogue social. Il ne se traduit par aucune discussion ni action mais constitue un point de départ essentiel à un dialogue social plus approfondi. La consultation est pour les partenaires sociaux un moyen non seulement de partager des informations, mais aussi de creuser davantage les questions débattues. La consultation n'implique pas, en soi, qu'une décision sera prise, mais elle peut y contribuer. La négociation collective et la concertation sur les politiques peuvent être considérées comme les deux principaux modes de négociation. La négociation collective est l'une des formes de dialogue social les plus répandues et constitue une institution qui facilite la concertation tripartite sur les politiques nationales ². La concertation peut se définir comme la définition des politiques en commun par les gouvernements, les organisations d'employeurs et les confédérations syndicales. Elle représente en un sens le résultat le plus abouti du dialogue social, au cours duquel les représentants des employeurs et des travailleurs acquièrent le réflexe de rechercher le consensus sur les grandes questions que soulève la politique économique et sociale d'un pays. Cela n'est toutefois possible que lorsque le gouvernement reconnaît pleinement la légitimité et le rôle constructif de la participation des partenaires sociaux à l'élaboration de la politique nationale. La concertation débouche parfois sur des accords ayant la forme de notes internes ou de pactes sociaux.

¹ D'après J. Ishikawa: *Key features of national social dialogue: A social dialogue resource book* (Genève, BIT, 2003), pp. 3-15.

² Voir <http://www.ilo.org/public/french/dialogue/ifpdial/sd/index.htm>.

Toutes ces variations du dialogue social peuvent être informelles et spécifiques ou officielles et institutionnalisées. Dans la réalité, cependant, le dialogue social conjugue souvent les deux formes. Les mécanismes informels sont fréquemment aussi importants que les mécanismes officiels. Le dialogue social peut être un processus tripartite, auquel le gouvernement est partie, ou consister en des relations bipartites directes entre les salariés et la direction, avec le cas échéant une participation indirecte du gouvernement. Il peut avoir lieu au niveau national, au niveau régional, au niveau sectoriel ou au niveau des entreprises. Il peut être interprofessionnel, sectoriel ou les deux à la fois en fonction des problèmes en jeu.

Dans le dialogue social, la représentation peut être bipartite, tripartite ou, pour certaines questions, pluripartite. S'agissant de la représentation du gouvernement, le ministère du travail occupe habituellement une place centrale au cœur du dialogue social tripartite. Depuis peu – conséquence de l'élargissement du champ du dialogue social –, le ministère du travail n'est pas toujours le représentant exclusif du gouvernement. Les questions traitées peuvent rendre souhaitable et logique la participation de diverses instances publiques (travail, finances, éducation, formation professionnelle, justice, commerce, transports, planification économique).

Pour ce qui est des questions traitées, il n'y a pas de limite aux questions de politique économique et sociale en rapport avec le monde du travail qui peuvent faire l'objet de consultations tripartites. Les gouvernements, les organisations d'employeurs et les représentants des travailleurs peuvent s'engager dans un processus de dialogue social très constructif sur tous les points d'intérêt commun. Le dialogue social national permet de traiter les grandes questions que soulève la politique économique et sociale.

2.1.2. Union européenne

L'Union européenne offre un bon exemple de dialogue social au niveau régional. Les modalités du dialogue social dans le cadre européen sont clairement définies dans le traité établissant la Communauté européenne. Dans les années soixante, la Commission européenne a créé un comité composé de représentants des organisations d'employeurs et des syndicats pour le secteur des transports routiers.

En 1999, elle a décidé de remplacer cette instance par un comité du dialogue social sectoriel qui réunit sur un pied d'égalité les représentants des partenaires sociaux.

Il existe deux principales formes de dialogue social au niveau européen: un dialogue bipartite entre les organisations d'employeurs et les organisations de travailleurs européennes, et un dialogue tripartite faisant intervenir les pouvoirs publics. Dans le secteur des transports routiers, l'Union internationale des transports routiers (IRU) représente les employeurs, et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) les travailleurs.

Mis en pratique, le dialogue social permet de régler d'importants problèmes économiques et sociaux, encourage une bonne gouvernance, contribue à la paix sociale et à la stabilité du monde du travail, et stimule l'économie. En même temps, le dialogue social permet le lancement d'initiatives qui s'inscrivent dans le cadre de l'action de l'OIT visant à permettre à chacun d'accéder à un travail décent et productif dans des conditions de liberté, d'égalité, de sécurité et de dignité.

2.2. La législation sociale dans le secteur des transports routiers

2.2.1. OIT

L'OIT a toujours été attentive à la question des heures de travail. En témoigne le Préambule de la Constitution de l'OIT: «Il existe des conditions de travail impliquant pour un grand nombre de personnes l'injustice, la misère et les privations ... et il est urgent d'améliorer ces conditions: par exemple, en ce qui concerne la réglementation des heures de travail, la fixation d'une durée maximum de la journée et de la semaine de travail...» La vie humaine ne se résume pas au travail et la durée de celui-ci ne doit pas entraîner une fatigue physique ou mentale excessive. La durée du temps de travail et celle du temps de repos font partie des éléments fondamentaux de toute relation d'emploi. Tous les travailleurs devraient se voir reconnaître certains droits concernant la durée de travail maximale et la durée de repos minimale, et ce partout dans le monde.

La convention (n° 153) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979, régit le nombre d'heures de travail et la durée des périodes de repos dans le secteur. C'est la seule convention de l'OIT qui traite exclusivement des conditions de travail dans les transports routiers. Les principales dispositions sont les suivantes:

- tout chauffeur a droit à une pause après quatre heures de conduite continues ou après cinq heures de travail continues;
- la durée maximale de conduite par jour ne doit pas dépasser neuf heures;
- la durée maximale de conduite par semaine ne doit pas dépasser 48 heures;
- la période de repos par jour ne doit en aucun cas être inférieure à huit heures consécutives.

Au mois d'avril 2006, seuls huit Etats Membres de l'OIT (Equateur, Espagne, Iraq, Mexique, Suisse, Turquie, Uruguay et République bolivarienne du Venezuela) avaient ratifié cet instrument. Bien qu'il reste valable dans le secteur, il aurait besoin d'être révisé.

La recommandation (n° 161) sur la durée du travail et les périodes de repos (transports routiers), 1979, complète cette convention.

Sur le sujet du temps de travail, le BIT a également publié les deux documents suivants:

- J. Beaulieu: *The issues of fatigue and working time in the road transport sector* (BIT, Genève, 2005), Working paper 232;
- A. Spurgeon: *Working time: Its impact on safety and health* (Séoul, BIT et Korea Occupational Safety and Health Agency, 2003).

2.2.2. Europe

La législation sociale européenne couvre aujourd'hui plusieurs modes de transport. Ces dernières années, l'Europe a adopté des règles dans un souci d'harmonisation, notamment dans les secteurs des transports maritimes et aériens (sur la formation, les conditions de travail et la certification, par exemple).

Les routiers voient parfois leurs conditions de vie et de travail se détériorer. Dans le secteur du transport des marchandises et des personnes, les chauffeurs sont fréquemment astreints à des heures de travail aussi longues qu'irrégulières, mettant en péril leur vie, celle des passagers et celle des autres usagers de la route. La mise en place d'une législation du travail appropriée est donc importante non seulement pour le bien-être des routiers mais aussi pour celui de la société dans son ensemble.

2.2.2.1. Heures de conduite et périodes de repos dans l'Union européenne

Le 15 mars 2006, le Parlement européen et le Conseil ont officiellement adopté un nouvel arsenal législatif concernant l'harmonisation de certaines lois sociales se rapportant aux activités de transport par la route, à savoir le règlement (CE) 561/2006 sur les durées de conduite et les périodes de repos et la directive 2006/22/CE sur l'application de ce règlement (voir encadré 2.1)³. Le règlement, qui a pris partiellement effet le 1^{er} mai 2006, complète la directive sur le temps de travail dans le secteur (2002/15/CE), en vigueur depuis le 23 mars 2005, qui fixe à 60 heures la durée maximale de travail par semaine et à 48 heures la durée moyenne de travail hebdomadaire pendant une période de référence de quatre mois. En outre, il simplifie, clarifie et actualise les règles applicables à la durée de conduite et aux périodes de repos dans le secteur des transports routiers.

En plus d'adopter ces deux textes, la Commission européenne a publié le même jour deux déclarations par lesquelles elle exige en particulier que, dans les deux années suivant l'entrée en vigueur de ce règlement et de cette directive, les dispositions de l'AETR (Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route) soient alignées sur celles des deux instruments en question.

La nouvelle législation se traduira par une importante avancée sociale dans certains pays et permettra de parer au dumping social. Il convient toutefois de signaler que cette législation fixe des règles minimales aux Etats membres mais laisse à ceux-ci la liberté d'y ajouter des règles applicables sur leur territoire.

³ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par la route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO 11/04/06), et directive 2006/22/CE du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO 11/04/06).

Encadré 2.1
Temps de conduite et de repos pour les chauffeurs routiers dans l'Union européenne

«L'ouverture des marchés doit être accompagnée des règles applicables à tous pour assurer des conditions de travail équitables. Ces règles sociales européennes créent de nouveaux droits pour les travailleurs et protègent contre le dumping social.» C'est ce qu'a déclaré Jacques Barrot, vice-président de la Commission européenne, en charge des transports, après que le Parlement européen et le Conseil se sont entendus le 6 décembre 2005 sur le projet de législation européenne destiné à améliorer les temps de conduite et les périodes de repos des chauffeurs routiers et à renforcer le contrôle des camions. Le 2 février 2006, le Parlement et le Conseil sont convenus d'adopter le train de mesures législatives.

Ce dispositif rend obligatoires une période de repos minimale de neuf heures par jour pour les chauffeurs (au lieu des huit heures actuelles) et une période de repos hebdomadaire d'au moins 45 heures consécutives toutes les deux semaines. Ce droit à un week-end de repos, sous la forme de deux jours pleins effectifs par quinzaine, est une innovation.

Autre mesure: la réduction de la durée de conduite maximale. Actuellement, les routiers peuvent conduire jusqu'à 74 heures par semaine. Lorsque le règlement entrera en vigueur, le 11 avril 2007, aucun chauffeur ne pourra conduire en Europe plus de 56 heures par semaine.

Le règlement stipule que, en cas d'infraction, ce sera l'employeur (et le chargeur) et non plus le chauffeur qui sera tenu pour responsable. Toutes les parties fautives devront supporter leur part de responsabilité.

Dès aujourd'hui, toute infraction commise dans un Etat membre et constatée à l'occasion d'un contrôle routier peut faire l'objet d'une sanction. Cette extraterritorialité des peines et des poursuites représente un grand pas en avant. L'installation de tachygraphes numériques plus précis et infalsifiables permettra aux inspecteurs de vérifier le nombre d'heures qu'un chauffeur aura conduit au cours des vingt-huit jours précédents, et ils pourront immobiliser le véhicule sur-le-champ en cas d'infraction grave.

L'application de ces nouvelles règles ira de pair avec une augmentation progressive du nombre des contrôles dans une proportion qui passera de 1 à 3 pour cent du nombre de jours travaillés par les chauffeurs. Le nombre d'opérations effectuées conjointement par des Etats membres triplera. Ces contrôles devraient permettre de savoir si les règles sociales sont respectées et d'intervenir contre les «forçats de la route» qui font courir des risques à leurs chauffeurs et aux citoyens européens. Ils constituent un moyen de garantir une concurrence loyale en Europe.

A cette fin, en plus de l'instauration d'obligations minimales concernant la formation et le matériel, un système électronique d'échange d'informations va être mis sur pied pour faciliter la coopération entre les autorités nationales chargées des contrôles.

Source: Commission européenne: *Des règles sociales européennes dans les transports*, communiqué de presse IP/06/110, 2 fév. 2006.

2.2.2.2. Temps de conduite et périodes de repos dans la région relevant de la CEE-ONU

Le nombre d'heures de travail et la durée des périodes de repos des chauffeurs routiers sont définis dans l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR). Cet accord a un triple objectif: améliorer la sécurité routière, encadrer par des règles certaines conditions d'emploi dans les transports internationaux et garantir le respect de ces règles.

Depuis son adoption en 1970, l'AETR a été modifié à quatre reprises pour rester en phase avec la législation sociale de l'Union européenne. La dernière révision, qui instaure le tachygraphe numérique pour améliorer la fiabilité du contrôle des temps de conduite et des périodes de repos, est entrée en vigueur le 16 juin 2006. Cette année marquera également le début de la période de transition de quatre ans pour la mise en place du tachygraphe numérique par les signataires de l'AETR qui n'appartiennent pas à l'UE.

Une nouvelle révision de l'AETR est en préparation pour tenir compte des nouvelles dispositions adoptées le 15 mars par l'Union européenne.

2.3. Questions sociales transfrontalières

2.3.1. Recrutement transfrontalier et migrations de main-d'œuvre

Ces dernières années, et en particulier depuis l'élargissement de l'Union européenne en 2004, les migrations de main-d'œuvre ont augmenté. Dans le secteur des transports routiers, plusieurs cas auraient été signalés de formes d'emploi entrant dans ce que l'on pourrait appeler une «zone grise» (voir encadré 2.2). Divers exemples ont été relevés, notamment dans les transports internationaux, de dumping social, d'emplois clandestins ou de conditions d'embauche douteuses ⁴.

Encadré 2.2

Emploi dans la «zone grise» et migrations de travailleurs d'Europe centrale et orientale

Les travailleurs du transport originaires d'Europe centrale et orientale sont souvent employés dans ce qu'on appelle la «zone grise» créée par un vide juridique.

C'est ainsi qu'une entreprise flamande a engagé plusieurs chauffeurs slovaques. Au dire de la direction, elle y a été contrainte non seulement pour réduire les coûts et éviter une restructuration, mais aussi parce que la Belgique manque de chauffeurs prêts à faire du transport international de marchandises dangereuses. L'entreprise use de divers expédients pour rester dans les limites de la loi. Elle envoie par télécopie ses plans de livraison à un sous-traitant établi en Slovaquie, lequel donne ses instructions aux chauffeurs qui se trouvent en fait en Belgique. Et les chauffeurs effectuent leurs livraisons avec des camions belges.

Source: G. Van Gyes: *Social partners concerned by labour migration from central and eastern Europe*, Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail, Observatoire des relations industrielles, 22 sept. 2005, <http://www.eiro.eurofound.eu.int/2005/09/feature/be0509303f.html>.

Aux Etats-Unis, un transporteur peut employer un chauffeur étranger à condition que le travail de ce dernier consiste uniquement à acheminer des marchandises entre les Etats-Unis et l'étranger. Le chauffeur doit avoir son lieu de résidence dans un pays étranger et ne pas avoir l'intention de le quitter. Il ne peut transporter des marchandises sur le réseau intérieur s'il ne détient pas un permis de travail aux Etats-Unis.

2.4. L'UE et la législation nationale

Des affaires récentes ont mis en lumière le problème de l'emploi clandestin. Selon les syndicats, au moins deux facteurs principaux entravent la lutte contre l'emploi illicite. Le premier est le manque de coordination entre les instances publiques responsables (comme les services de l'assurance maladie, ceux de la sécurité sociale et l'inspection du travail) dans la majorité des Etats membres de l'UE; les bureaux du ministère des transports chargés de faire appliquer la loi, par exemple, ne tiennent pas compte de la législation nationale en rapport avec la directive européenne 96/71/CE ⁵ sur le détachement des travailleurs, dont la mise en œuvre est obligatoire en cas de cabotage. Deuxièmement, la législation du travail de certains Etats membres de l'UE ne comporte pas de mesures

⁴ S. Pernicka: *Scandal over illegal employment of east European lorry drivers*, Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail, Observatoire des relations industrielles, 25 fév. 2002, <http://www.eiro.eurofound.eu.int/2002/02/feature/at0202203f.html>.

⁵ Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, *Journal officiel* n° L 018 du 21 janvier 1997.

permettant de combattre efficacement le phénomène de l'emploi illicite (et de remédier en particulier aux problèmes posés par les faux travailleurs indépendants).

Dans de nombreux cas, on s'aperçoit que le contrôle et le suivi d'activités réglementées posent des difficultés parce que des entreprises profitent de vides juridiques⁶.

⁶ Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail: *EU road freight transport sector: Work and employment conditions* (Luxembourg, 2004), p. 59.

3. Définitions, zones géographiques, intégration économique et corridors internationaux

Les chauffeurs routiers internationaux vivent tous les mêmes expériences, qu'ils conduisent un camion, un autobus ou un autocar. Ce rapport traite des problèmes qui leur sont communs et contient des propositions qui sont valables pour toutes les catégories de chauffeurs. Lorsqu'ils passent une frontière, tous se heurtent souvent à des difficultés très similaires partout dans le monde: engorgement, files d'attente, absence de voies réservées ou de formalités spécifiques pour les services d'autobus réguliers, corruption, structures d'accueil insuffisantes ou inexistantes, contrôles douaniers qui ne sont pas à la mesure des risques perçus, impossibilité pour les équipages commerciaux d'obtenir un visa de longue durée ou à entrées multiples. Dans le cas des lignes d'autobus et d'autocars internationales, il s'y ajoute le fait que ces inconvénients sont subis par les personnes transportées comme par les chauffeurs.

D'autre part, ce «syndrome de la frontière» peut avoir une incidence négative sur les conditions de travail et de vie du personnel chargé du contrôle aux frontières ainsi que sur la population habitant dans le voisinage.

3.1. Définitions

Il n'existe pas de définition universellement acceptée des expressions qui suivent. Pour les besoins du présent rapport, elles sont définies ci-après:

- transports routiers internationaux de personnes ou de marchandises: transports par la route entre au moins deux pays;
- chauffeur routier: travailleur salarié ou indépendant qui transporte des marchandises ou des personnes par la route;
- chauffeur routier international: travailleur salarié ou indépendant qui effectue le transport international de marchandises ou de personnes par la route.

3.2. Régions, intégration économique et corridors internationaux

3.2.1. Europe

Réseau transeuropéen de transport (basé dans l'UE). Le réseau transeuropéen de transport ¹ représente un préalable essentiel au développement et à la cohésion de l'Europe sur le plan économique et social. Il s'agit d'un ambitieux programme de construction, de modernisation et d'interconnexion des grandes infrastructures de transport européennes. Ce réseau contribue à l'essor du marché intérieur européen en reliant entre elles les principales zones économiques du continent. La construction du réseau transeuropéen constitue un élément indispensable à la compétitivité économique et à un développement équilibré et durable de l'Union européenne. Ce développement exige l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux de l'Union européenne et des régions voisines.

¹ Pour plus de détails, voir: Réseaux transeuropéens, http://europa.eu.int/comm/ten/transport/index_fr.htm.

Dans le cadre du réseau transeuropéen de transport, qui complète le réseau paneuropéen de transport (voir paragr. suivant), la Commission européenne propose de donner la priorité aux infrastructures de transport dont on a besoin pour absorber le trafic généré par l'élargissement – notamment dans les régions frontalières – et pour améliorer l'accès aux zones isolées. Une des grandes nouveautés qui caractérisent les déplacements entre les diverses parties de l'Union européenne réside dans l'élimination des contrôles aux frontières, ce qui constitue une différence notable par rapport aux autres réseaux.

Réseau paneuropéen de transport. Le réseau paneuropéen de transport a été conçu à trois conférences paneuropéennes des transports: celle de Prague, en 1991, qui a adopté le concept d'infrastructure de transport (ou de corridor); celle de Crète, en 1994, au cours de laquelle les pays de l'Europe occidentale, centrale et orientale ont donné la priorité à neuf corridors de transport sur de longues distances pour le développement des infrastructures; celle d'Helsinki, en 1997, qui a consacré l'ajout d'un dixième corridor et des zones paneuropéennes de transport pour les bassins maritimes. Ces corridors multimodaux ont une longueur totale de quelque 48 000 kilomètres, dont 25 000 kilomètres de voies ferroviaires et 23 000 kilomètres de voies routières (voir figure 3.1). Les principales gares et principaux ports et aéroports jouent le rôle de nœuds de correspondance entre les différents modes.

Figure 3.1. Corridors paneuropéens



Source: ministère des Transports, de la Construction et du Tourisme de Roumanie, Secrétariat national du TRACECA, http://gatekeeper.mt.ro/traceca/englez/la/en_10_retele_europ-corid.pan-europ.htm.

L'infrastructure paneuropéenne de transport aide à ce que soient réunis les facteurs nécessaires à la création d'un réseau paneuropéen de transport sur le territoire de l'Union européenne (UE), des pays candidats à l'adhésion, de la région des Balkans et des nouveaux Etats indépendants (NEI). Le réseau paneuropéen de transport se compose des éléments suivants:

- le réseau transeuropéen de transport sur le territoire de l'UE (RTE-T);
- le réseau d'évaluation des besoins en matière d'infrastructure (voir plus loin), composé des dix corridors et des tronçons supplémentaires situés dans les pays candidats, dans les NEI et au-delà;
- les quatre zones paneuropéennes de transport (PETRA) correspondant aux zones maritimes;
- les liaisons euroasiatiques, notamment le TRACECA (corridor entre l'Europe, le Caucase et l'Asie) (voir plus loin paragr. 3.2.6).

L'évaluation des besoins en matière d'infrastructure (TINA) a été réalisée après que la Commission européenne eut proposé, lors de la conférence d'Helsinki en 1997, une structure pour les réseaux de transport au service de tout le continent. Le projet d'investissement RTE a été lancé pour offrir une vision globale des investissements passés et prévus consacrés au Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) à l'échelle de l'Union européenne élargie. Les travaux ont donc porté sur les 15 Etats membres et sur les pays candidats de l'époque (Bulgarie, Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et République tchèque).

Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR). Conclu à Genève le 15 novembre 1975, l'AGR a été le premier accord international ayant spécifiquement pour objet de définir et mettre en place une infrastructure de transport dans l'ensemble de l'Europe. Pour assurer la cohésion du réseau, il a fallu s'entendre sur un minimum de paramètres techniques compte tenu de l'évolution future du trafic international.

Bien que la situation géopolitique ait profondément changé depuis qu'il a été signé, l'AGR demeure d'une importance capitale, comme en témoignent clairement les évolutions qu'il a connues depuis son origine tant en ce qui concerne la définition des tracés que le durcissement des paramètres techniques pour les routes «E».

L'AGR s'appuie sur un réseau de routes dont les tracés ont été proposés par les pays eux-mêmes avec, pour but ultime, de former l'ensemble de voies internationales le plus complet qui soit. A la fin des années quatre-vingt-dix, le réseau de routes «E» a été étendu au Caucase et à l'Asie centrale. Il se compose aujourd'hui de quelque 250 routes dont la longueur totale dépasse 150 000 kilomètres.

3.2.2. Amérique du Nord

L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) a été signé par le Canada, les Etats-Unis et le Mexique il y a plus d'une dizaine d'années. Il vise, entre autres choses, à réduire les restrictions pesant sur le commerce des marchandises, et, pour ce qui est de développer les échanges entre les pays, cet accord est un succès. Les flux commerciaux traditionnels entre l'est et l'ouest ont évolué vers davantage d'échanges nord-sud. L'accroissement des échanges a profondément transformé le secteur des transports routiers puisque plus de 70 pour cent des échanges entre les Etats-Unis et le Canada s'effectuent par camion.

Les transports par la route entre le Mexique et les Etats-Unis suivent quatre corridors principaux: ouest, centre-ouest, nord-est et sud-est. Si l'on parle de corridors, c'est parce que plus de 40 000 véhicules commerciaux y transitent chaque année.

Le réseau d'autoroutes absorbe approximativement 86 pour cent des flux commerciaux entre le Mexique et les Etats-Unis. Cependant, quelques restrictions continuent de s'appliquer aux chauffeurs et aux camions mexicains. Les chauffeurs déplorent de ne pas être suffisamment formés pour conduire en toute sécurité aux Etats-Unis, d'être moins bien payés que leurs homologues des Etats-Unis, de faire de trop longues heures, de ne pas maîtriser suffisamment l'anglais et de ne pas pouvoir tenir des relevés convenables de leurs heures. Ils expriment également d'autres préoccupations, qui concernent l'âge des camions, leur entretien et les gaz qu'ils rejettent. Pour faciliter le passage des frontières aux transporteurs basés au Mexique, le ministère des Transports des Etats-Unis a produit une publication en espagnol (http://www.fmcsa.dot.gov/español/mmc_spanish.htm).

3.2.3. Amérique du Sud

Le MERCOSUR (Marché commun du Sud) a vu le jour en 1991. Il constitue le bloc commercial supranational le plus avancé du monde en développement. Il regroupe l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay, qui ont su coordonner leurs politiques et créer une union douanière qui fonctionne. Par ailleurs, la Bolivie et le Chili ont signé récemment des traités avec le MERCOSUR, ce qui leur donne temporairement la qualité de membres associés en attendant d'être absorbés en tant que membres à part entière. Ils ont préféré passer des traités avec le MERCOSUR plutôt qu'avec d'autres Etats membres.

Le MERCOSUR, institué par le Traité d'Asunción, repose sur les principes fondamentaux suivants:

- réduction puis élimination des droits de douane intérieurs, et instauration de droits de douane extérieurs communs;
- coordination des politiques macroéconomiques;
- élaboration d'un système de gouvernance pour établir les règles du commerce, régler les différends et définir les tarifs intérieurs et extérieurs applicables à des produits déterminés et, dans certains cas, à tel ou tel pays.

Environ 90 pour cent du trafic à l'intérieur du MERCOSUR s'effectuent par la route. Les chaînes d'approvisionnement recourent abondamment à ce mode de transport, la qualité du réseau routier étant supérieure à celle des autres moyens d'acheminement et permettant une livraison porte-à-porte plus rapide. Le réseau s'est sensiblement étendu lorsque, du fait de l'essor de l'industrie automobile dans les années cinquante, les gouvernements de l'Argentine et du Brésil ont donné une grande priorité à la construction d'autoroutes².

Cependant, le MERCOSUR éprouve d'importantes difficultés à mettre en place un marché stable pour les échanges commerciaux. Les enjeux économiques auxquels la zone fait face et les problèmes posés par l'harmonisation des procédures aux frontières, entre autres facteurs, entravent les gains de productivité nécessaires à la facilitation des

² W. Zinn: *MERCOSUR: A preliminary assessment of the transportation infrastructure supporting supply chain efficiency*, avril 1999, http://www.worldbank.org/transport/tr_facil/docs/mercosur.pdf.

échanges. L'éventualité d'une alliance entre le MERCOSUR et la Communauté andine ³ fait actuellement l'objet de négociations.

3.2.4. Afrique

Afrique australe

Il existe en Afrique australe plusieurs grands corridors qui relient des ports aux pays enclavés ⁴:

- le corridor transKalahari: il part de Walvis Bay, en Namibie, passe par Mamuno et Lobatse au Botswana, et débouche en Afrique du Sud à Pretoria; une nouvelle branche a été ouverte dans le nord, qui court de Walvis Bay à la Zambie via le nouveau pont de Katima Mulilo;
- le corridor de Maputo, entre Maputo et Johannesburg/Pretoria;
- le corridor nord-sud: il s'étend du port de Durban, en Afrique du Sud, à Lubumbashi, en République démocratique du Congo, en passant par Johannesburg/Pretoria, Beitbridge, Harare, Lusaka et Chirundu, avec un embranchement vers Nakonde puis Dar es-Salaam en République-Unie de Tanzanie (une autre route passe par Lobatse ou Martin's Drift et Kasugula, au Botswana);
- le corridor de Tazara, entre Kipiri Moshi (Zambie) et Dar es-Salaam;
- le corridor de Nacala, entre Blantyre et Lilongwe, au Malawi, et le port de Nacala, au Mozambique, en passant par Liwonde;
- le corridor de Beira, qui s'étend de Harare (Zimbabwe) au port mozambicain de Beira;
- le corridor de Tete: il part de Harare, traverse le Mozambique, passe par Mwanza et s'arrête au Malawi;
- le corridor de Mtwara, entre Nkhata Bay sur le lac Malawi, au Malawi, et Mbamba Bay en République-Unie de Tanzanie.

D'autres corridors en développement ont pour destination ou traversent l'Angola. Les principaux couloirs d'échanges commerciaux relient les ports de Dar es-Salaam, Nacala, Beira, Maputo, Durban et Walvis Bay avec l'intérieur des terres, et il s'y ajoute des axes routiers plus petits comme les liaisons Johannesburg/Manzini, Durban/Manzini, Le Cap/Windhoek et Johannesburg/Windhoek par Upington.

³ La Communauté andine des nations, bloc commercial comprenant la Bolivie, la Colombie, l'Equateur, le Pérou et la République bolivarienne du Venezuela, a commencé officiellement d'exister en 1969. Jusqu'en 1996, elle a porté le nom de Groupe andin. Pour plus de détails, voir le site <http://www.comunidadandina.org/>.

⁴ BIT: *HIV/AIDS in the transport sector of Southern African countries: A rapid assessment of cross-border regulations and formalities*, programme du BIT sur le VIH/SIDA et le monde du travail (Genève, 2005).

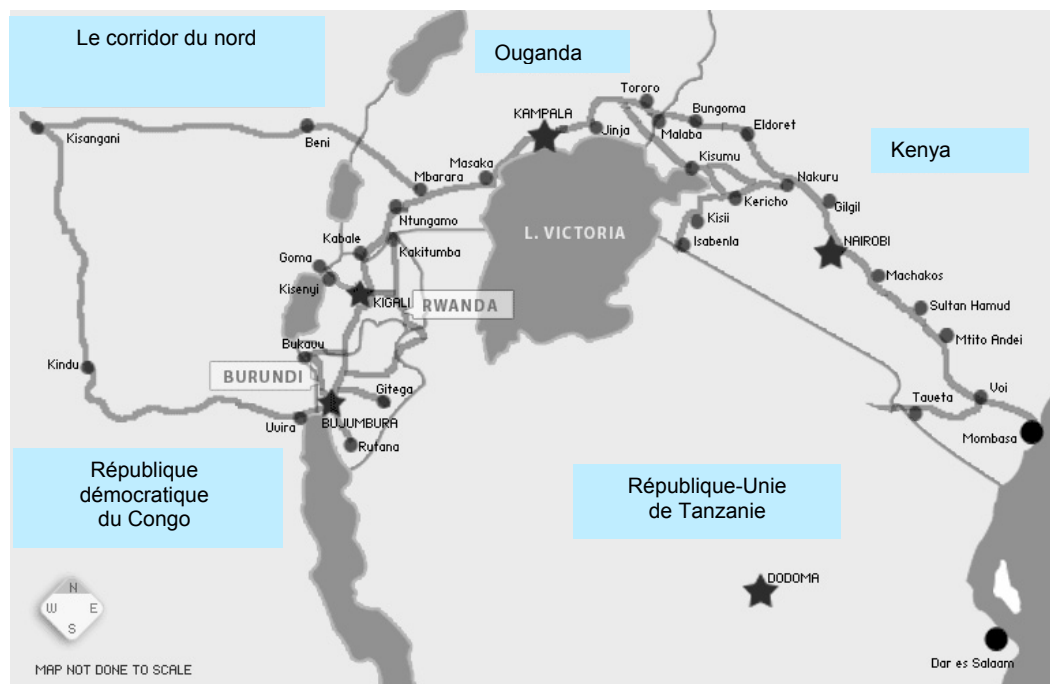
Corridor de Maputo

Une bonne illustration de la «stratégie du corridor» est le programme intitulé «Initiatives d'aménagement du territoire» lancé dans les années quatre-vingt-dix par les gouvernements du Mozambique et de l'Afrique du Sud, et en particulier le cas du corridor de Maputo. Ce couloir relie Gaunteng, cœur industriel de l'Afrique du Sud, au port mozambicain de Maputo. Des emplois se sont créés le long de la route à péage et de ses voies de raccordement des deux côtés de la frontière. Le développement du corridor a valeur de test pour l'intégration régionale, sa gestion devant être assurée conjointement par les deux pays. En outre, le corridor de Maputo représente un exemple de partenariat entre public et privé (construction-exploitation-transfert) qui réussit à mobiliser des capitaux privés et qui s'inscrit dans une perspective régionale plus large qu'une perspective nationale ⁵.

Afrique orientale et centrale

Le corridor du nord est l'axe routier le plus fréquenté et le plus important de l'Afrique orientale et centrale, véritable ligne de vie qui traverse le Kenya pour approvisionner les pays enclavés que sont le Burundi, la République démocratique du Congo (RDC), le Rwanda et l'Ouganda (voir figure 3.2). Ces pays sont desservis par un réseau étendu de routes qui ont Mombasa pour point de départ, qui traversent l'Ouganda, puis qui se divisent en plusieurs branches vers le Rwanda, le Burundi et l'est de la RDC. Un autre corridor, la route centrale, va jusqu'à Dar es-Salaam et dessert le nord de la République-Unie de Tanzanie, le sud du Soudan et l'Éthiopie ⁶.

Figure 3.2. Le corridor du nord



Source: The Transit Transport Co-ordination Authority of the Northern Corridor, <http://ttcanc.org/maps/org/maps/roads.html>.

⁵ Commission économique des Nations Unies pour l'Europe: *Pays sans littoral: potentialités, difficultés, recommandations*, 14 mars 2002, TRADE/2002/23.

⁶ The Transit Transport Co-ordination Authority of the Northern Corridor: *The Northern Corridor transport network*, <http://www.ttcanc.org>.

Mombasa est le plus grand port de l'Afrique orientale et centrale, capable de traiter plus de 20 millions de tonnes. Le volume des marchandises qui sont manutentionnées dans le port et qui empruntent le corridor s'est accru en moyenne de 7 pour cent par an au cours des cinq dernières années, passant de 8,56 millions de tonnes en 1988 à 11,93 millions en 2003. Durant ces cinq années, le trafic en transit a doublé, passant de 1,126 million à 2,452 millions de tonnes entre 1998 et 2003, ce qui représente un taux de progression moyen de 17,6 pour cent par an. C'est le signe d'une très forte croissance des économies de la sous-région.

3.2.5. Asie

L'essor économique que connaît l'Asie et les possibilités qui se créent pour les échanges interrégionaux ouvrent de nouvelles voies au commerce. Depuis quelques années, la part de la route sur le marché du transport de marchandises est en augmentation, notamment pour les importations de biens manufacturés et de consommation en provenance de l'Europe occidentale et de la Turquie. L'ouverture des pays de la Communauté d'Etats indépendants (CEI) au commerce international a entraîné un développement marqué des transports routiers et une expansion vers des destinations plus éloignées.

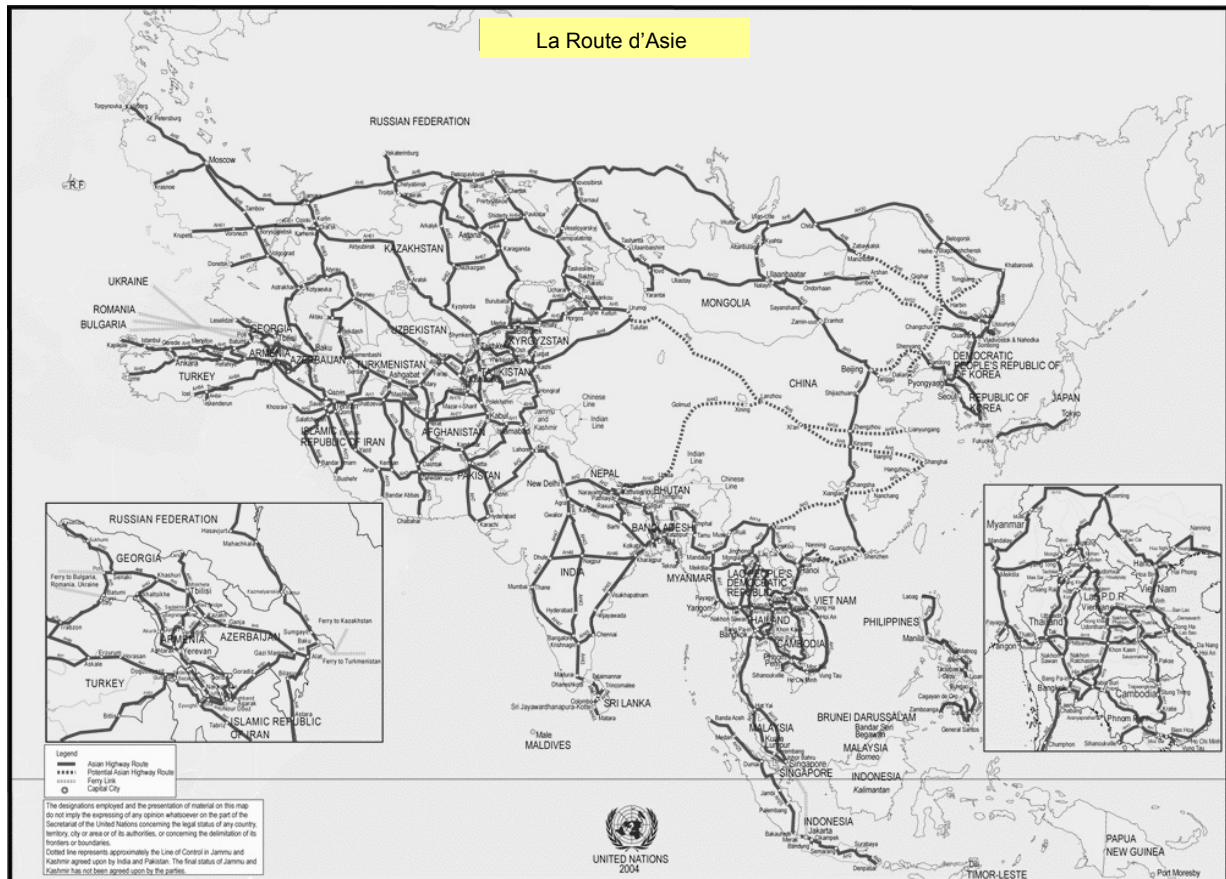
La Route d'Asie a vu le jour en 1959. Il s'agissait de stimuler l'essor des transports routiers internationaux dans la région. Le 18 novembre 2003, son existence a été officialisée par l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie qui, à l'annexe I, répertorie 55 routes AH (voir figure 3.3.) dans 32 pays représentant une longueur totale d'environ 140 000 kilomètres, et dont l'annexe II définit les normes de classification et de conception. Cet accord est entré en vigueur le 4 juillet 2005. Les pays de l'Asie centrale et du Caucase sont membres de la CESAP-ONU et de la CEE-ONU. En conséquence, certaines routes de ces pays seront désignées à la fois par un numéro en «E» conformément à l'AGR et par un numéro en «AH».

Plusieurs réseaux régionaux et sous-régionaux, dont la Route d'Asie et le Chemin de fer transasiatique (TAR), arrivent aux pays enclavés de l'Asie et les traversent, leur apportant ainsi l'infrastructure de transport dont ils ont besoin.

Entre autres exemples de réseaux de transport sous-régionaux, mentionnons la route de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE), le réseau routier prioritaire de l'Asie du Nord-Est, le réseau de transport de l'Organisation de coopération économique (ECO) et le réseau routier de la Communauté d'Etats indépendants (CEI). L'infrastructure de transport de base existe donc, mais le manque de liaisons demeure une entrave, outre que l'insuffisance de la capacité dans certains corridors et la piètre qualité de l'infrastructure dans d'autres ajoutent au coût et à la durée du processus de transit⁷.

⁷ Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique: *Transit transport issues in landlocked and transit developing countries*, Landlocked Developing Countries Series, n° 1, New York, 2003, p. 4.

Figure 3.3. La Route d'Asie

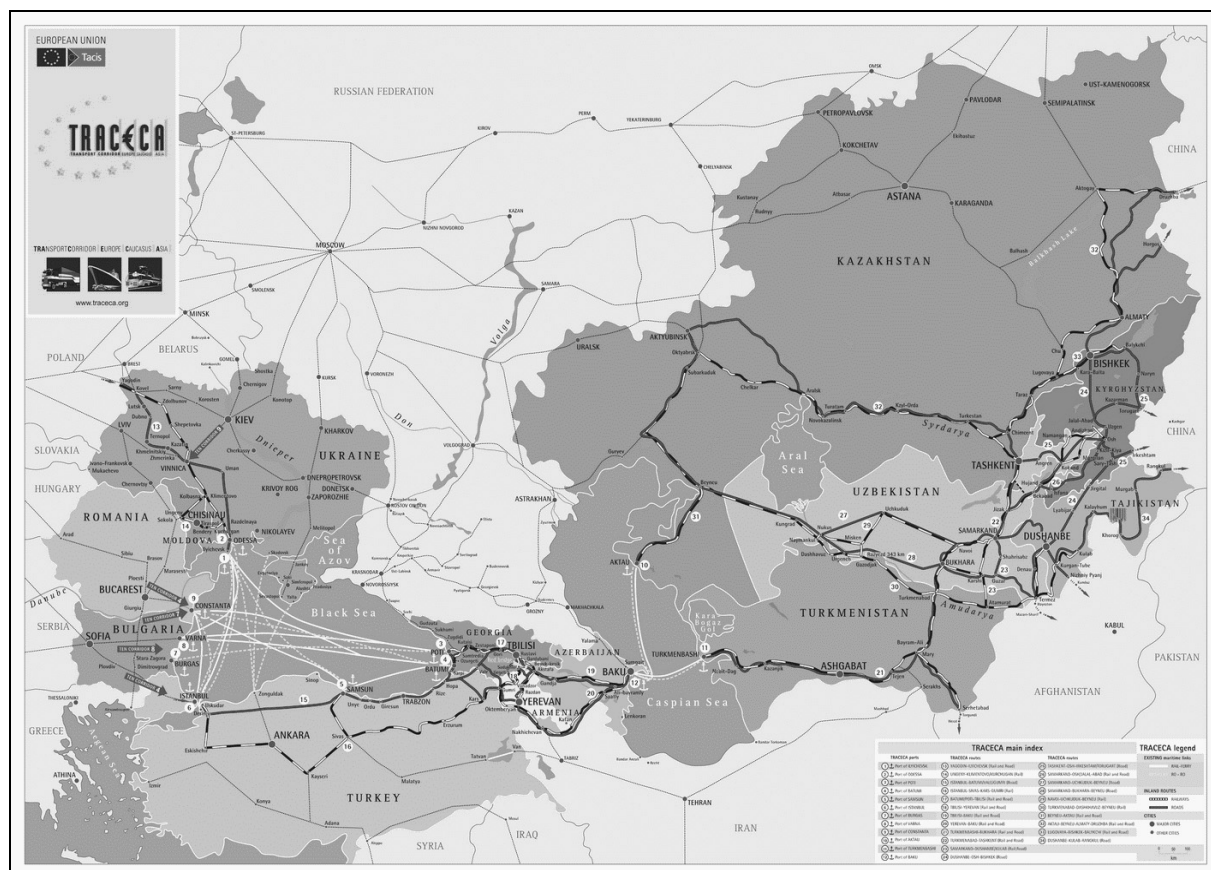


Source: Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique, Division des transports et du tourisme, <http://www.unescap.org>.

3.2.6. Liaisons entre l'Europe et l'Asie

Le Corridor Europe-Caucase-Asie (TRACECA) (voir figure 3.4) est un programme lancé par l'Union européenne en 1993 pour ouvrir un couloir sur un axe ouest-est allant de l'Europe à l'Asie centrale en passant par la mer Noire, le Caucase et la mer Caspienne. Ce corridor particulier, dans le sens où il correspond en fait à la moitié occidentale de l'ancienne Route de la soie, constitue peut-être une des meilleures illustrations de la dimension historique des corridors modernes. C'est un fait intéressant à souligner car l'émergence d'Etats-nations a fréquemment marqué le début des difficultés à la fois bureaucratiques et logistiques rencontrées sur ces routes.

Figure 3.4. Pays participant au programme TRACECA



Source: <http://stra.teg.ru/library/povestka/common/traceca-map-browseable.gif>.

Tableau 3.1. Axes routiers entre l'Asie centrale et l'Europe

Route	Longueur (km)
1. Route du nord (par le Kazakhstan, la Fédération de Russie, le Bélarus, la Pologne et l'Allemagne)	5 790
2. Route du sud (par l'Ouzbékistan, le Turkménistan, la République islamique d'Iran, la Turquie, plusieurs pays d'Europe et l'Allemagne)	7 000
3. TRACECA (Aktou-Bakou et Poti-Ilichevsk en ferry, puis par l'Ukraine, la Pologne et l'Allemagne)	6 250 (4 710 par la route et 1 550 en ferry)
4. TRACECA (Turkmenbashi-Bakou et Poti-Ilichevsk en ferry, puis par l'Ukraine, la Pologne et l'Allemagne)	5 980 (4 440 par la route et 1 400 en ferry)
5. Corridor paneuropéen III (par le Kazakhstan, la Fédération de Russie, l'Ukraine, la Pologne et l'Allemagne)	4 600

Source: Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique: *Transit transport issues in landlocked and transit developing countries*, Landlocked Developing Countries Series, n° 1, New York, 2003, p. 37.

La première phase consiste à établir une base législative commune pour les secteurs du transport et du transit. Cette démarche s'explique par le fait qu'il manquait aux Etats participants un cadre législatif unique, ce qui rendait difficile l'adoption d'une stratégie uniforme en matière de transport international de marchandises. Il a été convenu d'harmoniser ou de réviser systématiquement les lois afin qu'elles soient adaptées aux

principes internationaux et aux nouvelles lois en vigueur pour réglementer le transport international de marchandises.

Le programme TRACECA se veut en harmonie avec la politique générale menée par l'Union européenne à l'égard de ces pays et a les objectifs suivants:

- soutenir l'indépendance politique et économique des républiques en leur facilitant l'accès aux marchés européens et mondiaux par des axes de transport nouveaux;
- encourager le renforcement de la coopération régionale entre les Etats participants;
- accroître le rôle du TRACECA en tant que catalyseur du soutien apporté par les institutions financières internationales et les investisseurs privés;
- relier le TRACECA aux réseaux transeuropéens (RTE) ⁸.

Les dirigeants des Etats participants reconnaissent la valeur stratégique du TRACECA, qui constitue pour eux un axe de transport supplémentaire avec l'Europe. Le TRACECA stimule la concurrence avec les routes du nord et les routes nouvellement ouvertes vers le sud. Il est considéré en outre comme étant complémentaire de la relance des échanges commerciaux de l'UE avec l'Extrême-Orient.

3.3. Le cas particulier des pays enclavés

Les pays enclavés sont des pays qui n'ont accès à aucune mer ni aucun océan (voir tableau 3.2 et figure 3.5). Les pays entourés de pays enclavés (comme l'Ouzbékistan) souffrent doublement de ce handicap. Dans le monde, environ un cinquième des pays sont enclavés.

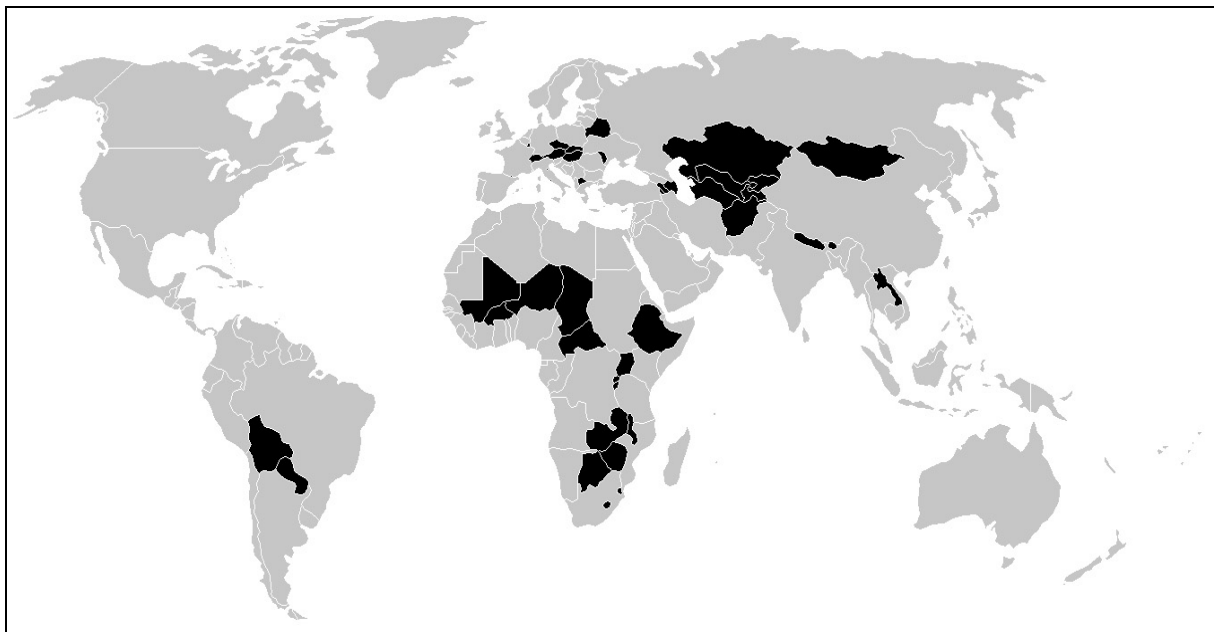
Tableau 3.2. Pays enclavés

Afghanistan	République centrafricaine	Malawi	Slovaquie
Andorre	Ethiopie	Mali	Suisse
Arménie	Ex-République yougoslave de Macédoine	République de Moldova	Swaziland
Autriche	Hongrie	Mongolie	Tadjikistan
Azerbaïdjan	Kazakhstan	Népal	Tchad
Bélarus	Kirghizistan	Niger	République tchèque
Bhoutan	République démocratique populaire lao	Ouganda	Turkménistan
Bolivie	Lesotho	Ouzbékistan	Vatican
Botswana	Liechtenstein	Paraguay	Zambie
Burkina Faso	Luxembourg	Rwanda	Zimbabwe
Burundi	Ethiopie	Saint-Marin	

⁸ B. Touboul: *The Central Asia harmonisation of border crossing procedures in the perspective of TRACECA*, Customs Cooperation Committee Regional Seminar on Trade Facilitation and Customs Modernization, Issyk-Kul, Kirghizistan, 4-8 août 2003, <http://www.adb.org>.

Les pays enclavés doivent compter sur leurs voisins pour pouvoir accéder à un port. Ils rencontrent des obstacles particuliers lorsqu'il leur faut transiter par un ou plusieurs autres pays dont ils sont tributaires pour leur commerce extérieur. Ils voient donc leur compétitivité commerciale réduite, contraints qu'ils sont de conclure des accords bilatéraux pour accéder à la mer. En conséquence, ils maîtrisent mal les coûts de transport.

Figure 3.5. Pays enclavés



Source: Wikimedia Commons, http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Landlocked_countries.png.

Encadré 3.1 Qu'est-ce que le transit?

Le plus souvent, le transit désigne le transport par la route entre des pays enclavés et des pays ayant accès à la mer. Parfois, le transit a lieu simplement d'un pays à l'autre, et la frontière n'est passée qu'une seule fois. Dans d'autres cas, les marchandises traversent plusieurs frontières et se rendent, par exemple, des Pays-Bas à la Fédération de Russie en passant par l'Allemagne et la Pologne, ou encore le chargement peut avoir son origine et sa destination sur le même territoire mais doit transiter par un autre pays. C'est le cas des marchandises destinées au nord de l'Inde et en provenance d'autres régions du pays, pour lesquelles le passage par le Bangladesh constitue de loin l'itinéraire le plus court.

Le transit douanier est un régime de faveur destiné à faciliter le commerce à l'intérieur d'un territoire douanier donné ou entre des territoires douaniers distincts. Il autorise essentiellement la suspension temporaire des droits de douane ou autres taxes applicables aux marchandises originaires ou à destination d'un pays tiers le temps qu'elles traversent un territoire douanier déterminé. Cette suspension des droits et taxes reste valable jusqu'à ce que les marchandises quittent le territoire douanier en question, ou passent sous un autre régime douanier, ou jusqu'au moment du paiement des droits et taxes et de la mise en libre circulation des marchandises. Prenons l'exemple de marchandises importées du Japon par un détaillant situé à Vienne et qui entrent dans l'Union européenne à Hambourg. Là, elles seront chargées sur un camion qui les acheminera par la route à Vienne. Si on leur applique un régime de transit douanier, les droits et taxes seront payables non pas à Hambourg mais à Vienne, lieu de leur mise sur le marché. Pendant le trajet entre les deux villes, les marchandises demeureront donc en franchise et ne pourront être mises en libre circulation.

On pourrait également imaginer des marchandises qui proviennent des Etats-Unis et qui arrivent à Rotterdam pour poursuivre leur route jusqu'en Afrique du Nord. Dans ce cas, elles seront placées en régime de transit douanier pour leur transport par la route jusqu'à Marseille, par exemple, d'où elles seront acheminées par la mer en Afrique du Nord. Là encore, sous réserve que la réexportation des marchandises soit garantie, il ne sera pas perçu de droits ni de taxes pendant leur séjour dans l'Union européenne.

Source: Commission économique des Nations Unies pour l'Europe: *Pays sans littoral: potentialités, difficultés, recommandations*, 14 mars 2002, TRADE/2002/23.

4. Questions relatives aux visas

Lorsque aucune disposition particulière n'a été prise par tel ou tel groupe de pays (par exemple, les pays de l'espace Schengen), l'obtention d'un visa représente une source de soucis pour beaucoup d'entreprises de transport routier et pour leurs chauffeurs. Il s'agit souvent de la première étape d'un voyage international, une étape parfois très difficile à franchir, au point de rendre toute activité de commerce ou de transport carrément impossible. En matière de visas, les routiers ne bénéficient pas des mêmes exemptions que les travailleurs des transports aériens ou maritimes. Employeurs et syndicats demandent depuis longtemps que l'on se penche sur ce problème, au nom des droits des chauffeurs et de l'efficacité du transport.

Du point de vue des gouvernements, le visa a principalement pour objet de combattre les formes illégales d'immigration et d'emploi et de garantir la sécurité nationale. Cela étant, les chauffeurs internationaux de véhicules transportant des biens ou des personnes constituent une catégorie professionnelle qui sollicite un visa pour des activités de commerce ou de tourisme dans un environnement bien réglementé (défini par les conventions internationales et les accords bilatéraux, les licences de transport, les documents douaniers, les lettres de voiture, les documents du véhicule, les permis de conduire internationaux, etc.). Normalement, et dans la grande majorité des cas, ils ne représentent pas une population portée à immigrer ou à travailler dans l'illégalité, ni un risque pour la sécurité nationale.

Dans plusieurs régions, l'obtention d'un visa pose un problème aux routiers internationaux. Certes, l'élimination complète des visas n'est pas envisageable aujourd'hui mais, pour favoriser le développement des transports routiers internationaux, il faudrait s'attacher à harmoniser et libéraliser les procédures de délivrance de ces visas. Les pesanteurs administratives auxquelles se heurtent bon nombre de sociétés de transport et de chauffeurs routiers entraînent souvent des retards et des complications inutiles. Dans les cas les plus graves, les chauffeurs risquent même de perdre leur emploi.

Encadré 4.1

Documents requis d'un camionneur entrant aux Etats-Unis

Actuellement, les *citoyens canadiens* qui souhaitent effectuer un voyage d'affaires aux Etats-Unis n'ont pas à présenter de passeport ni de visa. Toutefois, chaque requérant est tenu d'apporter la preuve de sa nationalité à l'agent inspecteur. Celui-ci pourra se satisfaire d'une déclaration orale ou exiger une attestation écrite: certificat de naissance, certificat de citoyenneté, passeport (valide ou expiré), etc. En outre, tous les voyageurs doivent porter sur eux une pièce d'identité avec leur photo.

Les *citoyens mexicains* qui souhaitent effectuer un voyage d'affaires aux Etats-Unis doivent produire un passeport valide et un visa de non-immigrant sous l'une des deux formes suivantes:

- un passeport mexicain en cours de validité assorti d'un visa de non-immigrant B1/B2 délivré par un consulat des Etats-Unis. Les consulats américains au Mexique délivrent également un document combinant un visa B1/B2 et une carte de passage de la frontière mexicaine qui remplit le même office;
- un formulaire DSP-150, ou «visa laser», document du format d'une carte de crédit servant à la fois de carte de passage de la frontière et de visa de visiteur B1/B2 à retirer au Mexique auprès de l'un des bureaux consulaires des Etats-Unis suivants: Mexico, Ciudad Juarez, Guadalajara, Hermosillo, Mérida, Matamoros, Monterrey, Nogales, Nuevo Laredo et Tijuana, ou auprès des services d'accueil temporaires de Tijuana et Mexicali.

Source: US Customs and Border Protection: How do I enter the United States as a commercial truck driver?
<http://www.cbp.gov/xp/cgov/import/carriers/land/how.xml>.

4.1. Politique en matière de visas: le cas de l'Union européenne

4.1.1. Visas de court séjour

La politique de l'UE relative aux visas de court séjour (visas délivrés pour un séjour de trois mois au maximum) est fondée sur l'Accord de Schengen. L'acquis de Schengen a été intégré dans le cadre de l'UE par le Traité d'Amsterdam en 1999. Tous les Etats membres de l'UE, à l'exception de l'Irlande et du Royaume-Uni, suivent la politique communautaire des visas. L'Islande et la Norvège sont associées à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis. Le Danemark a donné son accord de principe à des mesures contraignantes aux termes de Schengen mais sur la base du droit international. Les principaux éléments de la politique commune des visas sont les suivants:

- listes harmonisées de pays tiers:
 - dont les ressortissants doivent être en possession d'un visa lorsqu'ils franchissent des frontières extérieures (liste «négative»);
 - dont les ressortissants sont dispensés de cette obligation (liste «positive»);
- les Etats membres (art. 4 du règlement (CE) 539/2001 du 15 mars 2001) peuvent prévoir des exceptions à l'obligation ou à l'exemption de visa dans les cas suivants: équipage civil des avions et des navires; équipage et accompagnateurs d'un vol d'assistance ou de sauvetage et autres personnes assurant les secours en cas de catastrophe ou d'accident; équipage civil des navires opérant dans les eaux internationales (avec possibilité de suppression de la dispense de visa pour les personnes qui se livrent à une activité rémunérée pendant leur séjour). Les chauffeurs de camion et d'autocar internationaux ne figurent pas sur cette liste;
- uniformisation du modèle de visa;
- application de règles, procédures et conditions communes à la délivrance de visas (selon les Instructions consulaires communes)¹.

Il est à noter que les Instructions consulaires communes ménagent une certaine souplesse pour la délivrance de visas Schengen aux requérants de bonne foi, qui se trouve au cœur même de la coopération consulaire. Il est possible, par exemple, d'accélérer les démarches:

- en supprimant l'obligation d'un entretien personnel. Cet allègement devra être décidé en tenant compte de l'évolution de l'acquis au chapitre des éléments biométriques (photo numérique, empreintes digitales, etc.) devant être intégrés à la vignette du visa;
- en dispensant le requérant de fournir certaines pièces avec sa demande (le nombre et la nature des pièces annexes dépendant du risque d'immigration illégale et de la situation locale);
- en délivrant un visa à entrées multiples, valable un an, si le requérant offre les garanties voulues. Un visa peut être octroyé à titre exceptionnel pour une durée de plus d'un an limitée à cinq ans;

¹ «Instructions consulaires communes adressées aux représentations diplomatiques et consulaires de carrière», *Journal officiel de l'Union européenne*, vol. 48, 22 déc. 2005, C 326.

-
- en réduisant ou supprimant les frais de visa: dans certains cas, les frais d'administration peuvent être réduits ou supprimés conformément à la législation nationale s'il y a de l'intérêt de la culture, de la politique étrangère, de la politique de développement ou d'autres secteurs vitaux du domaine public.

4.1.2. Mise en œuvre de la politique des visas par les Etats membres entrés dans l'Union européenne le 1^{er} mai 2004

Selon le mécanisme de mise en œuvre en deux étapes de l'acquis de Schengen, chaque nouvel Etat membre doit aussi se conformer aux listes «négatives» et «positives» concernant les visas ainsi qu'à la vignette de visa uniforme dès son accession. Lorsque l'Accord de Schengen entrera pleinement en application (ce qui est prévu pour 2007), chaque Etat membre devra respecter intégralement les conditions et critères régissant la délivrance des visas au moment de la levée des contrôles aux frontières intérieures.

4.2. La question des visas pour les chauffeurs routiers qui entrent dans l'Union européenne

Le problème des visas s'est posé d'une manière plus évidente à la suite des mutations géopolitiques survenues en Europe au début des années quatre-vingt-dix. L'Union internationale des transports routiers a exposé sa position sur les visas en 2002 sous la forme d'une résolution qui a été transmise aux organisations intergouvernementales compétentes: Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), Commission européenne (CE), Interpol, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), Banque mondiale, Organisation mondiale des douanes (OMD) et Organisation mondiale du commerce (OMC). Le texte met en lumière la nécessité de:

- reconnaître l'impact néfaste de cet obstacle spécifique au développement de relations de transport, de tourisme et de commerce efficaces;
- reconnaître le statut particulier des conducteurs professionnels et élaborer un document d'identification commun fiable, qui sera délivré par les autorités compétentes;
- améliorer la coopération entre les autorités compétentes dans l'objectif d'obtenir une harmonisation et une simplification accrues des procédures, et de partager les meilleures pratiques existantes;
- s'abstenir d'utiliser les visas comme régulateurs du marché;
- simplifier la délivrance des visas;
- généraliser la délivrance de visas annuels à entrées multiples pour les conducteurs professionnels.

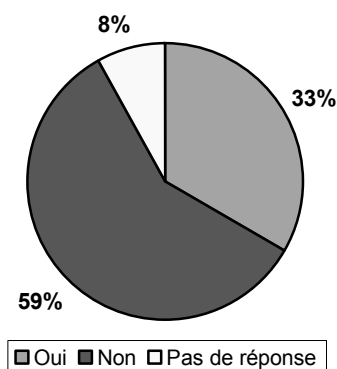
Des experts européens se sont penchés en 2002 sur les pratiques suivies par les Etats membres pour la délivrance de visas aux chauffeurs professionnels. Ils ont constaté que ces pratiques divergeaient, notamment au sujet des pièces à fournir pour obtenir un visa. Pourtant, les Etats membres n'ont pas souhaité réfléchir à la possibilité de simplifier les formalités entourant la délivrance de visas et aucune mesure n'a été prise.

En 2003, la CEE-ONU a réalisé une enquête sur la question des visas dans 25 pays (huit Etats membres de l'UE, sept futurs membres, cinq pays de la CEI et cinq autres pays). Le questionnaire comprenait deux parties, une sur les aspects généraux de la

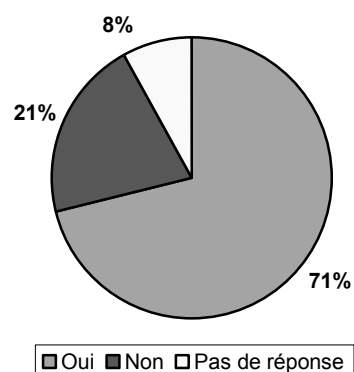
question et l'autre sur les documents exigés des personnes qui sollicitent un visa (voir figure 4.1).

Figure 4.1. Résultats de l'analyse des questions générales relatives à la délivrance de visas
(sur la base de l'enquête 2003 de la CEE-ONU)

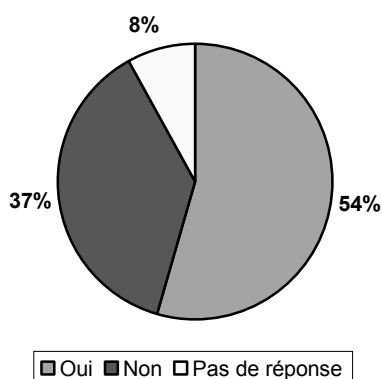
1. Application aux chauffeurs professionnels qui sollicitent un visa de règles différentes de celles appliquées aux autres ressortissants du pays concerné:



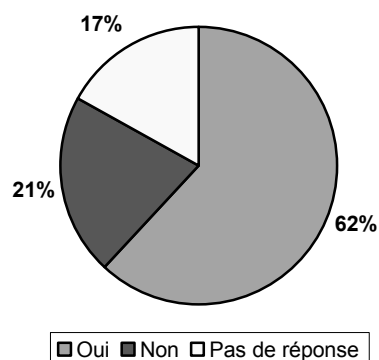
2. Visas à entrées multiples normalement délivrés aux chauffeurs professionnels:



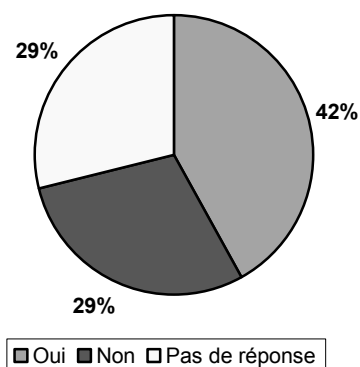
3. Visas de longue durée normalement délivrés aux chauffeurs professionnels:



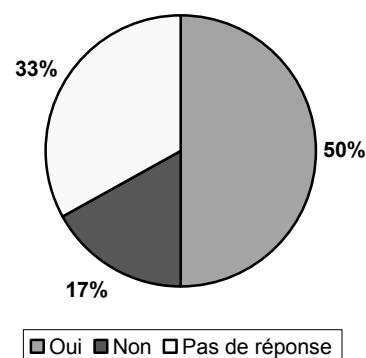
4. En faveur d'une simplification des procédures de délivrance de visas aux chauffeurs professionnels:



5. En faveur de l'établissement (sous l'égide de la CEE-ONU) des conditions régissant la délivrance d'un passeport, livret ou laissez-passer spécialement aux chauffeurs routiers professionnels:



6. En faveur de la création d'un groupe au sein de la CEE-ONU pour examiner les questions relatives à la délivrance de visas:



Dans certains pays, le nombre et la nature des documents exigés en contrepartie d'un visa figurent dans une liste fixe établie selon les règlements locaux, tandis que, dans d'autres pays, il n'existe pas de liste de contrôle officielle.

Tableau 4.1. Documents fréquemment exigés pour la délivrance d'un visa

- Assurance du véhicule	- Certificat de test du VIH
- Document de certification (contrat, par exemple)	- Invitation d'une personne morale approuvée par les autorités
- Droits consulaires	- Lettre d'invitation d'une personne morale ou autorisation dans le cas d'un accord bilatéral
- Contrats	- Lettre de l'entreprise de transport ou de l'employeur
- Document indiquant l'objet du voyage	- Carte de licence de transport international
- Documentation de l'entreprise	- Liste établie dans les règlements du pays
- Documents énumérés à l'article 5 de l'Accord de Schengen et demandés cas par cas	- Liste de documents adaptable à la situation locale ou références sur le territoire national
- Documents fournis pour le transport des marchandises	- Certificat ou police d'assurance maladie
- Permis de conduire	- Photo(s)
- Licence prévue par la CEMT	- Permis de transport par la route
- Attestation ou contrat de l'employeur	- Carnet TIR
- Preuve de l'existence des fonds ou du salaire	- Visa de transit pour la destination finale
- Moyens de subsistance pendant le séjour	

Note: Tableau produit par le BIT sur la base de l'enquête effectuée en 2003 par la CEE-ONU.

4.3. Enquête de l'IRU sur la question des visas

Le secrétariat de l'IRU a mené en 2005 une enquête sur les conditions d'octroi de visas Schengen aux chauffeurs professionnels d'autocar ou de camion. Ont participé à l'enquête les associations membres de l'IRU de plusieurs pays non situés dans l'espace Schengen ²: Arménie, Azerbaïdjan, Emirats arabes unis, Kazakhstan, Maroc, Mongolie, Turquie et Ukraine.

L'enquête portait sur plusieurs aspects de la question:

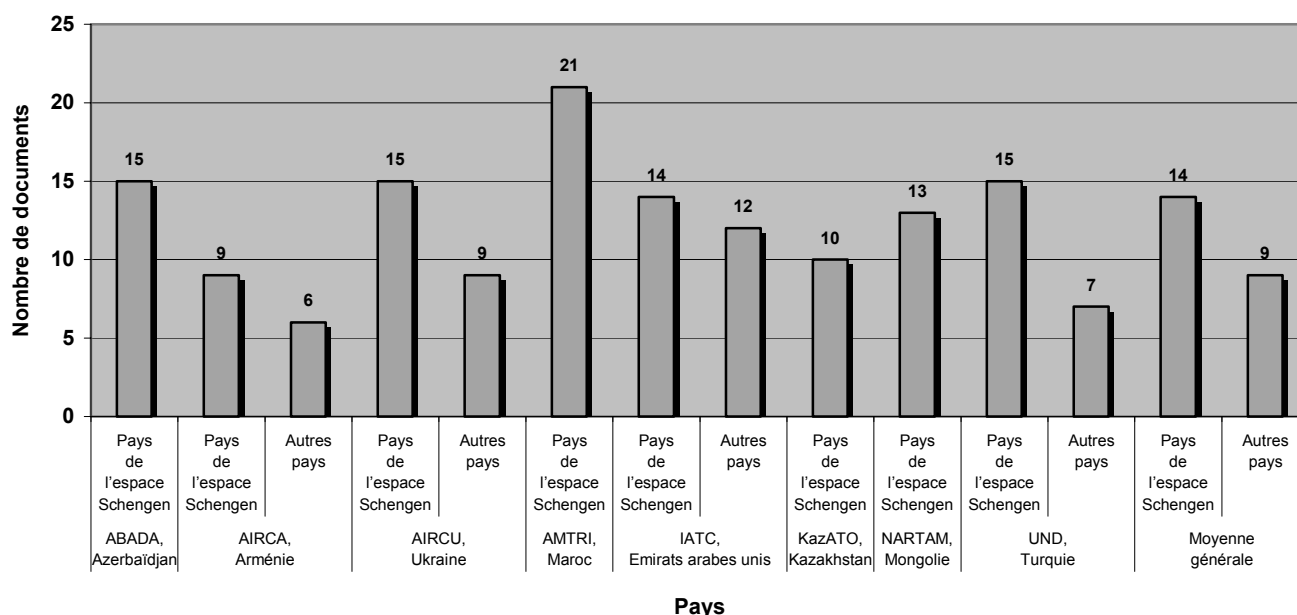
- nombre moyen de documents à fournir lors d'une demande de visa;
- temps nécessaire pour obtenir un visa;
- droits à verser pour obtenir un visa;
- modalités à suivre pour solliciter un visa;
- types de visas délivrés.

² ABADA, Azerbaïdjan; AIRCA, Arménie; AIRCU, Ukraine; AMTRI, Maroc; IATC, Emirats arabes unis; KazATO, Kazakhstan; NARTAM, Mongolie; UND, Turquie.

4.3.1. Documents requis

Le nombre moyen de documents à fournir pour obtenir un visa est élevé, mais il diffère sensiblement selon que l'on sollicite un visa Schengen (entre 9 et 21 documents, soit une moyenne de 14) ou un autre visa (9 documents en moyenne) (voir figure 4.2).

Figure 4.2. Nombre moyen de documents à fournir pour une demande de visa

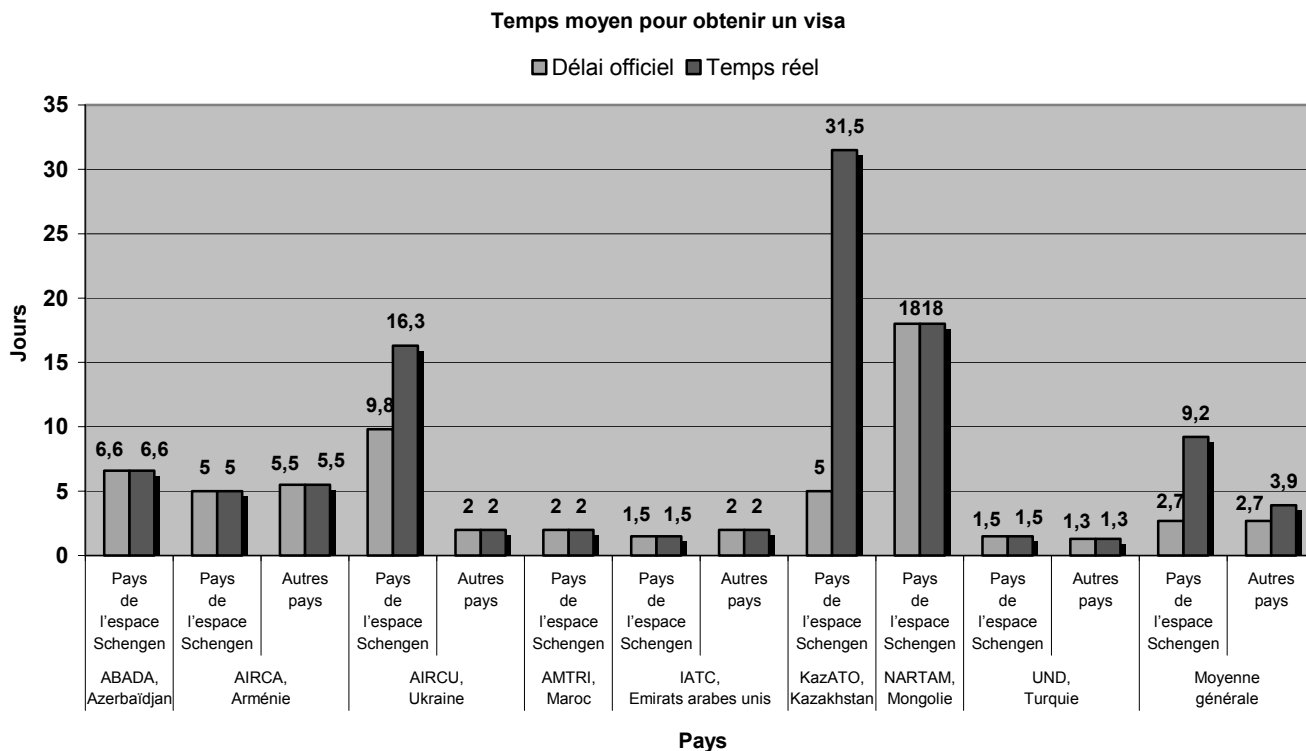


Note: La Mongolie n'a pas été incluse dans la moyenne générale parce que les transporteurs du pays ne livrent pas de marchandises par la route dans les pays de l'espace Schengen.

4.3.2. Délai

Le délai officiel à prévoir pour obtenir un visa Schengen (quatre jours en moyenne) diffère énormément du temps effectivement nécessaire (neuf jours en moyenne) (voir figure 4.3 et encadré 4.2). On n'observe pas ce genre de différence dans le cas des autres visas (trois jours en moyenne).

Figure 4.3. Temps moyen nécessaire pour obtenir un visa Schengen



Note: Il est à noter que les résultats du Kazakhstan ont une forte incidence négative sur la moyenne. La Mongolie n'a pas été incluse dans la moyenne générale parce que les transporteurs du pays ne livrent pas de marchandises par la route dans les pays de l'espace Schengen.

Encadré 4.2
Procédure à suivre par les chauffeurs ukrainiens souhaitant obtenir un visa Schengen pour l'Italie

1. L'entreprise envoie une télécopie au consulat approprié. La ligne du consulat étant souvent occupée, il faut entre cinq et sept jours pour envoyer une télécopie (étape 1).
2. Le consulat rappelle (entre 7 et 10 jours après l'étape 1) et fixe un rendez-vous pour le dépôt de la demande et des documents annexes. Il est pris date, entre 20 et 30 jours après l'étape 1.
3. Le chauffeur devra peut-être se présenter la veille du rendez-vous à cause des longues files d'attente devant le consulat. Il est probable que le consulat aura besoin de documents supplémentaires et fixera un nouveau rendez-vous pour compléter les formalités (plus de 14 jours), à moins qu'il demande l'original du carnet TIR utilisé, qui aura été renvoyé à l'IRU selon le règlement en vigueur.
4. Un nouveau rendez-vous complémentaire sera donc pris (entre 40 et 45 jours après l'étape 1). Le plus souvent, l'agent consulaire ne prête aucune attention aux prescriptions établies par l'AIRCUC. Si tout est en ordre, l'agent consulaire prend un nouveau rendez-vous pour la remise du passeport accompagné de la demande de visa (presque 65 jours après l'étape 1).
5. Parfois, le consulat «réserve sa coopération» avec les entreprises sans fournir d'explication.

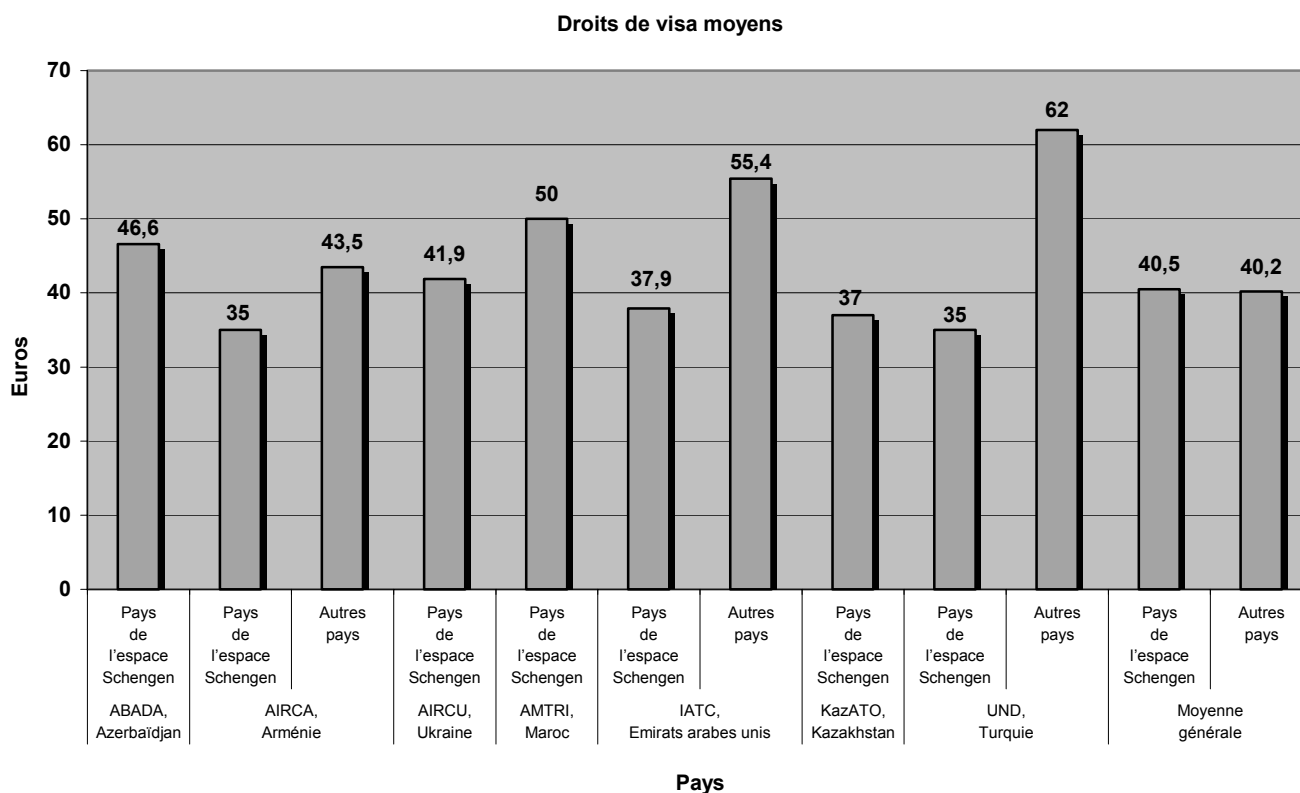
Source: IRU survey on conditions of receiving Schengen visas for professional drivers of buses and trucks, fév. 2006.

Au Kazakhstan, il est statué sur une demande de visa dans un délai d'environ cinq jours ouvrables. Toutefois, quand on s'adresse aux consulats des Pays-Bas, de la Belgique ou du Luxembourg, il faut attendre entre une et huit semaines. Pour cette raison, la KazATO recommande aux chauffeurs de demander leur visa au moins cinq semaines avant la date de départ prévue.

4.3.3. Droits à verser

S'agissant des droits à verser, il y a peu de différence entre un visa Schengen (38,3 euros en moyenne) et les autres visas (40,2 euros en moyenne). A l'inverse, on observe un écart énorme entre les divers visas délivrés hors l'espace Schengen (les droits varient de zéro euro pour les visas polonais en Ukraine à 90,1 euros pour les visas bulgares en Turquie). Les droits perçus pour les visas Schengen sont plus ou moins normalisés (voir figure 4.4).

Figure 4.4. Moyenne des droits à acquitter pour obtenir un visa



4.3.4. Procédures

Le plus souvent, la demande de visa doit être déposée auprès d'une représentation diplomatique ou consulaire par le chauffeur en personne. Dans certains cas, l'association nationale des transporteurs routiers offre divers services aux chauffeurs ou aux entreprises membres en matière de visas: elle peut jouer le rôle d'intermédiaire pendant le traitement du dossier de demande (les chauffeurs peuvent s'adresser à elle pour solliciter un visa), voire se porter garante du statut professionnel des chauffeurs (voir tableau 4.2).

Tableau 4.2. Procédure de demande

Association/pays	Modalités
ABADA, Azerbaïdjan	Le chauffeur s'adresse directement au consulat.
AIRCA, Arménie	Les membres de l'AIRCA passent par elle pour demander un visa Schengen ou non Schengen.
AIRCU, Ukraine	Pour obtenir un visa Schengen à ses chauffeurs, l'entreprise doit s'adresser directement au consulat. Pour un autre visa, elle s'adresse directement au consulat ou à un médiateur. L'AIRCU n'est pas officiellement reconnue par les consulats comme pouvant se porter garante de l'honnêteté des transporteurs ou des chauffeurs.
AMTRI, Maroc	Les demandes de visa se font habituellement par l'intermédiaire de l'AMTRI.
IATC, Emirats arabes unis	La procédure normale est la demande en personne. Toutefois, un représentant de l'association peut être autorisé à demander un visa pour un chauffeur, mais l'ambassade ou le consulat se réserve le droit de convoquer le requérant pour des vérifications complémentaires au besoin. Il en va de même dans le cas des Etats extérieurs à l'espace Schengen: la demande de visa doit être déposée par l'intéressé.
KazATO, Kazakhstan	La KazATO ne se procure pas de visas pour les chauffeurs; cependant, elle adresse des lettres de recommandation à l'ambassade d'Allemagne. Pour demander un visa, le transporteur doit passer par la KazATO afin d'obtenir une lettre de référence à l'attention des consulats et ambassades de Pologne et de Lituanie.
NARTAM, Mongolie	Le chauffeur doit faire sa demande en personne, au moins deux semaines avant le voyage.
UND, Turquie	Le transporteur doit s'adresser directement au consulat pour obtenir à ses chauffeurs un visa Schengen ou autre. Dans le cas des pays extérieurs à l'espace Schengen (Bulgarie, Hongrie, Serbie, Monténégro), ainsi que de l'Allemagne, de l'Autriche et de l'Italie, le chauffeur peut, en outre, passer par l'UND. En l'absence de visa Schengen sur son passeport, le chauffeur doit faire sa demande en personne. S'il passe par l'UND pour demander un visa d'un pays de l'espace Schengen, le traitement du dossier prend moins de temps.

Source: IRU survey on conditions of receiving Schengen visas for professional drivers of buses and trucks, fév. 2006.

4.3.5. Types de visas

Un visa peut être délivré pour une ou plusieurs entrées. Les visas à entrée unique sont habituellement accordés à la première demande. La durée de validité des visas délivrés pour des entrées multiples à la suite de demandes ultérieures est plus longue et peut atteindre plusieurs mois, voire un an (voir tableau 4.3).

Tableau 4.3. Types de visas délivrés

Association/pays	Type de visa			
	Pays	Première demande	Deuxième demande	Troisième demande
ABADA, Azerbaïdjan	Le chauffeur obtient un visa à entrée unique pour les pays de l'espace Schengen.			
AIRCA, Arménie	Toute personne qui sollicite un visa, Schengen ou non, reçoit à sa première demande un visa à entrée unique, puis un visa à entrées multiples aux demandes suivantes.			
AIRCUC, Ukraine	Italie	1 mois/10 jours/ entrées multiples	3 mois/30 jours/ entrées multiples	6 mois/45 jours/ entrées multiples
	Allemagne	1 mois/10 jours/ entrées multiples	6 mois/45 jours/ entrées multiples	
	Autriche	3 mois/30 jours/ entrées multiples	6 mois/45 jours/ entrées multiples	
	Espagne	6 mois/45 jours/ entrées multiples	12 mois/90 jours/ entrées multiples	
	Pologne	12 mois/90 jours/ entrées multiples		
AMTRI, Maroc	Schengen	3 mois	6 mois	1 an (12 mois)
	Hors Schengen	3 mois	6 mois	1 an (12 mois)
IATC, Emirats arabes unis	A sa première demande de visa Schengen, le chauffeur reçoit un visa annuel, et il en va de même pour les demandes suivantes. La même règle vaut pour les pays hors l'espace Schengen.			
KazATO, Kazakhstan *	Allemagne	2 mois/20 jours	1-4 mois/35 jours	2-6 mois/45 jours
	France	Dès la première demande, la France délivre aussi bien des visas à entrée unique (de moins de 3 mois) que des visas à entrées multiples (de plus de 3 mois).		
NARTAM, Mongolie	Les entreprises mongoles ne transportent pas de marchandises dans les pays de l'espace Schengen. Cependant, l'ambassade d'Allemagne peut accorder un visa de trois mois			
	Pays	Première demande	Demandes suivantes	
UND, Turquie	Autriche	Entrées multiples/ 1 mois	Entrées multiples/ 6 mois	
	Belgique	Entrée unique/ 1 mois	Entrées multiples/ 6 mois	
	Danemark	Entrées multiples/ 3 mois	Entrées multiples/ 6 mois	
	Finlande	Entrées multiples/ 3 mois	Entrées multiples/ 6 mois	
	Allemagne	Entrées multiples/ 6 mois	Entrées multiples/ 6 mois	
	Grèce	Entrée unique/ 1 mois	Entrées multiples/ 6 mois	
	Pays-Bas	Entrée unique/ 1 mois	Entrées multiples/ 6 mois	
	Italie	Entrée unique/ 1 mois	Entrées multiples/ 6 mois	
	Luxembourg	Entrée unique/ 1 mois	Entrées multiples/ 6 mois	
	Norvège	Entrées multiples/ 3 mois	Entrées multiples/ 6 mois	
	Portugal	Entrées multiples/ 6 mois	Entrées multiples/ 6 mois	
	Espagne	Entrée unique/ 1 mois	Entrées multiples/ 3 mois	
	Suède	Entrées multiples/ 3 mois	Entrées multiples/ 1 an (12 mois)	
	Bulgarie	Entrées multiples/ 1 an (12 mois)	Entrées multiples/ 1 an (12 mois)	
	Hongrie	Entrées multiples/ 1 an (12 mois)	Entrées multiples/ 1 an (12 mois)	
	Serbie-et-Monténégro	Entrées multiples/ 3 mois	Entrées multiples/ 3 mois	

* Au consulat ou à l'ambassade de Pologne et de Lituanie, les chauffeurs peuvent obtenir en deux ou trois jours un visa à entrées multiples valable pendant une durée maximale de trois et six mois.

Source: IRU survey on conditions of receiving Schengen visas for professional drivers of buses and trucks, fév. 2006.

Dans certains pays, l'absence de consulat ou d'ambassade entraîne des difficultés supplémentaires pour les chauffeurs et les entreprises de transport routier. Cependant, les représentations consulaires de certains pays délivrent des visas au nom d'autres pays quand il y va de l'intérêt de l'Etat (circonstances exceptionnelles, raisons humanitaires, etc.) ou si cela est prévu dans un accord international passé entre deux pays. Les services des postes frontière peuvent également émettre des visas.

Les accords bilatéraux prévoient, en ce qui concerne la délivrance de visas aux chauffeurs routiers, des procédures qui diffèrent pour certains pays. L'accord liant la Bulgarie et la Turquie, par exemple, permet aux ressortissants turcs, y compris aux chauffeurs, d'obtenir au point de passage de la frontière un visa de simple transit ou à entrée unique pour un court séjour d'une durée maximale de dix jours, chose impossible pour les chauffeurs d'autres pays.

On trouve dans quelques pays des exemples de bonnes pratiques qui simplifient la délivrance de visas. Selon l'AEBTRI, la Turquie délivre des visas d'un an aux chauffeurs inscrits sur une liste de chauffeurs certifiés par le ministère bulgare des Transports. La liste atteste que ces chauffeurs sont employés par des sociétés de transport bulgares détentrices d'une licence.

4.4. Suppression des obstacles

En 2004, plusieurs pays (Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, République de Moldova, Fédération de Russie et Ukraine) ont soumis au Groupe de travail des transports routiers du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU des notes techniques sur les problèmes posés à leurs transporteurs par les visas dont ont besoin leurs chauffeurs³. Dans ces notes techniques sont également proposées des mesures destinées à simplifier les formalités de demande de visa.

Il y est notamment dit que les chauffeurs routiers du réseau international devraient bénéficier d'un statut spécial dans le cadre de l'Accord de Schengen et qu'ils devraient être dispensés des obligations en matière de visas. A défaut, il conviendrait de prendre rapidement des dispositions (sous la forme d'accords entre Etats) afin de simplifier les procédures suivies pour traiter les dossiers de demande de visa émanant des chauffeurs. Ce système pourrait comporter les éléments suivants:

- la délivrance de visas à entrées multiples valables pendant un an ou plus, autorisant un nombre illimité d'entrées et de sorties;
- la reconnaissance des associations nationales de transporteurs routiers comme intermédiaires pour le traitement des demandes de visa et garantes du statut professionnel des chauffeurs;
- une procédure simplifiée de délivrance des visas, avec la possibilité d'octroyer des visas à un groupe de chauffeurs par l'entremise de l'association nationale des transporteurs routiers, de manière à dispenser les chauffeurs de l'obligation de se présenter en personne;

³ Commission économique pour l'Europe, Comité des transports intérieurs, Groupe de travail des transports routiers: *Harmonisation des prescriptions applicables aux opérations de transport international par route et facilitation de ces opérations. Examen des possibilités d'accords ou d'autres mesures concernant le passage des frontières et des postes frontière dans le transport routier entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale. Délivrance de visas aux conducteurs professionnels*, document TRANS/SC.1/2004/5, 11 août 2004.

-
- une liste réduite et uniforme des documents à fournir pour obtenir un visa;
 - une procédure accélérée de délivrance des visas aux chauffeurs;
 - des frais consulaires uniformes et raisonnables ⁴.

A l'issue de son enquête de 2005 sur les conditions d'octroi de visas Schengen aux chauffeurs professionnels d'autobus et de camion, l'IRU a constaté une certaine harmonisation des conditions de délivrance de visas (Schengen) aux chauffeurs professionnels. Cela se vérifie au chapitre des frais de visa mais le nombre de pièces à produire avec la demande de visa demeure élevé. A part quelques exceptions, le temps nécessaire pour obtenir un visa Schengen a diminué mais les formalités de demande sont toujours pesantes puisque, par exemple, la présence physique du chauffeur professionnel est exigée pour la remise du visa. Une plus grande harmonisation s'impose également concernant les types de visas émis. De l'avis de l'IRU, la délivrance de visas annuels à entrées multiples pour les chauffeurs professionnels devrait se généraliser.

4.4.1. Accord entre l'Union européenne et la Fédération de Russie en matière de visas

A la fin de 2005, la Commission européenne et la Fédération de Russie ont conclu leurs négociations en vue d'un accord destiné à faciliter les formalités de visa. Bien qu'il n'ait pas encore été signé (avril 2006), cet accord représente un important pas en avant. S'il obtient l'aval des deux parties, il simplifiera et facilitera les procédures suivies pour l'octroi de visas de court séjour aux ressortissants de l'Union européenne et de la Fédération de Russie. Il prévoit entre autres une simplification de la paperasserie concernant l'objet des voyages effectués par les chauffeurs qui assurent des services de transport international de marchandises ou de personnes. Seuls les documents stipulés dans l'accord pourront être demandés pour justifier le voyage. Dans le cas des chauffeurs internationaux, il pourra s'agir d'une demande écrite présentée par l'association nationale de transporteurs de la Fédération de Russie ou d'un pays de l'UE assurant des services de transport routier international et indiquant le but, la durée et la fréquence des voyages.

Les frais de visa pour une entrée en Fédération de Russie diminueront fortement et seront alignés sur le prix d'un visa Schengen (35 euros). Il s'y ajoutera une simplification des critères d'attribution de visas à entrées multiples aux chauffeurs professionnels: ces derniers se verront délivrer un visa valable un an après avoir obtenu un visa de court séjour limité à trois mois. Par ailleurs, ils pourront obtenir un visa d'une durée comprise entre deux ans et cinq ans lorsqu'ils auront fait bon usage de leurs visas annuels au cours des deux années précédentes et à condition que les motifs avancés pour demander un visa à entrées multiples restent valables.

Un accord similaire fait actuellement l'objet de discussions et de négociations entre la Commission européenne et l'Ukraine. Il ne s'appliquerait qu'aux chauffeurs ukrainiens vu que les ressortissants de l'UE sont dispensés de l'obligation de visa par l'Ukraine.

4.4.2. Nouvelle annexe de la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières

La nouvelle annexe 8 porte sur la facilitation de la délivrance de visas et traite précisément, à l'article 2, de la situation des chauffeurs routiers. Selon cet article, les pays

⁴ *Ibid.*

signataires devraient s'efforcer, tout en tenant compte de leurs préoccupations nationales en matière d'immigration et de leurs engagements internationaux, de simplifier et harmoniser les procédures de délivrance de visas aux chauffeurs routiers et d'échanger des informations sur les meilleures pratiques dans ce domaine.

4.5. Pièces d'identité

Au vu des questions qui se posent au sujet des demandes de visa, la nécessité s'impose de trouver une meilleure formule pour vérifier l'identité du titulaire d'un passeport et l'autoriser à entrer dans un pays à des fins précises pendant une durée déterminée. Les formalités de visa pourraient être facilitées par la mise en place d'une carte d'identité internationale pour les chauffeurs.

Lors de l'enquête lancée en 2003 par la CEE-ONU à propos des visas, plusieurs pays ont indiqué que l'instauration d'un document spécial (laissez-passer, passeport, livret) d'identification des chauffeurs professionnels faciliterait les procédures et simplifierait les formalités de délivrance de visa. Selon eux, un tel document pourrait être délivré sur la foi du passeport existant ou bien une pièce d'identité nouvelle pourrait être créée.

Dans les notes techniques remises à la CEE-ONU en 2004 par un groupe de pays, il a également été recommandé de produire un document spécial qui confirme l'identité du chauffeur pour dispenser de l'obligation de visa les chauffeurs routiers internationaux. La mise en place d'un document de ce type pourrait être prévue par une convention internationale spéciale.

En juin 2003, l'OIT a adopté la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), qui est entrée en vigueur le 9 février 2005. Cette convention instaure une nouvelle pièce d'identité pour les gens de mer (PIM) qui est destinée à faciliter leurs déplacements mais qui ne remplace pas le passeport. Ce faisant, elle donne naissance à un mécanisme équilibré tenant compte des questions de sécurité qui se posent à l'ère moderne tout en apportant la souplesse nécessaire aux transports maritimes et en reconnaissant les besoins qui sont ceux des gens de mer. Cette convention représente une réponse aux besoins et exigences de plus en plus importants d'un secteur des transports mondialisé. On pourrait s'inspirer de la PIM pour résoudre les problèmes de visa rencontrés par les chauffeurs routiers internationaux, branche qui est devenue un maillon indispensable de la chaîne mondiale de logistique et d'approvisionnement ainsi que du tourisme international au cours des dernières décennies.

Encadré 4.3
Convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003

I. Objectifs de la convention

- a) Rendre plus sûre l'identification des gens de mer (en améliorant les caractéristiques de la pièce d'identité des gens de mer (PIM) pour la protéger contre une falsification et en exigeant la mise en place de bases de données électroniques nationales).
- b) Faciliter la liberté des déplacements effectués à des fins professionnelles ou pour une permission à terre.
- c) Faciliter le commerce international.

II. Teneur de la convention

a) *Objet, teneur et forme de la PIM*

- La PIM ne peut être délivrée que par les autorités du pays de nationalité (exception faite du pays de résidence).
- Elle doit contenir des éléments précis et se conformer à un modèle, de manière à créer un document d'identité uniforme à l'échelle internationale.
- Elle doit être lisible par machine et contenir une photographie numérique et des données biométriques (modèle biométrique correspondant à une empreinte digitale traduite sous forme de chiffres dans un code-barres).

b) *Amélioration de la fiabilité*

- Chaque pays doit se doter d'une base de données électronique contenant des renseignements précis.
- Un centre d'information doit être ouvert 24 heures sur 24; les données y relatives doivent être communiquées au BIT qui tient à jour une liste à la disposition des Etats Membres.
- Les Etats Membres doivent effectuer des contrôles de la qualité et des évaluations en se conformant à des prescriptions minimales obligatoires concernant les procédés, procédures et pratiques employés pour la délivrance des PIM.
- Les prescriptions visent à la fois la sécurité matérielle des documents et l'infrastructure de base servant à délivrer les PIM et à vérifier les données (le but étant de s'assurer que les PIM ne sont délivrées qu'à de véritables gens de mer, de permettre aux autres Membres de vérifier la validité des PIM, et de faire en sorte que les systèmes nationaux soient convenablement surveillés).
- Chaque Etat Membre doit procéder à une évaluation indépendante de son système au moins tous les cinq ans et faire un rapport au BIT.
- Après évaluation des rapports, le BIT arrêtera la liste des Membres en conformité avec les prescriptions minimales établies dans la convention, et le BIT instaurera une procédure pour régler les différends relatifs à ladite liste.

c) *Facilités à accorder*

- Les gens de mer en possession d'une PIM valide doivent être reconnus en tant que tels (sauf preuve manifeste du contraire).
- Vérifications et formalités connexes sont possibles à certaines conditions (coût, moment, etc.).
- Les facilités offertes doivent inclure les permissions à terre (pour lesquelles aucun visa ne doit être exigé; des dispositions dans l'ensemble équivalentes sont autorisées en droit et dans la pratique), le transit, le transfert et le rapatriement.
- Au moment de l'embarquement durant le transit ou le transfert, la PIM doit être accompagnée du passeport.
- Une PIM peut aussi être délivrée aux résidents permanents d'un territoire; dans ce cas, elle doit toujours être accompagnée du passeport, y compris pour une permission à terre.

5. Questions relatives au passage des frontières

C'est au passage des frontières que les obstacles à l'efficacité des transports routiers internationaux ressortent de la façon la plus claire. En 2004, la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a rédigé, à la demande du Conseil des ministres, un rapport sur la levée des entraves au passage des frontières ¹. Ce rapport, présenté lors de la session du Conseil à Ljubljana, recense les difficultés auxquelles se heurtent les transporteurs routiers lorsqu'ils doivent passer une frontière. Des solutions y sont également recommandées.

Les principaux obstacles rencontrés aux frontières routières ont généralement pour origine la mauvaise qualité de l'infrastructure et des équipements aux points de passage, les déficiences des services fournis et des procédures suivies aux frontières, le manque de personnel et l'insuffisance de sa formation. Dans certains cas, les problèmes rencontrés s'expliquent par tous ces facteurs conjugués.

5.1. Procédures aux frontières

Les procédures en vigueur aux frontières pour les transports routiers internationaux comprennent de nombreuses activités comme le traitement des documents produits ou bien les inspections et contrôles effectués par les fonctionnaires de services ou administrations relevant de divers ministères. Ces procédures peuvent varier énormément quant au nombre d'inspections, à leur ampleur et à leur mode d'exécution. Le nombre des inspections qui peuvent être effectuées à un point de passage varie selon que le véhicule qui se présente à la frontière transporte des marchandises ou des personnes. Les services fournis font apparaître des différences criantes entre les postes frontière d'un même pays.

Les procédures appliquées aux transports routiers internationaux de marchandises peuvent globalement être classées en trois catégories:

- celles relatives à l'équipage du véhicule – vérification des périodes de conduite et de repos, permis de conduire, documents de voyage (passeport, visa, assurance, etc.), somme qu'une personne doit avoir sur elle dans la devise du pays d'entrée lorsqu'elle se présente à la frontière, etc.;
- celles relatives au véhicule – taxes et contrôle concernant la quantité de carburant pouvant entrer en franchise dans le pays (dans certains cas, cette quantité est limitée à la contenance des réservoirs d'origine du véhicule), taxes sur le véhicule, taxe routière, droits de transit, carte pour l'assurance internationale ou nationale du véhicule, permis de transport (bilatéral, transit, pays tiers, multilatéral – CEMT), frais de permis spécial, poids et dimensions, certificat du véhicule, état général du véhicule, respect des normes ADR, TIR et ATP, mise sous douane des véhicules de transport, données statistiques, etc.;
- celles relatives aux marchandises transportées et, entre autres, au carnet TIR, à la lettre de voiture, à la facture des marchandises transportées ².

¹ Conférence européenne des ministres des transports, Conseil des ministres: *Levée des entraves au passage des frontières*, 22 avril 2004, CEMT/CM(2004)23.

² E. Molnar et L. Ojala: *Transport and trade facilitation issues in the CIS-7, Kazakhstan and Turkmenistan*; Lucerne Conference of the CIS-7 Initiative, 20-22 janv. 2003, p. 25.

5.2. Retards au passage des frontières

Dans le rapport de la CEMT, il est dit que le passage des frontières subit des retards attribués en particulier aux causes suivantes:

- **inefficacité des procédures de contrôle:** les procédures de contrôle sont complexes – contrôles douaniers, contrôle des autorisations de transport, contrôle du véhicule, contrôle des visas et documents de police – et parfois jugées inutilement compliquées;
- **recours insuffisant à l'informatique:** incapacité d'utiliser des documents sous forme électronique; les documents sont souvent remplis par les fonctionnaires chargés du contrôle eux-mêmes;
- **systématisation du contrôle:** contrôle lent et systématique de tous les véhicules sans utiliser les techniques de gestion des risques;
- **pesage des véhicules:** la procédure de pesage d'un véhicule peut s'avérer complexe lorsque le véhicule au complet doit être déchargé (parfois inutilement; le pesage d'un même véhicule donne souvent des résultats différents de part et d'autre de la frontière);
- **contrôle de l'immigration clandestine:** procédures de contrôle prévues pour lutter contre l'immigration illégale, en particulier à bord des ferries;
- **mise en œuvre des contrôles vétérinaires et phytosanitaires:** absence de contrôle systématique dans ce domaine;
- **manque de coordination entre les administrations douanières:** il trouve son illustration dans l'insuffisance des échanges d'informations, les écarts très importants qui existent entre les procédures de contrôle des différents pays concernant les contrôles relatifs aux chauffeurs, aux personnes transportées et aux véhicules, à l'opération de transport même, aux marchandises et aux documents, l'absence d'uniformisation des heures d'ouverture des postes frontière, le manque de reconnaissance mutuelle des protocoles appliqués pour le pesage et l'inspection des véhicules;
- **coopération entre les autorités chargées des contrôles:** absence de coopération, répétition inutile des contrôles;
- **application des procédures TIR:** non-respect des procédures TIR, incapacité de faire la distinction entre les différents types de formalités douanières, non-différenciation des véhicules automobiles selon le type de chargement ou de régime de transit sous douane;
- **information des professionnels et du secteur privé en général:** absence de renseignements sur les procédures suivies et sur les documents exigés;
- **modification des procédures sans prévenir:** changement des procédures, instauration de nouvelles obligations sans préavis, manque d'informations claires sur les modifications apportées à la législation nationale;
- **convoyage obligatoire:** obligation pour les véhicules d'être escortés par les douanes ou la police, ce qui entraîne des retards et des frais supplémentaires, et ce qui est contraire aux principes de la Convention TIR;

- **services payants obligatoires:** instauration de services payants obligatoires sous la forme de structures «commerciales» créées aux points de passage des frontières ou à leur proximité immédiate, comme l'utilisation obligatoire de parcs de stationnement «organisés» pratiquant des prix d'entrée excessifs;
- **taxes, droits et redevances:** multiplication des taxes, droits et redevances, et manque de transparence des règles de paiement dans certains cas.

Des retards comparables ont été observés au passage des frontières en Afrique (voir encadré 5.1).

Encadré 5.1
Etude de l'ITF sur les temps d'attente en Afrique centrale

En 2005, l'ITF a réalisé une enquête sur les conditions de travail des chauffeurs routiers effectuant les liaisons entre sept pays de l'Afrique centrale et le port de Douala au Cameroun. Les 58 chauffeurs interrogés venaient des pays suivants: Cameroun, République centrafricaine, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, Nigéria et Tchad.

On les a interrogés, entre autres choses, sur la durée de leur voyage jusqu'à Douala et sur les temps de passage des frontières. Leurs réponses peuvent se résumer comme suit:

- les chauffeurs en provenance de la RCA (Bangui, Doba) ont mis en moyenne huit jours (sept au départ de Bangui, neuf ou dix au départ de Doba) pour rallier le port de Douala;
- les chauffeurs en provenance du Congo (Brazzaville) ont passé entre sept et quatorze jours (douze en moyenne) sur la route;
- les chauffeurs en provenance de la Guinée équatoriale (Bata) ont mis sept jours pour rallier le port;
- les camions au départ du Gabon (Libreville) ont également passé sept jours sur la route jusqu'au port;
- les camions venant du Nigéria ont mis entre sept et quatorze jours pour rallier Douala (Calabar – de sept à dix jours, Kano – de sept à quatorze jours, Onitsha et Lagos – quatorze jours).

Tous les chauffeurs ont eu à subir de longs temps d'attente aux frontières. Les chauffeurs en provenance de la RCA ont patienté à la frontière au moins deux jours (et jusqu'à quatre jours), ceux du Congo au moins trois ou quatre jours, ceux de la Guinée équatoriale au moins deux jours, les chauffeurs du Gabon au moins deux ou trois jours, et ceux venus du Nigéria ont attendu au moins de deux à cinq jours pour passer la frontière.

Tous ont également déclaré avoir été harcelés par la police pendant leur voyage jusqu'au port de Douala. Les chauffeurs restent en général à Douala entre sept et quinze jours avant de prendre le chemin du retour.

Source: ITF Survey 2005.

5.3. Temps de passage de la frontière

Le temps total qu'il faut à un véhicule pour traverser la frontière entre deux pays se décompose en plusieurs parties correspondant aux activités de contrôle des différents services des frontières³. D'autres éléments entrent en ligne de compte:

- les retards ne sont pas toujours imputables aux activités des services des frontières; les chauffeurs, par exemple, attendent parfois avant de procéder aux formalités d'usage;
- il arrive que différentes formalités soient accomplies simultanément;

³ *TTFSE Manual – Clearance and administrative simplification*, Trade and Transport Facilitation in Southeast Europe Program, 2001, p. 43, http://www.seerecon.org/ttfse/TTFSE_Manual.pdf.

- les retards pris pour l'accomplissement des formalités dans le pays d'entrée peuvent se répercuter dans le pays de sortie.

Selon le programme visant à faciliter les échanges commerciaux et les transports en Europe du Sud-Est (TTFSE), le temps maximum acceptable, conformément aux normes de l'UE, pour le passage d'un véhicule entre deux pays est de quarante minutes⁴.

5.4. Procédures douanières

Parmi les administrations qui s'occupent des procédures aux frontières, les services des douanes passent souvent pour être les plus importants et les moins efficaces. Les problèmes varient d'un pays à l'autre, d'une frontière à l'autre, voire d'un poste frontière à un autre dans un même pays. La lenteur des procédures pour le passage de la frontière et les retards qui en résultent sont souvent dus à un excès de zèle des fonctionnaires qui contrôlent les camions entrant dans le pays. Cette situation peut être attribuée à une législation douanière qui impose des contrôles systématiques souvent non justifiés par une analyse des risques, et à l'intervention d'autres services des frontières qui contrôlent eux aussi la plupart des véhicules.

Le rapport TTFSE indique que, en Europe du Sud-Est, des vérifications systématiques sont généralement effectuées par des agents des douanes ou de la police au nom de la sécurité, de la lutte contre la contrebande, des directives de l'UE concernant le contrôle des frontières extérieures, ou pour remédier aux difficultés de pays voisins. Cependant, les retards ont habituellement d'autres causes.

En Afrique, les retards imputables aux services des douanes au passage des frontières s'expliquent par un excès de paperasserie, des procédures désuètes, une modernisation trop lente, un manque de transparence et de cohérence, et une coopération entre les douanes et les autres administrations qui laisse à désirer ou qui fait carrément défaut. Un trop grand nombre de documents doivent être traités à chaque frontière, ce qui contribue considérablement à l'allongement des délais (voir encadré 5.2).

Encadré 5.2 Les opérations douanières en Afrique

En 2004, en Afrique, le passage en douane exigeait en moyenne l'intervention de 20 à 30 personnes, et le traitement de 40 documents et de 200 éléments d'information, dont une trentaine se répétait au moins 30 fois, outre que 60 à 70 pour cent des données devaient être saisies au moins deux fois. Les documents à fournir sont souvent mal indiqués et l'information est incomplète. Le problème s'aggrave aux frontières, où les postes frontière et les services des douanes procèdent à des batteries de contrôles distinctes à chaque frontière, avec des imprimés et des documents qui leur sont propres et qui doivent être remplis et vérifiés. Cette procédure lourde a une forte incidence sur un mécanisme de facilitation des échanges qui permettrait une meilleure intégration de l'Afrique dans l'économie mondiale. En outre, des retards trop importants peuvent entraîner la détérioration de marchandises périssables telles que les produits agricoles.

Source: Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique: *Rapport économique sur l'Afrique 2004. Libérer le potentiel commercial de l'Afrique* (Addis-Abeba, 2004).

⁴ *Ibid.*

5.4.1. Documentation

Souvent, comme on vient de le voir, les retards et les longs temps d'attente aux frontières sont attribuables aux procédures en rapport avec les documents de transport et des douanes. Les représentants de l'ITF en Afrique ont récemment signalé que les camions à la frontière entre le Rwanda et l'Ouganda étaient fréquemment retardés pendant une durée pouvant atteindre cinq jours. Le plus souvent, le dédouanement tardait parce que les documents devant être fournis par l'administration compétente de Kampala n'arrivaient pas ou étaient «mal classés».

Une fois qu'ils ont franchi la frontière, les camions qui transportent des marchandises en Ouganda ne sont pas libres de poursuivre leur voyage. Ils doivent attendre le lendemain que les documents arrivent à destination, où les agents des douanes vérifient de nouveau que les marchandises n'ont pas été déchargées en Ouganda sans que les droits correspondants aient été acquittés.

Par ailleurs, en ce qui concerne les documents exigés au passage d'une frontière, les procédures peuvent changer sans préavis. L'administration douanière, par exemple, a la réputation d'exiger inopinément des documents dont les chauffeurs ne sont normalement pas munis. En conséquence, les chauffeurs peuvent se trouver bloqués à la frontière parce qu'ils «ne respectent pas les nouveaux règlements». Le temps nécessaire pour obtenir les documents manquants, qui peut se chiffrer à plusieurs jours, dépend des moyens de communication existant à la frontière.

Il peut arriver que des règles et procédures véritablement nouvelles soient mises en place, mais qu'elles ne soient pas appliquées. A la frontière ougandaise, par exemple, les chauffeurs ont eu la surprise de se voir demander une licence de marchandises en transit, document certes officiel mais qui n'était jusque-là jamais exigé. De ce fait, selon l'ITF, les transporteurs ne prenaient pas le soin de se procurer ce document parce qu'il leur revenait moins cher de soudoyer les fonctionnaires que d'acheter une licence.

Le tableau 5.1 présente les documents que les transporteurs routiers doivent produire dans différents pays.

Tableau 5.1. Documents devant être produits par les transporteurs routiers slovènes à l'entrée de pays de l'Europe de l'Est et des pays membres de l'UE

Pays	Bélarus	Bulgarie	Fédération de Russie	Roumanie	Ukraine	Union européenne
Permis de transport:	X ^a	X ^b	X ^c	X ^d	X ^e	X ^f
<i>Chauffeur:</i>						
■ Passeport	X	X	X	X	X	X
■ Visa	X		X			
■ Permis de conduire d'une certaine catégorie	X	X	X	X	X	X
■ Ordre (instruction) d'acheminement, autorisation de conduire le véhicule sur l'itinéraire fixé	X	X	X	X	X	X
■ Licence ADR (pour le transport de marchandises ADR)	X	X	X	X	X	X
■ Contrat de travail	X	X	X	X	X	X
■ Assurance maladie	X	X	X	X	X	X
<i>Véhicule:</i>						
■ Licence de mise en circulation	X	X	X	X	X	X
■ Assurance internationale du véhicule	X	X	X	X	X	X
■ Police d'assurance (plus, dans le cas de marchandises ADR, certificat d'assurance accident)	X	X	X	X	X	X
■ Imprimé P6 (numéro du certificat A de conformité du camion aux normes européennes)	X	X	X	X	X	X
■ Imprimé P7 (certificat de conformité de la remorque aux prescriptions techniques établies dans la résolution de la CEMT en matière d'environnement)	X	X	X	X	X	X
■ Imprimé P8 (certificat concernant l'état général de la remorque)						X
■ Licence pour les véhicules de transport international par la route	X	X	X	X	X	X
■ Certificat d'homologation du véhicule	X	X	X	X	X	X
■ Certificat de véhicule «peu bruyant» pour la conduite de nuit (entre 22 heures et 5 heures) en Autriche						X
■ Rapport de contrôle du tachygraphe (annuel)	X	X	X	X	X	X
■ Courbes de tachygraphe	X	X	X	X	X	X
■ Certificat d'autorisation de véhicule TIR	X	X	X	X	X	
<i>Marchandises:</i>						
■ Carnet TIR	X	X	X	X	X	
■ Lettre de voiture CMR	X	X	X	X	X	X
■ Facture des marchandises transportées	X	X	X	X	X	X

Permis de transport:

- ^a La Slovénie et le Bélarus se sont entendus sur l'instauration de permis: permis de transit bilatéral et de pays tiers.
- ^b La Slovénie et la Bulgarie ont signé un accord de réciprocité sur le transport de marchandises. Un permis est exigé pour le transport de marchandises en Bulgarie: permis de transit, permis de transit EKO, permis de pays tiers ou permis de la CEMT. Aucun permis n'est exigé pour le transport bilatéral.
- ^c La Slovénie et la Fédération de Russie ont signé un accord qui rend obligatoire l'obtention d'un permis pour le transport routier dans les deux pays: permis général, de transit, de pays tiers ou de la CEMT.
- ^d La Slovénie et la Roumanie ont signé un accord sur le transport par la route. L'application de cet accord se fait sous la forme de permis: permis de transit européen, permis de pays tiers pour les véhicules aux normes européennes et permis de la CEMT.
- ^e La Slovénie et l'Ukraine se sont entendues sur l'instauration de permis: permis de transit, bilatéral, de pays tiers et de la CEMT.
- ^f Pour entrer dans les pays membres de l'UE, il n'est plus nécessaire de détenir un permis de transport.

Particularités du transport routier dans des pays de l'Europe de l'Est:

- les marchandises qui entrent dans les pays de l'ex-Union soviétique ou qui en sortent sont assurées contre le vol; l'assurance n'est valable que s'il y a deux chauffeurs dans le camion et s'ils font leurs pauses dans des parcs de stationnement sécurisés;
- le pesage du véhicule est obligatoire à l'entrée de chaque pays;
- le dédouanement prend habituellement deux jours; en cas de complication, il peut prendre jusqu'à une semaine;
- pour accélérer les choses, il est souvent nécessaire de distribuer des pots-de-vin.

Source: Faculté des transports et des études maritimes de l'Université de Ljubljana (Slovénie).

Le tableau 5.2 présente les documents exigés entre l'Inde et le Bangladesh.

Tableau 5.2. Documents exigés entre l'Inde et le Bangladesh

	Inde	Bangladesh
Types de documents	29	22
Copies	118	116
Signatures	256	55

Source: U. Subramanian: *South Asia transport: Issues and options*, Banque mondiale, Unité des infrastructures en Asie du Sud, avril 1999, http://worldbank.org/transport/tr_facil/docs/umapres.pdf.

5.5. Transports internationaux en autobus ou en autocar

Comme l'a montré le quatrième Forum européen de l'autobus et de l'autocar (octobre 2005, Belgique), 99 pour cent des retards qui surviennent sur les réseaux internationaux s'expliquent par les temps d'attente aux frontières. Le fait que les autobus et autocars soient retenus à la frontière provoque des retards imprévus qui entraînent non seulement des écarts d'horaire mais qui se répercutent aussi sur les temps de conduite programmés des chauffeurs. Ces derniers et les entreprises de transport en subissent les conséquences tandis que les services des frontières déclinent toute responsabilité.

Les retards observés au passage des frontières peuvent être attribués aux mêmes causes que dans le cas des camions, mais il faut aussi y ajouter les documents qui sont exigés des voyageurs. Habituellement, les autocars et autobus des lignes internationales régulières ne sont pas traités à part. Des opérateurs ukrainiens ont affirmé qu'à certaines époques de l'année les files d'attente à la frontière autrichienne peuvent comprendre plus d'une centaine d'autobus ⁵.

⁵ N. Volk: *Advantages of harmonised bilateral agreements in bus and coach services in the CIS and beyond*, quatrième Forum européen de l'autobus et de l'autocar, «Faciliter les services réguliers internationaux par autobus et autocar en Europe», Belgique, 2005, <http://www.iru.org/events/B&C2005/Volk.E.htm>.

5.6. Infrastructure et installations d'accueil à la frontière

Entre autres causes de retard, le rapport de la CEMT fait état de dysfonctionnements liés à l'infrastructure et aux installations, imputables aux facteurs suivants:

- **inadaptation de postes frontière dont la capacité est insuffisante:** les postes frontière, sous-équipés, ne sont souvent pas en mesure d'absorber un trafic en forte augmentation;
- **vétusté et mauvaise qualité des installations:** les installations servant aux contrôles phytosanitaires, vétérinaires et autres ne sont pas adaptées. En Europe, le problème se pose avec particulièrement d'acuité dans les Balkans et en Europe de l'Est;
- **matériel inapproprié:** les installations de TIC (comme le matériel et les systèmes utilisés pour traiter les documents) ainsi que le matériel d'inspection (par exemple les appareils d'inspection aux rayons X et les instruments de pesage des véhicules) sont souvent inadaptés ou ne sont pas employés avec efficacité ni à propos. Il peut en résulter des perturbations inutiles au passage des frontières;
- **absence de voies réservées:** les systèmes de voies sont mal pensés. Pour fluidifier le trafic, il faudrait des voies réservées aux véhicules en transit. L'encombrement des voies par des véhicules circulant à vide crée parfois d'énormes difficultés;
- **routes d'accès sous-dimensionnées:** l'étroitesse de voies d'accès aux postes frontière et aux points de passage, ajoutée à un nombre insuffisant de places de stationnement, engendre de graves problèmes. Parfois, les aires de stationnement ne sont pas équipées de toilettes, de points d'eau et de prises électriques convenables.

5.7. Fonctionnaires des frontières

Il ressort de diverses sources écrites et orales que le comportement de certains fonctionnaires des frontières chargés des contrôles laisse régulièrement à désirer, phénomène qui constitue un obstacle important de plus et une autre cause de retard. Selon la CEMT, les principales difficultés sont les suivantes:

- **manque de personnel de contrôle:** les effectifs ne sont pas adaptés à l'augmentation du trafic;
- **faible productivité:** la faible productivité du personnel s'explique par diverses raisons, notamment la complexité des procédures, une motivation insuffisante, une désorganisation généralisée et de mauvaises conditions de travail. Les résultats du programme de facilitation des échanges et des transports dans le sud du Caucase (TTFSC) font ressortir des écarts considérables: un agent des douanes traite en moyenne entre 40 et 45 déclarations par an dans les trois Etats du sud du Caucase, contre une moyenne de quelque 250 déclarations dans les pays du sud-est de l'Europe. Les taux de productivité varient de 80 déclarations par an en République de Moldova à 422 en Croatie;
- **horaires de travail:** des problèmes surgissent lorsque les horaires ne sont pas les mêmes des deux côtés de la frontière;
- **qualifications et formation insuffisantes:** le manque de qualifications et de formation se reflète dans une méconnaissance des règles applicables et des documents à produire ainsi que des techniques de contrôle sélectif. Cela peut se traduire par un

mauvais traitement des documents et par des différences d'interprétation entre les pays. La méconnaissance des instruments existants (et l'impossibilité d'y accéder) se révèle un problème d'importance (parfois imputable à l'absence de textes dans la langue du pays), auquel s'ajoute une connaissance insuffisante, dans l'administration, des procédures en vigueur et des pratiques courantes. Le manque de formation et de matériel contribue également aux déficiences du traitement informatique des documents, déficiences qui se conjuguent à l'absence de guichet unique. Pose également problème un manque de formation des chauffeurs et des transporteurs concernant l'utilisation des documents des douanes pour les contrôles aux frontières (outre que les retards peuvent aussi s'expliquer par la présence d'irrégularités dans les documents produits par les chauffeurs);

- **manque de continuité dans la gestion des contrôles:** il apparaît que ce manque de continuité est dû à une rotation importante du personnel, qui nuit aux efforts d'amélioration des services de contrôle et empêche de suivre une ligne de conduite cohérente (observation qui vaut aussi pour les hauts responsables et les cadres intermédiaires);
- **comportement du personnel de contrôle sur le plan de l'éthique:** le comportement du personnel du point de vue éthique a longtemps constitué un sujet tabou à cause de la crainte de représailles. Souvent, les comportements anormaux ne sont pas signalés par les transporteurs ou les chauffeurs bien que leurs incidences soient fréquemment prises en compte dans le calcul des coûts. Des cas de corruption et d'extorsion ont été rapportés un peu partout dans le monde, notamment dans les pays les moins développés. Des actes de cette nature ont été dénoncés dans de nombreux pays d'Afrique et d'Europe. La multiplication des cas de corruption et d'extorsion s'explique en outre par l'incapacité de faire des contrôles sélectifs au moyen de procédures faisant appel à des techniques de gestion des risques et par une mauvaise organisation du travail. Les équipes de contrôle se composent souvent d'un personnel qui n'est jamais ou rarement renouvelé. Cela peut favoriser des relations personnelles entre les agents de contrôle et les usagers et déboucher sur des actes de corruption. Ce phénomène est renforcé par l'obligation faite aux chauffeurs ou transporteurs d'utiliser des structures «commerciales» – services des frontières, courtiers en douane, etc. – qui entretiennent souvent des relations floues avec le personnel officiel de contrôle à la frontière.

Ces problèmes sont constatés aux frontières partout dans le monde. Il existe en Afrique du Sud quelque 52 postes frontière importants, mais le plus gros du trafic passe par cinq d'entre eux. Le manque de personnel expérimenté et intègre fait que, globalement, les services fournis ne donnent pas satisfaction si l'on en croit plusieurs rapports. Sans surprise, le dédouanement manuel prend beaucoup plus de temps que le système électronique, lequel n'est pas pleinement opérationnel. L'évolution des équipements n'a pas suivi celle de la demande ⁶.

5.7.1. Harcèlement de la part de fonctionnaires

Autre obstacle rencontré par les chauffeurs routiers internationaux: des actes de harcèlement injustifiés de la part de fonctionnaires à la frontière.

⁶ *National freight logistics strategy*, Department of Transport, South Africa, sept. 2005.

Harcèlement

Les actes de harcèlement commis par des fonctionnaires ont pour principale cause le fait que de nombreux agents d'inspection voient dans les transports routiers une source non négligeable de revenus supplémentaires et d'enrichissement, réaction souvent explicable par le peu de considération que l'Etat leur porte sur les plans moral et financier. Voilà qui est en pleine contradiction avec la part que les douanes peuvent prendre dans les recettes budgétaires de l'Etat, en particulier dans les pays les moins développés.

Corruption

Ainsi qu'on l'a dit, le système de corruption observé chez les agents chargés de contrôler les transporteurs routiers est profondément enraciné dans les structures officielles. Dans certains pays d'Afrique, par exemple, des agents verseraient jusqu'à 500 000 francs CFA (763,35 euros) à leurs supérieurs pour être nommés inspecteurs de la circulation routière. Cette dépense représente pour eux un investissement qui rapportera gros. Les supérieurs perçoivent aussi un pourcentage de l'argent extorqué aux usagers de la route.

5.7.2. Insuffisance des connaissances et manque de formation chez les chauffeurs professionnels

Selon des rapports produits par des syndicats de transporteurs routiers de l'Afrique occidentale, il est un autre facteur qui fait que des chauffeurs professionnels sont l'objet d'actes de harcèlement, d'extorsion et de corruption, à savoir l'insuffisance des connaissances et de la formation qu'ils possèdent sur les règles et procédures de base qui régissent le passage des frontières et les opérations de transit⁷. Beaucoup ignorent les obligations qu'ils ont en tant que chauffeurs au regard de la loi et les droits réglementaires qu'ils doivent acquitter au passage des frontières. D'autre part, des chauffeurs professionnels peuvent se livrer à des activités répréhensibles pour gagner de l'argent, mais ces activités risquent aussi de les rendre vulnérables.

5.8. Dimension régionale et ampleur des activités transfrontalières

5.8.1. Localisation des problèmes

Europe

Les problèmes rencontrés au passage des frontières dans l'Union européenne ont perdu de leur acuité depuis la mise en place du marché unique, bien que quelques exceptions soient observées, notamment dans le cas de la traversée du tunnel du Mont-Blanc entre la France et l'Italie ou du franchissement des frontières de l'Autriche et de la Suisse, où des files d'attente peuvent se produire⁸. Les difficultés liées au passage des frontières se concentrent essentiellement dans l'est de l'Europe, à l'entrée du Bélarus, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine. Des temps d'attente excessifs ont également été

⁷ N. Kabore: «Checkpoint hell», *Transport International* (Londres), n° 19, avril-juin 2005, pp. 23-25.

⁸ CEMT, *op. cit.*, p. 2.

relevés aux frontières entre le Bélarus et la Fédération de Russie, et entre la Pologne et l'Ukraine.

Les délais d'attente sont également longs dans le sud du Caucase et, au-delà de l'Europe continentale, d'énormes temps d'attente ont été signalés aux frontières de l'Asie (Iraq et Turquie, Fédération de Russie et pays de l'Asie centrale).

Amérique latine

La Panaméricaine, principal axe routier nord-sud de la région, facilite grandement les échanges en Amérique centrale. Les représentants des gouvernements et des entreprises des pays latino-américains déplorent les longues files d'attente engendrées par les inspections des douanes aux frontières. C'est particulièrement vrai à l'entrée du Costa Rica: un fonctionnaire indique que des marchandises peuvent être acheminées du Mexique au Guatemala en 22 heures grâce à un réseau routier d'assez bonne qualité et à des procédures douanières efficaces mais que, ensuite, il leur faut en moyenne neuf jours pour atteindre le Panama à cause du mauvais état de la route et des inspections des douanes⁹.

MERCOSUR

Le MERCOSUR éprouve de grandes difficultés à établir des relations commerciales stables par la voie routière. Les problèmes d'uniformisation des procédures aux frontières empêchent de réaliser les gains de productivité que l'on serait en droit d'espérer. Les pays se concentrent essentiellement sur leurs affaires internes, en veillant surtout à protéger leur production et des groupes de produits, au lieu de soutenir une expansion des échanges par une ouverture des frontières à l'image de ce qui se fait dans l'Union européenne¹⁰. Pour ce qui est des aspects positifs, le MERCOSUR a établi des normes en matière de dimensions, de poids et de sécurité pour les transports à l'intérieur du MERCOSUR, mais des procédures uniformes font défaut pour le passage des frontières. Les véhicules sont retardés aux frontières à cause du grand nombre de services affectés aux inspections douanières, sanitaires et de sécurité. Certains constatent une divergence très nette entre les procédures suivies par les services nationaux des douanes et la politique de libre-échange du MERCOSUR.

Amérique du Nord – ALENA

Dans la région couverte par l'ALENA, les transports routiers transfrontaliers se heurtent à toutes sortes de problèmes qui tiennent principalement à l'insuffisance ou l'inadaptation de l'infrastructure, à un manque de ressources qui empêche la modernisation des installations existantes, à l'absence de personnel bien formé, à une utilisation trop limitée des nouvelles technologies et à des entraves dues aux règlements et procédures. Aux Etats-Unis, le souci de la sécurité ralentit aussi le franchissement des frontières. Une sécurisation renforcée des conteneurs et l'emploi de nouvelles techniques ou procédures de contrôle aux frontières devraient remédier en partie à cette situation.

Voici les problèmes et les enjeux qui ont été examinés lors de la conférence de la Chambre de commerce américano-mexicaine tenue en septembre 2005 à Acapulco:

⁹ *Freight transportation: The Latin American market* (U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, août 2003), <http://international.fhwa.dot.gov/latinamer/chapter2.htm>.

¹⁰ *Ibid.*, <http://international.fhwa.dot.gov/latinamer/execsum.htm> (consulté le 10 mai 2006).

- difficultés au passage des frontières (doubles emplois, automatisation insuffisante, nécessité d'opter pour la solution du «guichet unique», etc.);
- nécessité de faciliter les liaisons avec différentes routes aux points de franchissement des frontières;
- mise à exécution des consignes de sécurité consécutives au 11 septembre;
- question de la responsabilité au cours du transport dans le pays;
- manque de communication entre les services gouvernementaux.

Une démarche institutionnelle binationale concertée a été jugée nécessaire pour régler les problèmes d'une manière bien encadrée ¹¹.

La situation qui règne au poste frontière entre Laredo et Nuevo Laredo, par où passe le plus gros du trafic de marchandises entre les Etats-Unis et le Mexique (de 10 000 à 15 000 camions par jour), illustre certains des problèmes les plus criants constatés au passage des frontières:

- restrictions et procédures juridiques et administratives que s'imposent mutuellement le Mexique et les Etats-Unis;
- nombre d'arrêts excessif, qui interrompt dans leur mouvement les opérations de transport et qui expose davantage les marchandises aux risques de dégradation, de perte et de détournement, outre le surcroît de pollution engendré par des moteurs diesel contraints d'accélérer, de s'arrêter, de tourner au ralenti et de redémarrer tout en tirant de lourdes charges;
- manque de coordination concernant les procédures et les données à fournir pour le franchissement des frontières;
- limites des infrastructures aux frontières – voies d'accès aux ponts de franchissement en nombre insuffisant, ce qui provoque des engorgements importants, etc.;
- capacité limitée de certaines zones d'inspection, qui aggrave les engorgements;
- pratiques commerciales qui donnent indûment lieu à des périodes de pointe au passage des frontières;
- opérations de transfert ¹² effectuées aux frontières, qui ajoutent aux engorgements en doublant le nombre de véhicules qui franchissent les ponts et en occupant des rues de desserte locale;
- gouvernements insuffisamment motivés pour fournir le personnel d'inspection dont on aurait besoin 24 heures sur 24;
- absence d'émulation, dans le secteur privé comme dans le public, pour que les choses changent dans le sens d'une plus grande efficacité au passage des frontières;

¹¹ United States-Mexico Chamber of Commerce: *Transporte internacional. A greater North America transportation & trade initiative*, <http://www.usmcoc.org/pro/transporteinternacional.html>.

¹² Déplacement de conteneurs ou d'autres marchandises d'un mode à l'autre.

-
- climat culturel existant à la frontière entre les Etats-Unis et le Mexique, caractérisé par des différences linguistiques et de comportement, la méfiance et l'acceptation d'une bureaucratie pesante ¹³.

5.8.2. Ampleur des mouvements transfrontaliers

Pour déterminer l'ampleur des problèmes posés par le passage du trafic routier international aux frontières, il est nécessaire de connaître le nombre de chauffeurs internationaux (de camion, d'autobus et d'autocar) ou, au moins, le nombre de véhicules qui franchissent les frontières. Il est cependant difficile d'arriver à un chiffre exact car on ne possède pas de statistiques officielles sur le nombre de chauffeurs routiers qui effectuent des liaisons internationales et, de même, il est extrêmement difficile, voire impossible, d'évaluer approximativement le nombre de chauffeurs professionnels qui passent effectivement les frontières. Cette situation est due en partie à l'absence de statistiques officielles et en partie à des bouleversements politiques qui ont eu une incidence de fond sur le secteur des transports routiers internationaux, notamment dans l'ex-Union soviétique et dans les Balkans.

Il est seulement possible d'estimer le volume des transports routiers transfrontaliers et l'ampleur des problèmes liés au franchissement des frontières sur la base de divers indicateurs, données et statistiques: données sur les échanges commerciaux, statistiques des associations nationales de transporteurs routiers, statistiques sur les franchissements des frontières, chiffres sur les transports routiers internationaux, documentation des douanes (carnets TIR), etc.

5.8.2.1. Nombre de carnets TIR délivrés

Pour savoir si le volume de marchandises qui franchissent les frontières est en hausse, on peut se reporter au nombre de carnets TIR délivrés et au nombre de transporteurs autorisés habilités à utiliser un carnet TIR (voir tableau 5.3).

En 1952, il a été délivré quelque 3 000 carnets TIR, nombre qui est passé à 100 000 en 1960 et à 800 000 en 1970. Dans les années soixante-dix et quatre-vingt, le nombre de demandes de carnets TIR a fluctué entre environ 500 000 et 900 000. Cette hausse s'explique en partie par l'élargissement de l'Union européenne, les carnets TIR n'étant plus requis pour les opérations de transit entre les pays membres. Depuis 1989, avec l'expansion des échanges entre l'est et l'ouest de l'Europe, qui a été suivie d'un développement des transports routiers internationaux, le nombre de carnets émis a dépassé le million en 1992 et 3,2 millions en 2005 (voir figure 5.1 et tableau 5.4).

¹³ H.E. Haralambides et M.P. Londono Kent: «Supply chain bottlenecks: Border crossing inefficiencies between Mexico and the United States», *International Journal of Transport Economics* (Rome), vol. XXXI, n° 2, juin 2004.

Tableau 5.3. Transporteurs autorisés à utiliser un carnet TIR

Pays et nombre de transporteurs autorisés			
Albanie	11	Koweït	1
Allemagne	494	Lettonie	763
Arménie	4	Liban	3
Autriche	331	Lituanie	1 034
Azerbaïdjan	11	Ex-République yougoslave de Macédoine	927
Bélarus	3 233	République de Moldova	143
Belgique/Luxembourg	99	Norvège	21
Bulgarie	3 824	Ouzbékistan	11
Chypre	45	Pays-Bas	508
Croatie	1 322	Pologne	3 911
Danemark	63	Portugal	7
Espagne	58	Roumanie	2 230
Estonie	334	Royaume-Uni	124
Finlande	329	Fédération de Russie	684
France	177	Serbie-et-Monténégro	33
Géorgie	24	Slovaquie	1 818
Grèce	2 835	Slovénie	708
Hongrie	1 143	Suède	54
République islamique d'Iran	433	Suisse	81
Irlande	0	République tchèque	1 606
Italie	509	Turquie	816
Kazakhstan	120	Ukraine	1 953
Kirghizistan	16		

Source: CEE/ONU: TIR/number of persons authorised to utilise TIR Carnets, <http://www.unece.org/bcf/tir/figures/tir-figures-authoriz.htm>.

Figure 5.1. Les douze pays (associations nationales) auxquels l'IRU a délivré le plus grand nombre de carnets TIR entre 2001 et 2005

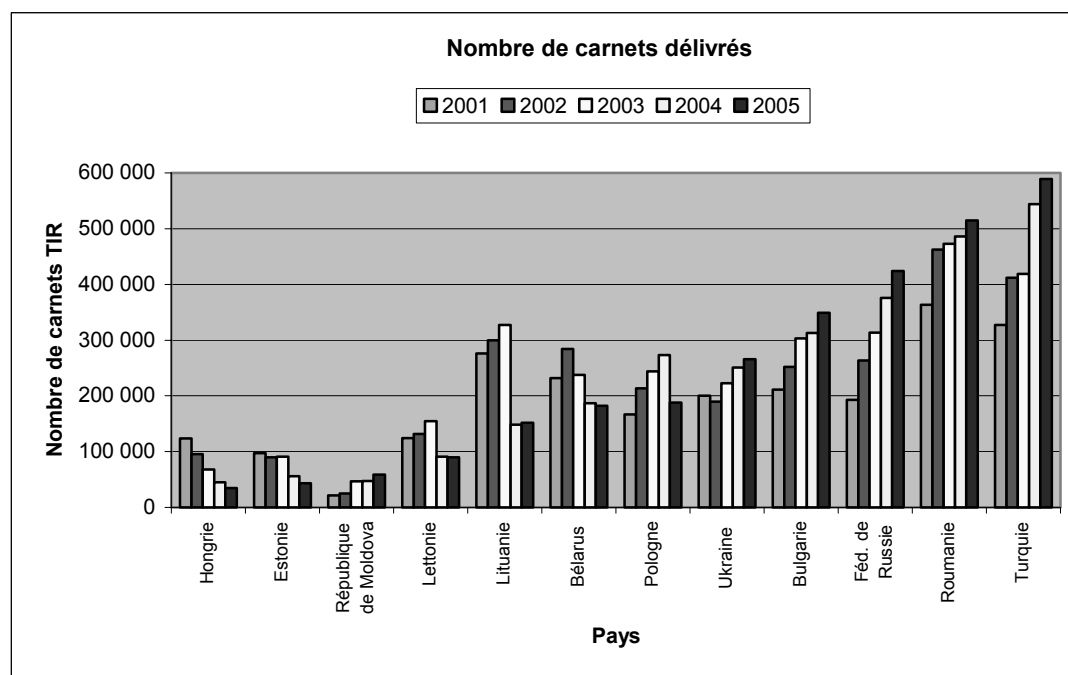


Tableau 5.4. Nombre de carnets TIR délivrés par l'IRU aux associations nationales entre 2000 et 2005

Pays	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Albanie	0	250	500	400	400	800
Allemagne	41 400	42 950	42 950	39 950	42 050	35 200
Arménie	–	200	100	250	200	300
Autriche	15 100	21 000	18 100	20 900	19 850	21 700
Azerbaïdjan	4 000	3 600	1 300	1 900	3 950	5 000
Bélarus	230 200	232 000	284 200	237 600	187 000	182 200
Belgique/Luxembourg	2 400	2 200	1 150	1 300	1 200	800
Bulgarie	205 000	211 000	252 000	303 000	313 000	349 000
Chypre	1 000	1 150	950	1 100	1 000	450
Croatie	7 700	7 900	9 800	7 650	9 700	9 500
Danemark	7 350	6 350	6 550	5 100	2 600	300
Espagne	1 000	2 000	2 200	2 000	3 000	2 000
Estonie	79 600	97 000	90 000	91 000	56 000	43 000
Ex-République yougoslave de Macédoine	17 050	22 100	29 300	27 400	27 400	27 700
Finlande	17 000	20 300	19 700	20 050	16 300	17 200
France	18 750	14 250	13 700	13 050	12 300	10 000
Géorgie	1 000	2,500	500	2,000	1,050	3,600
Grèce	20 000	22 000	29 400	23 600	40 500	33 200
Hongrie	150 600	123 500	95 450	67 650	44 900	34 300
Iran, République islamique d'	30 000	15 000	20 000	33 000	33 000	33 000
Israël	500	0	0	0	0	0
Italie	40 000	41 000	44 000	45 500	37 000	25 000
Jordanie	0	150	100	150	0	100
Kazakhstan	10 400	9 100	6 400	17 400	17 000	19 600
Koweït	500	0	0	500	50	300
Kirghizistan	100	550	1 250	2 700	4 900	6 250
Lettonie	127 500	124 300	132 000	154 500	91 000	90 000
Liban	0	0	50	50	0	0
Lituanie	247 000	275 900	299 500	327 200	148 700	151 600
Maroc	0	0	0	0	100	0
République de Moldova	18 000	21 100	24 450	46 800	46 900	58 500
Mongolie	–	–	–	–	150	0
Norvège	500	500	500	0	0	100
Ouzbékistan	900	600	500	900	2 400	1 800
Pays-Bas	46 450	33 350	30 950	22 600	22 200	15 600
Pologne	244 500	167 000	213 500	244 000	273 500	188 000
Portugal	0	0	200	200	700	3 000
Roumanie	333 000	363 800	462 600	472 900	486 300	514 700

Pays	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Royaume-Uni	10 900	9 800	7 650	6 000	4 400	2 600
Fédération de Russie	236 800	192 800	263 700	313 550	375 650	424 000
Serbie-et-Monténégro	–	–	–	2 050	5 350	5 000
Slovaquie	35 550	31 100	28 050	34 800	18 450	20 900
Slovénie	20 500	19 300	17 800	18 600	22 000	6 550
Suède	4 900	5 200	2 600	3 400	1 500	1 550
Suisse	2 200	3 200	2 400	2 600	1 600	1 450
République arabe syrienne	700	1 400	900	1 300	900	1 500
Tadjikistan	–	–	–	–	0	50
République tchèque	32 550	34 700	34 850	38 950	39 700	37 850
Tunisie	0	0	0	0	0	0
Turkménistan	–	150	0	150	200	400
Turquie	336 000	327 200	412 000	419 000	544 000	589 000
Ukraine	184 000	200 000	190 000	222 500	251 000	266 000
Yougoslavie	–	700	1,400	800	–	–
Total	2 782 600	2 710 150	3 095 200	3 298 000	3 211 050	3 240 650

Source: *TIR Carnets issued by the IRU to national associations*, CEE/ONU, <http://www.unece.org/trans/bcf/tir/handbook/english/tircarnet06.pdf>.

Les Etats-Unis tiennent régulièrement des statistiques sur les passages de frontière. Les tableaux 5.5 et 5.6 nous renseignent sur le trafic entre les Etats-Unis et le Canada, et entre les Etats-Unis et le Mexique.

Tableau 5.5. Passages de frontière – camions et autobus (Etats-Unis/Canada et Etats-Unis/Mexique)

Frontière	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Etats-Unis/Canada	5 990 416	6 433 231	6 997 939	7 232 094	6 943 920	7 076 934	6 884 816
Etats-Unis/Mexique	3 858 474	4 189 715	4 613 379	4 759 037	4 580 355	4 735 953	4 557 132

Source: United States Department of Transportation: *NAFTA Safety Stats*, <http://ai.volpe.dot.gov>.

Tableau 5.6. Passages de frontière – camions uniquement (Etats-Unis/Canada et Etats-Unis/Mexique)

Frontière	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Etats-Unis/Canada	5 826 974	6 270 934	6 817 447	7 048 128	6 776 909	6 915 973	6 728 228
Etats-Unis/Mexique	3 689 665	3 946 543	4 358 121	4 525 579	4 304 959	4 426 593	4 238 045

Source: United States Department of Transportation: *NAFTA Safety Stats*, <http://ai.volpe.dot.gov>.

5.9. Quantification des problèmes posés par le franchissement des frontières

Afrique

En Afrique, les opérations de transport coûtent extrêmement cher par rapport à d'autres régions. Dans beaucoup de pays africains, les frais de transport sont six fois plus élevés qu'au Pakistan. La pratique des barrages routiers dans de nombreux pays d'Afrique

provoque des retards excessifs et fait grimper les frais de transport ¹⁴. Les pays enclavés sont particulièrement affectés par le surcoût entraîné par le passage des frontières et les activités de transit (voir encadré 5.3).

Encadré 5.3
Frais de transport dans un pays enclavé

Dans beaucoup de pays en développement enclavés, notamment en Afrique, les transports intérieurs représentent plus de la moitié du temps de transport total porte-à-porte et du coût des importations et exportations. L'acheminement de marchandises, par exemple, du port de Mombasa (Kenya) jusqu'à Kigali (Rwanda), sur une distance de 1 700 kilomètres, peut prendre trente jours et coûte entre 3 000 et 4 000 dollars par équivalent vingt tonnes (EVT). En comparaison, la livraison d'un conteneur parti de l'Europe à destination de Mombasa, à plus de 7 000 kilomètres de distance, prend environ dix-huit jours et coûte 1 500 dollars.

Source: OMC: *Facilitation du commerce. Problèmes de transit des pays en développement sans littoral – l'expérience de la CNUCED* (Genève, oct. 2000), doc. G/C/W/230.

Asie centrale

Les liaisons entre l'Asie centrale et les marchés de l'Europe occidentale, de la Turquie et de la Fédération de Russie se font essentiellement par la route. Deux des principaux axes qui desservent la région sont décrits en détail ci-dessous. Il s'agit des axes entre l'Asie centrale et:

- l'Europe par la route du nord qui traverse le Kazakhstan, la Fédération de Russie, le Bélarus, la Pologne et l'Allemagne;
- l'Europe par la route du sud qui traverse la République islamique d'Iran, la Turquie et les pays des Balkans.

Les itinéraires choisis par les entreprises de transport varient d'un pays à l'autre. Les transporteurs du Kazakhstan, par exemple, préfèrent la route du nord, par laquelle la durée moyenne du trajet varie de dix à treize jours, tandis que les transporteurs de l'Ouzbékistan, pour entrer dans l'UE, ont tendance à opter pour la route du sud, nettement plus longue (trajet d'une durée moyenne d'une vingtaine de jours). Etant donné que les deux principales villes du Kazakhstan et de l'Ouzbékistan, Tachkent et Almaty, sont très proches l'une de l'autre et que la distance par la route nord entre l'UE et Tachkent est en gros la même qu'entre l'UE et Almaty, le choix de la route est manifestement déterminé par d'autres facteurs que la distance, comme les frais de transit.

Les différents coûts attachés à l'utilisation des divers corridors de transport revêtent une importance particulière pour les pays de l'Asie centrale. Le corridor nord par la Fédération de Russie est le plus compétitif, même lorsque l'on ajoute le second tronçon jusqu'au port. Les coûts, notamment les coûts moyens par kilomètre dans le corridor TRACECA, pourraient être sensiblement réduits si les obstacles aux transports internationaux étaient levés. De même, l'axe routier par la République islamique d'Iran offre un énorme potentiel à condition que la déréglementation des services de transports routiers internationaux s'accélère.

¹⁴ OMC: C.T. Mwalwanda: *Trade facilitation in Africa: Challenges and opportunities, Opening remarks*, http://www.uneca.org/eca_programmes/trade_and_regional_integration/documents/opening_remarks_Trade_Facilitation_ECA_StatementCMPicture.htm, Capacity building workshop for the African Region on trade facilitation, Genève, 10 mars 2005.

De façon générale, la durée des trajets entre l'Asie centrale et l'Europe varie de dix à vingt jours selon l'itinéraire et le pays. Les facteurs qui jouent sur le temps de voyage sont les suivants: procédures de passage des frontières, règles régissant la délivrance des visas, réglementation du transit en douane, arrêts dus aux contrôles de la police et état de la route.

Une analyse de la durée des trajets par la route nord indique que plus de la moitié du temps de transport est passée dans les attentes aux postes frontière entre le Kazakhstan et la Fédération de Russie (trois ou quatre jours), et entre la Fédération de Russie et le Bélarus (entre quatre et sept jours). Dans le deuxième cas, le délai d'attente apparaît surprenant quand on connaît les liens particulièrement étroits qui existent entre les deux pays. Si l'on part de l'hypothèse que, moyennant un changement de politique, les temps d'attente pourraient être ramenés, pour le moins, à cinq heures à chaque frontière, la durée du trajet pourrait diminuer de plus de 50 pour cent pour tomber à environ six jours.

Amériques

Dans cette région, les infrastructures sont parfois inadaptées et vétustes, ce qui allonge le temps d'attente aux frontières. L'encadré 5.4 en analyse l'impact économique.

Encadré 5.4 Incidences économiques des temps d'attente dans la région frontalière entre San Diego et la Basse-Californie

Les insuffisances de l'infrastructure aux points de passage de la frontière entre San Diego et la Basse-Californie créent actuellement des embouteillages dans lesquels les particuliers et les marchandises se trouvent pris au piège et qui ont coûté aux économies américaine et mexicaine, selon les estimations, 6 milliards de dollars en production brute et plus de 51 000 emplois en 2005.

L'inadaptation et le vieillissement de l'infrastructure, ajoutés à un durcissement des consignes de sécurité, engendrent des engorgements aux deux postes frontière.

Les retards que subissent les marchandises aux frontières ont pour effet d'augmenter les frais de transport et le nombre d'interruptions dans les cycles de fabrication et de livraison. Compte tenu du temps actuellement passé en formalités à la frontière – de deux heures par camion, approximativement –, on estime que le comté de San Diego supporte un manque-à-gagner de 455 millions de dollars par an du fait de la réduction de l'activité de transport de marchandises. Cela équivaut chaque année à une perte de plus de 2 400 emplois ou de 131 millions de dollars en revenu du travail. Quarante-cinq pour cent des pertes en revenu du travail touchent le secteur des machines et équipements.

Les retombées totales au niveau de l'Etat se chiffrent à 716 millions de dollars en pertes de production et à 204 millions en pertes de revenu du travail (soit plus de 3 600 emplois). A l'échelle des Etats-Unis, les pertes s'élèveraient à 1,3 milliard de dollars au titre de la production et à 7 646 emplois.

Les conséquences économiques globales des retards subis par les camions à la frontière sont nettement plus importantes du côté mexicain que du côté américain. Pour la Basse-Californie, les pertes totales se montent à 1,317 milliard de dollars au titre de la production et à 6 929 emplois par an. Le secteur des machines et équipements est le plus touché par les pertes de production (plus de 655 millions de dollars), mais celui des produits manufacturés et des produits agricoles et alimentaires représente 74 pour cent des emplois perdus. Pour le Mexique, les pertes totales se chiffreraient à 2,069 milliards de dollars au chapitre de la production et à 10 889 emplois.

Source: San Diego Association of Governments (SANDAG): *Economic impact of wait times in the San Diego – Baja California border region*, <http://www.sandag.cog.ca.us/index.asp?projectid=253&fuseaction=projects.detail>.

6. Conditions de vie et de travail

Des facteurs comme les déficiences de l'infrastructure, la mauvaise organisation des procédures officielles et le manque de professionnalisme des fonctionnaires des frontières ont souvent une incidence négative sur les conditions de vie et de travail des chauffeurs internationaux au passage des frontières. Les retards et désagréments qui en découlent rendent d'autant plus nécessaire le maintien de structures convenables à la frontière car le manque de services met les chauffeurs dans l'embarras et peut engendrer des problèmes de santé et de sécurité. Il importe notamment d'avoir en place ou d'améliorer les éléments suivants:

- des moyens de stationnement et de sécurité;
- des structures d'accueil, y compris des installations sanitaires appropriées;
- des aires de repos;
- des services de restauration;
- des outils de communication.

L'absence de commodités de ce type entraîne fréquemment stress et fatigue chez les chauffeurs ainsi que le non-respect de la législation relative au temps de travail et d'autres facteurs qui aboutissent souvent à des accidents et des morts. Laisser de longues files d'attente se former sans prévoir d'installations sanitaires peut donner lieu à des problèmes d'environnement du fait des émissions et maladies dues aux déchets humains, ce qui concerne non seulement les chauffeurs, mais aussi le personnel des frontières et la population vivant dans le voisinage immédiat. De plus, le manque de sécurité peut favoriser les vols et les actes de violence, par exemple le détournement d'autobus et de camions. En association avec les syndicats qui lui sont affiliés, la Fédération internationale des ouvriers du transport agit auprès des employeurs pour qu'ils assurent une protection convenable aux chauffeurs et pour qu'ils leur permettent de passer les frontières sans encombre et dans la légalité.

L'allongement des attentes à la frontière a aussi un effet sur le revenu des chauffeurs. Beaucoup sont en effet payés au forfait, quel que soit le temps pris pour la livraison. Ces attentes les empêchent de livrer rapidement de manière à pouvoir prendre un nouveau chargement et, de la sorte, à gagner plus d'argent. L'adoption de mesures plus énergiques par les gouvernements pour remédier aux problèmes qui se posent aux frontières, tels que ceux liés aux conditions de travail, qui peuvent être inhumaines, réduirait les risques auxquels sont exposées la sécurité et la santé de tous les usagers de la route.

D'autre part, ainsi qu'on l'a dit, on sait qu'à certains endroits les fonctionnaires des frontières ne sont guère scrupuleux. Leur malhonnêteté et le mauvais encadrement dont ils font l'objet créent des difficultés aux chauffeurs qui se retrouvent malgré eux dans des situations compromettantes. Leurs revenus peuvent en pâtir parce que l'argent qu'ils versent ne leur est pas toujours remboursé par l'employeur. Tout le monde dans le secteur devra encore faire un effort pour mettre un terme à cet état de choses.

6.1. Attentes excessives aux frontières

6.1.1. Europe

Liaisons entre l'Europe et l'Asie

De longues files d'attente peuvent se former aux frontières de l'Europe, principalement dans l'est du continent. Des délais interminables sont signalés aux points suivants:

- entre 12 et 48 heures à la frontière entre la Pologne et le Bélarus;
- de 20 à 48 heures à la frontière entre la Finlande et la Fédération de Russie;
- plus de 24 heures à la frontière entre l'Ukraine et le Bélarus;
- entre 12 et 72 heures aux frontières de la Lettonie avec la Fédération de Russie et le Bélarus;
- de dix à 20 heures à la frontière entre l'Estonie et la Fédération de Russie;
- un minimum de dix heures ou beaucoup plus à la frontière polono-ukrainienne.

De longs délais sont également enregistrés à la frontière entre le Bélarus et la Fédération de Russie ¹.

Voici quels sont les temps d'attente recensés dans le cadre du Programme de facilitation du commerce et du transport dans le sud du Caucase (TTFSC):

- jusqu'à neuf heures aux frontières de l'Azerbaïdjan, alors que la procédure de contrôle ne devrait pas prendre plus d'une heure;
- de six à sept heures aux frontières de l'Arménie, alors que la procédure de contrôle ne devrait pas prendre plus d'une heure;
- jusqu'à dix heures aux frontières de la Géorgie, dont quatre heures pour les formalités de contrôle.

Des délais extrêmement longs ont aussi été relevés aux frontières avec l'Asie, qui peuvent atteindre 72 heures entre la Turquie et l'Iraq, ainsi qu'entre la Fédération de Russie et les pays de l'Asie centrale.

Europe – Suisse

Selon des informations communiquées par Unia, le syndicat interprofessionnel suisse, les chauffeurs internationaux entrant en Suisse se heurtent à des retards dus aux procédures douanières et autres. Selon le rapport 2004 de la CEMT, les chauffeurs en transit souffrent aussi de l'inadéquation des installations aux frontières.

¹ CEMT: *Levée des entraves au passage des frontières*, op. cit.

6.1.2. Afrique

Afrique australe

Le tableau 6.1 donne le temps d'attente à divers postes frontière de l'Afrique australe, temps qui atteint régulièrement 24 heures et qui peut être plus long. Il est estimé à 36 heures au poste de Beitbridge entre l'Afrique du Sud et le Zimbabwe et à celui des chutes Victoria entre le Zimbabwe et la Zambie. En Afrique orientale, des retards importants ont été constatés le long du corridor entre Djibouti et l'Éthiopie.

Tableau 6.1. Temps d'attente à certains postes frontière de l'Afrique australe, 2000

Corridor	Poste frontière	Pays	Temps d'attente estimatif (en heures)
<i>Beira</i>	Machipanda	Mozambique et Zimbabwe	24
	Zobue	Mozambique et Malawi	24
	Mutare	Mozambique et Zimbabwe	26
<i>Maputo</i>	Ressano Garcia	Afrique du Sud et Mozambique	6
	Namaacha	Swaziland et Mozambique	4
<i>Nord-Sud</i>	Beitbridge	Afrique du Sud et Zimbabwe	36
	Chirundu	Zimbabwe et Zambie	24
	Chutes Victoria	Zimbabwe et Zambie	36
	Martins Drift	Afrique du Sud et Botswana	6
<i>Trans-Capri</i>	Kazungula	Botswana et Zambie	24
<i>Trans-Kalahari</i>	Buitepos	Namibie et Botswana	6
	Pioneer Gate	Botswana et Afrique du Sud	4
<i>Tanzam</i>	Nakonde	Zambie et République-Unie de Tanzanie	17

Source: CEA-ONU: *Rapport économique sur l'Afrique 2004, op. cit.*

Selon un rapport publié en 2006 par le Syndicat sud-africain des ouvriers du transport et assimilés (SATAWU), les chauffeurs internationaux originaires de la République d'Afrique du Sud rencontrent toujours de graves difficultés au moment de franchir la frontière avec les pays voisins. Les principaux problèmes se posent aux frontières par où des camions transitent quotidiennement, à savoir les frontières avec:

- le Swaziland (poste frontière d'Oshoek);
- le Zimbabwe (poste frontière de Beitbridge);
- le Botswana (poste frontière de Zeerust);
- la Namibie (poste frontière de Nakop).

Les postes frontière de Beitbridge et Zeerust sont réputés les plus difficiles, les chauffeurs devant souvent attendre deux ou trois jours. Le contrôle du chargement est suivi d'un examen des documents de transport. Le chauffeur se fait souvent dire que ses papiers

sont incomplets et il peut s'attendre à un délai supplémentaire à moins de verser une «commission» au fonctionnaire. A ce problème s'ajoute le fait que ces postes ne sont équipés d'aucune structure d'accueil.

6.2. Dessous-de-table et harcèlement

Les dessous-de-table sont un grand problème pour les chauffeurs, les employeurs, les gouvernements et même les consommateurs. Ce surcroît de dépenses qui n'est parfois pas remboursé au chauffeur se traduit par une charge financière. On trouvera dans l'encadré 6.1 des exemples des choix difficiles auxquels sont confrontés les chauffeurs de certains pays d'Europe. Les chauffeurs et les entreprises absorbent le plus gros de la dépense, mais les gouvernements sont privés des droits qu'ils pourraient percevoir sur les marchandises, et les coûts sont fréquemment répercutés le long de la chaîne d'approvisionnement sur d'autres entreprises et sur le consommateur.

Encadré 6.1 Cas déclarés de pots-de-vin

Roumanie

A la frontière entre la Hongrie et la Roumanie, il se présente au pesage un véhicule dont la charge par essieu dépasse 1,2 tonne. Le chauffeur va devoir payer une amende, faute de quoi le camion sera immobilisé à la frontière. L'amende se monte à 700 euros mais, si le chauffeur veut bien se passer de reçu, le montant à payer ne sera plus que de 250 euros.

Ukraine

A la frontière entre la Hongrie et l'Ukraine, un chauffeur se voit obligé de payer aux fonctionnaires divers services:

- contrôle militaire (5 euros);
- contrôle phytopathologique (5 euros);
- contrôle sanitaire (5 euros);
- contrôle des douanes (5 euros);
- place de stationnement (5 euros).

Le refus de payer se traduirait pour lui par d'importants retards.

Fédération de Russie

A la frontière entre l'Ukraine et la Fédération de Russie, un chauffeur se voit obligé de payer aux fonctionnaires divers services:

- contrôle militaire (5 euros, payables en roubles);
- contrôle des documents de transport (à cause du visa) (5 euros, payables en roubles);
- contrôle phytopathologique (5 euros, payables en roubles);
- contrôle sanitaire (5 euros, payables en roubles);
- contrôle des douanes (5 euros, payables en roubles);
- place de stationnement (5 euros, payables en roubles).

Au retour, le chauffeur doit s'exécuter de nouveau et il n'est pas tenu compte du fait que son camion roule à vide.

Source: Faculté des transports et des études maritimes, Université de Ljubljana, Slovénie.

En règle générale, le remboursement est laissé au choix de l'entreprise. Vu qu'il est difficile d'apporter la preuve des sommes acquittées, leur remboursement dépend du rapport de confiance existant entre le chauffeur et l'entreprise. Certains chauffeurs déclarent des sommes qui n'ont jamais été versées ou gonflent leur montant, raison pour

laquelle les entreprises font appel aux chauffeurs les plus fiables et les plus sûrs pour les tournées dans ces régions. Cependant, nombre d'entre eux n'obtiennent jamais le remboursement des sommes acquittées. On a souvent tendance à sous-estimer la responsabilité qu'ont les gouvernements par rapport à ces activités.

Si l'on en croit des transporteurs slovènes, la pratique des pots-de-vin existe non seulement aux frontières, mais aussi à l'intérieur des pays. Des cas peuvent se produire pendant le contrôle de la circulation, à des postes de contrôle sauvages ou lorsque le dédouanement s'effectue à l'intérieur du territoire.

6.2.1. Europe

Pays de l'Europe de l'Est

Les tableaux 6.2, 6.3 et 6.4, établis sur la base de données communiquées par l'IRU, contiennent des informations sur la corruption.

Tableau 6.2. Pots-de-vin en République du Kazakhstan

Service	Lieu	
Douanes	Žana Žol	Extorsion d'argent aux chauffeurs au moment de la préparation des documents de transport
	Čimkent	Extorsion d'argent aux chauffeurs en contrepartie de l'ouverture de la frontière
	Žezkent	Montant du pot-de-vin: 400 tenge (1 dollar = 134,348 tenge environ)
	Kordaj	Montant du pot-de-vin: 1 500 tenge
	Petropavlovsk	Frais de traitement du carnet MPD: 5 000 tenge
	Kaplanbek	Extorsion d'argent pour la mise en bon ordre (traitement) des documents
Police de la route/inspection des véhicules	Oblast de Pavlodar	Extorsion d'argent
	Sarkand	Pot-de-vin pour le passage de la frontière
	Taldi-Kurgan	Application d'un impôt (extorsion d'argent) aux chauffeurs du Kirghizistan
	Kapčagaj	Montant du pot-de-vin: 3 000 tenge
	Uzunagač	Pot-de-vin (1 000 tenge) pour les camionneurs du Kirghizistan
Militaires	Žana Žol	Extorsion d'argent aux chauffeurs au moment de la préparation des documents de transport

Note: a) La plupart des plaintes relatives au travail des services du Kazakhstan ont été émises par des chauffeurs du Kirghizistan.
b) Aucun reçu n'a été remis contre le paiement des droits et taxes.
Source: IRU.

Tableau 6.3. Pots-de-vin en Ukraine

Service	Lieu	
Douanes	Novi Jariloviči	Perception d'argent auprès des chauffeurs sous le prétexte d'une inspection du véhicule et de la mise en bon ordre (traitement) des documents
	Kiev	Perception d'argent auprès des chauffeurs pour la délivrance d'un document que les douanes sont tenues d'établir gratuitement
	Tchop	Pour chaque véhicule, imposition de frais d'administration de 50 hryvnias au minimum. Alternative proposée: soit se prêter à une inspection payante, soit remettre un pot-de-vin
	Mogiljov (Podolsk)	Perception d'argent pour la mise en bon ordre des documents
	Goptivka	Perception d'argent pour la mise en bon ordre des documents
Service des frontières	Novoazovsk	Demande d'argent aux chauffeurs; la somme peut atteindre 1 000 roubles (1 dollar = environ 30 roubles)
Douanes et service des frontières	Domanovo (Ouchgorod)	Pot-de-vin d'un montant fixe: mise en quarantaine phytosanitaire – 15 hryvnias (1 dollar = 5 hryvnias), passage des douanes – 60 hryvnias
	Iagodin	Pot-de-vin obligatoire; menace d'une inspection du véhicule sans motif valable ou d'une mise du véhicule dans une file d'attente, ou paiement de la moitié de la somme détenue
	Batchevsk	Versement d'argent pour l'établissement des documents nécessaires
	Sinkivka	Versement d'argent pour l'établissement des documents nécessaires
	Porubna	Paiement de 20 hryvnias à l'entrée; allongement du délai de traitement des documents
	Ilichesk	Paiement à l'agent des douanes d'un timbre de 30 dollars pour contrôle de la qualité

Note: a) Aucun reçu n'a été remis contre le paiement des droits et taxes.

Source: IRU.

Tableau 6.4. Pots-de-vin en Fédération de Russie

Service	Lieu	
Douanes	Smolensk	Certificat (document) supplémentaire exigé pour les marchandises, ou paiement d'une somme de 3 000 roubles
	Jarag Kazmaljar (Daguestan)	Pot-de-vin habituel: 600 roubles
	Veselo Voznecensk	Services supplémentaires proposés; si le chauffeur s'y oppose, la procédure est bloquée
	Sovietsk (oblast de Kaliningrad)	Immobilisation intentionnelle de la file d'attente pour pouvoir demander de l'argent en échange d'un franchissement accéléré de la frontière
	Burachki, Ubilinka	Prélèvement de 30 euros par camion sous le prétexte de la préparation des documents sous une forme simplifiée, ce qui entrave en fait l'établissement des pièces

Service	Lieu	
Inspection/ pesage des véhicules	Krasnaïa gorka	
	Jarag Kazmaljar (Daguestan)	Pot-de-vin habituel: 600 roubles
	Veselo Voznecensk	Services supplémentaires proposés; si le chauffeur s'y oppose, la procédure est bloquée
	Port Novorossinsk	La bascule indique toujours un poids excessif
	Tchoudovo	Extorsion d'argent au moment du pesage du véhicule, somme variant en fonction du poids des marchandises
	Krasnoïe (route M1)	Ecart de poids pouvant atteindre 1 500 kg par véhicule
	Osinovaja roša (Saint-Petersbourg)	Rappel dépassement (systématique) de la charge utile au moment du pesage du véhicule; face à la menace d'une saisie de son permis de conduire, le chauffeur se résout à verser un pot-de-vin
Police de la route – municipale ou d'Etat	Pavlovsk, Bachkire	Perception de pots-de-vin sous le prétexte de contrebande, de documents incomplets, etc.
	Tatarija	Au pesage des véhicules: extorsion d'argent en période d'engorgement sans raison particulière; si le chauffeur oppose résistance, une raison est vite trouvée
	Oblast d'Orlovsk	Un exemplaire de l'ADR en russe certifié par notaire est exigé
	Samour	Demande d'argent à tous les chauffeurs d'Azerbaïdjan
	Batchevsk-Troiebortnoje	Extorsion d'argent en période d'engorgement
	Briansk	Demande d'un pot-de-vin au motif que les documents sont incomplets
	Jarag Kazmaljar (Daguestan)	Pot-de-vin habituel: 600 roubles
	Krai de Krasnodar	Un exemplaire de documents internationaux en russe certifiés par notaire est exigé
	Oblast de Rostovska	Demande systématique d'argent au motif que les documents sont incomplets

Note: a) Aucun reçu n'a été remis contre le paiement des droits et taxes. b) En Fédération de Russie, le montant des pots-de-vin varie de 50 à 5 000 roubles.
Source: IRU.

6.2.2. Afrique

Selon les témoignages de personnes ayant participé en 2004 au Ghana à un séminaire de représentants syndicaux des transports routiers, les actes de harcèlement commis par la police, les fonctionnaires des douanes et d'autres agents d'inspection à l'encontre des chauffeurs routiers internationaux demeurent un grand problème en Afrique occidentale². Les pratiques discriminatoires sont fréquentes aux frontières nationales, aux postes de contrôle non officiels situés le long des grands couloirs internationaux, ainsi qu'aux frontières des provinces. Des vérifications sont effectuées à l'intérieur des pays par des annexes territoriales ou régionales des services d'inspection des frontières, ou à l'initiative de particuliers ou de groupes. Les chauffeurs et les équipages des entreprises de transports internationaux font l'objet de tracasseries au Bénin, au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire, au Mali et au Togo.

² N. Kabore: «Checkpoint hell», *op. cit.*

Des cas de harcèlement à l'endroit des passagers d'autobus sont également signalés. Selon un syndicat du Nigéria, des personnes voyageant en autobus au Bénin et au Togo ont été emmenées à un poste de police où elles se sont vues contraintes de verser entre 500 et 1 000 francs CFA chacune pour recouvrer leur carte d'identité ou leur carnet de vaccination et poursuivre leur voyage.

6.3. Etudes de cas

6.3.1. MERCOSUR: Brésil

Temps d'attente et conditions de travail

Les chauffeurs internationaux d'autobus, d'autocar et de camion de l'Amérique latine rencontrent eux aussi de graves problèmes. Les camionneurs brésiliens se plaignent souvent des temps d'attente aux frontières. Celles-ci ne sont pas équipées d'installations sanitaires et d'accueil convenables.

Postes de contrôle

Les cas de harcèlement aux postes de contrôle et de la part de la police ne manquent pas en Amérique latine. Les chauffeurs brésiliens subissent des tracasseries lorsqu'ils voyagent à l'étranger, tout comme leurs homologues étrangers en déplacement au Brésil. Il ressort des témoignages de plusieurs chauffeurs que, sur la route de 300 kilomètres qui relie Foz do Iguaçu (Brésil) à Asunción (Paraguay), les convois peuvent être arrêtés jusqu'à 15 fois par la police et les chauffeurs contraints d'acquitter un droit de passage à chaque arrêt.

6.3.2. Europe du Nord-Est: frontière russo-finlandaise à Vaalimaa

En 2005, plus de 850 000 camions ont traversé la frontière entre l'est de la Finlande et la Fédération de Russie, dont 80 pour cent détenaient une licence délivrée en Fédération de Russie. Le poste frontière le plus fréquenté est celui de Vaalimaa, où le trafic s'est accru de 80 pour cent depuis 2000. En 2002, on y a enregistré 2,5 millions de passages, sur un total de 6,1 millions. Souvent, les files et les temps d'attente y sont longs, les premières pouvant dépasser 20 kilomètres. Selon les fonctionnaires finlandais, la principale cause en est l'inaptitude des douanes russes à bien gérer le volume d'arrivées.

En février 2006, l'Université technique de sciences appliquées de Tampere a réalisé une petite enquête auprès de 73 chauffeurs, dont 80 pour cent de Russes. Les chauffeurs finlandais interrogés, qui composaient les 20 pour cent restants, traversaient la frontière plusieurs centaines de fois par an (238 en moyenne), et les chauffeurs russes moins fréquemment (44 fois par année en moyenne). Cette étude fait ressortir des écarts très importants entre les temps de passage:

- temps les plus courts: entre dix minutes et deux heures pour les chauffeurs finlandais et de trente minutes à six heures pour les chauffeurs russes;
- temps les plus longs: entre six heures et vingt heures pour les chauffeurs finlandais et de dix heures à trois jours pour les chauffeurs russes;
- moyenne: trois heures pour les chauffeurs finlandais et quatorze heures pour les chauffeurs russes.

Les chauffeurs attribuent ces retards à l'incompétence des douanes russes. Les écarts extrêmes entre les temps d'attente peuvent s'expliquer d'abord par l'existence d'un accord bilatéral qui permet aux chauffeurs finlandais transportant du bois de la Fédération de Russie à la Finlande de franchir la frontière sans s'arrêter.

Les chauffeurs ont déclaré que ces longs délais d'attente étaient source de frustrations et n'étaient pas faits pour les motiver. Ces retards se répercutent aussi sur leurs revenus vu que beaucoup de routiers sont payés au trajet, indépendamment du temps qu'il prend.

6.4. Problèmes liés au transit

6.4.1. Postes de contrôle – Afrique

Selon la CEA-ONU, les barrages routiers nuisent gravement au commerce en Afrique, outre qu'ils entraînent d'énormes retards et augmentent les frais de transport. Au Cameroun, par exemple, entre Douala et Bertoua, jusqu'à 47 barrages peuvent être dressés sur une distance d'environ 500 kilomètres³. Il ressort de la même source que, dans presque tous les pays membres de la Communauté économique des Etats de l'Afrique occidentale (CEDEAO), les postes de contrôle représentent une véritable plaie et qu'à ces endroits les fonctionnaires font souvent subir des tracasseries aux chauffeurs et leur extorquent de l'argent (voir tableau 6.5).

Tableau 6.5. Postes de contrôle sur les grandes routes de la CEDEAO

Route	Distance (km)	Nombre de postes de contrôle	Postes de contrôle sur 100 km
Lagos-Abidjan	992	69	7
Cotonou-Niamey	1 036	34	3
Lomé-Ouagadougou	989	34	4
Accra-Ouagadougou	972	15	2
Abidjan-Ouagadougou	1 122	37	3
Niamey-Ouagadougou	529	20	4

Source: *Rapport économique sur l'Afrique 2004, op. cit.*

Aux postes de contrôle, il peut être nécessaire d'acquitter taxes, droits de transit et pots-de-vin, qui varient selon le type de véhicule, la nature des marchandises transportées, la nationalité du transporteur ou du chauffeur, et qui sont exigés par des policiers, agents des douanes ou gendarmes⁴. Certaines de ces contributions sont licites, d'autres non, mais, dans un cas comme dans l'autre, elles desservent les intérêts de l'industrie du transport et, à long terme, ceux des économies des pays concernés.

Selon une étude sur l'état d'avancement du réseau de routes transafricaines, réalisée conjointement en 2002 par la Commission économique pour l'Afrique et la Banque africaine de développement, les sommes acquittées aux postes de contrôle entre Abidjan et Ouagadougou varient de 1 000 à 5 000 francs CFA. Sur la route transsaharienne entre Ouagadougou et Niamey, soit une distance de 529 kilomètres, les routiers doivent verser quelque 100 000 francs CFA.

³ CEA-ONU: *Rapport économique sur l'Afrique 2004, op. cit.*

⁴ *Ibid.*

Encadré 6.2
Traversée du Burkina Faso – du Mali au Togo

En 2002, les syndicats de transporteurs routiers du Burkina Faso ont calculé le nombre de postes de contrôle auxquels devait s'arrêter un camion traversant le Burkina Faso entre la frontière du Mali (Faramana) et la frontière du Togo (Cinkansé) en direction du port de Lomé. Ils ont également quantifié les effets de ces haltes obligées.

Sur une route de moins de 900 kilomètres, ils ont recensé 25 postes d'inspection de la police et des douanes (un arrêt tous les 36 kilomètres en moyenne). Le temps perdu aux postes d'inspection s'élevait à presque trois heures et demie. En outre, les véhicules chargés devaient attendre une demi-journée à la frontière pour l'accomplissement des formalités, et tout chauffeur qui refusait de payer les agents des douanes risquait de voir son camion immobilisé à la frontière deux ou trois jours de plus. Si les documents accompagnant le véhicule ou les marchandises étaient arrivés à expiration, l'équipage pouvait se trouver bloqué une semaine à la frontière, sauf à soudoyer les fonctionnaires.

Source: N. Kabore: «Checkpoint hell», *op. cit.*

Ces arrêts entraînent des pertes de temps et une augmentation des coûts qui font frémir (voir encadré 6.2). C'est ainsi que le parcours entre Bangui (République centrafricaine) et Douala (Cameroun), qui peut s'effectuer en trois jours, prend habituellement entre sept et dix jours. Les postes de contrôle posent également un problème en Afrique orientale. On compte, par exemple, 27 contrôles policiers entre Mombasa, au Kenya, et la frontière ougandaise. En Ouganda, les véhicules en transit doivent franchir quatre postes de contrôle et cinq zones d'arrêt obligatoire.

6.4.2. Droits de transit – Asie centrale

Les droits et taxes de transit perçus le long de deux routes entre l'Asie centrale et l'Europe sont résumés ci-après.

Route du nord

Les douanes russes organisent une «escorte» dont le coût officiel par camion serait de 200 dollars. Selon certains, le coût se monterait en fait à 1 500 dollars, y compris la rémunération des convoyeurs.

Le Bélarus applique différentes taxes: droit d'entrée, droit de timbre des douanes, assurance obligatoire, même avec la carte verte d'assurance, taxes pour l'environnement, redevances locales, droit de stationnement, taxe routière sur le tronçon de route principal, etc. Le total s'élève à quelque 300 dollars par voyage.

Route du sud

Le Turkménistan applique toutes sortes de taxes et redevances, dont le montant varierait de 650 à 1 000 dollars en fonction de plusieurs facteurs.

En Asie centrale, l'Arménie et la Géorgie perçoivent des droits de transit élevés sur les véhicules automobiles étrangers. A l'inverse, il n'existe pas de droits de transit officiels en Azerbaïdjan, en République islamique d'Iran et en Turquie. En revanche, tous les pays utilisent pour les transports routiers un système de contingent qui fixe, par pays, le nombre de véhicules pouvant entrer sur leur territoire ou le traverser chaque année. Le montant des droits de transit et d'entrée officiels constitue souvent le sujet principal des négociations. Les pays les plus «chers» à cet égard sont le Tadjikistan (1,3 dollar par kilomètre), la Géorgie (0,86 dollar par kilomètre), l'Ouzbékistan (0,7 dollar par kilomètre) et le Turkménistan (0,61 dollar par kilomètre). Les taxes par kilomètre en vigueur dans ces pays sont beaucoup plus faibles que celles appliquées en Europe du Sud-Est et en Europe centrale.

7. Levée des obstacles: solutions possibles

La levée des obstacles au commerce transfrontalier doit s'appuyer sur de vastes mesures de facilitation des échanges et des transports qui tiennent également compte de la question de la sécurité nationale. Les accords multilatéraux ou bilatéraux doivent avoir pour objet de simplifier le franchissement des frontières, tout en maintenant un équilibre raisonné entre la facilitation et les impératifs de la sécurité. Les nouvelles technologies et les bonnes pratiques employées à certains endroits sont autant d'exemples de la manière d'améliorer les choses.

La priorité de l'OIT, c'est que l'élimination des obstacles aux échanges commerciaux par la route aille de pair avec la prise en compte des conditions de vie et de travail des chauffeurs et autres travailleurs du secteur des transports routiers internationaux. C'est la seule manière d'instaurer un environnement propice à la facilitation du commerce transfrontalier. Faute d'améliorer les conditions de vie et de travail des routiers, il sera difficile non seulement de trouver des chauffeurs en nombre suffisant pour répondre à la demande, mais aussi d'attirer des jeunes des deux sexes dans la profession.

Il faut harmoniser non seulement les procédures, mais aussi les lois sur le temps de travail et les moyens employés pour les faire respecter. Beaucoup de pays possèdent des lois appropriées sur le temps de travail et les périodes de repos, mais la mise en application de ces textes laisse à désirer. Il s'agit là d'un problème très grave car les règlements relatifs aux horaires des chauffeurs, y compris les périodes de repos, sont fréquemment bafoués. Or on sait bien qu'un renforcement de l'application des textes peut aider à réduire le nombre d'accidents¹. Pour l'emporter sur la concurrence, les sociétés de transport devraient chercher non pas à abaisser les normes de travail mais à accroître le niveau de qualification et l'efficacité de leur personnel. Il est donc essentiel de relever les lois du travail et leur application pour créer des conditions qui satisfassent les entreprises et les chauffeurs, et pour améliorer la santé et la sécurité dans le secteur, ce qui apportera de la souplesse au commerce transfrontalier.

Même s'il existe d'autres pratiques établies et des exemples de mesures positives prises pour améliorer les flux aux frontières, la CEMT avance dans son rapport de 2004 différentes solutions et recommandations qui permettraient d'éliminer les principaux problèmes et obstacles rencontrés au passage des frontières et qui vont dans le sens des priorités de l'OIT. Les exemples qui suivent sont directement tirés de ce rapport.

7.1. Infrastructure

Pour la levée des obstacles au passage des frontières, les solutions relatives à l'infrastructure devront reposer sur les principes suivants:

7.1.1. Amélioration des installations aux frontières

Il faudrait notamment veiller à ce que tout le matériel servant aux contrôles (ordinateurs, appareils radiographiques et scanners, balances, installations pour les contrôles phytosanitaires, etc.) fonctionne bien et que le personnel sait parfaitement l'utiliser. De plus, les installations des services des frontières (douanes, services

¹ J. Beaulieu: *The issues of fatigue and working time in the road transport sector* (Genève, BIT, 2005).

phytosanitaires, vétérinaires, etc.) ont besoin d'être modernisées et il faudrait notamment ouvrir un nombre suffisant de guichets (pour absorber le trafic actuel et faire face à son augmentation prévisible) et créer des parcs de stationnement adaptés.

7.1.2. Améliorer l'accès aux postes frontière

Il est possible d'en améliorer l'accès en élargissant les routes. Des voies supplémentaires, par exemple, peuvent être créées (pour les camions en transit ou à vide afin de désengorger la circulation). Réserver des voies aux camionneurs détenteurs d'un carnet TIR serait aussi une bonne idée (voir l'encadré 7.1). De même, l'aménagement de zones de stationnement suffisantes, correctement équipées et sûres, faciliterait les mouvements aux frontières. Il faudrait également prendre des mesures pour éviter la formation de files d'attente. Il apparaît en effet que les files de camions, qui encombre souvent les routes sur plusieurs kilomètres, prêtent dans de nombreux cas à la corruption et à des activités illicites (comme on peut le lire dans l'enquête 2005 de l'IRU).

Encadré 7.1

Levée des obstacles: voies réservées aux détenteurs d'un carnet TIR

Les carnets TIR, qui ne sont acceptés qu'à certains bureaux des douanes, font l'objet de contrôles par sondage, ce qui réduit les délais d'attente et permet aux chauffeurs de gagner du temps lorsqu'ils passent la frontière. Pour que la fonction première du système TIR puisse être remplie et pour qu'il donne les résultats escomptés, il importe que les postes frontière soient dotés de l'infrastructure voulue. C'est pourquoi il est bon de réserver une voie aux camionneurs détenteurs d'un carnet TIR.

Il faut aussi que les postes frontière ouverts au trafic TIR soient aisément accessibles par la route. Selon le rapport TTFSE, il existe dans un des pays des Balkans un bureau des douanes dont la route d'accès ne peut être empruntée que par les véhicules de 3,5 tonnes ou moins. Lorsque la charge transportée est plus lourde, il est nécessaire d'obtenir une «autorisation» spéciale dont le coût se monte à 110 dollars.

Source: TTFSE: *Provision of consulting services in user survey design and implementation, Interim Report I* (Contracting Party: World Bank; Contractor: PlanConsult Holding GmbH, Vienne), avril 2002.

7.2. Procédures

Pour la levée des obstacles au passage des frontières, les solutions en rapport avec les procédures devront reposer sur les mesures suivantes:

- **ouverture de postes frontière communs:** cette solution permettrait aux autorités des deux côtés de la frontière d'effectuer des contrôles (douaniers et autres) dans une zone d'accueil commune;
- **généralisation des contrôles par sondage:** ces contrôles devraient reposer sur des critères non subjectifs et sur l'application de techniques de gestion des risques;
- **instauration d'un service de contrôle continu:** un service continu devrait pouvoir être assuré pour les contrôles phytosanitaires et vétérinaires ou, à défaut, ce service devrait être adapté aux flux de circulation et aux horaires de travail des différentes unités de contrôle d'un même poste frontière;
- **transfert des formalités de contrôle à des services situés à l'intérieur du pays:** cela serait utile en particulier pour les opérations de transit ou sur le lieu de destination;
- **établissement de procédures de contrôle nouvelles ou simplifiées normalisées:** l'adoption de nouveaux règlements devrait être fondée sur les instruments internationaux existants (conventions, résolutions, accords bilatéraux ou

multilatéraux) visant à harmoniser et simplifier les procédures, à faciliter les opérations de transit, à accroître la transparence et la stabilité. Nombreux sont déjà les instruments internationaux, recommandations et accords bilatéraux dont on pourrait utilement s'inspirer. Les mesures d'harmonisation et de simplification nécessaires devraient également porter sur les documents à présenter aux autorités de contrôle, documents qu'il y aurait lieu de normaliser. Les douanes et autres organes de contrôle aux frontières devraient appliquer le principe du «guichet unique» de manière à accélérer les mouvements aux frontières. Ce mécanisme, conjugué à un système de préavis raisonnable, peut offrir toutes les garanties d'efficacité et de sécurité;

- **développement des technologies de l'information et de la communication (TIC)**
 - **informatisation des procédures:** l'instauration de nouveaux règlements ou procédures devrait en outre s'accompagner d'une informatisation renforcée, notamment des procédures douanières. A cette fin, on pourrait s'inspirer d'un dispositif tel que le Système automatisé de traitement des données douanières (ASYCUDA) mis au point par la CNUCED (et recommandé pour plusieurs programmes destinés à faciliter le commerce et les transports en Europe, en Afrique et en Asie) ou instaurer un système de contrôle informatisé des carnets TIR. Cette disposition pourrait être rendue obligatoire moyennant un avenant à la Convention TIR. L'encadré 7.2 décrit l'introduction des TIC à la frontière entre l'Afrique du Sud et le Botswana;

Encadré 7.2
Application des TIC aux formalités en vigueur
aux frontières de l'Afrique du Sud

L'utilisation des TIC permet de limiter ou de régler les problèmes posés par le traitement manuel d'une paperasserie trop lourde et compliquée. Après examen de ces problèmes par les ministres de la SADC (Communauté de développement de l'Afrique australe), le recours à des outils électroniques a été proposé. Un système de cette nature serait en place au poste frontière de Zeerust entre le Botswana et l'Afrique du Sud.

L'application des TIC aux formalités en vigueur aux frontières apporte un remède aux problèmes causés par l'inadaptation des équipements existants. Le raccourcissement des temps d'attente fait que l'on a moins besoin de places de stationnement pour les camions, d'aires de repos pour les chauffeurs, d'une sécurité renforcée pour les camions, les routiers et les marchandises, etc. C'est un progrès important mais qui n'enlève naturellement rien à la nécessité d'installations correctes aux frontières.

- **strict respect des dispositions de la Convention TIR:** l'observation des dispositions de la Convention TIR doit aller de pair avec le respect de la liberté de transit telle qu'elle est définie à l'article V du GATT. Il pourra s'avérer nécessaire d'élaborer un instrument juridique spécifique pour le transit routier dans le cadre de l'OMC sur la base de cet article;
- **simplification et harmonisation des procédures de pesage des véhicules:** les protocoles de pesage des véhicules devraient être mutuellement reconnus et il conviendrait de mettre au point un certificat international de pesée;
- **amélioration de la coordination entre les autorités douanières de pays voisins:** pour qu'il y ait coordination, il faut développer les contacts permanents et les échanges d'informations (voir encadré 7.3). La coordination pourrait être améliorée par l'utilisation des technologies de l'information et de la communication, ce qui faciliterait l'échange d'informations et contribuerait à des consultations plus actives entre les administrations nationales ainsi qu'entre ces dernières et les transporteurs. Cela aiderait à résoudre des problèmes comme la sécurité des chauffeurs, des chargements et des véhicules ou la fraude organisée à l'échelle internationale;

Encadré 7.3
Coordination entre les douanes de la Finlande, de la Suède et de la Fédération de Russie

Le projet dénommé «Ligne verte», commun aux services douaniers finlandais, suédois et russes, a démarré en 2003. Les objectifs de ce projet pilote sont les suivants: accélérer le franchissement des frontières, accélérer les procédures douanières au poste frontière de destination en Fédération de Russie et faciliter le traitement des envois internationaux. Les données douanières se transmettent par voie électronique entre les deux pays de l'UE et la Fédération de Russie.

Les expériences retirées par les pays participants de ce projet (seules quelques entreprises pilotes ont été sélectionnées) sont diverses. Les exportateurs finlandais, par exemple, trouvent que le système accélère le passage de la frontière russe, mais des déclarations sur papier sont encore exigées aux postes de destination, ce qui va à l'encontre du but initial du projet. Celui-ci représente un progrès en dépit de ses déficiences car il s'agit du premier pas concret vers la création d'un lien électronique entre l'UE et la Fédération de Russie pour le traitement des données des douanes.

Source: Banque mondiale: *Trade and Transport Facilitation Audit of The Baltic States (TTFBS): On a fast track to economic development*, rapport établi par Lauri Ojala, Tapio Naula et Torsten Hoffmann, fév. 2005.

- **amélioration de la coopération entre les administrations nationales:** elle pourrait se faire de différentes façons: délégation des tâches, partage de l'information et coordination entre les agents des différents services aux frontières de manière à éviter une répétition inutile des contrôles et procédures;
- **réduction et simplification des taxes, droits et redevances perçus au passage des frontières:** la transparence s'impose dans ce domaine. Nul doute que l'on gagnerait à fournir un service intégré en instaurant des guichets uniques aux frontières;
- **amélioration de la communication avec le secteur privé:** l'amélioration de la communication entre les autorités de contrôle des frontières devrait permettre de fournir des informations sur les règlements, procédures et règles en vigueur au passage des frontières. Ces informations devraient exister sous forme électronique ou sous forme de brochures;
- **harmonisation et réduction (si possible) des interdictions de circuler:** les interdictions de circuler concernent habituellement le transport de marchandises par la route (poids lourds de plus de 3,5 tonnes, par exemple) et s'appliquent notamment les jours de fête nationale, les week-ends, etc. Ces interdictions font énormément varier le volume de trafic aux postes frontière, ce qui augmente les temps d'attente et entraîne des fluctuations dans la charge de travail du personnel des frontières. Il n'existe parfois aucune harmonisation entre les interdictions de circuler en vigueur dans des pays voisins. Il conviendrait d'harmoniser ou de limiter ces interdictions, si possible, sans nuire inutilement à la sécurité et au confort de la population;
- **stratégie de lutte contre l'immigration clandestine et le crime organisé:** une stratégie multilatérale cohérente et harmonisée s'impose pour lutter contre l'immigration clandestine et le crime organisé. Elle devrait se substituer aux mesures unilatérales et non coordonnées existant actuellement, qui font peser une lourde responsabilité sur les transporteurs et entraînent une multiplication des contrôles aux frontières.

Etude de cas: facilitation du transport en camion
entre Hong-kong et la province de Guangdong
(République populaire de Chine)

La Région administrative spéciale de Hong-kong et la province de Guangdong en République populaire de Chine constituent depuis longtemps des ouvertures de la Chine sur le monde. Ce rôle s'est encore amplifié après l'accession de la Chine à l'OMC. Il est

capital pour la Chine de dynamiser les échanges entre ces deux régions. Selon le Conseil économique du grand delta de la rivière des Perles ², les retards et la complexité des procédures de dédouanement des marchandises et de transport transfrontalier font obstacle à ces échanges. Ces obstacles renchérissent le coût de distribution des marchandises et, en conséquence, de nouvelles recommandations ont été formulées pour faciliter le commerce et le transport transfrontaliers ³.

Procédures de contrôle et transport transfrontalier

Selon les indications fournies, les inspections effectuées aux frontières – douane, immigration, hygiène, animaux et végétaux en quarantaine, trafic et transport en Chine – relevaient de différents services avec un point de contrôle placé sous la supervision de plusieurs organes d’inspection. Ces chevauchements créaient des problèmes pratiques, qui s’ajoutaient à des procédures de dédouanement compliquées et à une double taxation. Expéditeurs et commerçants devaient s’adresser à différents services pour le dédouanement et le traitement des documents. S’agissant de l’inspection des véhicules, les systèmes et règles en vigueur variaient entre Hong-kong et la province voisine. Le transport transfrontalier en camion était assujéti aux règles dites «un camion, un chauffeur» et «quatre à l’aller, quatre au retour» (même chauffeur, même camion, même remorque et même conteneur à l’entrée et à la sortie).

Levée des obstacles

L’amélioration des communications entre les divers services et organismes figure parmi les solutions recommandées. Pour assurer une bonne circulation des marchandises, il a été suggéré de normaliser (dans la mesure du possible) les horaires de travail des différents services à la frontière.

En janvier 2005, Hong-kong et la Chine ont mis en place le Manifeste unifié de transport de marchandises par la route. Il a été également mis fin à la règle obligeant à faire du camion, de la remorque et du conteneur un ensemble indissociable pour le dédouanement. Dans le but de faciliter le travail des transporteurs, l’assouplissement de la règle «un camion, un chauffeur» a été proposé (l’idée étant de permettre aux entreprises de transport d’enregistrer à l’avance auprès des autorités chinoises une équipe de chauffeurs désignés et de confier tel ou tel voyage à l’étranger à n’importe quel chauffeur inscrit sur la liste).

Dernièrement, les autorités douanières de Hong-kong et de Shenzhen ont décidé de supprimer les inspections douanières à la frontière. Les inspections auront lieu dans un centre logistique de Shenzhen et les camions pourront emprunter une voie rapide.

² Fondé en 2004, le Conseil économique du grand delta de la rivière des Perles a pour tâche de conseiller le chef du gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-kong s’agissant de la coopération entre Hong-kong et la province de Guangdong (République populaire de Chine).

³ «Facilitation of trade in goods between Hong-kong and Guangdong», *The Greater Pearl River Delta Business Council 2004/05, Annual Report*, 2005.

Etude de cas: règlement des problèmes rencontrés
au passage des frontières en Afrique occidentale ⁴

Optique des syndicats de transporteurs routiers

Les syndicats de transporteurs routiers de l'Afrique occidentale ont suggéré différents moyens de régler les problèmes qui se posent aux frontières. Ils recommandent entre autres choses ⁵ de sensibiliser les chauffeurs aux lois et règlements en vigueur sur les principaux axes qu'ils empruntent. Avant d'entamer un voyage, les équipes de transport et les passagers devraient se voir remettre des documents de voyage à jour (permis de circuler de la CEDEAO et cartes de vaccination en Afrique occidentale, par exemple) et les documents concernant le véhicule et les marchandises. Les syndicats sont aussi d'accord pour que les cas d'abus les plus graves soient signalés à l'ITF et aux supérieurs des fonctionnaires en infraction. Les syndicats d'ouvriers du transport jouent un rôle très important pour ce qui est d'apporter un soutien et de fournir des services aux chauffeurs afin de leur faciliter le passage des frontières.

Au niveau international (intergouvernemental)

Le règlement des problèmes rencontrés au passage des frontières doit être une priorité pour les pays. Cela n'a pas été le cas jusqu'à présent, mais les choses s'améliorent peu à peu. En décembre 2004, par exemple, les ministres chargés des douanes et de la police de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) ont constaté la:

... persistance sur les corridors de l'Union de la systématisation des escortes douanières, très coûteuses et sources de retards, des contrôles routiers excessifs sur les axes routiers, des prélèvements indus, de la dispersion des postes de contrôle aux frontières et du maintien de formalités et procédures longues, complexes et peu rationnelles au plan douanier et administratif ⁶.

L'UEMOA et la Communauté économique des Etats de l'Afrique occidentale (CEDEAO) ont adopté certains instruments juridiques en rapport avec la question du transport routier transfrontalier et en transit. Ils comprennent les conventions relatives aux transports routiers inter-Etats (TIE) et au transit routier inter-Etats (TRIE). La législation mise en place par les gouvernements réduit le nombre de points de contrôle sur les principaux axes internationaux, et des postes de contrôle des douanes et de l'immigration ont été édifiés les uns à côté des autres à certains postes frontière pour diminuer les temps d'attente.

⁴ Sur la base d'informations fournies par le département «Transports routiers» du Syndicat sud-africain des ouvriers du transport (SATAWU).

⁵ N. Kabore: «Checkpoint hell», *op. cit.*

⁶ Déclaration de la Réunion des ministres chargés des douanes de la gendarmerie et de la police des Etats membres de l'UEMOA, Réunion de la concertation des ministres chargés des douanes de la gendarmerie et de la police des Etats membres de l'UEMOA, Ouagadougou, 10 déc. 2004.

7.3. Fonctionnaires des frontières

Les obstacles rencontrés aux frontières à cause du comportement de certains fonctionnaires représentent un sujet qu'il a longtemps été difficile d'aborder. Compte tenu du fait qu'il s'agit d'une question sensible; les solutions suivantes ont été recommandées par la CEMT dans son rapport 2004 ⁷:

- **augmentation des effectifs:** il importe de prévoir du personnel suffisant pour répondre à l'augmentation de la charge de travail due au développement du trafic international;
- **formation du personnel de contrôle:** comme le manque de qualifications du personnel des frontières crée des problèmes administratifs et autres, il est primordial de donner à ce personnel la possibilité de se former. Il conviendrait de s'inspirer des meilleures pratiques existant en la matière. La formation devrait inclure un module sur l'éthique professionnelle, en plus des éléments sur les procédures et les aspects pratiques du travail. Il importe également de donner aux chauffeurs et gestionnaires des entreprises de transport une formation concernant les procédures et le passage des frontières. On constate souvent des lacunes graves dans ce domaine;
- **motivation des agents de contrôle:** outre le développement des possibilités de formation et de perfectionnement, l'amélioration des salaires et l'utilisation d'incitations au rendement seraient des moyens efficaces d'accroître la motivation. L'application d'indicateurs de productivité (comme le temps moyen passé à la frontière, le nombre de déclarations traitées, etc.) et la fixation d'objectifs précis pour réduire la durée des formalités, à l'instar de ceux évoqués dans la résolution n° 99/2 de la CEMT concernant l'élimination des obstacles au passage des frontières pour le transport international de marchandises, sont également des mesures à même d'inciter le personnel des frontières à mieux organiser son travail, surtout si de telles mesures s'accompagnent de «récompenses» ou de primes lorsque les objectifs sont atteints;
- **lutte contre la corruption:** les gouvernements devraient prendre des mesures pour prévenir la corruption et les pratiques illicites aux frontières, conformément aux recommandations contenues dans la résolution n° 99/2 ou aux dispositions anticorruption du dernier code de conduite de l'OMD (voir encadré 7.4). Nul doute qu'il faudrait sensiblement augmenter la rémunération des agents des douanes et autres agents de contrôle (qui varient par exemple entre 75 et 90 dollars par mois dans le sud du Caucase). Il importe de limiter le plus possible les contacts directs entre le personnel des frontières et les usagers pendant les opérations de contrôle (en développant l'informatisation des procédures de manière à réduire le pouvoir discrétionnaire des fonctionnaires), d'instaurer un roulement aléatoire des équipes et de prévoir de lourdes sanctions, notamment en cas de contrebande.

⁷ Document CEMT/CM(2004)23, *op. cit.*

Encadré 7.4 **Élimination de la corruption**

La lutte contre la corruption des fonctionnaires des douanes doit s'appuyer sur des efforts de modernisation et de réforme ainsi que des partenariats étroits entre les services des douanes et le secteur privé. Dans le rapport TTFSE sont proposées, entre autres, les mesures suivantes:

- garantir des revenus raisonnables (traitements et indemnités) et augmenter la productivité du personnel des douanes;
- rationaliser et simplifier les règlements;
- rendre les lois et procédures transparentes;
- automatiser les principales fonctions des douanes;
- établir un système de gestion des ressources humaines qui permette le roulement du personnel et les mutations;
- améliorer le recrutement et la sélection du personnel;
- mettre en œuvre des codes de conduite et des mesures disciplinaires;
- créer un esprit de corps et de bonnes conditions de travail;
- développer la coopération entre les douanes et les acteurs de l'économie ainsi que la collaboration avec tous les intéressés dans la lutte contre la corruption.

Source: TTFSE: *Interim report I, op. cit.*

7.4. Simplification, harmonisation et normalisation des procédures pour le passage des frontières

7.4.1. Facilitation du passage des frontières pour le transport en transit

Le transport en transit pâtit lourdement des retards et des coûts subis au passage des frontières. On peut citer, entre autres problèmes, la longueur des formalités douanières, l'absence de normalisation des documents, la mauvaise organisation et le manque de formation.

Selon le Partenariat mondial pour la facilitation des transports et du commerce (GFPTT), les procédures appliquées au transit ont pour but de protéger les recettes du pays de transit et d'éviter que des marchandises destinées à transiter finissent par être écoulées sur le marché intérieur. Il faudrait que ces procédures soient simples pour ne pas donner lieu à des délais interminables et à un surcoût. Il faut:

- un système de garanties adéquat;
- un contrôle efficace des douanes (plombs) et une bonne application du règlement;
- une bonne circulation des documents (documentation);
- la facilitation des accords bilatéraux et internationaux;
- une infrastructure adaptée et des organismes compétents le long des corridors ⁸.

⁸ <http://www.gfptt.org/Default.aspx>.

Les pays en développement enclavés et de transit, en particulier, ont besoin de recourir à des instruments internationaux pour faciliter le commerce et les transports dans les corridors de transit.

7.4.2. Facilitation du passage des frontières sur la base d'instruments internationaux

Dans sa déclaration de Dubaï, le 16 mars 2006, l'IRU encourage «l'adhésion aux conventions des Nations Unies sur la facilitation du transport routier international et leur application et [l'établissement de] conditions favorables pour les transports transfrontaliers, les barrières non physiques restant des obstacles majeurs à la poursuite du développement du transport routier». Les conventions suivantes sont des éléments importants à considérer pour que l'acheminement des marchandises s'effectue dans de bonnes conditions.

Convention TIR

La Convention TIR, qui se révèle un des instruments internationaux les plus utiles aux transports routiers, a été préparée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). Elle s'applique à l'ensemble de l'Europe ainsi qu'à l'Afrique du Nord et au Proche et Moyen-Orient. «Des pays de l'Asie ont été informés des facilités de ce système global de transit douanier et l'intérêt qu'ils y ont porté prouve qu'ils pourraient tout à fait rejoindre la Convention TIR dans un avenir assez proche. Déjà à l'heure actuelle, les Etats-Unis d'Amérique et le Canada sont parties contractantes, de même que le Chili et l'Uruguay en Amérique du Sud ⁹.»

Le système TIR a été conçu pour faciliter les mouvements internationaux de marchandises. Il apporte aux pays de transit la garantie de pouvoir recouvrer les droits de douane et taxes non payés. Il participe d'un arrangement mutuellement avantageux entre les secteurs public et privé. En échange de la simplification des procédures, le secteur privé accepte d'assumer une plus grande responsabilité. Pour l'industrie du transport, les avantages se traduisent par une ingérence minimum des douanes, une réduction des temps d'attente et des frais de transit, une simplification et une normalisation des documents et la fin de l'obligation de laisser un dépôt de garantie aux douanes à l'entrée des pays de transit.

A la suite d'une crise survenue en 1992 lorsque le système a été mis en danger à cause d'engorgements dans l'ex-Union soviétique, l'IRU a mis au point une version électronique des carnets TIR appelée SafeTIR. Il s'agit d'un système de contrôle qui permet de confirmer par voie électronique la fin du transport TIR au bureau des douanes de destination et de l'attester sous la forme d'un tampon des douanes apposé sur le carnet TIR. Les douanes et l'association qui délivrent les carnets TIR ont ainsi la garantie de détenir des informations authentiques sur la validité du carnet, et la confirmation leur est directement donnée par les autorités douanières de l'expiration totale ou partielle du carnet TIR. Il est ainsi possible de faire des comparaisons avec les dates d'expiration figurant sur papier ¹⁰.

⁹ CEE-ONU: *Manuel TIR* (Nations Unies, New York et Genève, 2005).

¹⁰ Source: IRU, www.iru.org.

Convention de Kyoto

Les systèmes et processus de transport en transit sont régis par la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto). Cet instrument juridique essentiel à l'harmonisation des procédures concernant le franchissement des frontières a été révisé en 1999 pour tenir compte du développement du transport international de marchandises, de l'essor fulgurant des technologies de l'information et des télécommunications, ainsi que de l'environnement extrêmement concurrentiel dans lequel s'inscrit le commerce international aujourd'hui.

Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières («Convention sur l'harmonisation») – Nouvelle annexe sur les procédures appliquées au passage des frontières

En 2005 a été adoptée une nouvelle annexe de la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières («Convention sur l'harmonisation»). Cette annexe 8 a pour objet d'ajouter des dispositions complémentaires au texte et de définir les mesures à prendre pour faciliter le passage des frontières aux transporteurs routiers internationaux. L'annexe traite des principaux éléments nécessaires à une application efficace des procédures qui régissent le franchissement des frontières par les transporteurs internationaux de marchandises. Il y est question des différentes catégories de marchandises, notamment des denrées périssables, des véhicules, des chauffeurs, ainsi que des formalités à accomplir et des infrastructures que l'on trouve aux frontières ¹¹.

L'annexe comporte des dispositions destinées à faciliter le franchissement des frontières en éliminant tous les arrêts non indispensables, y compris les inspections qui peuvent être effectuées au point d'expédition ou de destination sur la foi de documents reconnus à l'échelle internationale.

Les dispositions de l'annexe 8 portent sur les points suivants:

- facilitation des formalités de visa pour les chauffeurs professionnels;
- mesures pratiques pour accélérer le passage des marchandises aux frontières, notamment des chargements urgents tels que les animaux vivants et les produits périssables;
- harmonisation des dispositions techniques visant à accélérer la vérification des véhicules (contrôles techniques) et du matériel utilisé pour transporter des marchandises à des températures déterminées;
- normalisation des opérations et procédures de pesage pour éviter les répétitions inutiles aux frontières;
- aménagement d'infrastructures pour assurer un bon travail aux postes frontière;
- mesures de suivi pour assurer une bonne application de l'annexe par toutes les parties adhérant à la convention.

¹¹ CEE-ONU: *Convention sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières* (Genève, Nations Unies, 2005), document TRANS/WP.30/AC.3/2005/1.

L'article 6 (points de passage aux frontières) de la nouvelle annexe 8 fait état des infrastructures minimales à prévoir aux postes frontière pour que les formalités s'y déroulent correctement. Les conditions minimales qu'il est proposé d'établir pour le traitement du trafic international de marchandises sont les suivantes:

- installations permettant de procéder à des contrôles communs entre des Etats limitrophes (formule de l'arrêt unique) 24 heures sur 24, chaque fois que les nécessités du commerce le justifient et dans le respect des règles de la circulation routière;
- séparation du trafic des deux côtés de la frontière afin de donner la priorité aux véhicules qui sont accompagnés d'un titre de transit douanier international valable (TIR) ou qui transportent des animaux vivants ou des denrées périssables (ATP);
- aménagement de zones en dehors des voies de circulation pour des contrôles inopinés des marchandises et des véhicules;
- aires de stationnement et terminaux adéquats;
- accès des chauffeurs à des installations sanitaires, des lieux de réunion et des moyens de télécommunication convenables;
- nécessité d'encourager les transitaires à implanter des installations adéquates aux points de passage, avec l'idée de faire jouer la concurrence pour les services qu'ils peuvent fournir aux transporteurs ¹².

Les articles 3, 4 et 5 traitent des procédures aux points de passage des frontières:

- mesures pratiques pour accélérer le passage des marchandises aux frontières, notamment des chargements urgents tels que les animaux vivants et les produits périssables (art. 3);
- harmonisation des dispositions techniques visant à accélérer la vérification des véhicules (contrôles techniques) et du matériel utilisé pour transporter des marchandises à des températures déterminées (art. 4);
- normalisation des opérations et procédures de pesage pour éviter, autant que possible, les répétitions inutiles aux frontières (art. 5).

L'article 3 (opérations de transport routier international) stipule non seulement que les contrôles devraient être déplacés vers les points d'expédition et de destination, mais aussi que toutes les parties devraient s'employer à maintenir des communications rapides et de qualité et qu'une attention particulière devrait être apportée aux chargements les plus susceptibles de souffrir d'attentes trop longues aux frontières, dont les produits périssables et les animaux vivants.

A l'article 4 (contrôle technique des véhicules), il est recommandé aux parties contractantes d'accepter le certificat international de contrôle technique, et elles sont invitées à utiliser et reconnaître les marques d'identification ATP.

¹² *Ibid.*

A l'article 5 (certificat international de pesée de véhicule), il est demandé aux parties contractantes d'accepter le certificat international de pesée de véhicules et de fournir la liste des stations de pesage existant dans leur pays.

Instruments internationaux élaborés sous les auspices de la CEE-ONU et concernant la facilitation des transports routiers internationaux

L'encadré 7.5 recense les instruments internationaux élaborés sous les auspices de la CEE dans le but de faciliter les transports internationaux de personnes et de marchandises par la route en Europe. Les accords sur le transport et les conventions relatives aux transports routiers signés dans le cadre de la CEE-ONU sont présentés à l'annexe du présent rapport.

Encadré 7.5 Instruments internationaux facilitant les transports routiers internationaux en Europe

Transport de voyageurs

- Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), en date du 1^{er} mars 1973
- Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), en date du 5 juillet 1978

Transport de marchandises

- Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), en date du 19 mai 1956
- Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), en date du 5 juillet 1978

Transport de marchandises dangereuses

- Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), en date du 30 septembre 1957
- Protocole portant amendement des articles 1 a), 14 1) et 14 3) de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), en date du 28 octobre 1993

Transport de denrées périssables

- Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), en date du 1^{er} septembre 1970

Trafic routier et réglementation liée au transport

- Convention sur la circulation routière, en date du 19 septembre 1949
- Convention sur la circulation routière, en date du 8 novembre 1968
- Protocole relatif à la signalisation routière, en date du 19 septembre 1949
- Convention sur la signalisation routière, en date du 8 novembre 1968
- Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière (1968), en date du 1^{er} mai 1971
- Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière (1968), en date du 1^{er} mai 1971
- Accord européen relatif aux marques routières, en date du 13 décembre 1957
- Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, en date du 1^{er} mars 1973
- Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), en date du 1^{er} juillet 1970
- Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité du permis de conduire (APC), en date du 1^{er} avril 1975

Infrastructures de transport

- Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), en date du 15 novembre 1975
- Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), en date du 1^{er} février 1991
- Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable, en date du 17 janvier 1997

Véhicules routiers

- Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date du 20 mars 1958
- Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et à la reconnaissance réciproque des contrôles, en date du 13 novembre 1997
- Accord concernant l'établissement de règlements techniquement applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues, en date du 25 juin 1998

Douanes

- Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux, en date du 18 mai 1956
- Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert des carnets TIR, en date du 15 janvier 1959, et sa version révisée, en date du 14 novembre 1975
- Convention relative aux conteneurs, en date du 2 décembre 1972
- Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, en date du 21 octobre 1982
- Convention européenne relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux, en date du 9 décembre 1960
- Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool (Convention Pool), en date du 21 janvier 1994

Source: CEE-ONU: *Harmonisation des prescriptions applicables aux opérations de transport international par route et facilitation de ces opérations* (Genève, Nations Unies, 2004), document TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4.

7.4.3. Facilitation du passage des frontières: initiatives régionales

Les instruments régionaux destinés à faciliter les opérations de transit et le passage des frontières ne doivent pas se substituer à des systèmes continentaux ou mondiaux comme ceux créés par des conventions des Nations Unies. Une fois ces derniers en place, les dispositifs régionaux doivent apporter la preuve de leur utilité pour l'application pratique des conventions.

TTFSE

Le programme régional de facilitation du commerce et des transports dans l'Europe du Sud-Est (TTFSE), appuyé par la Banque mondiale, l'UE et des partenaires bilatéraux, a été mis sur pied en 1988 à la demande des pays de la région et dans le cadre de l'Initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est. Il se veut un outil destiné à encadrer la réduction des frais de transport, à lutter contre la corruption et à aider les administrations douanières à aligner leurs procédures sur les normes de l'UE. Les pays qui participent à ce programme sont l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, la Roumanie, la République de Serbie, la République de Moldova (enclavée) et l'ex-République yougoslave de Macédoine. Il fait une large place au transit, le plus gros des opérations de transport

s'effectuant à destination ou en provenance de l'UE et la majorité des pays concernés appliquant le système TIR ¹³.

Accords sur le transport en transit

Comme les axes de transit revêtent une importance capitale pour les pays traversés, la première mesure à prendre pour améliorer et stabiliser la situation serait de développer les accords de transit bilatéraux avec les pays voisins. Les Etats enclavés ont besoin de passer de tels accords non seulement avec les pays limitrophes mais aussi avec tous les autres pays par lesquels transitent les marchandises. Dans sa dernière déclaration de Doubaï, l'IRU évoque également la nécessité d'aider les pays enclavés à faciliter le commerce en offrant à ces pays, «dont nombre sont des nations émergentes, un accès aux prestations de transport routier afin de favoriser le développement économique et social de ces Etats. Les projets du type Route de la soie peuvent se révéler très utiles dans ce cadre.»

Afrique

Les pays africains concluent de nombreux accords bilatéraux, sous-régionaux et régionaux, et font individuellement des efforts pour faciliter la circulation des biens et des services ¹⁴. De telles initiatives sont à mettre au crédit d'organisations sous-régionales telles que la Communauté de l'Afrique orientale, le Marché commun d'Afrique orientale et australe, la Communauté de développement de l'Afrique australe, la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale, la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest et l'organisation continentale, l'Union africaine.

Cependant, en dépit des efforts d'intégration, les actions de facilitation des échanges produisent pour la plupart des résultats limités, situation qui peut s'expliquer aussi par d'autres facteurs: non-respect des accords de facilitation du commerce par certains pays, mise en œuvre déficiente des programmes, manque de coordination dans les pays et entre eux, manque de coordination entre les organismes compétents à l'intérieur des pays et absence d'une vision multisectorielle de la facilitation du commerce.

Asie

Le transport en transit soulève des problèmes qui, idéalement, devraient être traités dans le cadre d'accords multilatéraux car des accords bilatéraux peuvent contenir des dispositions incompatibles entre elles et susceptibles d'entraver les opérations de transit au lieu de les faciliter. Dans la région de la CESAP-ONU, on observe un nombre croissant d'accords trilatéraux, quadrilatéraux et sous-régionaux. Mentionnons par exemple l'Accord-cadre de l'ANASE sur la facilitation du transit des marchandises, l'Accord de la sous-région du Grand Mékong pour la facilitation du transport transfrontalier des personnes et des marchandises, l'Accord-cadre sur le transport en transit de l'Organisation de coopération économique et le Corridor Europe-Caucase-Asie (TRACECA), dont la mise en place est soutenue par le programme TACIS de l'Union européenne. Ces initiatives ont souvent la forme d'accords-cadres guidés par des objectifs et des principes directeurs généraux mais qui n'empêchent pas de débattre de points de détail dans des protocoles et des annexes.

¹³ J.F. Arvis: «Transit and the special case of landlocked countries» dans l'ouvrage publié sous la direction de L. de Wulf et J.B. Sokol: *Customs modernization handbook* (Washington, DC, Banque mondiale, 2005).

¹⁴ D. Lafont: *The challenges of multimodal transport in landlocked African countries*, 9 mars 2005.

L'Accord de la sous-région du Grand Mékong pour la facilitation du transport transfrontalier des personnes et des marchandises (voir l'encadré 7.6) est un exemple récent d'accord sous-régional ayant pour but de faciliter les mouvements de personnes et de biens à travers les frontières.

Encadré 7.6
Accord pour la facilitation du transport transfrontalier
des personnes et des marchandises dans la sous-région du Grand Mékong

Cet accord, élaboré sous les auspices de la Banque asiatique de développement (BAD), porte officiellement le titre d'Accord entre les gouvernements du Royaume du Cambodge, de la République populaire de Chine, de la République démocratique populaire lao, de l'Union du Myanmar, du Royaume de Thaïlande et de la République socialiste du Viet Nam pour la facilitation du transport transfrontalier de marchandises et de personnes. Cet accord, qui offre une solution à court et moyen terme, vise à simplifier les règlements et réduire les obstacles non matériels. Il intègre le principe d'une action bilatérale ou multilatérale, donne une certaine souplesse aux procédures en vigueur dans chaque pays membre et comporte des renvois aux conventions internationales existantes. Il est conforme aux conventions internationales sur la facilitation des transports terrestres transfrontaliers et aux accords similaires conclus par les pays de l'ANASE.

L'accord représente un instrument multilatéral exhaustif, qui aborde, en un seul document, tous les aspects pertinents de la facilitation des transports transfrontaliers:

- a) arrêt ou guichet unique pour l'inspection des douanes;
- b) mouvements transfrontaliers de personnes (délivrance de visas aux personnes effectuant des opérations de transport);
- c) régimes de transit (exemption d'une inspection physique par les douanes, du dépôt d'une caution, d'une escorte, d'une inspection phytosanitaire et vétérinaire);
- d) conditions à remplir par les automobiles pour pouvoir franchir les frontières;
- e) échange de droits de trafic commercial;
- f) infrastructure (normes de construction des routes et des ponts, signalisation routière).

L'accord s'appliquera, dans les pays signataires, à des routes et à des points d'entrée et de sortie choisis et approuvés par tous. La mise en œuvre complète de l'accord et de ses annexes et protocoles est prévue pour 2007-08.

Source: Banque asiatique de développement: *Facilitation of the cross-border transport of goods and people in the Greater Mekong Subregion*, 2005.

Voici d'autres exemples d'accords sous-régionaux se rapportant au transport en transit.

a) *Accord-cadre de l'ANASE sur la facilitation du transit de marchandises*

Cet accord a été signé par neuf des dix des pays de l'ANASE (Brunéi Darussalam, Indonésie, République démocratique populaire lao, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande et Viet Nam) à la fin de 1998 et est entré en vigueur en 2000. Il prévoit l'octroi réciproque de droits de transport en transit, outre qu'il autorise le chargement et le déchargement des marchandises de pays tiers à destination ou en provenance des parties contractantes. En outre, plusieurs protocoles sont associés à cet accord.

b) *Accord-cadre sur le transport en transit de l'OCE*

L'Accord-cadre sur le transport en transit a été conclu en 1998 à Almaty pour favoriser le développement du secteur du transport dans la sous-région de l'OCE

(Organisation de coopération économique)¹⁵. L'accord conduit à l'établissement d'un cadre de réglementation commun entre les pays membres (Afghanistan, Azerbaïdjan, République islamique d'Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Pakistan, Tadjikistan, Turkménistan et Turquie). L'accord prévoit la liberté de transit sur le territoire des Etats contractants pour les transports routier et ferroviaire et pour la navigation sur les eaux intérieures, ainsi que l'accès aux ports maritimes. On n'attend plus que la ratification d'un seul pays pour que l'accord puisse entrer en vigueur.

c) *Corridor Europe-Caucase-Asie*

Six des dix pays signataires de l'Accord-cadre sur le transport en transit de l'OCE ont également signé l'Accord multilatéral de base sur le transport international pour le développement du Corridor Europe-Caucase-Asie (TRACECA). Cet accord, destiné à encadrer la création de couloirs entre ces régions, s'étend aux transports routier, ferroviaire, maritime, aérien et multimodaux, ainsi qu'au transport par pipeline. Il couvre à la fois les transports transfrontaliers et de transit¹⁶.

Amériques

Le Canada, les Etats-Unis et le Mexique ont mis en œuvre un nouveau programme qui harmonise les procédures et fait appel à des technologies récentes et sûres pour répondre aux préoccupations croissantes concernant l'amélioration des mouvements transfrontaliers de marchandises. L'encadré 7.7 présente le programme de libéralisation et de sécurisation des échanges dit programme FAST/EXPRES.

Encadré 7.7

Qu'est-ce que le programme FAST/EXPRES?

Le Canada, les Etats-Unis et le Mexique se sont mis d'accord pour harmoniser, dans la mesure du possible, leurs processus de dédouanement des envois commerciaux passant par leurs frontières. Ils ont voulu par là promouvoir la liberté et la sécurité des échanges commerciaux en appliquant des principes communs de gestion des risques, en sécurisant la chaîne d'approvisionnement, en développant les partenariats et en utilisant des technologies de pointe pour améliorer les opérations de filtrage et de dédouanement du trafic commercial aux frontières communes.

Le programme FAST/EXPRES se traduit ainsi par une accélération du traitement car il permet de faire franchir rapidement les frontières à des marchandises pré-autorisées et de vérifier loin des frontières si les activités commerciales se déroulent dans les règles.

Les **objectifs** du programme peuvent se résumer comme suit:

- Renforcer la sécurité de la chaîne d'approvisionnement en offrant un service de dédouanement accéléré aux transporteurs et importateurs membres du Partenariat douanier contre le terrorisme (C-TPAT).
- Simplifier et intégrer les processus d'enregistrement pour les chauffeurs, transporteurs et importateurs, en allégeant la paperasserie et en n'acceptant que les participants qui présentent peu de risques.
- Accélérer le dédouanement des envois transfrontaliers effectués par les participants en règle en limitant les renseignements exigés par les douanes, en réservant des voies aux participants aux principaux postes frontière, en utilisant des technologies communes et en ne vérifiant qu'occasionnellement les marchandises transportées par ces clients à risque faible.
- Inciter les douanes des deux pays à tirer profit des nouvelles technologies en utilisant des transpondeurs, afin de faciliter le dédouanement des envois présentant peu de risques et de réduire le coût de la participation au programme.

¹⁵ <http://www.ecosecretariat.org>.

¹⁶ CESAP-ONU: *Transit transport issues in landlocked and transit developing countries, op. cit.*

Les principaux **avantages** pour les transporteurs participants qui franchissent la frontière américano-canadienne ou américano-mexicaine sont les suivants:

- voies réservées (le cas échéant) pour une rapidité et une efficacité accrues du dédouanement des envois transfrontaliers;
- réduction du nombre d'exams réalisés pour vérifier si les règles sont respectées et traitement prioritaire secondaire;
- liens forts et permanents avec le programme Partenaires en protection et les administrations des douanes (C-TPAT);
- renforcement de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement parallèlement à la protection de la prospérité économique du Canada, des Etats-Unis et du Mexique;
- pour les transporteurs participants, assurance de transporter des marchandises pour un importateur agréé C-TPAT et, à la frontière sud, pour un industriel C-TPAT.

Conditions à remplir par les participants

Le programme constitue un processus harmonisé pour le dédouanement des envois à risque faible; par conséquent, tout camionneur utilisant une voie réservée EXPRES doit être un transporteur agréé C-TPAT qui transporte des marchandises en règle d'un importateur agréé C-TPAT, et le chauffeur doit détenir une carte d'immatriculation à jour de chauffeur commercial EXPRES. A la frontière sud s'ajoutent deux conditions supplémentaires: le fabricant doit être un participant agréé C-TPAT et se plier à la règle du sceau de haute sécurité délivré par le Département des douanes et de la protection des frontières des Etats-Unis (CBP).

Le programme repose sur la transmission d'informations par des outils électroniques perfectionnés. Les éléments clés en sont les suivants:

- **enregistrement de l'importateur:** les importateurs doivent remplir une demande d'inscription au C-TPAT auprès du CBP. Les importateurs autorisés à utiliser le programme EXPRES pour le dédouanement à l'entrée des Etats-Unis doivent apporter la preuve qu'ils ont toujours respecté les lois et règlements pertinents et avoir pris l'engagement d'employer des méthodes commerciales propices à la sécurité comme l'exige le C-TPAT;
- **enregistrement du transporteur:** les transporteurs qui souhaitent adhérer au programme doivent satisfaire à diverses conditions et produire, entre autres, des renseignements sur leur société, un état de sécurité et une attestation écrite de contrat de transport;
- **demande de chauffeur commercial:** pour l'inscription des chauffeurs, il existe deux voies possibles selon qu'ils passent par la frontière nord ou la frontière sud.

Mise en circulation des marchandises

Il existe actuellement deux méthodes pour la mise en circulation des chargements admissibles au titre du programme: le système de libéralisation et de sécurisation des échanges (anciennement dénommé Prototypage national pour l'automatisation des douanes, ou NCAP) et le système de traitement avant l'arrivée (PAPS):

- **FAST:** FAST est le premier mécanisme de traitement des marchandises entièrement automatisé mis en place par le CBP. Il fait appel à l'électronique pour la transmission des données et à la technologie des transpondeurs. Il permet de mettre rapidement en circulation les marchandises de gros importateurs qui respectent scrupuleusement les règles, et donc de réduire les engorgements aux frontières terrestres;
- **système de traitement avant l'arrivée (PAPS):** le PAPS est un système commercial d'automatisation des douanes qui utilise la technologie des codes à barres pour accélérer la mise en circulation des envois commerciaux tandis que chaque chargement est analysé par un système de traitement sélectif à la frontière (BCS) et un système de repérage automatisé (ATS).

Source: US Customs and Border Protection, http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/import/commercial_enforcement/ctpat/fast/fast.ctt/FASTBrochure.doc.

8. Risques d'exposition des chauffeurs internationaux au VIH/SIDA

8.1. Le VIH/SIDA dans les transports

Certaines catégories de travailleurs semblent particulièrement vulnérables face au VIH/SIDA à cause des spécificités de leur travail. Les travailleurs itinérants, de façon générale, font face à des facteurs individuels et sociaux qui augmentent leur risque d'être victimes d'infections sexuellement transmissibles (IST), dont le VIH.

Les travailleurs des transports sont souvent en déplacement, loin de chez eux. Certains travaillent seuls. Evidemment, les lieux où ils font étape, la durée des voyages et la fréquence des absences hors de leur domicile varient selon les cas.

Les chauffeurs internationaux (et ceux qui les accompagnent) constituent peut-être la catégorie la plus vulnérable des travailleurs des transports. Ainsi qu'on l'a vu, dans les chapitres qui précèdent, ils doivent souvent faire face à des attentes prolongées aux frontières. Ajoutés aux insuffisances des installations et au stress, plusieurs facteurs de risque créent une situation dans laquelle les chauffeurs peuvent adopter des comportements dangereux (changement fréquent de partenaire, rapports sexuels sans préservatif).

8.1.1. Risques pour les chauffeurs au passage des frontières

Dans d'autres parties de ce rapport, il est question des conséquences, pour les chauffeurs, des retards et des mauvaises conditions qu'ils rencontrent aux frontières. S'offrir une chambre sûre, propre et confortable – quand on peut en trouver une – coûte cher. Certains chauffeurs trouvent moins coûteux de passer la nuit avec une prostituée.

Les divertissements sont rares en dehors des bars et des restaurants, vite comblés par l'alcool et la prostitution. Par ailleurs, les chauffeurs internationaux doivent accomplir des tâches complexes dans des conditions difficiles que l'on a décrites plus haut, ce qui peut engendrer du stress. Ils sont traités souvent comme des parias et marginalisés par des agents de la police, des douanes et de l'immigration qui leur font subir des tracasseries.

L'accès aux services de santé est limité, notamment aux services de diagnostic et de traitement des infections sexuellement transmissibles là où les routiers en ont le plus besoin. Parfois, les préservatifs coûtent très cher ou sont introuvables dans les lieux qu'ils fréquentent.

Il arrive que les chauffeurs n'aient pas de lieu sûr pour garer leur véhicule et qu'ils soient obligés d'y habiter, surtout si leur cargaison est facile à revendre. Les marchandises de prix peuvent aussi s'échanger facilement contre des plaisirs sexuels tarifés. Il peut enfin régner un climat de délinquance propice à des trafics d'êtres humains, de drogues et d'autres produits.

Le métier de chauffeur est majoritairement pratiqué par des hommes et peut être associé à une culture «machiste». Dans certains pays, les chauffeurs monogames essuient les quolibets de collègues qui ont des aventures à chaque halte de leur tournée ¹.

Certains ou la totalité de ces facteurs de risque sont apparemment chose courante aux frontières «chaudes» où l'enquête a été réalisée. Certes, il serait réducteur de poser l'équation «longs temps d'attente + installations déficientes = infection au VIH», mais une relation de cause à effet semble se dégager entre ces éléments.

Asie du Sud

Le Népal, pays enclavé, passe par les ports de Calcutta et Chittagong pour son commerce maritime. Le trafic entre la partie centrale de l'Inde et les Etats du nord-est emprunte la même bande de territoire qui sépare le Népal du Bangladesh (et qu'on appelle, d'une façon imagée, le «cou de poulet» en Inde). Le commerce transfrontalier entre l'Inde et ses voisins se fait par ce point chaud. Il est avéré que les axes de circulation des routiers entre Calcutta et Katmandou sont souvent le lieu de comportements sexuels à haut risque.

Il ressort d'une étude réalisée dans un dispensaire d'Ulubaria, dans l'ouest du Bengale, que 7 pour cent des camionneurs étaient porteurs du VIH, à une époque (milieu des années quatre-vingt-dix) où le taux d'infection national était inférieur à 1 pour cent. L'étude a également révélé que 25 pour cent de ces camionneurs ignoraient ce qu'est un préservatif, que 68 pour cent n'en utilisaient jamais, que 94 pour cent s'adonnaient à des plaisirs sexuels tarifés lorsqu'ils voyageaient loin de chez eux et que 84 pour cent avaient ressenti dans le passé des symptômes d'IST. Or une IST peut rendre une personne plus vulnérable au VIH lorsqu'elle a des rapports sexuels non protégés avec un partenaire infecté ².

Nombreux sont les points de passage existant le long de la frontière indo-népalaise. Les ressortissants des deux pays peuvent franchir librement la frontière, mais le temps de passage peut se révéler beaucoup plus long pour les marchandises que pour les personnes. La frontière entre Raxaul (Inde) et Birgunj (Népal) traite 90 pour cent du trafic commercial entre les deux pays. Les marchandises doivent être déchargées des camions népalais, puis rechargées sur des camions indiens, ce qui peut donner lieu à des journées d'attente. La TCI (Transport Corporation of India), première société de transport de l'Asie du Sud, forte de 1 500 camions desservant toute l'Inde, apporte son soutien à un centre de dépistage du VIH/SIDA et à des dispensaires qui accueillent les camionneurs aux points les plus chauds.

En Inde, les chauffeurs subissent des retards importants aux points de contrôle intérieurs entre les Etats. Bien qu'il ne s'agisse pas de frontières internationales, il serait peut-être avisé d'employer des critères et des instruments de mesure similaires face au VIH/SIDA en tant que problème lié au travail.

¹ OIM/ONUSIDA: *HIV and mobile workers: A review of risks and programmes among truckers in West Africa* (Genève, 2005).

² Family Health International: *The India-Nepal Partnership: Building cross-border collaboration in areas of affinity*, <http://www.fhi.org/en/hivaids/pub/archive/articles/aids captions/volume3no2/indianepalpartnership.htm>.

Plusieurs études menées dans différentes régions de l'Afrique subsaharienne ont montré que le VIH est plus répandu dans les corridors de transport transfrontalier que dans les pays traversés. Les chauffeurs peuvent avoir des partenaires multiples, appartenant ou non à l'industrie du sexe.

Au cours des quatre mois ayant précédé une enquête effectuée en Ouganda, 70 pour cent des chauffeurs avaient passé moins d'une semaine chez eux. Nombre d'entre eux avaient trouvé un partenaire dans plusieurs villes qu'ils avaient traversées, ou rencontré des personnes faisant le commerce de leurs charmes ³.

En Afrique occidentale, les chauffeurs prennent parfois des femmes à leur bord en échange de rapports sexuels. Les villes d'escale abritent souvent une forte proportion de jeunes des deux sexes venus chercher fortune de la campagne environnante. Il arrive que des jeunes filles et des voyageuses de commerce se fassent transporter gratuitement en contrepartie de leurs faveurs sexuelles, service qu'elles peuvent négocier à l'avance ou offrir une fois à destination. Selon des enquêtes réalisées en Afrique occidentale, entre 3 et 32 pour cent des camionneurs sont porteurs du VIH; ils ont fréquemment des rapports sexuels avec des rencontres d'un jour tarifées ou non; et ils se servent rarement d'un préservatif, ou d'une manière irrégulière ⁴.

En 2001, une étude du Conseil de la recherche médicale d'Afrique du Sud a révélé que, dans les plateaux du KwaZulu-Natal, 56 pour cent des chauffeurs au long cours étaient porteurs du VIH. Dans une halte routière de Newcastle, le VIH a été dépisté chez 95 pour cent des camionneurs examinés ⁵.

Europe de l'Est

En Europe de l'Est, plus de 80 pour cent des camionneurs sondés ont déclaré avoir passé plus de quatre mois loin de chez eux l'année précédente, et 36 pour cent qu'ils avaient eu des rapports sexuels avec des rencontres de passage au cours de leurs voyages. La plupart des chauffeurs interrogés en Europe de l'Est ont affirmé qu'ils utilisaient un préservatif dans ce cas, mais seuls 58 pour cent des travailleurs ukrainiens ont indiqué qu'ils se servaient d'un préservatif pour des rapports sexuels occasionnels ⁶.

8.1.2. Stigmatisation

A cause des facteurs de risque évoqués plus haut, et de statistiques indiquant des taux d'infection au VIH élevés dans leur catégorie, les chauffeurs font parfois l'objet d'ostracisme et sont accusés de faire grimper les chiffres du VIH le long des corridors de transport. C'est un jugement à la fois injuste et contre-productif. Jeter l'opprobre sur les chauffeurs internationaux conduira tout simplement à occulter le problème du VIH/SIDA, ce qui facilitera par contrecoup la propagation de la maladie. Condamner les camionneurs,

³ ITF: *AIDS and transport: The experience of Ugandan road and rail transport workers and their unions* (2000).

⁴ OIM/ONUSIDA, *op. cit.*

⁵ South African Press Association, 18 août 2003.

⁶ M. Kulis et coll.: *Truck drivers and casual sex: An inquiry into the potential spread of HIV/AIDS in the Baltic Region* (Washington, DC, Banque mondiale, 2004).

c'est masquer d'autres facteurs qui peuvent être traités par les mesures exposées au chapitre précédent.

Il importe de reconnaître les circonstances susceptibles de placer les travailleurs des transports dans une situation de risque. Des actions doivent être engagées pour réduire les risques courus par les travailleurs ainsi que par leurs familles et par les populations qu'ils côtoient pendant leurs déplacements.

8.1.3. Un risque pour l'entreprise

Les entreprises de transport sont exposées à cause des retombées du fléau sur leur personnel. Le coût des absences et l'argent qu'elles doivent dépenser pour remplacer et former des travailleurs qualifiés pèsent lourdement sur leur budget. Une étude effectuée dans une société de transport du Zimbabwe, par exemple, a montré que le coût total du SIDA, pour l'entreprise, équivalait à 20 pour cent de ses bénéfices ⁷.

L'efficacité et la fiabilité des transports risquent d'être compromises et la productivité pourra s'en ressentir si le VIH continue de gagner du terrain chez les travailleurs du secteur. Si la productivité diminue ou si les sociétés de transport ne peuvent travailler faute d'un nombre suffisant d'ouvriers qualifiés, le développement économique pourra s'en trouver freiné.

8.2. Politiques et mesures de réduction des risques

De nombreux gouvernements, avec des organisations d'employeurs et de travailleurs de l'industrie du transport, s'associent pour mettre au point des politiques et des moyens d'intervention appropriés qui permettent de s'attaquer aux causes sous-jacentes de la hausse du taux d'infection chez certains groupes de chauffeurs internationaux.

Il est important que les partenaires sociaux œuvrent ensemble et engagent une démarche cohérente. En Afrique du Sud a été constitué le Comité national de lutte contre le VIH/SIDA dans les transports, composé de représentants d'organisations d'employeurs et de travailleurs, des ministères du Travail et du Transport et des organes de réglementation. Le comité s'est doté en novembre 2001 d'un plan stratégique sectoriel anti-VIH/SIDA.

Dans le cadre du projet OIT/SIDA de prévention du VIH/SIDA dans le secteur des transports en Afrique australe, le BIT s'emploie à élaborer des politiques similaires de concert avec d'autres pays de la sous-région. Les mesures anti-VIH/SIDA devront être intégrées aux politiques générales d'harmonisation des politiques et règlements appliqués aux frontières; le BIT et d'autres organismes collaborent avec les gouvernements membres de la SADC pour harmoniser les règles juridiques et administratives qui régissent le passage des frontières ⁸.

⁷ J. Stover et L. Bollinger: *The economic impact of AIDS* (The Futures Group International en collaboration avec Research Triangle Institute (RTI) et le Centre for Development and Population Activities (CEDPA), 1999).

⁸ BIT: *HIV/AIDS in the transport sector of Southern African countries: A rapid assessment of cross-border regulations and formalities* (Genève, 2005).

8.2.1. Pacte mondial

Le Pacte mondial a été lancé en juillet 2000 pour encourager la coopération entre le système onusien et le secteur privé face au défi de la mondialisation et pour promouvoir l'application de principes fondamentaux au titre des droits de l'homme, des normes du travail et de l'environnement.

Des dialogues thématiques multipartites sont organisés pour donner corps à ces principes en inscrivant dans un cadre international les efforts de compréhension mutuelle et de règlement des problèmes menés par les entreprises, les travailleurs, les organisations de la société civile, les gouvernements, les institutions du système des Nations Unies et autres parties prenantes.

Le mécanisme du dialogue a pour objet de faciliter le dépistage des problèmes nouveaux et en gestation, de développer la confiance et l'interaction entre tous les acteurs, et d'encourager les responsables à apporter leur soutien.

Le Dialogue du Pacte mondial sur le VIH/SIDA, organisé les 12 et 13 mai 2003 au siège de l'OIT à Genève, avec le concours de l'ONUSIDA, avait pour objet de répertorier les questions qui pourraient être réglées dans le cadre du processus du Pacte mondial. Les participants ont examiné les grands enjeux auxquels les entreprises font face ainsi que des exemples de remèdes efficaces apportés au problème du VIH/SIDA sur le lieu de travail⁹.

Le 12 mai 2003, la Confédération internationale des syndicats libres (CISL) et l'Organisation internationale des employeurs (OIE) ont déclaré conjointement leur engagement à l'égard du dialogue. Ce communiqué de presse fait ressortir l'importance que syndicats et employeurs accordent à la lutte contre la pandémie du VIH/SIDA aux niveaux national et international.

8.2.2. Une action sur trois terrains

Trois domaines d'action peuvent être définis:

- premièrement, il est possible de limiter les obstacles qui entraînent des retards aux frontières. Les moyens qui peuvent être employés à cette fin et les initiatives en cours sont examinés dans d'autres parties de ce rapport;
- deuxièmement, l'amélioration des installations mises à la disposition des chauffeurs et de leurs seconds sera bénéfique à de nombreux égards et aura pour effet, entre autres, de réduire les risques d'infection au VIH/SIDA. Des chauffeurs qui se reposent et s'alimentent correctement travaillent d'une façon plus sûre et plus efficace;
- troisièmement, des actions spécifiques s'imposent contre le VIH/SIDA.

Nous allons maintenant voir plus dans le détail les deuxième et troisième types d'intervention.

⁹ Dialogue sur les politiques à suivre en matière de VIH/SIDA dans le cadre du Pacte mondial, organisé par l'OIT à Genève les 12 et 13 mai 2003.

8.2.3. Amélioration des installations et des conditions de travail

La vulnérabilité constatée chez les travailleurs du transport s'explique, entre autres causes profondes, par la mauvaise qualité des installations qu'ils trouvent aux endroits où ils s'arrêtent et par le temps qu'ils passent à voyager et à attendre aux frontières.

Les gouvernements peuvent améliorer les installations en place aux points de passage des frontières, le mieux étant qu'ils s'associent pour cela avec les partenaires sociaux et des entreprises spécialisées. Dans un autre secteur que celui des transports routiers, par exemple, il existe pour les gens de mer un réseau mondial d'installations portuaires où ils peuvent trouver des équipements pour leur détente, des services de conseil et des structures d'accueil. Le fait que ces installations soient réservées aux gens de mer et qu'ils s'en sentent un peu les propriétaires explique qu'elles soient largement acceptées et utilisées.

On a besoin de deux catégories d'installations. Premièrement, celles nécessaires pour rendre plus confortable le séjour des chauffeurs et de ceux qui les accompagnent de manière qu'ils soient moins tentés d'adopter des comportements à risque. On pense ici aux installations d'hébergement et de divertissement, et à des équipements comme le téléphone, les buanderies, etc. Deuxièmement, divers services de santé, comme le traitement des IST, les conseils à la demande et le dépistage du VIH, les services de soins et de soutien.

Les employeurs peuvent apporter leur pierre à l'édifice en adaptant les horaires de travail pour permettre aux travailleurs de rester plus souvent chez eux et en leur procurant de meilleures installations pour les périodes de repos (conjointement avec d'autres employeurs, les gouvernements et des ONG). Quelques rares employeurs ont pris des dispositions pour que les partenaires des chauffeurs puissent les accompagner pendant une partie de leurs trajets.

Les expériences vécues dans d'autres secteurs sont instructives. En Afrique du Sud, les mineurs – autre catégorie de travailleurs itinérants – présentent un taux élevé d'infection au VIH. Or on sait qu'une des causes de cette situation tient au fait que les mineurs vivent séparés de leurs familles et séjournent dans de petits hôtels surpeuplés. Le Syndicat national des travailleurs des mines et la Chambre des entreprises minières se sont entendus à l'issue de négociations collectives pour assurer aux mineurs un logement familial.

Certes, de telles mesures ont un prix, mais le prix à payer sera encore plus lourd si l'on ne fait rien car la pandémie continuera de faire grimper le coût du travail.

Une solution efficace, qui améliorerait les conditions de travail des chauffeurs et qui profiterait tout naturellement aux entreprises, serait d'aménager des aires de stationnement sécurisées pour les camions. Les chauffeurs passeraient ainsi moins de temps dans leur véhicule et se sentiraient, du même coup, moins stressés.

8.2.4. Pour des interventions efficaces contre le VIH/SIDA

On continuera d'avoir besoin pendant encore de longues années de programmes spécifiques de lutte contre le VIH/SIDA, même si les temps de passage des frontières diminuent fortement et si chaque point de passage est doté des meilleures installations qui soient.

Il ne faut pas trop attendre de résultats durables d'interventions qui visent uniquement les camionneurs, sans tenir compte de l'environnement qui les entoure ni des besoins de la personne avec qui ils vivent, et sans s'attaquer aux facteurs structurels qui accroissent leur vulnérabilité face au VIH. Les actions de prévention et de traitement du VIH destinées aux camionneurs doivent porter sur l'environnement particulier qui est le leur, et sur les conditions existant dans les «zones à risque» qui se développent autour des nœuds de transport; ces actions doivent également viser les familles et les partenaires des chauffeurs, qui peuvent être amenés à vivre loin d'eux.

8.2.4.1. Informer et éduquer pour plus de prévention

Les modes de propagation du VIH les plus répandus sont les rapports sexuels non protégés, l'échange de matériel d'injection chez les personnes qui consomment des médicaments ou des drogues, et la transmission par le sang. Un des moyens de réduire la propagation du VIH est donc de mettre sur pied des programmes d'éducation sur le VIH/SIDA, sur ses modes de transmission et sur les outils de prévention. Ce travail d'information pourra être fait, par exemple, aux haltes routières, solution déjà retenue dans de nombreux cas. L'utilité d'une telle démarche n'est plus à prouver; les documents et les modèles ne manquent pas à cet égard. Il apparaît qu'une action gagne en crédibilité auprès des chauffeurs lorsqu'elle est menée conjointement par des organismes gouvernementaux, les employeurs et les syndicats.

L'éducation «pair à pair» constitue un bon instrument d'information et de sensibilisation. Les travailleurs sont beaucoup plus portés à écouter et croire une personne lorsqu'elle leur ressemble et qu'elle «fait partie de leur monde».

8.2.4.2. Dépistage, traitement et soins

Les points de passage des frontières peuvent être un bon endroit pour faire du dépistage chez les chauffeurs internationaux, car ils peuvent y passer beaucoup de temps – plus de temps que celui consacré aux opérations de chargement ou de déchargement au terme de leur voyage. Les dispensaires que les camionneurs peuvent associer à leur milieu professionnel et où ils peuvent trouver des services d'examen, de traitement et de soutien en toute confidentialité présentent plus d'attrait que les installations existant chez eux.

Il faudrait mettre largement à leur disposition des ressources essentielles comme des préservatifs, des conseils alimentaires et de prévention, des services de traitement des IST et du matériel d'injection stérilisé. Les activités de traitement et de soutien pourraient être développées dans les centres d'accueil modernisés. Quand les centres sont liés entre eux, comme c'est le cas en Afrique du Sud, les chauffeurs peuvent trouver l'aide nécessaire même lorsqu'ils s'absentent longtemps de chez eux.

Le dépistage doit reposer sur les principes du volontariat, du consentement éclairé et du secret des résultats. Il importe que les examens s'accompagnent de conseils donnés à la demande et qu'ils fassent l'objet d'un certain suivi. Les avis sont partagés concernant l'installation de centres de dépistage le long des routes empruntées par les camionneurs. Pour certains, ce n'est peut-être pas la meilleure solution. Quand un travailleur vient d'apprendre qu'il est séropositif et s'apprête à prendre la route pour plusieurs jours, voire

plusieurs semaines, il risque de ne pouvoir obtenir le soutien psychologique ou l'aide matérielle dont il a besoin. Selon d'autres, il n'existe probablement pas de meilleur endroit ou de meilleur moyen pour faire du dépistage chez les travailleurs itinérants. Les ouvriers du transport seront sans doute plus enclins à consulter un centre de dépistage qui leur semble faire partie de leur profession qu'un des centres que l'on trouve couramment dans les villes.

8.3. Action des partenaires sociaux

Les occasions ne manquent pas, pour les partenaires sociaux, d'afficher leur volonté générale d'engager une lutte commune. La CISL-ORAF (Confédération internationale des syndicats libres – Organisation régionale africaine), par exemple, et la Confédération panafricaine des employeurs (PEC) ont diffusé un communiqué de presse conjoint le 24 août 2003 en ce sens.

Il ne fait aucun doute qu'une action conjointe des travailleurs et des employeurs peut considérablement contribuer à promouvoir l'adoption de comportements moins risqués par les camionneurs¹⁰. Une opération est menée de longue date à ce titre, dénommée «Rouler contre le SIDA» (Trucking Against AIDS) (voir encadré 8.1). On peut également citer l'Organisation du corridor Abidjan-Lagos, basée à Cotonou (Bénin). Il s'agit d'un projet de prévention du VIH/SIDA qui couvre cinq pays – Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin et Nigéria – et auquel participent des organisations d'employeurs et de travailleurs. Ce projet a pour but de limiter la propagation du VIH/SIDA chez les travailleurs du transport, les immigrants, les travailleurs sexuels et les populations vivant le long du corridor.

Certains projets sont également lancés à l'initiative d'employeurs et de syndicats. Lorsque les chauffeurs sont nombreux à posséder leur camion et qu'ils se sont regroupés en une fédération, cette dernière peut constituer le meilleur canal pour leur faire passer des messages importants sur le SIDA et pour leur fournir des services de dépistage, de traitement et de soutien.

La Fédération internationale des ouvriers du transport a adopté une résolution sur le SIDA lors de son 40^e congrès à Vancouver en août 2002. Elle a publié un guide et une série de bulletins sur le VIH/SIDA et les transports en Afrique. Par ailleurs, l'ITF a réalisé une des premières études sur l'incidence du VIH chez les camionneurs en Ouganda¹¹.

¹⁰ S. Brushett et J.S. Osika: *Lessons learned to date from HIV/AIDS transport corridor projects* (Washington, DC, Banque mondiale, 2005).

¹¹ ITF: *AIDS and transport*, *op. cit.*

Encadré 8.1
Rouler contre le SIDA, Afrique du Sud

L'opération «Rouler contre le SIDA» (Trucking Against AIDS) représente un très bon exemple de collaboration entre les partenaires sociaux. Elle est le fruit d'un accord entre le Syndicat sud-africain des ouvriers du transport et assimilés (SATAWU), affilié à l'ITF, et l'Association des transporteurs routiers de marchandises par le biais du Conseil national de négociation dans le secteur du transport de marchandises par la route.

L'opération a été lancée en 1999 en Afrique du Sud pour enrayer la propagation du VIH/SIDA dans l'industrie du transport de marchandises par la route; elle constitue un des plus anciens instruments ayant pour cible les camionneurs qui franchissent des frontières et qui parcourent de grandes distances. Plus de dix centres sanitaires se sont créés sur les principaux axes de transport routier de l'Afrique du Sud. Dans ces centres, les chauffeurs peuvent obtenir des informations, des conseils et des préservatifs.

Des unités mobiles composées de deux conteneurs ont été mises en place. Un conteneur abrite un dispensaire, avec une infirmière diplômée, et l'autre abrite une salle de classe qui sert à donner des cours et à former des éducateurs issus de la profession.

Ces unités mobiles sont situées dans des zones de transit et à des postes frontière. Elles ouvrent le soir, de 17 heures à minuit, ce qui les rend plus accessibles aux chauffeurs et aux femmes à risque. Dans le dispensaire, les intéressés peuvent être traités contre les IST et recevoir des soins de santé primaires. Les préservatifs sont en distribution libre, et on encourage les camionneurs et les travailleurs sexuels à se faire conseiller et examiner.

Le dernier dispensaire mobile a été créé le 29 novembre 2005 au cœur de la zone industrielle West Bank dans la province du Cap oriental pour marquer la Journée mondiale contre le SIDA.

Le dispensaire fonctionne avec un système de cartes à puce qui enregistre les antécédents médicaux des chauffeurs, de sorte qu'un camionneur peut se présenter dans n'importe quel dispensaire relié au système pour y recevoir le traitement dont il a besoin. Les camionneurs assistent à des séances d'éducation qui portent sur les sujets suivants:

- généralités sur le VIH/SIDA et les IST;
- prévention, soins et soutien;
- liens du VIH/SIDA avec la tuberculose et d'autres infections opportunistes;
- violence faite aux femmes.

Il existe aussi un programme de pair à pair de cinq jours pendant lequel camionneurs et travailleurs sexuels reçoivent une instruction.

A ce jour, 266 éducateurs ont été formés et l'opération a touché 80 000 camionneurs. Au total, 1,3 million de préservatifs ont été distribués.

Source: ITF: *HIV/AIDS Resource Book* (Londres, 2003).

8.4. Action de l'OIT

8.4.1. Programme de l'OIT sur le VIH/SIDA et le monde du travail

L'OIT a lancé en 2000 son programme intitulé *Le VIH/SIDA et le monde du travail* (OIT/SIDA). Le but poursuivi est de mieux comprendre et de limiter les effets du VIH/SIDA dans le monde du travail, et de soutenir les initiatives engagées par les trois parties prenantes. Il comporte trois grands axes d'action:

- recherche et analyse des politiques concernant les problèmes posés par le VIH/SIDA dans le monde du travail;
- information, communication et sensibilisation par divers canaux, y compris des publications et des réunions techniques, à l'échelle mondiale, régionale et nationale;

-
- projets de coopération technique dans plus de 30 pays pour aider employeurs, travailleurs et gouvernements à élaborer et mettre en œuvre des politiques et des programmes de lutte contre le VIH/SIDA au travail.

A l'intention particulière du secteur des transports routiers, le BIT a publié en 2005 un document intitulé *Using the ILO Code of Practice on HIV/AIDS and the world of work – Guidelines for the transport sector*. Cette publication complète le *Recueil de Directives pratiques sur le VIH/SIDA et le monde du travail* et en facilite la mise en application par les transporteurs routiers.

9. Résumé des principaux problèmes, conclusions générales et thèmes suggérés pour la discussion

Ce rapport offre une vue d'ensemble des problèmes sociaux et de travail les plus courants dans le secteur des transports routiers internationaux.

La mondialisation a été le moteur de la croissance économique de nombreux pays, mais certains pays sont mal équipés pour s'adapter au monde d'aujourd'hui. La rapidité des changements en a laissé un certain nombre confrontés à quantité d'obstacles qu'ils doivent surmonter afin d'accroître leur efficacité commerciale par le biais du transport routier international. Malheureusement, l'attention s'est surtout portée sur les questions relatives à la facilitation des échanges, et les problèmes sociaux auxquels sont confrontés les travailleurs et les employeurs du secteur ont souvent été négligés.

Les problèmes issus des politiques concernant les procédures de contrôle aux frontières et de délivrance de visas, notamment la documentation douanière et les contrôles y relatifs, ainsi que les difficultés que soulève le passage physique des frontières compte tenu des procédures nationales, du comportement des fonctionnaires chargés du contrôle douanier, des déficiences de l'infrastructure et d'autres éléments encore ont un grand impact économique, social et environnemental dans tous les pays. Il est à l'heure actuelle impossible de garantir un travail décent à tous les travailleurs des transports routiers internationaux, ce qui a aussi pour effet d'entraver les échanges et de fausser la concurrence et ce qui nuit à la qualité du service.

L'analyse quantitative et qualitative présentée dans ce rapport montre que, dans bien des cas, le postulat selon lequel «chaque femme et chaque homme [doivent pouvoir] accéder à un travail décent et productif dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité¹» n'est pas respecté en ce qui concerne les chauffeurs internationaux, et que le transport routier transfrontière n'est pas toujours aussi efficace qu'il pourrait l'être. Pour y remédier, il faut régler un certain nombre de problèmes majeurs.

Très souvent, les politiques actuelles en matière de visas constituent le premier écueil auquel se heurtent les chauffeurs internationaux, y compris les restrictions à leur droit de travailler et à la possibilité pour les entreprises de transport routier de remplir leurs obligations en tant qu'employeurs et fournisseurs de services. Aux frontières, les retards provoqués par l'inefficacité des procédures, par le comportement éventuellement contestable des fonctionnaires, ainsi que par l'insuffisance des infrastructures sont source de problèmes pour les chauffeurs et leurs entreprises. Ces retards, ainsi que l'absence de parcs de stationnement sûrs, de logements, d'équipements sanitaires et de bien-être, de services de restauration, de moyens de communication, etc., rendent encore plus difficiles les conditions de vie et de travail des chauffeurs internationaux. Cet environnement porte atteinte à leurs droits en tant que travailleurs et les empêche d'exercer efficacement leur activité.

Ces conditions parfois déplorables ont un effet négatif qui ne se limite pas aux chauffeurs internationaux. Il convient aussi de dénoncer les mauvaises conditions de travail et l'insuffisance des salaires du personnel de contrôle aux frontières, d'où parfois des phénomènes de corruption, par exemple, ainsi que la dégradation des conditions de vie

¹ BIT: *Un travail décent*, rapport du Directeur général, Conférence internationale du Travail, 87^e session, 1999, Genève, p. 3.

de l'ensemble de la population qui vit près des points de passage des frontières internationales.

L'exposition des travailleurs des transports routiers internationaux aux maladies sexuellement transmissibles telles que le VIH/SIDA aux points de passage des frontières a un impact sur un grand nombre de personnes dans les zones où ils vivent et travaillent. En outre, le stress et la fatigue engendrés par les retards provoquent des accidents de la circulation, parfois mortels. Le ralentissement des mouvements de marchandises et de passagers ainsi que la corruption rendent le transport routier international moins efficace et plus coûteux.

C'est avant tout aux gouvernements qu'il incombe de régler les problèmes décrits dans ce rapport. Ils jouent un rôle clé à bien des égards (gouvernance, gestion efficace et efficace de la frontière, lutte contre la corruption). Ils devraient s'attacher à améliorer la condition sociale du personnel de contrôle des frontières. Certains négligent de prendre les mesures appropriées, par exemple de ratifier et d'appliquer les conventions internationales (Convention TIR notamment), ou de conclure et mettre en œuvre des accords bilatéraux ou multilatéraux propres à faciliter et accélérer le passage des frontières.

L'objectif principal de l'action des gouvernements devrait être de faciliter et d'accélérer les échanges internationaux et les activités de transport routier, compte dûment tenu des exigences de la sécurité nationale, y compris les aspects budgétaires.

Les gouvernements doivent coopérer et dialoguer au niveau international pour développer et mettre en œuvre des politiques et des procédures harmonisées aux frontières, afin d'éliminer les nombreux obstacles au mouvement efficace et efficient des biens et des personnes. Si les gouvernements n'adoptent pas des approches mondiales et régionales visant à simplifier, coordonner et harmoniser les procédures, l'impact social et économique négatif des conditions qui prévalent actuellement aux frontières partout dans le monde continuera de s'aggraver.

Pour simplifier la tâche des chauffeurs et de leurs employeurs, les gouvernements devraient faciliter l'accès à l'information concernant le passage des frontières, rationaliser les exigences en matière de visas, communiquer rapidement les mises à jour ou modifications des procédures et règlements, éliminer les différences qui existent entre les divers passages aux frontières d'un même pays, améliorer les infrastructures aux frontières, entreprendre des contrôles et des inspections fondés sur une analyse de la gestion du risque sur la base d'un guichet unique en s'appuyant sur des programmes de prénotification, réduire les délais en général et veiller à l'honnêteté du personnel en poste aux frontières.

La contribution des employeurs et des travailleurs est également essentielle pour améliorer la situation. Une bonne analyse des sensibilités des gouvernements sur certaines questions importantes, comme celles de la sécurité et de l'immigration, et une collaboration totale avec les autorités aideraient sans aucun doute à convaincre les gouvernements de prendre les mesures correctives qui s'imposent. Les employeurs et les travailleurs ainsi que leurs organisations respectives (associations de transport routier, syndicats) devraient mettre constamment à jour les informations sur la législation, la réglementation et les procédures pertinentes et se doter de mécanismes de contrôle appropriés pour s'assurer que toutes les exigences en matière de visas et de contrôle aux frontières sont toujours respectées.

Indépendamment de l'opinion qu'ils peuvent avoir au sujet des exigences établies par les gouvernements, il serait souhaitable que les employeurs et les travailleurs comprennent mieux la nécessité de s'y conformer pour faciliter le passage des frontières. Cela dit, ils ne doivent pas être privés de leur droit de faire connaître leurs vues et leurs idées sur les moyens d'améliorer la situation par des mesures raisonnables; toutes les plaintes ou

réclamations qu'ils présentent aux autorités devraient être caractérisées par le professionnalisme, comme c'est généralement le cas.

Beaucoup d'employeurs fournissent aux chauffeurs internationaux des aménagements appropriés dans les camions ou les bus ainsi que le moyen de communiquer facilement avec leur famille, leur bureau ou, le cas échéant, leur syndicat lorsqu'il y a des retards imprévus ou des problèmes aux frontières. Il faudrait que cette pratique se généralise.

Les employeurs devraient offrir une formation concernant les procédures de passage des frontières et le VIH/SIDA, à laquelle les chauffeurs internationaux devraient participer volontairement.

Le VIH/SIDA, en tant que problème du lieu de travail, devrait être traité sans délai et conjointement par les gouvernements, les employeurs et les travailleurs. Il faudrait pour commencer mettre au point et appliquer des politiques appropriées au niveau national ainsi qu'au niveau des entreprises et des organisations de travailleurs. Le BIT et d'autres organisations sont en mesure de fournir une assistance dans ce domaine, dans les limites de leurs compétences et de leurs ressources.

Si les conditions de vie et de travail des chauffeurs internationaux ne s'améliorent pas, le secteur aura du mal à attirer le nombre de chauffeurs professionnels dont il a besoin pour répondre à la croissance des échanges commerciaux, ce qui pourrait compromettre sa viabilité.

A la différence du personnel des compagnies aériennes ou maritimes, les chauffeurs internationaux ne bénéficient pas de facilités spéciales pour l'entrée dans un pays ou le transit. La convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, pourrait fournir des idées utiles concernant l'adoption d'une approche similaire dans le cas des routiers.

Certains problèmes liés au passage des frontières tels que les visas ou les formalités douanières qui ont un impact sur les conditions de travail et de vie des chauffeurs internationaux et sur les activités de leurs employeurs ne relèvent peut-être pas complètement du mandat de l'OIT, s'agissant de trouver et de mettre en œuvre des solutions appropriées. Même si l'initiative et la plate-forme de développement de ces solutions devraient être le fait d'autres organisations internationales, d'organisations régionales ou des autorités nationales, l'OIT, de par sa structure tripartite, offre une plate-forme unique pour l'examen de la question dans une perspective sociale et sous l'angle du travail.

Un dialogue social authentique contribuerait beaucoup à l'élaboration et à la mise en œuvre de solutions socialement responsables à tous les défis cités ci-dessus auxquels sont confrontés les gouvernements, les organisations d'employeurs et les organisations de travailleurs à l'heure de la mondialisation.

9.1. Thèmes suggérés pour la discussion

Les recherches qui ont mené à la préparation de ce rapport ont révélé un certain nombre de questions sociales et de travail découlant des problèmes inhérents à la mobilité transfrontière des chauffeurs routiers internationaux. Compte tenu de la courte durée de la réunion tripartite, une discussion approfondie ne sera possible que si elle est ciblée sur un certain nombre de ces problèmes. Il est proposé que la discussion soit centrée sur les points suivants:

-
1. Impact des déficiences présentées par les infrastructures, les installations et les procédures aux points de passage des frontières sur les activités de transport routier et les conditions de travail et de vie des chauffeurs internationaux; propositions d'amélioration (application pratique des conventions des Nations Unies et d'autres organisations internationales sur la liberté de transit).
 2. Impact des déficiences relatives au personnel en poste aux frontières (effectifs et comportement) sur les activités de transport routier et les conditions de travail et de vie des chauffeurs internationaux; possibilités d'initiatives conjointes aux niveaux appropriés et de coopération entre les autorités douanières et autres autorités opérant aux frontières, les employeurs et les syndicats, par exemple par la mise en place de mécanismes de suivi des difficultés qui se posent au niveau local.
 3. Impact des opérations relatives à la délivrance et au contrôle des visas sur les activités de transport routier et les conditions de travail et de vie des chauffeurs internationaux; solutions envisageables – la convention n° 185 de l'OIT constitue-t-elle un modèle satisfaisant?
 4. VIH/SIDA: problèmes se posant au passage des frontières; promotion sur le lieu de travail des orientations de l'OIT sur la prévention et la protection contre le VIH/SIDA.
 5. Amélioration de la circulation transfrontière et conséquences socio-économiques, et discussion générale sur toute autre question non évoquée ci-dessus.
 6. Activités de suivi.

Annexe. Accords et conventions de base de la CEE-ONU dans le domaine du transport routier (Statut au 9 mai 2006)

	Construction de routes, 1950		Réseau routier E (AGR), 1975		Circulation routière, 1949		Circulation routière, 1968		Protocole relatif à la signalisation routière, 1949				Signalisation routière, 1968				Suppl. conv. 1968 circulation routière, 1971		Suppl. conv. 1968 signalisation routière, 1971		Poids et dimensions, 1950		Suppl. conv. 1949 et protocole, 1950		Marques routières, 1957		Protocole marques routières, 1973		Délivrance et validité des permis de conduire (APC)		Règlements véhicules, 1958		Contrôle technique des véhicules, 1997		Règlements mondiaux véhicules, 1998		Travail équipages trans. int. route (AETR), 1970		Régime fiscal véhic. routiers privés, 1956		Régime fiscal trans. de voyageurs, 1956		Régime fiscal trans. de marchandises, 1956		Contrat transport march. par route (CMR), 1956		Protocole CMR, 1978		Contrat trans. voyageurs & bag. route (CVR), 1973		Protocole CVR, 1978		Réglementation économique trans. routiers, 1954		Facilités douanières tourisme, 1954		Protocole facilités douanières tourisme, 1954		Import. temp. véhicules privés routiers, 1954		Convention TIR, 1959		Convention TIR, 1975		Import. temp. véhicules commerciaux, 1956		Convention douanière conteneurs, 1956		Convention douanière conteneurs, 1972		Régime douanier palettes, 1960		Harmonisation contrôle march. frontières, 1982		Régime d'ouanier conteneurs pool, 1994		Marchandises dangereuses par route (ADR), 1957		Protocole ADR, 1993		Responsabilité civile march. dang. (CRTD), 1989		Denrées périssables (ATP), 1970	
	Infrastructures de transport		Circulation et sécurité routière												Véhicules routiers			Autres instruments relatifs aux transports routiers										Facilitation de passage des frontières												Marchandises dangereuses																																												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40																																												
ETATS MEMBRES DE L'UE																																																																																				
Allemagne	X	X		X		X	X	X			X	X		X	S	X	X	X			X	X	S	S		X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	S	S	X																																												
Autriche	X	S	X	X	X	X	X	X		X		X		X	S		X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X																																												
Belgique	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	S		X	S			X	X			S	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X		X																																												
Chypre			X								X			X	S	X	X				X	X				X	X	X	X	X	X			X		X	X																																															
Danemark	X	X	X	X	X	X	X	X				X		X	S		X	X	X	X	X	X			S	X	X	X	X	X	X	X		X	X	S	X	X		X																																												
Espagne	X		X	S	X	S				X	X			X	S	X	X				X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X																																											
Estonie				X		X	X	X						X	X		X				X	X								X					X	X		X																																														
Finlande	X	X	X	X	X	X	X	X				X		X	X	X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X																																												
France	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X			X	S	X	X	X			X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X																																												
Grèce	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X		X	S		X				X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	S		X		X	S		X																																												
Hongrie	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X		X	X	X	X				X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X																																											
Irlande	X		X											X	S		X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X	X		X					X																																												
Italie	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	S	X		X	S	X	X				X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X																																												
Lettonie		X		X		X	X	X						X			X		X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X				X		X	X		X																																													
Lituanie		X		X		X	X	X						X			X				X	X				X	X	X		X	X		X		X	X	X		X																																													
Luxembourg	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	S		S	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X		X																																											
Malte			X											X			X	X								X	X	X	X	X						X																																																
Pays-Bas	X	X	X		X				X	X	S			X	X	X	X	X	X	X	X	X			S	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X		X																																											
Pologne	X	X	X	X	X	X	X	X		X				X			X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X																																												
Portugal	X	X	X	S	X	S					X			X	S		X				X	X				X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X		X																																											
Royaume-Uni	X	S	X	S	X	S	S	S		X	S			X	S	X	X	X	X	X	X	X			S	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X																																											
Slovaquie	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X		X	S	X	X	X	X	X	X	X		X			X		X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X																																												
Slovénie	X	X		X			X							X			X				X					X		X		X	X	X		X	X	X	X	X	X	X																																												
Suède	X	X	X	X	X	X	X	X			X			X	S	X	X	X	X	X	X	X			S	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X																																											
République tchèque	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X		X	S		X	X	X	X	X	X	X				X		X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X																																												
COMMUNAUTE EUROPEENNE														X		X												X		X	X				X	X																																																

Légende: X = Ratification, adhésion, acceptation; S = Signature.

	Construction de routes, 1950		Réseau routier E (AGR) 1975		Circulation routière, 1949		Circulation routière, 1968		Protocole relatif à la signalisation routière, 1949		Signalisation routière, 1968		Suppl. conv. 1968 circulation routière, 1971		Suppl. conv. 1968 signalisation routière, 1971		Poids et dimensions, 1950		Suppl. conv. 1949 et protocole, 1950		Marques routières, 1957		Protocole marques routières, 1973		Délivrance et validité des permis de conduire (APC)		Règlements véhicules, 1958		Contrôle technique des véhicules, 1997		Règlements mondiaux véhicules, 1998		Travail équipages trans. int. route (AETR), 1970		Régime fiscal véhic. routiers privés, 1956		Régime fiscal trans. de voyageurs, 1956		Régime fiscal trans. de marchandises, 1956		Contrat transport march. par route (CMR), 1956		Protocole CMR, 1978		Contrat trans. voyageurs & bag. route (CVR), 1973		Protocole CVR, 1978		Réglementation économique trans. routiers, 1954		Facilités douanières tourisme, 1954		Protocole facilités douanières tourisme, 1954		Import. temp. véhicules privés routiers, 1954		Convention TIR, 1959		Convention TIR, 1975		Import. temp. véhicules commerciaux, 1956		Convention douanière conteneurs, 1956		Convention douanière conteneurs, 1972		Régime douanier palettes, 1960		Harmonisation contrôle march. frontières, 1962		Régime douanier conteneurs pool, 1994		Marchandises dangereuses par route (ADR), 1957		Protocole ADR, 1993		Responsabilité civile march. dang. (CRTD), 1989		Denrées périssables (ATP), 1970	
	Infrastructures de transport		Circulation et sécurité routière													Véhicules routiers			Autres instruments relatifs aux transports routiers										Facilitation de passage des frontières												Marchandises dangereuses																																							
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40																																								
ETATS CANDIDATS À L'UE																																																																																
Bulgarie	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X		X				X						X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X																																								
Roumanie	X	X	X	X	X	X	X	X			X			X	X	X	X	X	X		X	X					X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X																																								
ETATS DU SUD-EST EUROPÉEN																																																																																
Albanie			X	X		X	X	X			X	X		X														X	X	X					X		X	X		X																																								
Bosnie-Herzégovine	X	X		X		X	X	X			X	X	X	X			X	X	X	X	X		X			X		X		X	X	X		X	X		X			X																																								
Croatie		X		X		X	X						X	X			X				X		X			X		X		X	X	X		X	X		X			X																																								
Ex-République yougoslave de Macédoine		X		X		X	X	X				X		X			X				X	X							X		X				X		X			X																																								
Serbie-et-Monténégro ***	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X		X		S	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X			X																																								
Turquie	X	X	X								X			X		X	X				X	X					X	X	X	X	X	X		X	X	X																																												
COMMUNAUTÉ D'ETATS INDÉPENDANTS																																																																																
Arménie				X												X														X					X																																													
Azerbaïdjan		X		X										X		X														X	X			X	X		X			X																																								
Bélarus		X		X		X	X	X			X			X	X		X				X								X				X		X					X																																								
Géorgie		X	X	X		X		X				X		S							X	X							X				X		X					X																																								
Kazakhstan		X		X		X											X				X								X						X	X				X																																								
Kirghizistan			X		X																X	X							X	X				X																																														
République de Moldova				X													X	X			X								X								X																																											
Ouzbékistan				X		X											X			X	X	X							X	X		X		X	X					X																																								
Fédération de Russie		X	X	X	X	X	X	X			X			X	X	X	X				X						X	X	X	X	X		X		X		X	X		X																																								
Tadjikistan				X		X															X								X																																																			
Turkménistan				X		X											X				X	X							X																																																			
Ukraine		X		X		X	X	X			X			X	S		X						X						X				X		X		X																																											

Légende: X = Ratification, adhésion, acceptation; S = Signature. *** Depuis le 4 février 2003, le nom de la République fédérale de Yougoslavie est devenu Serbie-et-Monténégro.

	Construction de routes, 1950	Réseau routier E (AGR) 1975	Circulation routière, 1949	Circulation routière, 1968	Protocole relatif à la signalisation routière, 1949	Signalisation routière, 1968	Suppl. conv. 1968 circulation routière, 1971	Suppl. conv. 1968 signalisation routière, 1971	Poids et dimensions, 1950	Suppl. conv. 1949 et protocole, 1950	Marques routières, 1957	Protocole marques routières, 1973	Délivrance et validité des permis de conduire (APC)	Règlements véhicules, 1958	Contrôle technique des véhicules, 1997	Règlements mondiaux véhicules, 1998	Travail équipages trans. int. route (AETR), 1970	Régime fiscal véhic. routiers privés, 1956	Régime fiscal trans. de voyageurs, 1956	Régime fiscal trans. de marchandises, 1956	Contrat transport march.par route (CMR), 1956	Protocole CMR, 1978	Contrat trans. voyageurs & bag. route (CVR), 1973	Protocole CVR, 1978	Réglementation économique trans. routiers, 1954	Facilités douanières tourisme, 1954	Protocole facilités douanières tourisme, 1954	Import temp. véhicules privés routiers, 1954	Convention TIR, 1959	Convention TIR, 1975	Import temp. véhicules commerciaux, 1956	Convention douanière conteneurs, 1956	Convention douanière conteneurs, 1972	Régime douanier palettes, 1960	Harmonisation contrôle march. frontières, 1982	Régime douanier conteneurs pool, 1994	Marchandises dangereuses par route (ADR), 1957	Protocole ADR, 1993	Responsabilité civile march. dang. (CRTD), 1989	Denrées périssables (ATP), 1970			
	Infrastructures de transport	Circulation et sécurité routière												Véhicules routiers	Autres instruments relatifs aux transports routiers										Facilitation de passage des frontières										Marchandises dangereuses								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40			
AUTRES ETATS EUROPÉENS OCCIDENTAUX																																											
Andorre																	X																										
Islande			X																																								
Liechtenstein																	X																					X	X				
Monaco			X	X	X		X																			S	S	S														X	
Norvège	X	X	X	X	S	X								X		X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X			X		
Saint-Marin			X	X	X	X																																					
Suisse		X	S	X	S	X	X	X			S	X		X	S		X					X	X			S	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	S	X	X		S	
AMÉRIQUE DU NORD																																											
Canada			X													X											X		X	X	X		X	X									
Etats-Unis			X													X											X		X	X	X		X	X								X	
AUTRE ETAT MEMBRE DE LA CEE																																											
Israël			X	X	S																						X	X	X	X	X		X										
ETATS NON MEMBRES DE LA CEE																																											
Afghanistan																														X	X	X											
Afrique du Sud			X	X										X		X																					X						
Algérie			X																								X	X	X		X	X	X	X									
Antigua-et-Barbuda																																	X										
Arabie saoudite																														X			X										
Argentine			X																								X	X	S														
Australie			X											X			X										X	X	X					X	X	X							
Bahamas				X																																							
Bahreïn				X		X																																					
Bangladesh			X																																								
Barbade			X																								X	X	X														
Bénin			X																																								

Légende: X = Ratification, adhésion, acceptation; S = Signature.

	Construction de routes, 1950		Réseau routier E (AGR) 1975		Circulation routière, 1949		Circulation routière, 1968		Protocole relatif à la signalisation routière, 1949		Signalisation routière, 1968		Suppl. conv. 1968 circulation routière, 1971		Suppl. conv. 1968 signalisation routière, 1971		Poids et dimensions, 1950		Suppl. conv. 1949 et protocole, 1950		Marques routières, 1957		Protocole marques routières, 1973		Délivrance et validité des permis de conduire (APC)		Règlements véhicules, 1958		Contrôle technique des véhicules, 1997		Règlements mondiaux véhicules, 1998		Travail équipages trans. int. route (AETR), 1970		Régime fiscal véhic. routiers privés, 1956		Régime fiscal trans. de voyageurs, 1956		Régime fiscal trans. de marchandises, 1956		Contrat transport march. par route (CMR), 1956		Protocole CMR, 1978		Contrat trans. voyageurs & bag. route (CVR), 1973		Protocole CVR, 1978		Réglementation économique trans. routiers, 1954		Facilités douanières tourisme, 1954		Protocole facilités douanières tourisme, 1954		Import temp. véhicules privés routiers, 1954		Convention TIIR, 1959		Convention TIR, 1975		Import temp. véhicules commerciaux, 1956		Convention douanière conteneurs, 1956		Convention douanière conteneurs, 1972		Régime douanier palettes, 1960		Harmonisation contrôle march. frontières, 1982		Régime douanier conteneurs pool, 1994		Marchandises dangereuses par route (ADR), 1957		Protocole ADR, 1983		Responsabilité civile march. dang. (CRTD), 1989		Denrées périssables (ATP), 1970																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
	Infrastructures de transport		Circulation et sécurité routière													Véhicules routiers			Autres instruments relatifs aux transports routiers										Facilitation de passage des frontières																Marchandises dangereuses																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
ETATS NON MEMBRES DE LA CEE (suite)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
Botswana			X																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							

Légende: X = Ratification, adhésion, acceptation; S = Signature. ^{1/} Etabli par l'ex-République de Chine.

	Construction de routes, 1950		Réseau routier E (AGR) 1975		Circulation routière, 1949		Circulation routière, 1968		Protocole relatif à la signalisation routière, 1949		Signalisation routière, 1968		Suppl. conv. 1968 circulation routière, 1971		Suppl. conv. 1968 signalisation routière, 1971		Poids et dimensions, 1950		Suppl. conv. 1949 et protocole, 1950		Marques routières, 1957		Protocole marques routières, 1973		Délivrance et validité des permis de conduire (APC)		Règlements véhicules, 1958		Contrôle technique des véhicules, 1997		Règlements mondiaux véhicules, 1998		Travail équipages trans. int. route (AETR), 1970		Régime fiscal véhic. routiers privés, 1956		Régime fiscal trans. de voyageurs, 1956		Régime fiscal trans. de marchandises, 1956		Contrat transport march. par route (CMR), 1956		Protocole CMR, 1978		Contrat trans. voyageurs & bag. route (CVR), 1973		Protocole CVR, 1978		Réglementation économique trans. routiers, 1954		Facilités douanières tourisme, 1954		Protocole facilités douanières tourisme, 1954		Import. temp. véhicules privés routiers, 1954		Convention TIIR, 1959		Convention TIR, 1975		Import. temp. véhicules commerciaux, 1956		Convention douanière conteneurs, 1956		Convention douanière conteneurs, 1972		Régime douanier palettes, 1960		Harmonisation contrôle march. frontières, 1982		Régime douanier conteneurs pool, 1994		Marchandises dangereuses par route (ADR), 1957		Protocole ADR, 1993		Responsabilité civile march. dang. (CRTD), 1989		Dénrées périssables (ATP), 1970																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
	Infrastructures de transport		Circulation et sécurité routière												Véhicules routiers		Autres instruments relatifs aux transports routiers										Facilitation de passage des frontières										Marchandises dangereuses																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
ETATS NON MEMBRES DE LA CEE (suite)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
Iraq						X																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			</

Légende: X = Ratification, adhésion, acceptation; S = Signature.

	Construction de routes, 1950		Réseau routier E (AGR) 1975		Circulation routière, 1949		Circulation routière, 1968		Protocole relatif à la signalisation routière, 1949		Signalisation routière, 1968		Suppl. conv. 1968 circulation routière, 1971		Suppl. conv. 1968 signalisation routière, 1971		Poids et dimensions, 1950		Suppl. conv. 1949 et protocole, 1950		Marques routières, 1957		Protocole marques routières, 1973		Délivrance et validité des permis de conduire (APC)		Règlements véhicules, 1958		Contrôle technique des véhicules, 1997		Règlements mondiaux véhicules, 1998		Travail équipages trans. int. route (AETR), 1970		Régime fiscal véhic. routiers privés, 1956		Régime fiscal trans. de voyageurs, 1956		Régime fiscal trans. de marchandises, 1956		Contrat transport march. par route (CMR), 1956		Protocole CMR, 1978		Contrat trans. voyageurs & bag. route (CVR), 1973		Protocole CVR, 1978		Réglementation économique trans. routiers, 1954		Facilités douanières tourisme, 1954		Protocole facilités douanières tourisme, 1954		Import. temp. véhicules privés routiers, 1954		Convention TIIR, 1959		Convention TIR, 1975		Import. temp. véhicules commerciaux, 1956		Convention douanière conteneurs, 1956		Convention douanière conteneurs, 1972		Régime douanier palettes, 1960		Harmonisation contrôle march. frontières, 1982		Régime douanier conteneurs pool, 1994		Marchandises dangereuses par route (ADR), 1957		Protocole ADR, 1983		Responsabilité civile march. dang. (CRTD), 1989		Denrées périssables (ATP), 1970																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
	Infrastructures de transport		Circulation et sécurité routière													Véhicules routiers		Autres instruments relatifs aux transports routiers										Facilitation de passage des frontières										Marchandises dangereuses																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
ETATS NON MEMBRES DE LA CEE (suite)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
République démocratique du Congo			X	X		X																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												

Légende: X = Ratification, adhésion, acceptation; S = Signature.

26 33 91 63 37 53 30 28 6 13 17 23 6 46 9 27 44 22 18 19 47 32 7 1 4 77 72 78 37 66 40 43 33 28 48 14 40 28 1 40

Total: 1 347