

Perspectives du transport routier sur les opportunités et les défis de la pandémie

Jens Hügel, conseiller principal, IRU

Comme l'organisation mondiale du transport routier, l'IRU représente plus de 3,5 millions de transporteurs routiers dans le monde. Véritable moteur du commerce mondial, le transport routier est le maillon essentiel de la prospérité internationale. C'est dans cet esprit que nous utilisons les données de notre équipe dédiée à la veille commerciale pour former notre travail de plaidoyer, en faisant entendre la voix du secteur afin qu'il puisse jouer son rôle essentiel dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.

La facilitation des échanges est au cœur de notre travail. Sous mandat de l'Organisation des Nations Unies, l'IRU gère le TIP, le seul système de transit mondial et un outil important de facilitation des échanges. Régi par la [Convention TIR](#) et opérationnel dans 60 pays, le TIR fournit des garanties douanières, permettant aux marchandises de circuler facilement, en toute sécurité et de manière fiable à travers les frontières. La version numérique du système, le eTIR, est entièrement dématérialisée, la rendant encore plus simple et sécurisée.

COVID-19 et le secteur du transport routier

L'IRU possède un réseau mondial de membres dans le secteur du transport routier, avec lesquels nous avons été en contact étroit tout au long de pandémie afin de bâtir une image de son impact financier et opérationnel. Il nous est possible de confirmer que le ralentissement de l'économie mondiale, dû à la pandémie, a affecté grandement l'industrie du transport routier. De plus, les restrictions de transport mises en place par les gouvernements pour contrôler la propagation du virus ont perturbé les réseaux de mobilité et les chaînes d'approvisionnement. Selon les recherches de l'IRU, les pertes mondiales de transport de marchandises sont estimées à plus de 679 milliards de dollars en 2020, soit une perte de chiffre d'affaires de 18% par rapport à 2019¹.

Les transporteurs routiers commerciaux ont maintenu leurs services lorsque c'était possible, malgré des coûts de base souvent plus élevés en raison des restrictions de transport, d'acheminement et de livraison. Beaucoup d'entreprises de transports routiers ont réussi à survivre jusqu'à présent, mais les preuves anecdotiques des membres de l'IRU et les recherches de l'équipe dédiée à la veille commerciale indiquent qu'elles ne survivront plus très longtemps sans une aide financière. Pour donner suite à cette découverte inquiétante, l'IRU a évalué deux ensembles clés d'indicateurs financiers qui fournissent une alerte précoce sur le risque de défaillance et d'insolvabilité des entreprises. Tous deux indiquent l'approche d'une vague de faillite dans le secteur du transport routier sur l'année à venir², ce qui aurait un effet dévastateur sur les chaînes d'approvisionnement et les réseaux d'échanges mondiaux. Les transporteurs routiers de toutes les régions, y compris la Méditerranée occidentale, sont confrontés à un risque élevé, voire très élevé, de défaut de paiement

¹ IRU: [COVID-19 Impact on the Road Transport Industry - Update November 2020](#).

² Ibid.

des prêts. Ceci entraînerait une détérioration de la valeur des crédits, qui à son tour augmenterait le coût des emprunts, en particulier pour les véhicules.

Malgré des perspectives sombres pour les entreprises de transport routier, les gouvernements n'ont pas agi. Alors que beaucoup d'administration a mis en place des mesures de soutien pour les entreprises, l'analyse par l'IRU des mesures gouvernementales dans 79 pays, dont la France, l'Italie, Malte, le Maroc, le Portugal, l'Espagne et la Tunisie, ont révélé que peu de transporteurs routiers y ont bénéficié. Ce manque d'actions montre à quel point l'importance du secteur des transports routiers est sous-estimée. Cependant, sans cela, nous ne pourrions pas avoir les marchandises et les services essentiels nécessaires pour survivre. Plus de 80% du transport terrestre commercial des services de mobilité et de logistique (en tonnes-kilomètres et passagers-kilomètres) sont assurés par le secteur du transport routier.

Au cours de la pandémie, l'industrie du transport routier a joué un rôle clé, en acheminant des fournitures médicales et d'autres produits essentiels à travers la Méditerranée occidentale et autour du monde. Les chauffeurs se sont mis en danger pour assurer la circulation des marchandises et servir leurs communautés dans des conditions de plus en plus difficiles. Les restrictions et la réduction de la demande ont entraîné une grave crise de liquidité dans le transport routier. Les opérateurs ont désespérément besoin de mesures ciblées de soutien financières et non financières de la part des gouvernements s'ils veulent survivre. De telles mesures comprennent des subventions directes en espèces, des réductions de taxes et de redevances, des prolongations de remboursement de prêt, un soutien aux chômeurs et une plus grande souplesse dans l'interprétation des règles et restrictions de conduite. Il est essentiel que les gouvernements mettent en œuvre ces mesures pour éviter les faillites et les pertes d'emploi massives.

La reprise économique et sociale mondiale de la pandémie dépend du bon fonctionnement du secteur du transport routier, ce qui dépend à son tour des millions d'opérateurs du transport routier qui doivent rester en activité et continuer à fournir des services à leurs clients. Il est urgent que les gouvernements agissent en conséquence. Si le secteur du transport routier n'est pas soutenu, l'insolvabilité massive des entreprises du secteur des transports routiers est inévitable. En conséquence, la récession mondiale sera plus dévastatrice et plus longue que prévu, les personnes et les marchandises essentielles ne seront plus transportées ni à l'endroit ni au moment souhaité et le développement économique et la relance seront à l'arrêt.

Des opportunités pour un secteur plus tourné vers le numérique

Si l'impact global de la COVID-19 est indéniablement négatif, la réponse à la pandémie offre aux gouvernements et à l'industrie du transport une excellente opportunité d'améliorer les réseaux de transport et renforcer les chaînes logistiques de la Méditerranée occidentale. Cette crise a révélé les défauts des réseaux de transports régionaux et a souligné la nécessité d'une gestion efficace des risques. La flexibilité, l'adaptabilité et l'utilisation des outils numériques seront essentielles pour survivre et rester compétitives dans un environnement commercial post-pandémie. Les changements fondamentaux des processus commerciaux encouragent l'innovation numérique, car une chaîne de valeurs basée sur des solutions numériques est plus fiable et capable de réduire tous types de risques. Par conséquent, c'est un moment idéal pour que les gouvernements mettent en place des procédures dématérialisées et simplifiées pour les opérations de transport routier.

Le système eTIR de l'IRU et la lettre de voiture numérique e-CMR sont deux outils qui ont reçu une reconnaissance massive dans leur potentiel à soutenir les économies lors de la relance après la crise de la COVID-19. En avril, le Secrétaire général des Nations Unies a déclaré que "les outils innovants tels que les systèmes e-TIR/e-CMR de l'ONU et d'autres outils qui permettent l'échange d'informations électroniques sans contact physique et de faciliter l'affût de marchandises à travers les frontières devraient être utilisés"³. Quelques mois plus tard, les responsables de huit agences spécialisées des Nations Unies, dont la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) et la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), ont publié une déclaration commune dans laquelle ils affirment "qu'un système de transport intermodal efficace et sécurisé est facilité par l'utilisation des instruments des Nations Unies, tels que la Convention TIR des Nations Unies et son système eTIR [...]. Ces instruments permettent de faire passer les marchandises par les frontières sans avoir recours à des vérifications physiques et de réduire les contacts entre les personnes"⁴.

Les systèmes dématérialisés ont des avantages évidents à court terme pour la santé publique en matière de réduction de contacts humains et de prévention de la propagation du virus, mais la numérisation est également porteuse d'avantages économiques et d'une série d'opportunités connexes pour simplifier le transit intermodal et le commerce. Les opérateurs logistiques souffrent financièrement et la rationalisation des procédures douanières avec des outils comme l'eTIR réduira le temps de transport, diminuant ainsi les coûts et les aidant à gérer l'impact commercial de la pandémie. L'eTIR peut être utilisé pour les opérations de transport intermodal entre l'Europe et l'Afrique du Nord, à condition qu'au moins une des étapes de l'itinéraire soit effectuée par la route. Cette flexibilité en fait un outil de facilitation de commerce très utile et idéal pour une utilisation dans la région méditerranéenne occidentale.

Un autre outil numérique à exploiter pour améliorer les échanges pendant et après la pandémie est la lettre de voiture numérique e-CMR. Les règles relatives au transport international de marchandises sont couvertes par la [Convention des Nations Unies pour le transport des marchandises](#), connue sous le nom de CMR. Cette Convention a été ratifiée par la plupart des États européens, ainsi que par plusieurs autres pays, dont le Maroc et la Tunisie. Les entreprises de transport de marchandises, les conducteurs et les destinataires des envois utilisent une lettre de voiture CMR, qui les informe des marchandises expédiées ainsi que des transporteurs et des destinataires. Jusqu'à récemment, les lettres de voiture CMR n'étaient qu'au format papier, mais un format électronique s'est développé depuis 2008. Les pays méditerranéens occidentaux ont été le fer de lance de l'utilisation des lettres de voiture électroniques e-CMR, grâce à la première expédition utilisant l'e-CMR en janvier 2017 entre l'Espagne et la France. Dans son format papier, la lettre de voiture CMR apporte beaucoup d'avantages : elle harmonise les conditions contractuelles entre les marchandises transportées par la route et elle aide à simplifier le transport des marchandises dans son ensemble. Une implantation plus large de la solution e-CMR moderniserait le système, en conservant ses avantages tout en supprimant la paperasse et les coûts associés. Elle permettrait également d'accélérer la facturation et de réduire les écarts de livraison et de réception, car l'information est disponible pour toutes les parties prenantes, en temps réel. Sa nature numérique signifie que l'e-CMR peut être intégrée facilement à d'autres services utilisés par les entreprises de transport, tels que la déclaration douanière ou les services de gestion de

³ Nations Unies : [Shared Responsibility, Global Solidarity: Responding to the socio-economic impacts of COVID-19](#). Mars 2020.

⁴ [Joint statement on the contribution of international trade and supply chains to a sustainable socio-economic recovery in COVID-19 times](#).

transport et de flotte. En passant à un format électronique, les trois parties impliquées dans chaque expédition bénéficient d'une meilleure efficacité logistique globale, se traduisant par une compétitivité économique accrue.

La numérisation des transports fait partie des priorités depuis un certain temps, et même avant la pandémie, elle progressait régulièrement. En février 2008, un protocole a été ajouté à la Convention CMR introduisant la gestion électronique de la CMR par le biais de l'e-CMR. Ce protocole entre en vigueur le 5 juin 2011 et, à ce jour, 17 pays y ont adhéré. En février de cette année, une étape importante a été franchie lors de l'adoption unanime par les signataires de la Convention TIR du nouveau cadre juridique qui sera à l'origine du TIR et de son système entièrement digital, l'eTIR. Il remplacera le carnet TIR en papier, qui sert de garantie douanière et qui accompagne une expédition tout au long de son itinéraire. Avec l'eTIR, les fonctionnaires des douanes reçoivent des informations sur le transport des marchandises par voie électronique avant qu'elles n'arrivent, rendant les procédures plus efficaces et sécurisées. L'adoption du cadre juridique de l'eTIR a montré le soutien des gouvernements et des leaders de l'industrie au TIR en tant que seul système de transit mondial et outil précieux et compétitif pour faciliter le commerce mondial. Elle représente également une étape positive vers la simplification des échanges et l'amélioration de la sécurité du transit. Avec les cadres juridiques internationaux en place, ces outils sont prêts à être mis en œuvre dans la Méditerranée occidentale, ce qui apporterait des avantages significatifs aux opérateurs de transport et aux autres parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement.

Pour les opérateurs de transport, les garanties financières fournies par le TIR permettent de réduire les engagements financiers et les risques liés aux taxes et aux droits de douane. La numérisation et le passage à l'eTIR réduiront encore ces risques, car ils fournissent une plateforme de communication robuste et sécurisée pour toutes les parties impliquées dans le transport TIR. Le cycle de vie complet d'une garantie TIR, de son émission de l'IRU à sa résiliation, peut être contrôlé en temps réel grâce à l'utilisation d'outils informatiques TIR. Selon Olga Algayerova, la Secrétaire Générale de la CEE-ONU "la numérisation du système TIR améliorera la rapidité, l'efficacité et la transparence du régime de transit douanier. La CEE-ONU, l'IRU, les parties contractantes TIR et le secteur privé reconnaissent son potentiel."⁵ Il a été prouvé que le TIR réduit le temps de parcours jusqu'à 72%⁶ et l'eTIR est amené à les réduire davantage, réduisant les coûts des opérateurs. Des temps de transit plus courts et des coûts moins élevés simplifieront les échanges, tout en permettant de relancer l'économie mondiale après la pandémie et en soutenant la croissance économique à long terme.

En Méditerranée occidentale, les fonctions intermodales de TIR en font un outil parfait de simplification des échanges pour les opérations entre l'Europe et l'Afrique du Nord. Le TIR est déjà opérationnel en Algérie, en France, en Italie, à Malte, au Maroc, au Portugal, en Espagne et en Tunisie. La Tunisie s'est jointe à un projet pilote eTIR de la CEE-ONU, montrant ainsi la volonté de moderniser ses systèmes de transport et un intérêt pour la numérisation des échanges. Le TIR est déjà en place pour les routes de France et d'Italie vers la Turquie, supprimant ainsi le besoin d'inspections physiques des marchandises le long de la route.

⁵ IRU: [The future of TIR is digital.](#)

⁶ IRU: [TIR cuts transport times between Saudi Arabia and Oman by 72%.](#)

Coopération multilatérale pour des chaînes d'approvisionnement plus résistantes

Une autre occasion à saisir pendant la pandémie relève du renforcement de la coordination mondiale et transfrontalière. Le chaos causé par les restrictions de voyage au début de la pandémie, les problèmes continus lors de la seconde vague, rend compte d'un vrai besoin pressant d'améliorer la coordination entre les gouvernements. Pour les opérateurs de transport, il est actuellement compliqué de se conformer à la grande variété des restrictions mises en place dans les différents pays. Ceci entraîne le ralentissement de la livraison des marchandises essentielles, entraînant des pénuries pour les communautés et des difficultés financières pour les opérateurs, qui ne peuvent travailler à leur rythme habituel.

L'IRU recommande aux gouvernements de la Méditerranée occidentale de coordonner l'établissement de voies vertes pour les camions à toutes les frontières, soutenues par des politiques et des procédures qui préviennent d'un arrêt supplémentaire et systématique des camions. Les gouvernements devraient prendre des mesures conjointes pour permettre un maximum de flexibilité dans l'interprétation des restrictions et des règles de conduite. Les mesures pour prolonger la validité des documents de contrôle expirés, dont les visas, les certificats et les licences pourraient aussi être coordonnés entre les pays. Mettre en place une telle coopération multilatérale dès maintenant aurait des avantages économiques durables et rendrait les chaînes d'approvisionnement plus résistantes aux futures crises.

À mesure que la numérisation des transports progresse, la coopération entre les gouvernements grandira également pour gérer efficacement l'importante quantité de données produites. Il n'y a, à ce jour, aucun cadre juridique international ni européen, spécifiquement pour réguler l'utilisation des données interentreprises. Les opérateurs de transport n'ont pas de visibilité s'agissant du lieu de stockage des données, de leur utilisation ni par qui. Leur hésitation à partager les données qui en découle ralentit la numérisation, nous empêchant de profiter de ses avantages. Pour établir la confiance et l'équité des données, il faut un cadre juridique multilatéral pour inclure explicitement les principes de partage volontaire de données et de réciprocité dans l'accès des données. Les obligations et les responsabilités des agrégateurs de données doivent être clairement définies, ainsi que les droits des générateurs de données. Les opérateurs de transport doivent être capables de demander et de recevoir la rémunération pour les données fournies. Sans coordination entre les gouvernements, les opérateurs et les agrégateurs de données devront travailler avec un patchwork de régulations nationales, ce qui compliquera leur travail et aura un effet néfaste sur les efforts de numérisation.

Regarder vers l'avenir

La numérisation des réseaux d'échange et de transit dans la Méditerranée occidentale ne peut réussir sans un haut niveau de coordination entre les pays. À mesure que les chaînes d'approvisionnement se numérisent et que les transactions dématérialisées deviennent la norme, l'engagement politique et la confiance mutuelle seront primordiaux. Les gouvernements doivent adopter une approche politique, intégrant des mesures à court et long terme pour soutenir le développement du secteur du transport et protéger les chaînes d'approvisionnement dont dépendent les économies.

Nous pouvons nous attendre à voir les avantages de la numérisation des économies et des sociétés. Les processus tout au long de la chaîne de valeurs seront plus efficaces, économisant du temps et de l'argent, ce qui permettra aux marchandises d'arriver quand et là où elles sont demandées. L'IRU a soutenu la numérisation dans le monde entier, grâce à de nombreux projets en cours dans différents continents. Nous sommes prêts à aider les pays de la Méditerranée occidentale à mettre en place le

système eTIR pour simplifier les échanges pendant et après la pandémie. Cependant, si les gouvernements ne fournissent pas le soutien nécessaire dès maintenant, l'industrie du transport routier s'effondrera, supprimant des maillons essentiels des chaînes d'approvisionnement.

Références

ECLAC, ESCWA, ICAO, IMO, UNCTAD, UNECA, UNECE, UNESCAP (17 septembre 2020). Joint Statement on the Contribution of International Trade and Supply Chains to a Sustainable Socio-Economic Recovery in COVID-19 Times. À consulter sur <https://www.iru.org/resources/iru-library/joint-statement-contribution-international-trade-and-supply-chains-sustainable-socio-economic-recovery-covid-19-times>.

IRU (4 janvier 2021). Impact on the Road Transport Industry – Mise à jour novembre 2020. À consulter sur <https://www.iru.org/resources/iru-library/covid-19-impact-road-transport-industry-update-november-2020>.

IRU. The future of TIR is digital. À consulter sur <https://www.iru.org/what-we-do/facilitating-trade-and-transit/tir/future-tir-digital>.

IRU (18 septembre 2020). TIR cuts transport times between Saudi Arabia and Oman by 72%. À consulter sur <https://www.iru.org/resources/newsroom/tir-cuts-transport-times-between-saudi-arabia-and-oman-72>.

Nations Unies (mars 2020). Shared Responsibility, Global Solidarity: Responding to the socio-economic impacts of COVID-19. À consulter sur <https://unsdg.un.org/sites/default/files/2020-03/SG-Report-Socio-Economic-Impact-of-Covid19.pdf>.