

Transport de marchandises

Danger sur nos routes !

● Au Maroc, le transport de produits dangereux se fait toujours sans respect des normes de sécurité, faisant courir d'importants risques aux citoyens et à l'environnement. Les professionnels tirent la sonnette d'alarme. L'État, pour sa part, entend mettre de l'ordre dans ce secteur à risques.



● Souvent les chauffeurs de ces «bombes» roulantes n'ont eu aucune formation sur le transport des marchandises à risques.

«**A**voir la dangerosité des produits transportés sur nos routes sans que des accidents se produisent, on se dit qu'il y a de la baraka (bénédiction) dans ce pays». Même chez les professionnels du transport, c'est à ce fatalisme que l'on se résigne pour décrire la situation qui prévaut dans ce secteur. Et pour cause, chaque année, 10 millions de tonnes de produits dangereux sont transportées sur les routes marocaines sans le moindre respect, le plus souvent, des normes de sécurité en la matière. Faudrait-il alors attendre, à l'image de la France dans les 1970, qu'une catastrophe se produise pour que les choses bougent? La

question se pose plus que jamais. La conférence organisée sur le sujet, mercredi 19 février à Casablanca, par le ministère de l'Équipement et du transport et les professionnels, a permis de lever le voile sur les tabous de ce secteur.

Loi 30-05

Au Maroc, carburants, gaz, engrais solides et liquides, ainsi que des produits hautement toxiques, voire explosifs, polluants ou encore radioactifs sont acheminés d'un bout à l'autre du pays sans que les camions répondent aux normes de sécurité. Plus encore, les conducteurs ne disposent pour la plupart d'aucune formation sur les comportements à tenir en cas d'accident.



Carburant, gaz, engrais solides et liquides, produits chimiques...des marchandises qui circulent sur les routes sans normes de sécurité.

Pire, «il est courant de rencontrer des chauffeurs qui transportent des produits très dangereux mais qui ne connaissent même pas le contenu de leur chargement!», se désole Jamal Haddi, président de l'Association marocaine des transports routiers internationaux (AMTRI). Mais le problème ne se limite pas seulement aux conducteurs. Leurs employeurs, à savoir les entreprises opérant dans le secteur, figurent parmi les premiers responsables. Elles sont les premières à bafouer les dispositions prévues par la loi 30-05 (publiée au B.O depuis juin 2011), qui définit clairement les contours du transport de produits dangereux.

Questions de mentalité

Ces règles varient entre l'obligation d'affréter des véhicules spécialisés, munis de certificat d'agrément, et l'injonction de porter une signalisation identifiant les marchandises transportées. De nombreuses dispositions balisent également le champ d'action du chargeur, de l'expéditeur, du transporteur, du conducteur, ainsi que du destinataire. Malheureusement, à en croire les professionnels, les entreprises ferment les yeux sur certaines de ces précautions du fait des coûts importants qu'elles entraînent. «Les clients (ndlr : des personnes morales, le plus souvent) préfèrent toujours chercher le moins cher. Au final, les entreprises refusent elles aussi

CHIFFRES CLÉS

20.000

transporteurs opèrent dans le transport routier

73.275

nombre de camions en activité, dont 53% pour compte d'autrui et 47% pour compte propre

13 ans

âge moyen des camions du parc, qui est jugé vétuste

10 millions

de tonnes de produits dangereux transportés par an

95%

des entreprises de transport de produits dangereux sont des PME et TPE

90%

des TPE et PME sont des entreprises individuelles

3 à 5 camions

flotte moyenne des TPE et PME

10%

pourcentage des entreprises structurées dans le secteur

L'arsenal juridique en gestation

Le département de tutelle donne l'impression de suivre la situation de très près et indique que «l'arsenal juridique est en cours de définition». À en croire Khalid Charqaoui, du ministère de l'Équipement, du transport et de la logistique, «ces textes de lois permettront de mettre en pratique les dispositifs de l'accord ADR («Accord for Dangerous Goods By Road», «Accord pour le transport des marchandises dangereuses par la route»), dont le Maroc figure parmi les premiers pays signataires». À souligner que cet accord pour le transport des marchandises dangereuses par la route réglemente le transport de ces produits en Europe. D'ailleurs, lors d'un atelier national de sensibilisation et de formation organisé mardi dernier (18 février), le ministre en charge du Transport a sollicité «l'appui de l'UE pour son expérience dans le domaine des textes d'application».

d'investir dans l'équipement», laisse entendre, en substance, Mohamed Talal, président de la commission transport et logistique à la CGEM. Autant dire que c'est une question de mentalité, malgré tous les risques encourus. D'ailleurs, des accidents survenus à Ain Sebaâ et dans certaines régions du royaume sont là pour le rappeler; cela, sans parler, de la probabilité pour les entreprises sinistrées de se rattraper. «Le Maroc est un pays où l'on se relève difficilement des sinistres. Seules 3 entreprises sur 10 parviennent à se relever», observe Younes Saih, expert en «Risque et Assurances». À bon entendre...

●
PAR OUMAR BALDÉ
o.baldec@leseco.ma