



Financé par l'Union Européenne

ROYAUME DU MAROC

Programme « REUSSIR LE STATUT AVANCE »
[ENPI/2013/024-875 (complété par ENPI/2014/037-845)]

FICHE DE JUMELAGE

MA/13/ENPI/TP/ 01/16 (MA/44)

Sécuriser le transport des marchandises dangereuses par route sur la base du cadre réglementaire international "ADR"

1. INFORMATIONS DE BASE

1.1 Programme:« Réussir le Statut Avancé » (RSA)

1.2 Numéro de jumelage: MA/13/ENPI/TP/ 01/16 (MA/44)

1.3 Intitulé: Sécuriser le transport des marchandises dangereuses par route sur la base du cadre réglementaire international "ADR"

1.4 Secteur: Transports routiers et sécurité routière

1.5 Pays bénéficiaire: Royaume du Maroc

2. OBJECTIFS

2.1 Objectif général :

Amélioration de la sécurité du transport et renforcement des structures et des activités liées au transport de marchandises dangereuses par route.

2.2 Objectif spécifique du projet:

Accompagnement à la mise en œuvre et à l'application au niveau des transports intérieurs et internationaux, des dispositions de la Loi 30-05, en conformité avec l'ADR (UE-NU), les exigences de l'Acquis et des bonnes pratiques européennes.

2.3 Contribution au plan national de développement, à l'Accord d'association, à la Feuille de route du Statut avancé, au Plan d'action de la Politique européenne de voisinage :

Le processus de partenariat entre le Royaume du Maroc et l'Union européenne (UE) a évolué selon un rythme ascendant, progressif et soutenu depuis la signature, en 1969, du premier Accord commercial Maroc-CEE. Cette relation s'est développée davantage pour donner lieu à la conclusion d'un nouvel Accord en 1976, renégocié en 1988, qui couvre à la fois les volets commerciaux, économiques, sociaux et financiers.

La coopération entre le Royaume du Maroc et l'UE s'est, par la suite, élargie avec la signature d'un Accord d'association, le 26 février 1996, entré en vigueur en mars 2000. L'Accord d'association s'inscrit dans le cadre de la Déclaration de Barcelone de 1995 établissant le Partenariat Euro-méditerranéen, renouvelée par l'Union pour la Méditerranée en 2008 et visant la réalisation des trois objectifs fondamentaux suivants: (i) renforcement du dialogue politique et de sécurité, (ii) prospérité partagée et (iii) rapprochement entre les peuples au moyen d'un partenariat social, culturel et humain. Ainsi, cet accord, qui régit les relations entre les deux parties à ce jour, englobe les dimensions politique et sécuritaire, économique, commerciale et socioculturelle.

Ainsi, les relations entre le Maroc et l'Union européenne (UE) se sont développées progressivement et de manière soutenue vers un véritable partenariat UE-Maroc, faisant du Maroc un partenaire privilégié.

Ce partenariat s'est renforcé, encore davantage, dans le cadre de la Politique Européenne de Voisinage (PEV), lancée par l'UE en 2003, à travers l'adoption en juillet 2005 d'un Plan d'action Maroc-UE, lequel a permis une utilisation plus ciblée des instruments mis à disposition par l'Accord d'association et a appuyé l'objectif marocain d'une intégration plus forte des structures économiques et sociales marocaines à celles de l'Union.

Dans cette perspective, le Maroc et l'Union européenne ont approuvé, en octobre 2008, le document conjoint sur le Statut avancé (i) qui a vocation à consolider les acquis des relations bilatérales entre le Royaume du Maroc et l'Union européenne et à promouvoir de nouvelles initiatives ambitieuses et novatrices et (ii) qui constitue une feuille de route de ce que le

Maroc devra notamment entreprendre, dans les années qui viennent, avec l'appui de l'UE, afin d'arrimer son économie et son dispositif législatif et réglementaire à l'Acquis de l'Union et lui permettre ainsi l'accès au Marché intérieur européen. Les progrès vers la bonne gouvernance et les réformes politiques et socio-économiques constituent des principes communs pour la mise en œuvre du Statut avancé. Ce partenariat requiert le renforcement des engagements pour la mise en œuvre des réformes majeures initiées par le Maroc et leur approfondissement, aussi bien sur le plan politique, en priorité en matière de démocratie, des droits de l'homme et du respect de l'Etat de droit, que sur le plan économique et social, notamment en vue de progrès tangibles en matière de développement humain.

Ainsi, le Royaume du Maroc s'est engagé, dès l'adoption dudit document conjoint, dans la réalisation de certaines actions constructives visant notamment le rapprochement législatif et règlementaire vers l'Acquis de l'Union européenne dans les domaines politique, économique, social et humain. Parmi ces engagements, il est à signaler celui d'adopter un programme national de convergence règlementaire basé sur une évaluation de l'écart existant, la définition de priorités de convergence et d'un calendrier de mise en œuvre. Dans cet esprit, le Maroc et l'UE ont conçu un nouveau « Plan d'action Maroc pour la mise en œuvre du Statut avancé » ambitieux et multidimensionnel qui constitue, notamment, une feuille de route de la coopération bilatérale pour la période 2013-2017. Le Plan d'action a été adopté par le 11ème Conseil d'association UE-Maroc, organisé le 17 décembre 2013 à Bruxelles.

Afin de contribuer au renforcement et à l'approfondissement du partenariat entre l'Union européenne et le Maroc, tel que proposé dans la feuille de route du Statut avancé, une série de secteurs et d'activités prioritaires ont été conjointement identifiés et font l'objet de soutien dans le cadre du programme multisectoriel appelé « Réussir le Statut avancé » (d'un montant de 180 millions d'euros, PIN 2011-2013). En effet, ce programme a pour objectif spécifique d'accompagner la mise en œuvre des principales réformes inscrites dans la feuille de route du Statut avancé, du Plan d'action de la Politique de Voisinage, ainsi que des conclusions du Sommet UE-Maroc tenu à Grenade le 7 mars 2010, en privilégiant l'appui au processus de convergence règlementaire marocain vers l'Acquis de l'Union.

Le présent jumelage est financé par le volet coopération technique du programme RSA. Le bénéficiaire direct de ce projet est le Ministère de l'équipement du transport et de la logistique (METL).

2.3.1 Contribution au plan national de développement

Par l'adoption de la loi-cadre 30-05 du 2 juin 2011, Etat marocain est intervenu dans le transport routier des marchandises dangereuses. Il s'agit d'une mesure législative qui fait suite au renforcement de la sécurité routière et à la libéralisation des transports routiers et la professionnalisation des transporteurs introduits au Maroc par la grande réforme du droit des transports routiers de marchandises consacrée par la Loi n° 16-99.

En effet, la Loi 35-05, promulgué par le Dahir 1.11.37 du 29 jourmada II 1432 (2 juin 2011), actualise le cadre législatif en vigueur pour être en conformité avec les normes et standards internationaux, en particulier l'Accord européen relatif au transport international par route des marchandises dangereuses (ADR), fait à Genève le 30 septembre 1957, tel que publié par le Dahir 1-96-3 du 18 Rabii II 1424 (9 juin 2003).

Il représente ainsi le texte législatif de référence pour la gestion de toutes les activités de transport des marchandises dangereuses en définissant les règles spécifiques applicables à

ces activités, telles que les conditions de classification, d'emballage, de chargement, de déchargement et de remplissage de ces marchandises ainsi que leur expédition, notamment la signalisation, l'étiquetage, le placardage, le marquage et les documents devant accompagner les expéditions.

La stratégie gouvernementale dans ce domaine tend à favoriser et accompagner le développement de ce secteur tout en minimisant les risques. Aussi, dans le sillage de la Loi 30-05 de 2011, le Ministre en charge des transports a pris l'initiative, le 19 février 2014, de présider un atelier de sensibilisation et de formation sur l'ADR. C'est donc à cette occasion que fut pris l'engagement de développer le transport des marchandises dangereuses par route au Maroc en harmonie avec les dispositions de l'ADR et des exigences de l'Acquis et des bonnes pratiques européennes.

2.3.2 Contribution à la Feuille de route du Statut Avancé, au Plan d'Action UE-Maroc& aperçu du « Contrat Programme pour les années 2011-2013 »

- Contribution au Document conjoint du Statut avancé

Ce projet contribuera à la mise en place des principaux engagements inscrits dans le Document conjoint sur le Statut avancé (DCSA) et le Plan d'action de sa mise en œuvre (PA). Il s'agit en l'occurrence de la pierre de touche du Statut avancé, visant à une forte convergence normative et institutionnelle avec l'Union européenne ; l'un des secteurs - clé de cette convergence étant le transport des marchandises par route, et à l'intérieur de ce secteur le sous-secteur, du transport de matières dangereuses par la route.

C'est cet ensemble d'objectifs qui transparaît à la lecture de cet extrait du Document conjoint du Statut avancé « Transport routier et sécurité routière: les deux parties reconnaissent qu'il s'agit de domaines pour lesquels le Maroc engage des réformes importantes nécessitant l'accompagnement de l'UE et s'accordent à entamer des discussions en vue de développer un haut niveau de coopération dans ces domaines».

- Contribution au Plan d'Action UE-Maroc 2013-2017

Le Plan d'action en question a souligné sa détermination en l'espèce. Il s'agit bien de « renforcer la capacité des organismes pour l'application des normes dans le domaine du droit social et des impératifs techniques en conformité avec les normes des conventions internationales et de l'UE dans le domaine des marchandises dangereuses et les temps de conduite et de repos ».

- Contrat programme pour le développement de la logistique 2010 – 2015 dans sa version sectorielle 2011 – 2013 portant « Régulation et mise à niveau des acteurs du transport routier de marchandises »

Le Ministre de l'Équipement, du transport et de la Logistique a présidé le mercredi 22 juin 2011 à Casablanca la signature du contrat programme 2011-2013 entre le Gouvernement et les professionnels des transports routiers de marchandises pour la régulation et la mise à niveau des acteurs du transport routier de marchandises.

Ce contrat programme qui est l'un des contrats d'applications sectoriels du contrat programme 2010-2015 de la compétitivité logistique signé sous la présidence effective de Sa Majesté le Roi le 20 avril 2010 entre le Gouvernement et le secteur privé vise :

- la mise à niveau des acteurs du transport routier de marchandises : révision des critères d'accès et d'exploitation ;

- la mise en place d'un système de labellisation des acteurs ;
- le soutien au développement de champions nationaux du TIR.

Il prévoit la réalisation de 38 actions réparties sur les sept axes suivants :

- (i) Le renforcement de la structuration du secteur de transport routier de marchandises ;
- (ii) L'amélioration de l'environnement juridique des entreprises de transport routier de marchandises pour compte d'autrui ;
- (iii) L'amélioration de la compétitivité des entreprises de transport routier de marchandises pour compte d'autrui ;
- (iv) Le développement du TIR ;
- (v) La modernisation du contrôle en matière de transport routier ;
- (vi) La sécurité routière ;
- (vii) La protection de l'environnement.

S'agissant de l'axe (1), les deux parties conviennent de la nécessité de mettre en œuvre des actions tendant à agir sur la structure du secteur, plus particulièrement la mise en harmonie avec l'ADR des normes des transports des marchandises dangereuses par route (TMD).

3. Description

3.1 Contexte et justification:

Les jumelages institutionnels soutenus par le programme RSA, répondent, notamment, à la volonté des autorités marocaines (y compris celles œuvrant dans le secteur du transport) de renforcer la convergence à caractère juridique et institutionnel avec l'UE basée sur son "acquis" et sur les bonnes pratiques développées par ses Etats membres.

Dans ce contexte, le Statut avancé offre l'ouverture d'un certain nombre de perspectives concrètes de partenariat. Celles-ci devraient permettre d'aller au-delà de l'existant et d'arriver à un degré approfondi d'intégration de l'économie marocaine au marché intérieur de l'UE. Par ailleurs, elle devrait permettre de renforcer la convergence réglementaire entre le Maroc et l'Union européenne, en vue, notamment de stimuler les échanges, les investissements et la croissance inclusive au Maroc.

Ce jumelage s'inscrit, notamment, dans le contexte de la préparation d'un programme national de convergence réglementaire.

3.1.1 Le cadre juridique

Quant au cadre juridique les éléments suivant sont à signaler :

- La Constitution du Maroc du 1^{er} juillet 2011. Celle-ci consacre, dans son préambule, le principe de la primauté des conventions internationales dûment ratifiées par le Royaume du Maroc sur le droit national. Ce point mérite d'être rappelé puisque le droit du transport de marchandises dangereuses découle pour l'essentiel d'une convention internationale dûment ratifiée par le Royaume du Maroc (ADR). Il s'ensuit du préambule de la Constitution que le Maroc s'engage à « harmoniser » les dispositions pertinentes de sa législation pour la rendre compatible, sinon conforme, à ses engagements internationaux.

- L'ADR, tel qu'adopté à Genève sous l'égide des Nations unies le 15 décembre 1957 et modifié depuis lors à diverses reprises, est en vigueur sur le territoire du Maroc depuis l'adhésion du Royaume le 11 mai 2011. Au niveau européen la Directive 2008/68/CE (du Parlement européen et du Conseil) du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses renvoie à cette convention dans le but d'en étendre les règles aux transports routiers nationaux, pour harmoniser les conditions de transport de marchandises dangereuses par route dans toute l'UE et de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur des transports.

- La Loi n° 30-05 du 2 juin 2011 relative au transport par route de marchandises dangereuses publiée au Bulletin Officiel n° 5956 bis du 30 juin 2011 régit les activités du transport routier des marchandises dangereuses en définissant les règles spécifiques applicables à cette activité, tels que les conditions de classification, d'emballage, de chargement, de déchargement et de remplissage de ces marchandises ainsi que leur expédition, notamment la signalisation, l'étiquetage, le placardage, le marquage et les documents devant accompagner les expéditions.

Les dispositions de cette loi déterminent également les conditions d'utilisation des véhicules, des citernes, des conteneurs et des autres engins, s'appliquent à tout transport effectué sur le territoire marocain à titre occasionnel ou régulier de marchandises dangereuses par route et à toute personne effectuant ce type de transport. Elles concernent également les fabricants, les expéditeurs, les manutentionnaires, les destinataires de marchandises dangereuses et les utilisateurs des emballages, citernes, véhicules et conteneurs utilisés pour le transport par route de marchandises dangereuses.

D'autre part, le texte stipule un contrôle technique spécial pour les véhicules et toutes les marchandises dangereuses, de même qu'il insiste sur l'obligation d'une formation spécialisée pour les conducteurs.

Sont exclus du champ d'application de cette loi, notamment le transport par route de marchandises dangereuses effectué sous la seule responsabilité de l'administration de la défense nationale, le transport par route de marchandises dangereuses effectué par les services d'intervention d'urgence ou sous leur responsabilité et le transport d'urgence de marchandises dangereuses par route destiné à sauver des vies humaines ou à protéger l'environnement.

S'agissant des sanctions et pénalités, la loi prévoit des peines pouvant aller jusqu'à deux ans d'emprisonnement et des amendes pouvant atteindre 100.000 dirhams en cas d'infraction.

Enfin, la Loi 30-05 a deux effets importants : d'une part elle abroge expressément ou ôte toute valeur d'opposabilité (en son article 41) à certains textes, comme le Dahir du 30 décembre 1927 relatif au transport d'hydrocarbures ou encore le Dahir du 2 mars 1938 sur certaines catégories de marchandises réputées dangereuses. D'un autre côté la loi appelle à la révision de précédents textes, comme par exemple celui concernant les marques distinctives que doivent porter les véhicules transportant des marchandises dangereuses par route (cas de l'arrêté du Ministre des transports n°2109-93 du 31 janvier 1995).

- Une série d'autres textes de nature législative et réglementaire traite aussi du transport de marchandises dangereuses, dans le cadre plus général du transport de marchandises par route, le principal texte général étant celui ayant posé les principes de la grande réforme des transports routiers de marchandises ; en l'espèce la Loi n°16-99 du 16 mars 2000, publiée dans le Bulletin Officiel n° 4778 du 16 mars 2000 destinée à :

- (i) retenir le professionnalisme comme critère d'accès au marché du transport routier de marchandises ;
- (ii) ouvrir le marché de transport de marchandises à la concurrence loyale par la libéralisation du système de tarification ;
- (iii) servir de fondement à toute une série de mesures allant dans ce sens, notamment l'abolition de l'agrément et la suppression des restrictions quantitatives concernant les services offerts, la redéfinition des relations entre chargeurs et transporteurs à travers la suppression du monopole d'affrètement précédemment dévolu à l'Office national des transports ou encore, entre autres, la professionnalisation accentuée du secteur au moyen de l'introduction de critères qualitatifs pour l'accès aux métiers de transport de marchandises pour compte d'autrui.

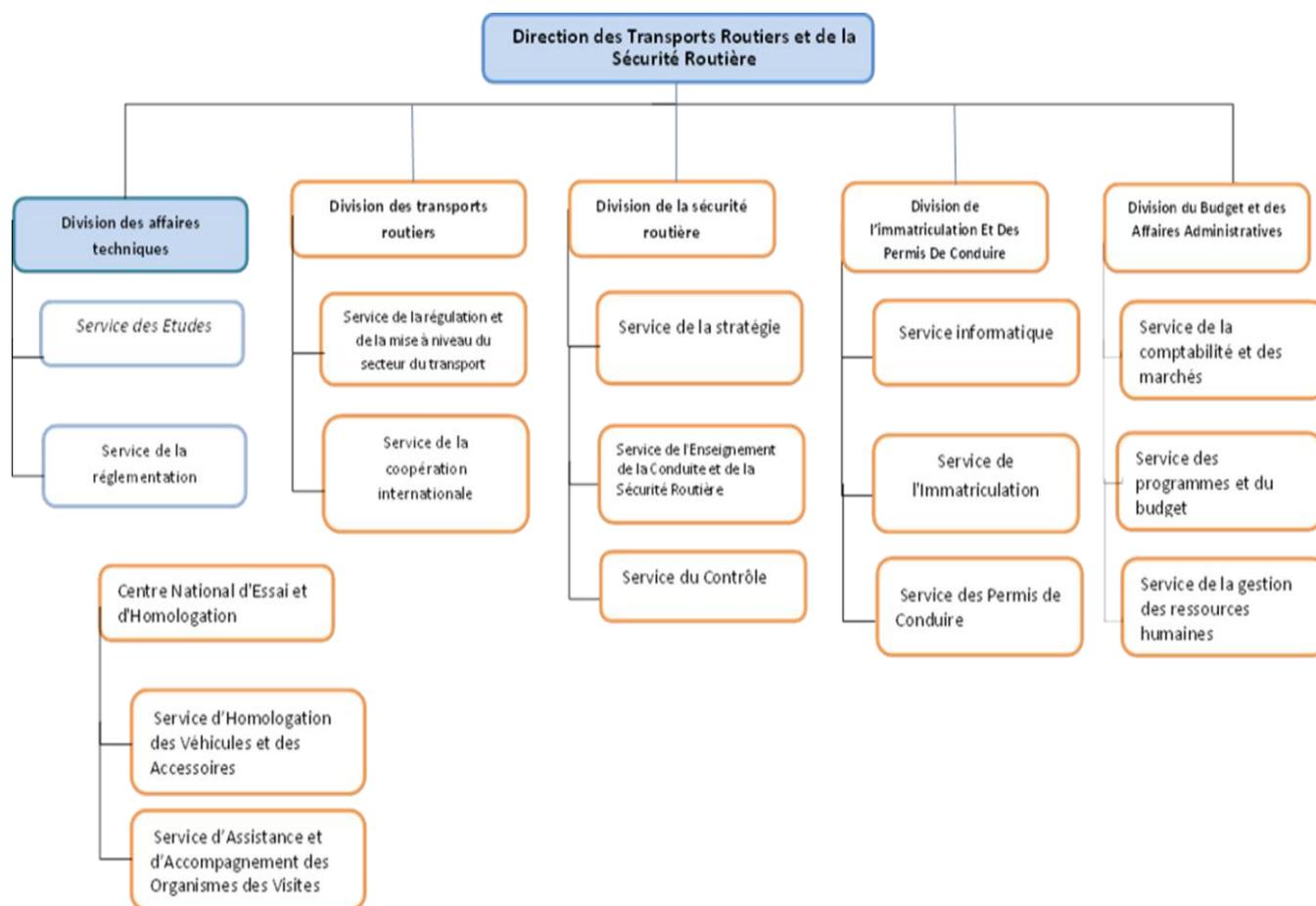
3.1.2 Le cadre institutionnel, les responsabilités et la structure organisationnelle

L'administration bénéficiaire du projet de jumelage est le Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique (METL), représentée par la Direction des Transports Routiers et de la Sécurité Routière (DTRSR) qui sera en charge de gérer et assurer la mise en œuvre du projet de jumelage.

La DTRSR a pour mission d'élaborer et de mettre en œuvre la politique du ministère en matière de transport routier et de la sécurité routière. A ce titre, elle est chargée de :

- (i) Élaborer les études stratégiques du secteur et toutes les études nécessaires au développement du secteur ;
- (ii) Élaborer les études spécifiques à la sécurité routière ;
- (iii) Préparer les plans d'action pour la mise en œuvre de la stratégie de la sécurité routière ;
- (iv) Suivre et évaluer la mise en œuvre de la stratégie de la sécurité routière. A ce titre, elle est le secrétariat du comité permanent de sécurité routière ;
- (v) Élaborer la politique menée en matière d'éducation routière, définir les règles et conditions d'organisation des examens de permis de conduire ainsi que les dispositions relatives à l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière ;
- (vi) Piloter et coordonner l'ensemble des travaux législatifs et réglementaires concernant le code de la route ;
- (vii) Élaborer la réglementation relative à la sécurité des transports routiers et veiller à son application ;
- (viii) Élaborer la réglementation des transports routiers et veiller à son application ;
- (ix) Animer, organiser et contrôler la profession du transport routier ;
- (x) Veiller à l'exécution des accords internationaux en matière de transport routier et de sécurité routière ;

- (xi) Homologuer, suivre et contrôler les établissements agréés (centres de visite technique, établissements d'enseignement de la conduite, agences de location de voitures sans chauffeur...)
- (xii) Élaborer les règles de délivrance des permis de conduire et d'immatriculation des véhicules ;
- (xiii) Élaborer les règles du contrôle des transports routiers et les sanctions administratives ;
- (xiv) Élaborer les règles du contrôle technique et de l'homologation des véhicules automobiles et de leurs accessoires ;
- (xv) Tenir et suivre l'observatoire des transports routiers ;
- (xvi) Assurer le suivi technique de la mise en œuvre des plans d'action des établissements sous tutelle.



3.2 Activités connexes (autres initiatives nationales et internationales):

Dans le cadre du **projet régional Euro-Med Transport « Route, Rail et Transport urbain »**, le Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique a participé, en sa qualité de

coordinateur national du projet Euro-Med Transport, aux travaux de l'atelier régional sur les Accords et conventions du transport routier CEE-NU, qui s'est tenu à Bruxelles les 4 et 5 décembre 2012. Cet atelier a été l'occasion pour les représentants du Maroc de tirer parti d'un échange d'informations sur l'ADR et sur l'expérience de la Turquie en matière de mise en œuvre des dispositions de cet accord au niveau de sa législation nationale.

Il convient de signaler à ce stade que la Loi 30-05 relative au transport par route de marchandises dangereuses a été élaborée dans le cadre du **Programme d'Appui à la Réforme du Secteur des Transport au Maroc (PARST)**, mis en place avec l'UE dans le cadre de MEDA II, ayant pour objectifs :

- soutenir la mise en œuvre de la réforme des transports de marchandises, consacrée par la Loi n°16-99, en réorganisant les conditions d'accès et d'exercice des professions de transport routier de marchandises et en créant un marché des transports intégrés, concurrentiel et compétitif ;
- réduire l'insécurité routière en préparant un nouveau Code de la route, et en réglementant le transport de produits dangereux (ADR).

Il y a lieu d'ajouter également que les résultats de l'étude, **réalisée** au titre du programme RSA I **en juillet 2015**, et portant sur l'évaluation de l'écart entre le cadre juridique et institutionnel en vigueur au Maroc dans le domaine de la sécurité routière et l'Acquis de l'Union européenne dans ce domaine, pourraient constituer un acquis de départ pour le présent jumelage.

3.3 Résultats

Les résultats obligatoires devant être atteints par le projet sont présentés ci-dessous, sous chaque composante :

Composante n°1: Elaboration de textes d'application et transposition en droit national des dispositions de l'ADR/Nations Unies et de l'Acquis de l'UE portant sur le transport de marchandises dangereuses par route

<p>Résultat 1</p> <p>L'élaboration des projets de textes d'application en vue de transposer en droit national l'ADR et de réduire l'écart entre l'Acquis de l'UE et le droit marocain est accomplie ;</p>	<p>Indicateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Disponibilité d'une étude portant sur le diagnostic de la situation actuelle du sous-secteur du transport de marchandises dangereuses par route ; (ii) Nombre de projets de textes d'application visant à transposer l'ADR dans l'arsenal juridique en vigueur au Maroc introduits officiellement dans le circuit d'adoption ; (iii) Disponibilité et partage du recueil de l'ensemble des textes législatifs et d'application relatifs au transport routier de marchandises dangereuses.
<p>Composante n°2: Mise en place du dispositif nécessaire pour la mise en œuvre de la loi 30-05 (homologation et contrôle des véhicules, marquage et contrôle des emballages et des citernes, formation obligatoire des conducteurs et des conseillers à la sécurité, etc.)</p>	
<p>Résultat obligatoire 2</p> <p>Le dispositif nécessaire pour la mise en œuvre de la loi 30-05 est mis en place et est opérationnel</p>	<p><u>Indicateurs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Nombre de procédures adoptées et utilisées (ii) Nombre d'audits pilotes fonctionnels des organismes agréées ; (iii) Disponibilité de documents intitulés « Rapport d'audit techniques et fonctionnels, assortis de plan d'action détaillé et d'un calendrier » ; (iv) Rapports de vérification de véhicules témoins.
<p>Composante n°3 : Renforcement des capacités au profit de tous les acteurs publics et privés de l'ADR (entre autres les conseillers à la sécurité, les conducteurs, les transporteurs, les chargeurs, les services en charge du contrôle sur la route)</p>	
<p>Résultat obligatoire 3</p> <p>Les mesures d'accompagnement nécessaires au renforcement des capacités au profit de tous les acteurs publics et privés de l'ADR ont été identifiées, mises en place et sont opérationnelles</p>	<p><u>Indicateurs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Nombre d'acteurs du secteur public formés ; (ii) Nombre d'acteurs du secteur privé formés ; (iii) Nombre de séances de formations (ateliers, séminaires) tenues ; (iv) Nombre de participants aux visites d'études ; (v) Nombre de fonctionnaire ayant participé aux séances du groupe de travail WP.15 sur l'ADR

	(Nations unies – Genève). (vi) Titres de voyage
Composante n°4 : Renforcement institutionnel de suivi et renforcement managérial de la structure en charge de l'application des dispositions liées à l'ADR	
Résultat obligatoire 4 L'administration bénéficiaire est en mesure d'accomplir les tâches qui lui sont confiées par la Loi 30-05 et de remplir son rôle de suivi, contrôle, et coordination au niveau national et à l'échelle internationale, en conformité avec les dispositions de l'ADR et avec les exigences de l'Acquis et des bonnes pratiques européennes.	Indicateurs : (i) Décision (PV ou circulaire, ou autres sources) mettant en place la structure interministérielle ; (ii) Nombre de réunions interministérielles portant le suivi de l'application de l'ADR..

3.4 Activités :

Les activités mentionnées dans la présente fiche de jumelage et le nombre d'hommes/jours alloués sont de nature indicative.

3.4.1 Activités générales

En plus des activités des quatre composantes du projet de ce projet de jumelage institutionnel, seront réalisés deux événements de visibilité

Activité 0.1: Démarrage du projet et atelier de lancement

Le premier mois du projet verra le démarrage des activités du projet près qu'aura été installé dans ses fonctions le Conseiller Résident de Jumelage (CRJ). Le CRJ veillera, sans tarder, à recruter un assistant en application de la procédure de sélection appropriée.

Au cours de la période de démarrage, le CRJ organisera une réunion de lancement, avec comme objectif de permettre un premier contact officiel avec toutes les parties prenantes impliquées dans le projet. Un atelier de lancement sera aussi organisé suivi d'une conférence de presse et de la distribution d'un communiqué. Les participants à l'atelier de lancement incluront-en plus d'agents du ministère en charge des transports et les parties prenantes (secteur privé et secteur public) que l'administration bénéficiaire voudra identifier- les représentants de la Délégation de l'Union européenne (DUE), du ministère de l'Intérieur, du ministère de l'Economie et des Finances (MEF), du ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement et de l'Economie numérique (MICIEN), le Ministère de la santé, le ministère de l'énergie et mines, du Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération (MAEC), etc. .L'atelier de lancement fournira aux participants l'occasion de recevoir une information détaillée portant sur les résultats attendus du jumelage.

Nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués pour l'activité 01 :

De la part de l'Etat Membre de l'UE :2 H/J, soit une mission du Chef de projet pendant 2 jours.

Activité 0.2: Conférence de clôture du projet

Pendant les deux derniers mois du projet, une conférence de clôture sera organisée à Rabat. Celle-ci permettra de présenter les résultats du projet. Il s'agira aussi de faire en sorte de sensibiliser le corps social aux enjeux du transport de marchandises dangereuses par route.

Tous les membres du CoPil y prendront part et toutes les parties prenantes du projet identifiées par l'administration bénéficiaire seront invitées par cette dernière. La manifestation donnera lieu et s'achèvera par une série de recommandations portant sur les actions à conduire à court et à moyen terme dans le sous-secteur du transport de marchandises dangereuses par route.

Nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués pour l'activité 02 :

De la part de l'Etat Membre de l'UE : 2 H/J, soit une mission du Chef de projet pendant 2 jours.

3.4.2 Activités spécifiques

Composante 1 :

Elaboration de textes d'application et transposition en droit national des dispositions de l'ADR/Nations Unies et de l'Acquis de l'UE portant sur le transport de de marchandises dangereuses par route

L'objectif de la composante 1 est d'assurer, dans la logique notamment d'une programmation nationale des mesures de convergence réglementaires, la transposition de l'ADR en droit national et son application, par le rapprochement de la législation et / ou de la réglementation marocaine à l'Acquis de l'Union applicable en la matière. Il est à souligner que le diagnostic sous l'activité 1.1 représente le préalable et la référence de base à tenir en compte pour toutes les activités du projet de jumelage.

Activité 1.1 : Le diagnostic de la situation actuelle du sous-secteur du transport de

marchandises dangereuses par route (cadre juridique, cadre institutionnel, flux des marchandises dangereuses transportés, acteurs publics et privés intervenant dans le transport de marchandises dangereuses)	
Objectif :	Mieux en connaître les caractéristiques, les acteurs, les flux de marchandises, les intérêts en jeu dans le cadre du sous-secteur visé, en vue d'identifier les mesures de nature normative et méthodologique à mettre en place afin d'assurer l'application de l'ADR au niveau national
Calendrier :	1 ^{er} -2 ^{ème} mois
Moyens (nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués) :	Etat Membre: Experts court terme Expertise (h/j): 60 h/j (2 missions de 30 h/j chacune)
Cible :	Direction du Transport Routier et de la Sécurité Routière
Méthodologie :	<p>Cette activité devra marquer le tout début de la période de jumelage et sera l'outil de référence pour la mise en œuvre de l'ensemble du projet. Le diagnostic sera le fruit de l'étroite collaboration entre les experts de l'administration attributaire du projet et leurs homologues nationaux. Il prendra en compte l'analyse de l'écart existant entre les exigences de l'ADR et le droit national, sous l'angle juridique, institutionnel et des procédures, en vue d'identifier les mesures de nature normative et méthodologique à mettre en place afin d'assurer l'application de l'ADR au niveau national.</p> <p>L'étude devra mettre en évidence :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les flux des marchandises dangereuses transportés par route (au niveau national et international) ; - Les acteurs publics et privés intervenant dans le transport de marchandises dangereuses. <p>Elle sera établie en relation avec les diverses administrations ayant le transport routier de marchandises dans leurs attributions. Elle visera à identifier très précisément les hiatus ou contradictions possibles entre le droit marocain en vigueur dans le domaine en question et ses conditions et contraintes d'application, les exigences de l'ADR et le droit communautaire correspondant. Cette étude aura comme référentiel au moins la Loi 30-05, l'ADR, le Règlement (CE) n°1071/2009 du Parlement européen et du Conseil européen du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et tout autre élément de l'Acquis et du droit national relevant du domaine visé.</p>
Indicateurs objectivement vérifiables :	Disponibilité d'une étude intitulée « Diagnostic de la situation actuelle du sous-secteur du transport de marchandises dangereuses par route »
Livrables :	Document intitulé « Diagnostic de la situation actuelle du sous-secteur du transport de marchandises dangereuses par route » validé par l'administration bénéficiaire.

Activité 1.2 : L'adoption d'un programme de rapprochement juridique dans le domaine du transport de matière dangereuse par route	
Objectif :	Soutenir la programmation et la gouvernance du rapprochement législatif et réglementaire avec les exigences de l'ADR et de l'Acquis dans le sous-secteur visé
Calendrier :	Dès le 3 ^{ème} mois
Moyens (nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués) :	Etat Membre: Experts court terme Expertise (h/j): 20 h/j (1 mission)
Cible :	Direction du Transport Routier et de la Sécurité Routière
Méthodologie :	<p>Sur la base des résultats de l'activité 1.1, un plan d'action détaillé, assorti d'un calendrier et d'un cadre logique sera élaboré.</p> <p>Il sera établi par les experts de l'administration attributaire du projet et les diverses administrations concernées par le transport de marchandises. Le plan d'action devra ainsi présenter de manière cohérente et justifier l'ensemble des actes normatifs à élaborer ou amender pour que l'écart entre le droit national et l'ADR et Acquis soit réduit. Il devrait ainsi représenter la feuille de route pour la mise en œuvre progressive et séquencée des dispositions de l'ADR, et ce tenant compte du diagnostic (1.1). Cette activité prendra en compte les avancées du Gouvernement marocain dans la préparation d'un programme nationale de convergence règlementaire</p>
Indicateurs objectivement vérifiables :	Disponibilité d'un document intitulé « Programme de rapprochement législatif et réglementaire dans le domaine du transport de marchandises dangereuses par route »
Livrables :	Document intitulé « Programme de rapprochement législatif et réglementaire dans le domaine du transport de marchandises dangereuses par route » validé par l'administration bénéficiaire.

Activité 1.3 : Elaboration de projets de textes d'application en vue de transposer en droit

national l'ADR et réduire l'écart entre l'Acquis de l'UE et le droit marocain.	
Objectif :	Appui au processus de transposition en droit national des exigences de l'ADR et de l'Acquis en la matière.
Calendrier :	3 ^{ème} - 6 ^{ème} mois
Moyens <i>(nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués) :</i>	Etat Membre : Experts court terme Expertise Etat Membre (h/j): 1 expert/ 90 h/j (soit 3 missions x 30 h/j)
Cible :	Direction des Transports Routiers et de la Sécurité Routière du Ministère en charge des transports
Méthodologie :	Sur la base des résultats des activités 1.1 et 1.2, les projets d'actes réglementaires seront élaborés en coopération entre les experts de l'administration attributaire du projet et leurs homologues nationaux. Ils seront soumis à un groupe de travail qui sera constitué ad hoc, sous l'égide et la coordination du Service en charge de la réglementation de la Direction des Transports Routiers et de la Sécurité Routière du Ministère en charge des transports. Il sera composé, entre autres, de représentants des ministères et institutions concernés par l'ADR. Les textes devront répondre non seulement aux exigences de l'ADR et de l'Acquis, mais aussi au droit constitutionnel et aux standards légistiques marocains. Il est entendu que le contenu des textes à élaborer visera l'ensemble des exigences de l'ADR (ex. prescriptions sur la construction de véhicules et sur l'équipement, liste des marchandises dangereuses, signalisation, surveillance et contrôle, obligation de formation, homologation, organismes agréés, agréments, modalités de délivrance des certificats d'agrément, etc.). Le choix d'élaborer un seul texte d'application ou plusieurs devra être dûment justifié et validé par le groupe de travail.
Indicateurs objectivement vérifiables :	Projet de décret (ou plusieurs décrets) d'application et d'éventuels autres textes, d'exécution (ex. arrêtés) ou d'interprétation (ex. circulaire), portant sur la mise en application des dispositions de la Loi 30-05 relative au transport de marchandises dangereuses.
Livrables :	Un ou plusieurs documents incorporant des textes d'application de la Loi 30-05, validé par l'administration bénéficiaire, introduits officiellement dans le circuit d'adoption.

Activité 1.4 : Elaboration d'un recueil de l'ensemble des textes législatifs et d'application

relatifs au transport de marchandises dangereuses	
Objectif :	Aider les principaux utilisateurs (opérateurs du secteur, fonctionnaires, etc.) à la consultation des textes relatifs à l'ADR et faciliter le respect des prescriptions.
Calendrier :	Dès le 7 ^{ème} mois
Moyens (nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués) :	Etat Membre : 2 experts court-terme Expertise Etat Membre (h/j): 20 h/j (2 missions de 10 h/j)
Cible :	Direction des Transports Routiers et de la Sécurité Routière du Ministère en charge des transports.
Méthodologie :	L'administration bénéficiaire sera accompagnée par les experts de l'administration attributaire du projet dans la réalisation un support (en format électronique et sous format papier) recueillant l'ensemble des textes relatif à l'ADR pour que les opérateurs du secteur (privé et public) soient en mesure de consulter facilement les dispositions afférentes au domaine ciblé. Le support électronique devra faire l'objet d'une élaboration de nature infographique afin de permettre à tout lecteur une consultation rapide et aisée. En outre, le support électronique devra être disponible sur le site de l'autorité bénéficiaire et sur d'autres sites d'institutions publiques et privées concernées par l'ADR.
Indicateurs objectivement vérifiables :	(i) Disponibilité d'un document sur format papier et sur support électronique intitulé « Recueil de l'ensemble des textes législatifs et d'application relatifs à l'ADR », incluant tous les textes juridiques se rapportant à l'ADR, et ayant fait l'objet d'une élaboration graphique ; (ii) Mise en ligne du format électronique sur au moins 3 sites dont celui de l'autorité bénéficiaire.
Livrables :	Recueil de textes relatifs à l'ADR en format électronique et en format papier sous forme de publication, et ayant fait l'objet d'une expertise infographique, facilitant sa consultation, et validé par le bénéficiaire.

Composante 2 : Mise en place du dispositif nécessaire à la mise en œuvre de la Loi 30-05 (homologation et contrôle des véhicules, marquage et contrôle des emballages et des citernes, formation obligatoire des conducteurs et des conseillers à la sécurité, etc.)

Par la présente composante, l'administration pourra bénéficier de l'expérience de l'administration attributaire de ce projet de jumelage bénéficiaire dans toutes les étapes de mise en place d'un dispositif de mise en œuvre de la loi 30-05 (homologation et contrôle des véhicules, marquage et contrôle des emballages et des citernes, formation obligatoire des conducteurs et des conseillers à la sécurité, etc.).

Activité 2.1	<i>Elaboration des procédures et des cahiers des charges concernant les véhicules, les citernes et les emballages, en conformité avec les prescriptions de la Loi 30-05</i>
Objectif :	Mise en place d'un système d'agrément des véhicules et des équipements
Calendrier :	Dès le 12 ^{ème} mois
Moyens (nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués) :	Etat Membre : 1 Expert court-terme Expertise Etat Membre (h/j): 50(2 missions de 25 h/j)
Cible :	Direction des Transports Routiers et de la Sécurité Routière du Ministère en charge des transports
Méthodologie :	Les experts de l'administration attributaire du projet et leurs homologues nationaux procéderont à l'élaboration, en conformité avec les exigences de l'ADR, tels que prévus par la Loi 30-05: a) de la procédure et du cahier des charges relatifs à l'agrément des organismes habilités à effectuer le contrôle technique ADR des véhicules et à délivrer le certificat d'agrément ADR, ainsi que les procédures d'audit, de suivi et de contrôle de ces organismes ; b) des procédures relatives à l'homologation des modèles-type, au contrôle, aux épreuves et au marquage que doivent subir les citernes, les emballages et les conteneurs, et ce en conformité avec les prescriptions de la loi 30-05 ; c) de la procédure et du cahier des charges relatifs à l'agrément des organismes habilités à effectuer l'homologation des modèles types, le contrôle, les épreuves et le marquage des citernes, des emballages et des conteneurs, ainsi que les procédures d'audit, de suivi et de contrôle de ces organismes ; ; et d) toute autre procédure nécessaire à la mise en place d'un système d'agrément que les experts de l'administration attributaire du projet et leurs homologues nationaux jugeront utile sur la base de leur expérience respective et coopération.
Indicateurs objectivement vérifiables :	Disponibilité des documents visés aux points allant de a) au c) ci-dessus (procédures, cahiers des charges,...)
Livrables :	Procédures et cahiers des charges validées par l'autorité bénéficiaire.

Activité 2.2	<i>Audit « pilote » fonctionnel d'un organisme agréé</i>
---------------------	---

Objectif :	Contribution à la mise à niveau technique et fonctionnelle des organismes agréés et à la pérennisation de leur activité
Calendrier :	13 ^{ème} mois
Moyens (nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués) :	Etat Membre : 1 Expert court-terme Expertise Etat Membre (h/j): 20 (2 missions de 10 h/j)
Cible :	Direction des Transports Routiers et de la Sécurité Routière
Méthodologie :	En étroite coopération, des experts de l'administration attributaire du projet et leurs homologues nationaux réaliseront un audit ciblant un organisme agréé (entreprise type) qui sera identifiée par l'administration bénéficiaire. L'audit devra identifier les éventuelles faiblesses et dysfonctionnements organisationnels et techniques de l'organisme agréé et proposer des recommandations. Ces dernières, assorties d'un plan d'action détaillé, viseront la mise à niveau technique et fonctionnelle des organismes ciblés, notamment la liste d'équipements et de mesures d'accompagnement à adopter pour qu'ils soient conformes aux exigences de qualité et de sécurité imposés par la Loi 30-05 et par les exigences de l'ADR. Les rapports d'audit devront faire l'objet d'une séance de restitution devant les parties prenantes afin de partager l'expérience respective, divulguer son contenu et sensibiliser les opérateurs du secteur privé et du secteur public.
Indicateurs objectivement vérifiables :	Disponibilité de d'un document sur format papier et sur support électronique intitulé « Rapport d'audit techniques et fonctionnels, assortis de plan d'action détaillé et d'un calendrier ». PV de mission (ou document équivalent) de l'administration bénéficiaire.
Livrables :	Un (1) rapport d'audit technique et fonctionnel ciblant un organisme.

Activité 2.3 : Ateliers sur la vérification de véhicules témoins conçus pour transporter des marchandises dangereuses par route	
Objectif :	Sensibilisation des opérateurs privés aux obligations de la Loi 30-05 et au respect des exigences de l'ADR.
Calendrier :	Dès le 17 ^{ème} mois
Moyens (nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués) :	Etat Membre : Experts court terme Expertise Etat Membre (h/j): 30 h/j (2 missions x 15 h/j)
Cible :	Opérateurs privés
Méthodologie :	En étroite coopération, les experts de l'administration attributaire du projet et leurs homologues nationaux réaliseront 5 ateliers portant sur le contrôle d'unités de transport de marchandises, appartenant à différents opérateurs, identifiés par l'administration bénéficiaire pour les sensibiliser au respect des conditions (techniques et de documents de bord) prévues par la Loi 30-05 et par l'ADR.
Indicateurs objectivement vérifiables :	Disponibilité de documents intitulés « Rapport d'atelier de vérification d'unité de transport ADR ». PV de mission (ou document équivalent) de l'administration bénéficiaire
Livrables :	Rapports d'atelier de vérification d'unité de transport ADR, assortis de fiches de présence.

Activité 2.4	<i>Elaboration des procédures organisationnelles et techniques nécessaires à la mise en place d'un système de formation spéciale et de délivrance de certificats de formation</i>
Objectif :	Mise en place d'un système d'agrément des établissements de formation et à la délivrance des certificats de formation
Calendrier :	Dès le 12 ^{ème} mois
Moyens (nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués) :	Etat Membre : 1 Expert court-terme Expertise Etat Membre (h/j): 40 (2 missions x 20 h/j)
Cible :	Direction des Transports Routiers et de la Sécurité Routière du Ministère en charge des transports
Méthodologie :	Il sera nécessaire de décliner les procédures organisationnelles et techniques nécessaires à la mise en place d'un système de formation agréé selon les prescriptions de l'ADR et de la Loi 30-05 et de délivrance des certificats. Pour cela, les experts de l'administration attributaire du projet et leurs homologues nationaux élaboreront des procédures d'agrément des établissements de formations obligatoires des conducteurs et des conseillers à la sécurité et à la délivrance de certificats de formation spéciale de conducteurs.
Indicateurs objectivement vérifiables :	Disponibilité des documents visés aux points a) et b) ci-dessus (procédures, cahiers des charges, programmes de formation,...)
Livrables :	Documents visés aux points a) et b) ci-dessus (procédures, cahiers des charges, programmes de formation,...), validés par l'autorité bénéficiaire.

Composante 3: Renforcement des capacités au profit de tous les acteurs publics et privés de l'ADR (entre autres les conseillers à la sécurité, les conducteurs, les transporteurs, les chargeurs, les services en charge du contrôle sur la route)

La présente composante vise à mettre en place des mesures d'accompagnement en termes de renforcement des capacités au sein des administrations concernées par l'ADR et au profit des opérateurs privés (identifiés par l'administration bénéficiaire).

Activité 3.1 : Elaboration d'un manuel méthodologique et technique en vue d'assurer l'application pratique des dispositions de l'ADR	
Objectif :	Accompagner la mise en œuvre des dispositions de l'ADR à l'aide d'un manuel technique
Calendrier :	Dès le 14 ^{ème} mois
Moyens (nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués) :	Etat Membre : Experts courte durée Expertise Etat Membre (h/j): 1 expert court-terme 44 h/j (2 missions de 22 h/j chacune)
Cible :	Le Ministre en charge de l'Equipement, du Transport et de la Logistique ; Les services techniques de tous les ministères concernés
Méthodologie :	En étroite coopération, les experts de l'administration attributaire du projet et leurs homologues nationaux élaboreront un manuel méthodologique et technique facilitant la mise en œuvre de l'ADR en matière de sûreté et sécurité dans le transport routier de marchandises dangereuses. Le manuel devra faire l'objet d'une séance de partage et de restitution incluant les principales parties prenantes au projet que l'administration bénéficiaire identifiera.
Indicateurs objectivement vérifiables :	Distribution d'exemplaires du manuel validé à minimum 10 parties prenantes publiques et privées
Livrables :	Le manuel requis rédigé, validé et disponible sous forme de publication.

Activité 3.2 : Mise à jour du plan générale de formation TMD existant	
Objectif :	Renforcement des capacités de tous les acteurs publics et privés (organisations/fédérations professionnelles représentatives identifiées par l'administration bénéficiaire) concernées par le transport de marchandises dangereuses par route.
Calendrier :	Dès le 16 ^{ème} mois
Moyens (nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués) :	Etat Membre : Experts court-terme Expertise Etat Membre (h/j): 1 expert court-terme : 25 h/j
Cible :	Les acteurs publics et privés (organisations/fédérations professionnelles représentatives identifiées par l'administration bénéficiaire) concernées par l'ADR.
Méthodologie :	En étroite coopération, les experts de l'administration attributaire du projet et leurs homologues nationaux actualiseront le plan de formation existant. Le plan en question devra identifier la population cible bénéficiaire, ses besoins spécifiques en termes de renforcement des capacités, la méthodologie pédagogique à adopter dans l'exécution, les moyens à allouer, le calendrier d'exécution durant la mise en place du projet de jumelage, pour chacune des cibles identifiées.
Indicateurs objectivement vérifiables :	Disponibilité de 1 document intitulé « Plan général de formation relative à l'application des dispositions de l'ADR et de la Loi 30-05 »
Livrables :	1 Plan de formation actualisé, assorti de la cartographie de la population cible, des besoins, des moyens, de la méthodologie de formation et du calendrier d'exécution.

Activité 3.3 : Mise en œuvre du plan de formation	
Objectif :	Renforcement des capacités de tous les acteurs publics et privés (organisations/fédérations professionnelles représentatives identifiées par l'administration bénéficiaire) concernées par le transport de marchandises dangereuses par route.
Calendrier :	Dès le 17ème mois
Moyens (nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués) :	Etat Membre : Experts court-terme Expertise Etat Membre (h/j): 2 experts court-terme : 90 h/j (3 missions de 15 h/j)
Cible :	Les acteurs publics et privés (organisations/fédérations professionnelles représentatives identifiées par l'administration bénéficiaire) ciblés par le Plan de formation (3.2).
Méthodologie :	En étroite coopération, les experts de l'administration attributaire du projet et leurs homologues nationaux organiseront les séminaires de formation prévus par le Plan général de formation actualisé. Il est entendu que les séminaires seront organisés selon la méthodologie arrêtée par ledit plan, notamment quant aux cibles, au contenu et aux thématiques des séances aux éléments pédagogiques, à la durée des séances, l'endroit et à l'impact de la formation (mise en place de questionnaires et méthodologie d'évaluation de résultats qualitatifs).
Indicateurs objectivement vérifiables :	150 cibles de formation (appartenant à différentes populations identifiées dans le Plan général de formation).
Livrables :	Fiches de présence des séances et matériels pédagogiques pour chacune des séances.

Composante 4: Renforcement institutionnel de suivi et managérial de la structure en charge de l'application des dispositions liées à l'ADR.

Cette composante vise à adapter le fonctionnement de la ou des structures en charge du suivi des dispositions de l'ADR et de la Loi 30-05 en termes de gestion des ressources internes et de suivi, de coordination interministérielle, et de soutien au partenariat avec le secteur privé

Activité 4.1 : Diagnostic organisationnel de la structure en charge du suivi des dispositions de l'ADR et de la Loi 30-05	
Objectif :	Contribution à l'amélioration de l'organisation et du fonctionnement de la ou les structures en charge du suivi des dispositions de l'ADR et de la Loi 30-05.
Calendrier :	Dès le 14 ^{ème} mois
Moyens (nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués) :	Etat Membre : Experts court-terme Expertise Etat Membre (h/j): 1 expert court-terme 20 h/j
Cible :	Direction des Transports Routiers et de la Sécurité Routière
Méthodologie :	Un diagnostic organisationnel sera réalisé afin d'identifier les marges d'optimisation du fonctionnement de la structure en termes de ressources humaines, partage d'information et moyens matériels, compte tenu de ses compétences et prérogatives statutaires. Le rapport d'audit devra ainsi prévoir des recommandations et un plan d'action relatif aux mesures à adopter pour que la structure remplisse au mieux les attributions prévues par l'ADR. Le diagnostic devra être effectué en étroite collaboration avec les experts de l'administration bénéficiaire nationale et selon les bonnes pratiques européennes et de l'expérience institutionnelle de l'Etat membre attributaire de la mise en œuvre du projet de jumelage.
Indicateurs objectivement vérifiables :	Décision de mise en place de la structure interministérielle Disponibilité d'un document sur format papier et en format électronique intitulés « Rapport de diagnostic organisationnel », assortis de plan d'action détaillé.
Livrables :	1 rapport de diagnostic organisationnel ciblant la ou les structures en charge du suivi des dispositions de l'ADR et de la Loi 30-05.

Activité 4.2 : Mise en place d'un système de suivi et de veille répondant aux bonnes pratiques européennes	
Objectif :	Contribution à l'amélioration du suivi dans l'application des dispositions de l'ADR et de la Loi 30-05.
Calendrier :	Dès le 15 ^{ème} mois
Moyens (nombre indicatif de jours ouvrés d'experts alloués) :	Etat Membre : Experts court-terme Expertise Etat Membre (h/j): 1 expert court-terme 45 h/j (3 missions de 15 h/j)
Cible :	Direction du Transport Routier et de la Sécurité Routière
Méthodologie :	Un système de suivi et de veille devra être conçu en fonction des responsabilités, attributions et fonctions de l'administration bénéficiaire. Il sera réalisé et mis en fonctionnement sur la base des conclusions et des recommandations du rapport de diagnostic.
Indicateurs objectivement vérifiables :	Tableaux synoptiques de suivi « démo » complétés par l'administration bénéficiaire
Livrables :	Système de suivi et de veille opérationnel et validé par l'autorité bénéficiaire.

3.5 Moyens et apports de l'administration de l'État membre partenaire:

3.5.1 Profil et tâches du chef de projet

Le chef de projet sera chargé de la coordination des activités, de la dissémination des informations du projet parmi les parties prenantes, de prendre part aux discussions avec les hauts fonctionnaires, de présenter et défendre les avancées du jumelage et les livrables attendus, de gérer l'équipe du projet, de préparer les rapports de gestion du projet, d'aider à résoudre tout problème éventuel lié à la mise en œuvre, assister le Conseiller Résident de Jumelage (CRJ) de façon à assurer la bonne exécution des activités du projet. Le chef de projet devra consacrer au minimum trois jours par mois au projet depuis le siège de son administration. De plus, celui-ci devra coordonner du côté de l'Etat membre, le Comité de pilotage du projet (CoPIL), lequel se réunira à Rabat tous les trois mois. Le chef de projet assurera ses fonctions pendant toute la durée du projet, soit 24 mois.

Profil du chef de projet :

- Le chef de projet doit être un haut fonctionnaire possédant au moins 15 ans d'expérience professionnelle, y compris 5 ans d'expérience en gestion administrative ;
- Un minimum de 10 ans d'expérience en matière de transport routier
- Compétence technique avérée dans le domaine du transport routier de marchandises
- Expérience spécifique de la gestion de projets, en particulier les projets financés par l'UE comme le jumelage constituerait un avantage ;

- Aptitude à la conduite de projet et bonne capacité à résoudre les problèmes ;
- Bonne aptitude en matière de communication au niveau institutionnel et administratif ;
- Maîtrise de la langue française écrite et parlée.

Responsabilités du chef de projet :

- Il/elle sera responsable de la conception et de l'orientation générale des apports de l'Etat membre ;
- Il/elle sera responsable de la coordination globale, de la supervision méthodologique et du suivi du projet ;
- Il/elle sera chargé(e) de la préparation des rapports du projet avec l'appui du CRJ ;
- Il/elle sera responsable de la réalisation – en temps voulu – des résultats obligatoires du projet ;
- Il/elle co-présidera le Comité de pilotage du projet (CoPIL) du projet ;
- Il/elle fournira des conseils et analyses techniques et d'ordre législatif si nécessaire ;
- Il/elle travaillera en bonne coordination avec le conseiller (ère) résident (te) du jumelage ;
- Il/elle sera responsable de soumettre à la CAP-RSA et à la DUE les rapports intérimaires trimestriels et final relatifs au projet.

3.5.2 Profil et tâches du Conseiller Résident du Jumelage (CRJ)

Le CRJ sera basé à temps complet au Maroc pendant toute la durée du projet, soit 24 mois :

Profil du CRJ :

- Le conseiller résident de jumelage devra être un fonctionnaire de conception et d'encadrement supérieur;
- Formation économique, juridique ou d'ingénieur;
- Minimum 3 ans d'expérience professionnelle dans le domaine du transport.
- Une expérience professionnelle dans le domaine du transport routier de matières dangereuses serait un atout.
- Connaissance des exigences de l'Acquis de l'UE, des Accords et Conventions internationales en matière de transport routier;
- Dynamisme et autorité personnelle au sein de l'Administration contractante en mesure de lui permettre de mobiliser l'expertise nécessaire et d'animer une équipe d'experts à court terme de haut niveau et de réaliser ainsi tous les résultats attendus ;
- Excellentes aptitudes en matière de communication écrite et orale ;
- Excellente maîtrise de la langue française parlée et écrite.

Les tâches du CRJ :

- Gestion au jour le jour de la coordination et du progrès de la mise en œuvre des activités du projet ;
- Apport d'inputs techniques dans certains domaines du projet, en particulier en matière de rapprochement vers l'Acquis de l'UE;

- Assurer la liaison avec son chef de projet et avec l'homologue du CRJ au sein de l'administration bénéficiaire ;
- Contribuer à la rédaction des rapports trimestriels et du rapport final du projet.

3.5.3 Profil et tâches des experts à court-terme :

Le CRJ sera assisté par des experts court-terme afin que le spectre entier de l'expertise requise soit couvert. Ceux-ci seront des experts qualifiés capables de fournir les compétences nécessaires à l'accomplissement des activités du projet.

Profil des experts court-terme:

- Un diplôme universitaire (Bac + 5) dans un domaine compatible avec son intervention ou une expérience professionnelle dans ces domaines d'au moins 10 ans ;
- Un minimum de 5 ans d'expérience professionnelle dans leur domaine spécifique ;
- Une bonne maîtrise de la langue française.

Tâches des experts court-terme :

- Fournir des inputs techniques dans des domaines spécifiques de la mise en œuvre du projet, y compris l'organisation d'ateliers de formation, de coaching, la rédaction de support pédagogiques et de matériaux méthodologiques suivant les termes de références rédigés par le CRJ avant le début de chaque mission ;
- Assurer la liaison avec le CRJ, l'homologue du CRJ et le chef de composante du côté de l'administration bénéficiaire ;
- Faire rapport au CRJ de toutes questions ou enjeux pertinents ;

4. Cadre institutionnel

Le cadre institutionnel visé par le présent projet est décrit au point 3.1.2.

Le jumelage, financé par l'Union européenne, s'inscrit dans le cadre du Programme Réussir le Statut Avancé (RSA), tel que géré par le Ministère de l'Economie et des Finances en partenariat avec le Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération et le Secrétariat Général du Gouvernement.

Le Ministère de l'Economie et des Finances du Royaume du Maroc est le pouvoir adjudicateur.

Le bénéficiaire du jumelage est le Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique et plus spécifiquement sa Direction du Transport routier et de la Sécurité Routière.

Tel que prévu par la Convention de financement du RSA, la Cellule d'accompagnement au Programme (CAP-RSA), créée par le Ministère de l'économie et des finances (MEF) et placée au cœur de la Direction du trésor des finances extérieures, au sein de la Division des relations avec l'Europe (DRE), est en charge de l'accompagnement de la mise en œuvre du programme et a été nommée point de contact national marocain pour les jumelages, TAIEX et SIGMA.

5. Budget

Le budget total maximum disponible pour cette action est 1.100.000 EUR.

6. Modalités de mise en œuvre

6.1 Organisme de mise en œuvre responsable de la passation de marchés et de la gestion financière :

La CAP-RSA (Ministère de l'Economie et des Finances) assure la mise en œuvre des procédures de jumelage du programme RSA. Elle gère, donc, les appels à propositions, les contrats, et ce dans le respect des procédures de contrôle décentralisé ex-ante définies dans le Manuel de jumelage.

Personnes de contact à la CAP-RSA :

Madame Souad Mellouk

Chef du Service de la convergence réglementaire avec l'Union européenne

Responsable de la Cellule d'accompagnement du Programme « Réussir le Statut avancé »
Direction du Trésor et des Finances extérieures, Ministère de l'Economie et des Finances
Quartier Administratif, Avenue Mohamed V-Rabat
+ 212 537 67 75 98 / +212 673 99 55 12
s.mellouk@tresor.finances.gov.ma

6.2 Principal organisme homologue dans le pays bénéficiaire :

La responsabilité pour les aspects techniques relatifs à la préparation, la mise en œuvre et la supervision relève du Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique.

6.2.1 Chef de projet :

Monsieur BAAMAL Brahim

Directeur des Transports Routiers et de la Sécurité Routière Ministère (METL)

1, Avenue Ghandi- Rabat-Agdal

E-mail : b.baamal@mtpnet.gov.ma

Mission : Dirige la mise en œuvre du projet de jumelage en concertation avec son homologue le Chef de Projet de l'État Membre (EM).

Homologue du CRJ:

Monsieur SEMLALI FADIL

Chef de la Division des Affaires Techniques

Direction du transport routier et de la sécurité routière -DTRSR-

1, Avenue Ghandi- Rabat-Agdal

Tél : 05 37 67 93 78

Email: idaosemlal2003@yahoo.fr

Mission : Point focal pour le projet de jumelage du METL chargé de l'identification et de la formulation du projet, interlocuteur officiel susceptible d'être consulté pour toutes les activités de jumelage prévues et homologue principal du CRJ pendant toute la période de jumelage.

6.2.3 Le Comité de pilotage du Projet (CoPIL):

Le CoPIL sera mis en place dès le début du projet.

Le CoPIL sera établi pour le pilotage, le contrôle et la supervision des activités du projet et de ses résultats obligatoires, pour assurer la bonne gouvernance du jumelage tout au long de sa durée et pour que les activités de jumelage puissent se dérouler de manière efficace. Des réunions régulières du Comité de pilotage seront organisées chaque trimestre, lors de ces réunions, ces membres procéderont à l'évaluation des progrès du projet, vérifieront la réalisation des livrables et discuteront de toute question pouvant avoir un effet sur la bonne marche du projet.

Le CoPIL sera composé par des représentants de toutes les parties prenantes, notamment: le chef de projet du côté du bénéficiaire, le chef de projet du côté de l'Etat Membre, l'homologue du CRJ et le CRJ, représentants de la DUE et de la CAP-RSA.

6.3 Contrats :

Un seul contrat de jumelage est prévu pour ce projet.

7. Calendrier de mise en œuvre (indicatif)

Durée du projet:	24 mois
Lancement de l'appel à propositions:	juin 2016
Réception des propositions:	octobre 2016
Notification des Etats Membres:	octobre/novembre 2016
Signature du contrat de jumelage:	février/mars 2017
Démarrage des activités du projet de jumelage:	avril 2017 (mise en œuvre)
Date de fin du projet:	avril 2019

Les dates proposées dans le calendrier sont données à titre indicatif.

8. Durabilité

Le projet de jumelage institutionnel regroupe plusieurs composantes de formation dans le domaine technique et réglementaire de la sécurité du transport de marchandises dangereuses par route. Les formations et sessions de sensibilisation des différents acteurs de la filière contribueront non seulement à élever le niveau de professionnalisme des parties prenantes, mais elles permettront aussi la pérennisation des résultats du jumelage. En effet, ce transfert de meilleures pratiques de l'UE et des meilleures méthodes de mise en œuvre des dispositions de l'ADR, telles que rencontrées dans d'autres pays fournira les clés permettant aux bénéficiaires et aux parties prenantes de diffuser ces compétences et d'actualiser les méthodes et pratiques les plus adéquates bien au-delà de la durée de vie du présent projet de jumelage.

9. Questions transversales (égalité des chances, environnement, etc. ...)

9.1 Egalité des chances

Dans sa phase d'élaboration, de mise en place et d'exécution, le projet et les membres de son personnel s'engagent au respect du principe de l'égalité des femmes et des hommes, à combattre toute forme de discrimination et d'inégalité basées sur le sexe, par référence à l'état matrimonial ou familial, sur la race, l'origine, la religion, ou l'orientation politique et à élaborer des instruments et stratégies fondées sur une approche intégrée de la dimension du genre et de toutes les autres dimensions.

9.2 Environnement

Lors de sa mise en œuvre, les protagonistes du projet de jumelage auront à s'assurer que les règles environnementales sont respectées en permanence, que ce soit lors de la révision ou de la rédaction de nouveaux textes législatifs ou réglementaires ou bien lors de la conduite des sessions de formations, y compris dans le choix des équipements les quels auront à être en phase avec les données ayant un lien avec la protection de l'environnement. Le renforcement des capacités techniques et le rapprochement de l'acquis européen permettra de disposer d'un outil d'évaluation et de contrôle essentiel dans le domaine de l'environnement et notamment de l'environnement méditerranéen.

9.3 Cofinancement

Dans le cadre de la mise en œuvre du jumelage, la Direction technique NN mettra à la disposition du Conseiller Résident de Jumelage et de son assistant(e):

- un bureau équipé à proximité de celui de l'homologue principal avec un ordinateur ;
- téléphone, télécopieur et accès à l'Internet ;
- un bureau sera également mis à la disposition des experts court-terme en mission.

En ce qui concerne l'organisation des séminaires de formation et la logistique s'y rapportant, salles de séminaire, matériel audiovisuel et autre frais annexes (photocopies, transports, etc.) seront mis à la disposition du projet de jumelage par le METL.

10. Conditionnalité et échelonnement

Il n'y a pas de préconditions particulières à observer à l'occasion de la mise en œuvre projet de jumelage. Toutefois, un engagement et un soutien forts sont attendus de la part du bénéficiaire, y compris sa volonté d'établir un Comité de pilotage au sein duquel les agents travaillant pour lui auront un rôle actif à jouer au stade de la coordination et de la mise en œuvre du projet de jumelage. Le METL devra, en particulier, nommer le personnel homologue et allouer le personnel adéquat pour la mise en œuvre de toutes les activités y compris la formation, pour l'obtention des résultats obligatoires. Enfin, le bénéficiaire fournira un espace de travail équipé au CRJ et des équipements nécessaires à la bonne réussite du projet.

Séquençage :

Le tableau présentant ci-après le calendrier de mise en œuvre du jumelage mentionne à titre indicatif les séquences des différentes activités en fonction des résultats à obtenir sur la période de 24 mois.

ANNEXES À LA FICHE DE PROJET DE JUMELAGE

1. Matrice du cadre logique en format standard
2. Calendrier détaillé de mise en œuvre
3. Liste des lois et règlements applicables

ANNEXE 1 - MATRICE DU CADRE LOGIQUE

Titre : Sécuriser le transport des marchandises dangereuses par route sur la base du cadre règlementaire international "ADR"		
Référence : MA/13/ENPI/TP/ 01/16 (MA/44)	Durée du projet : 24 mois	Budget : 1.100.000 Eur

	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
Objectif général	Amélioration de la sécurité du transport et le renforcement des structures et des activités liées au transport de marchandises dangereuses par route.	Réduction du nombre d'accidents de la route impliquant le transport des marchandises & bon acheminement de marchandises dangereuses par route jusqu'à leur destination finale	Statistiques d'accidents de la route	La politique d'amélioration de la sécurité du transport routier et en particulier des de marchandises dangereuses par route conserve un haut niveau de priorité.
Objectif spécifique	Accompagnement à la mise en œuvre et à l'application au niveau des transports intérieurs et internationaux, des dispositions de la Loi 30-05, en conformité avec l'ADR (UE-NU), les exigences de l'Acquis et des bonnes pratiques européennes.	Promulgation des textes d'application de l'ADR.	Rapports + BO	Niveau élevé de convergence marocaine à l'Acquis, notamment dans le domaine visé.

Composante n°1 : Elaboration de textes d'application et transposition en droit national des dispositions de l'ADR/Nations Unies et de l'Acquis de l'UE portant sur le transport de marchandises dangereuses par route

<p>Résultat 1</p> <p>L'élaboration des projets de textes d'application en vue de transposer en droit national l'ADR et de réduire l'écart entre l'Acquis de l'UE et le droit marocain est accomplie ;</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibilité d'une étude portant sur le diagnostic de la situation actuelle du sous-secteur du transport de marchandises dangereuses par route ; - Nombre de projets de textes d'application visant à transposer l'ADR dans l'arsenal juridique en vigueur au Maroc introduits officiellement dans le circuit d'adoption ; - Disponibilité et partage du recueil de l'ensemble des textes législatifs et d'application relatifs au transport routier de marchandises dangereuses. 	<p>Textes réglementaires</p> <p>Documents attestant leur approbation</p>	<p>Volonté du gouvernement de transposer les dispositions de l'ADR dans la législation nationale.</p>
--	--	--	---

Composante n°2 : Mise en place du dispositif nécessaire pour la mise en œuvre de la Loi 30-05 (homologation et contrôle des véhicules, marquage et contrôle des emballages et des citernes, formation obligatoire des conducteurs et des conseillers à la sécurité, etc.)

<p>Résultat 2</p> <p>Le dispositif nécessaire pour la mise en œuvre de la loi 30-05 est mis en place et est opérationnel</p>	<ul style="list-style-type: none"> (i) Nombre de procédures adoptée et utilisées (ii) Nombre d'audits pilotes fonctionnels des organismes agréées ; (iii) Disponibilité de documents intitulés « Rapport d'audit techniques et fonctionnels, assortis de plan d'action détaillé et d'un calendrier » ; (iv) Rapports de vérification de véhicules témoins. 	<p>Textes des procédures</p> <p>Documents attestant leur approbation et entrée en vigueur</p> <p>Rapports</p>	<p>Volonté du gouvernement de transposer les dispositions de l'ADR dans la législation nationale.</p> <p>Engagement de l'administration bénéficiaire dans le dialogue avec le secteur privé.</p>
---	--	---	--

Composante n°3 : Renforcement des capacités au profit de tous les acteurs publics et privés de l'ADR (entre autres les conseillers à la sécurité, les conducteurs, les transporteurs, les chargeurs, les services en charge du contrôle sur la route)

<p>Résultat 3</p> <p>Les mesures d'accompagnement nécessaires au renforcement des capacités au profit de tous les acteurs publics et privés de l'ADR ont été identifiées, mises en place et sont opérationnelles</p>	<p>(vii) Nombre d'acteurs du secteur public formés ;</p> <p>(viii) Nombre d'acteurs du secteur privé formés ;</p> <p>(ix) Nombre de séances de formations (ateliers, séminaires) tenues ;</p> <p>(x) Nombre de participants aux visites d'études ;</p> <p>(xi) Nombre de fonctionnaire ayant participé aux séances du groupe de travail WP.15 sur l'ADR (Nations unies – Genève).</p>	<p>plan des formations, agenda des séminaires</p> <p>Rapports de formations et des séminaires</p> <p>Listes des participants</p>	<p>Engagement de l'administration bénéficiaire dans le dialogue avec le secteur privé.</p> <p>Volonté et engagement du secteur privé en vue de la collaboration avec le secteur public</p>
<p>Composante n°4 : Renforcement institutionnel de suivi et renforcement managérial de la structure en charge de l'application des dispositions liées à l'ADR</p>			
<p>Résultat 4</p> <p>L'administration bénéficiaire est en mesure d'accomplir les tâches qui lui sont confiées par la Loi 30-05 et de remplir son rôle de suivi, contrôle, et coordination au niveau national et à l'échelle internationale, en conformité avec les dispositions de l'ADR et avec les exigences de l'Acquis et des bonnes pratiques européennes.</p>	<p>(iii) Décision (PV ou circulaire, ou autre sources) mettant en place la structure interministérielle ;</p> <p>(iv) Nombre de réunions interministérielles portant le suivi de l'application de l'ADR.</p>	<p>Texte de la décision</p> <p>Documents attestant son approbation et entrée en vigueur</p> <p>PV des réunions interministérielles portant le suivi de l'application de l'ADR.</p>	<p>Volonté du gouvernement de transposer les dispositions de l'ADR dans la législation nationale</p>

activités :	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
Composante 1 : Adoption de textes d'application et transposition en droit national des dispositions de l'ADR/NU et de l'Acquis portant sur le transport de marchandises dangereuses par route			
Activité 1.1 : Diagnostic de la situation actuelle du sous-secteur du transport de marchandises dangereuses par route (cadre juridique, cadre institutionnel, flux des marchandises dangereuses transportés, acteurs publics et privés intervenant dans le transport de marchandises dangereuses)	Disponibilité d'un document intitulé « Diagnostic de la situation actuelle du sous-secteur du transport de marchandises dangereuses par route »	Rapport	Volonté du gouvernement de transposer les dispositions de l'ADR dans la législation nationale.
Activité 1.2 : L'adoption d'un programme de rapprochement juridique dans le domaine du transport de marchandises dangereuses par route	Disponibilité d'un document intitulé « Programme de rapprochement législatif et réglementaire dans le domaine du transport de de marchandises dangereuses par route »	Idem	Idem
Activité 1.3 : Elaboration des projets textes d'application en vue de transposer en droit national l'ADR et réduire l'écart entre l'Acquis de l'UE et le droit marocain	Projet de décret (ou plusieurs décrets) d'application et d'éventuels autres textes, d'exécution (ex. arrêtés) ou d'interprétation (ex. circulaire), portant sur la mise en application des dispositions de la Loi 30-05 relative au transport de marchandises dangereuses.	Document transmis à le SGG	Idem
Activité 1.4 : Elaboration d'un recueil de l'ensemble des textes législatifs et d'application relatifs au transport de marchandises dangereuses	Disponibilité d'un document sur format papier et en format électronique intitulé « Recueil de l'ensemble des textes législatifs et d'application relatifs au transport de marchandises dangereuses ».	Document transmis à le SGG Disponibilité en ligne sur au moins 3 sites dont l'autorité bénéficiaire.	Idem Engagement de l'administration bénéficiaire dans le dialogue avec le secteur privé.
Composante 2 : Mise en place du dispositif nécessaire pour la mise en œuvre de la Loi 30-05 (homologation et contrôle des véhicules, marquage et contrôle des emballages et des citernes, formation obligatoire des conducteurs et des conseillers à la sécurité, etc.)			
Activité 2.1 : Elaboration des procédures et des cahiers des charges concernant les véhicules, les	Disponibilité des documents visés aux points allant de a) au d) (procédures, cahiers des charges,...)	Documents validés	Volonté du gouvernement de transposer les dispositions de l'ADR dans la législation

citernes et les emballages, en conformité avec les prescriptions de la Loi 30-05			nationale.
Activité 2.2 : Audit « pilote » fonctionnel d'un organisme agréé	Disponibilité d'un document sur format papier et en format électronique intitulé « Rapport d'audit techniques et fonctionnels », assorti de plan d'action détaillé et d'un calendrier	Idem	Engagement de l'administration bénéficiaire dans le dialogue avec le secteur privé.
Activité 2.3 : Ateliers sur la vérification de véhicules témoins conçus pour transporter de marchandises dangereuses par route	Disponibilité de documents sur format papier et en format électronique intitulés « Rapport d'atelier de vérification d'unité de transport ADR »	Idem	Idem
Activité 2.4 : Elaboration des procédures organisationnelles et techniques nécessaires à la mise en place d'un système de formation spéciale et de délivrance de certificats de formation	Disponibilité des documents visés aux points a) et b) (procédures, cahiers des charges, programmes de formation,...)	Idem	Idem
Composante 3 : Identification et mise en place des mesures d'accompagnement nécessaires au renforcement des capacités (au profit de tous les acteurs publics et privés de l'ADR (entre autres les conseillers à la sécurité, les conducteurs, les transporteurs, les chargeurs, les services en charge du contrôle sur route...)) et à la mise à niveau institutionnelle			
Activité 3.1 : Elaboration d'un manuel méthodologique et technique en vue d'assurer l'application pratique des dispositions de l'ADR	Le Manuel requis est rédigé et validé	Document validé	Volonté du gouvernement de transposer les dispositions de l'ADR dans la législation nationale Engagement de l'administration bénéficiaire dans le dialogue avec le secteur privé
Activité 3.2 : Mise à jour du plan général de formation TMD existant	Disponibilité de 1 document sur format papier et en format électronique intitulé « Plan général de formation relative à l'application des dispositions de l'ADR et de la Loi 30-05	Document validé	Idem
Activité 3.3 : Mise en œuvre du plan général de formation actualisé relatives à l'application des dispositions de l'ADR et de la Loi 30-05	150 cibles de formation (appartenant à différentes populations identifiées dans le Plan général de formation	Fiche de présence	Idem
Activité 3.4 : Organisation de visites d'études	Nombre de fonctionnaires participants aux visites d'étude	Rapport de mission	Volonté du gouvernement de transposer les dispositions de l'ADR dans la législation nationale
Activité 3.5 : Participation au groupe de travail WP.15 sur l'ADR (Nations unies – Genève	Nombre de fonctionnaires participants aux missions et copies des fiches de présence pour chaque visite du WP.15	Idem	Volonté du gouvernement de transposer les dispositions de l'ADR dans la législation nationale
Composante 4 : Renforcement institutionnel de suivi et managérial de la structure en charge de l'application des dispositions liées à l'ADR			
Activité 4.1 : diagnostic organisationnel de la structure en charge du suivi des dispositions de l'ADR et de la Loi 30-05	Décision de mise en place de la structure interministérielle Disponibilité d'un document sur format papier et en format électronique intitulés « Rapport de diagnostic organisationnel », assortis de plan d'action détaillé.	Document validé	Volonté du gouvernement de transposer les dispositions de l'ADR dans la législation nationale

1/Constitution du Royaume du Maroc de 2011 :

2/Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route dans sa dernière mouture en date du 1^{er} janvier 2013

3/Dispositions législatives et réglementaires en vigueur à la date de rédaction de la présente fiche de jumelage dans le Royaume du Maroc, certains étant cependant sur le point d'être abrogés, les divers textes mentionnés ci-dessous fondant à la fois certaines composantes du droit général du transport de marchandises par route et de son sous-secteur relatif au droit du transport de marchandises dangereuses par route, avec en plus certains textes législatifs et réglementaires plus particulièrement importants portant sur la protection de l'environnement et la gestion de certains déchets dangereux:

- Dahir 1332 du 14 janvier 1914 réglementant l'importation, la circulation et la vente des explosifs au Maroc et fixant les conditions d'installation des dépôts
- Décret du 31 août 1926 portant règlement général pour le transport et la manutention des hydrocarbures et combustibles liquides sur les voies de terre autres que les chemins de fer in JO de la République Française du 3 septembre 1926, page 9926
- Arrêté du directeur des travaux publics du 25 juin 1954 portant réglementation des dépôts de gaz combustibles liquéfiés, conservés dans des récipients métalliques sous une pression n'excédant pas 15 kg /cm², et rangés dans la 3^{ème} classe des établissements insalubres, incommodes ou dangereux
- Dahir du 12 janvier 1955 portant règlement sur les appareils à pression de gaz
- Arrêté du directeur de la production industrielle et des mines du 13 janvier 1955 réglementant la construction et l'emploi des appareils à pression de gaz
- Loi n°005-71 du 12 octobre 1971 relative à la protection contre les rayonnements ionisants
- Dahir portant loi n° 1-72-255 du 22 février 1973 sur l'importation, l'exportation, le raffinage, la reprise e raffinerie et en centre emplisseur, le stockage et la distribution des hydrocarbures
- Décret n°2-72-513 du 7 avril 1973 pris pour l'application du Dahir portant loi n° 1-72-255 du 22 février 1973 sur l'importation, l'exportation, le raffinage, la reprise en raffinerie et en centre emplisseur, le stockage et la distribution des hydrocarbures
- Arrêté du ministre des transports n°2109-93 du 31 janvier 1995 fixant les marques distinctives que doivent porter les véhicules transportant des marchandises dangereuses par route
- Décret n°2-97-30 du 28 octobre 1997 pris pour l'application de la loi n° 005-71 du 12 octobre 1971 relative à la protection contre les rayonnements ionisants
- Loi n°16-99 modifiant et complétant le Dahir n°1-63-269 du 12 novembre 1963 relatif aux transports par véhicules automobiles par route, in Bulletin Officiel n° 4778 du 16 mars 2000, pp. 161 – 167
- Décret n°2-03-169 du 26 mars 2003 relatif au transport routier de marchandises pour compte d'autrui et pour compte propre
- Arrêté du Ministre de l'équipement et du transport n° 1744-03 du 23 septembre 2003 relatif au contrat-type de marchandises pour compte d'autrui et au contrat-type pour la location de véhicules automobiles de transport de marchandises avec conducteur
- Loi n°11-03 relative à la protection et à la mise en valeur de l'environnement du 12 Mai 2003;

- Loi n°12-03 relative aux études d'impact sur l'environnement du 12 Mai 2003 ;
- Dahir n°1-05-59 du 23 novembre 2005 portant promulgation de la loi n°25-02 relative à la création de la Société Nationale des Transports et de la Logistique et à la dissolution de l'Office National des Transports
- Loi n°28-00 relative à la gestion des déchets et à leur élimination (B.O. n ° 5480 du 7 décembre 2006).;
- Décret n° 2-09-139 relatif à la gestion des déchets médicaux et pharmaceutiques ;
- Loi n°52-05 portant code de la route publié au Bulletin Officiel n° 5874 du 16 septembre 2010
- Décret n°2-10-376 du 29 septembre 2010 pris pour l'application de la loi n° 52-05 portant code de la route, relative à l'éducation à la sécurité routière
- Arrêté du ministre de l'équipement et des transports n° 2709 du 29 septembre 2010 fixant les conditions par lesquelles doivent être demandés, établis et délivrés les permis de conduire
- Loi n°30-05 relative au transport par route de marchandises dangereuses telle que publiée au Bulletin Officiel n° 5956 bis en date du 30 juin 2011
- Décret-loi n° 2-13-657 du 13 septembre 2013 abrogeant et remplaçant la loi n° 120-12 relative à l'annulation des majorations, amendes, pénalités et frais de recouvrement afférentes aux taxes, droits, contributions et redevances dus aux communes, préfectures, provinces et régions
- Articles 7 et 8 de la loi de finances de 2014 relatifs à la prime de renouvellement des véhicules de transport routier de marchandises pour compte d'autrui et de transport public pour compte d'autrui, au Bulletin Officiel du 31 décembre 2012, pp. 2914 - 2915

4/Sélection de textes composant l'Acquis de l'Union le secteur particulier du transport de marchandises dangereuses par route, couplé avec les textes ayant un lien avec le transport de marchandises par route en général

4.1. Traité sur le fonctionnement de l'UE

- Titre VI du traité portant sur « Les transports » (Articles 90 à 100)
- Articles 288 relatif au « droit dérivé » de l'Union Européenne

4.2 Règlements

- Règlement n° 881/92 du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres
- Règlement n° 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements n° 3821/85, 2135/98 et abrogeant le règlement n° 3820/85
- Règlement n°1013/2006 du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets
- Règlement n°1071/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE
- Règlement n°1072/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route (refonte)

- Règlement n°165/2014 du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers abrogeant le règlement n°3821/85 et modifiant le règlement n° 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route

4.3 Directives

- Directive 2008/68/CE du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses Règlement n° 881/92 du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres
- Directive n° 2012/45/UE du 3 décembre 2012 portant adaptation au progrès scientifique et technique des annexes de la directive 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses