

L'IRU en 2013

Vecteur de progrès depuis 1948

TRAVAILLER

ENSEMBLE

POUR UN

MEILLEUR

AVENIR

Sommaire

3 Avant-propos du Président de l'IRU		42 L'Académie de l'IRU, gage d'excellence professionnelle		78 Favoriser le progrès et la prospérité sur la Route de la Soie	
4 L'IRU en bref		48 Faire bouger les citoyens et les sociétés		84 Interview : L'ouverture commerciale des pays sans littoral	
12 L'IRU en 2013		52 Sécurité routière : le facteur humain en point de mire		86 Déminer l'Afghanistan : de l'aide aux échanges	
26 Booster les économies		58 Interview : Le Moyen- Orient... et plus loin encore		88 La sûreté, une priorité	
32 Interview : Stimuler une croissance et des emplois verts dans l'UE		60 Favoriser les échanges et le tourisme		92 Rationaliser la législation et l'application des lois	
34 Réduire notre impact sur l'environnement		69 Interview : Afrique, une nouvelle dynamique		96 Inciter à progresser	
38 2 ^{ème} conférence IRU-UE du transport routier		73 Le Régime TIR		98 Conclusion du Secrétaire général de l'IRU	



Comment utiliser les « QR Codes » pour accéder au contenu multimédia de ce rapport ?

1. repérez-les
2. scannez-les*
3. connectez-vous

*vous devez d'abord télécharger une application pour QR codes compatible avec votre smartphone



Avant-propos du Président de l'IRU

L'instabilité économique et financière continue de sévir dans le monde entier et nos gouvernements et entreprises sont aujourd'hui confrontés à de nombreux défis inédits. Cette période extraordinaire recèle néanmoins de nouvelles opportunités, que les transporteurs routiers dotés d'un solide esprit d'entreprise ne manqueront pas de saisir, tout comme l'IRU, qui représente si fièrement l'industrie du transport routier.

Grâce à sa crédibilité croissante et à ses 65 années d'expérience et de savoir-faire éprouvés en matière de facilitation et de sécurisation des échanges, du tourisme et du transport routier international, l'IRU suscite un engouement très fort de la part de nouveaux partenaires mondiaux et régions du monde, très désireux de bénéficier de ses solutions globales pratiques et efficaces pour stimuler la croissance.

De nouveaux partenaires et régions du monde se tournent vers l'IRU et ses solutions globales pratiques et efficaces pour stimuler la croissance.

De nouveaux partenariats fructueux se sont noués avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et le Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (UN-OHRLS). D'autres ont été consolidés, comme c'est le cas avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD), et une Délégation permanente de l'IRU auprès des Nations Unies a également été établie à New York. Tout ceci témoigne de la capacité de l'IRU à apporter des remèdes économiques mondiaux efficaces et tangibles à toutes ces régions.

Ainsi, l'IRU est toujours plus sollicitée pour partager son expérience et son expertise avec chaque région du monde. Cette dynamique n'est pas seulement positive pour elle en tant qu'organisation, mais aussi pour les économies qui en retirent de nombreux avantages,

et surtout pour l'industrie du transport routier qui restera invariablement le moteur des échanges et du développement touristique dans toutes ces régions cherchant l'aide de l'IRU.

En dépit des mutations constantes de l'environnement politique et économique, l'industrie du transport routier est plus prête que jamais à relever ces défis et à jouer son rôle de vecteur de progrès, de prospérité et, en fin de compte, de paix pour tous et partout. Cet objectif ne peut toutefois être atteint sans concerter nos efforts et, pour réussir, les gouvernements devront agir dans le cadre de véritables partenariats public-privé pour que l'industrie du transport routier puisse vraiment favoriser le changement.

L'instabilité économique, politique et sociale perdurera tant que tous les décideurs n'auront pas mis en place des politiques visant à promouvoir et faciliter davantage le meilleur outil pour stimuler le développement économique, l'équité sociale et la protection de l'environnement : le transport routier.

Les enjeux sont considérables mais aucun défi n'est insurmontable pour autant que nos partenaires gouvernementaux et commerciaux se joignent à nous pour mettre effectivement en œuvre la devise de l'IRU : « Travailler ensemble pour un meilleur avenir ».

L'instabilité économique et financière dans le monde génère de nouvelles opportunités pour les transporteurs routiers dotés d'un solide esprit d'entreprise.

Les gouvernements devront agir dans le cadre de véritables partenariats public-privé pour que l'industrie du transport routier favorise vraiment le changement.



Janusz Lacny
Président de l'IRU

1 L'IRU en bref

Le transport routier, moteur de cohésion sociale et de croissance économique

Le transport routier est le pilier d'une économie forte et d'une société dynamique. Il offre une meilleure qualité de vie à tous, partout. Sans lui, pas de croissance économique, de stabilité sociale ni de prospérité pour les pays industrialisés et en voie de développement.

Le transport routier d'aujourd'hui est plus sûr, plus efficace, plus propre et plus silencieux que jamais et ses services porte-à-porte offrent une flexibilité unique qu'aucun autre mode de transport ne peut égaler.

Toute pénalité infligée au transport routier pénalise davantage encore l'économie dans son ensemble.



Chronique de l'IRU 2012



Pour plus d'informations sur les activités de l'IRU: www.iru.org

Temps forts de l'IRU 2012-2013

Agenda de l'IRU en 2012



Bruxelles, Belgique

29 février 2012
2^{ème} Conférence IRU/UE sur le transport routier : « Solutions efficaces pour des transports routiers plus verts »



New York, Etats-Unis

4 avril 2012
Sûreté et sécurité en Afghanistan : le Secrétaire général de l'ONU salue la contribution de l'IRU



Yaoundé, Cameroun

12 avril 2012
Faciliter et sécuriser le transport routier international en Afrique



Genève, Suisse

26 avril 2012
L'IRU et l'OMD coopèrent pour sécuriser et faciliter le transport routier



Genève, Suisse

27 avril 2012
L'IRU et l'OEA s'associent pour faciliter les échanges et le transport routier dans les Amériques

Achgabat, Turkménistan

16 mai 2012
Conférence internationale sur « Les perspectives de développement des transports et du transit en Asie centrale et dans la région caspienne »



Istanbul, Turquie

26 juin 2012
La facilitation du transport routier, une priorité stratégique pour le PNUD et la BSEC

Bruxelles, Belgique

30 juin 2012
L'IRU et l'OMD signent un protocole d'entente pour renforcer leur coopération



Herat, Afghanistan

24 février 2012
Premier essai de transport TIR entre l'Afghanistan et l'Iran



Genève, Suisse

24 février 2012
9^{ème} Symposium des juristes de l'IRU sur l'évolution des relations contractuelles dans le transport routier



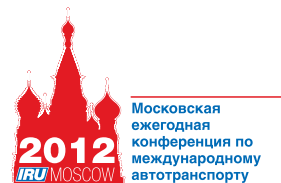
New York, Etats-Unis

4 avril 2012
L'IRU et l'UN-OHRLLS décident de renforcer leur coopération



New York, Etats-Unis

4 avril 2012
L'IRU et l'ONU souhaitent renforcer leur coopération



Moscou, Russie

12 avril 2012
8^{ème} Conférence internationale de l'IRU : « Le rôle du transport routier dans le développement du potentiel économique eurasiatique au cœur du débat »

Casablanca, Maroc

5 mai 2012
L'IRU, les ministres des Transport, les organisations internationales et les institutions financières unissent leurs forces pour le développement en Afrique



Sofia, Bulgarie

29 mai 2012
Le Président de l'IRU rencontre le Président, le Premier ministre, le ministre des Transports et le Directeur de l'Agence nationale des douanes de Bulgarie



Istanbul, Turquie

29 juin 2012
Les Etats membres de l'OCE s'engagent à faciliter le transport routier international en promouvant davantage les conventions et accords de l'ONU



Genève, Suisse

9 juillet 2012
L'IRU signe un protocole d'entente avec le ministre albanais des Transports et Travaux publics



2013 : dates à retenir

Bruxelles, Belgique

février 2013
Groupe de haut niveau public-privé de l'UE « Bougez malin » : validation des livrables



Bruxelles, Belgique

5 mars 2013
Cocktail de printemps de l'IRU

Moscou, Russie

avril 2013
9^{ème} Conférence internationale du transport routier de l'IRU



Bruxelles, Belgique

mai 2013
Résultats et recommandations du Groupe de haut niveau public-privé de l'UE « Bougez malin » : atelier-débat public



Amman, Jordanie

12-13 juin 2013
7^{ème} Conférence Europe-Asie du transport routier de l'IRU : « Le transport routier, moteur des échanges régionaux et intercontinentaux »





Yalta, Ukraine

11 septembre 2012
13^{ème} Conférence internationale du transport routier IRU-AsMAP UA



Duchanbé, Tadjikistan

17 septembre 2012
L'IRU rencontre le Président du Tadjikistan

Alexandrie, Egypte

5-6 novembre 2012
4^{ème} séminaire IRU-LEA-AULT « Concilier la facilitation des échanges et du transport routier et la sûreté de la chaîne d'approvisionnement au sein du monde arabe »



Genève, Suisse

9 novembre 2012
Le Sous-secrétaire général de l'ONU déclare que « le transport routier est vital aux pays en développement sans littoral »



Dakar, Sénégal

15 novembre 2012
L'IRU organise un séminaire international sur « Les instruments de facilitation des échanges et du transport routier de l'ONU »

Bichkek, Kirghizistan

20 septembre 2012
L'IRU rencontre le Premier ministre du Kirghizistan



Genève, Suisse

8 novembre 2012
Le Forum international des transports briefe les membres de l'IRU sur le système multilatéral de quotas CEMT



Cologne, Germany

10 novembre 2012
5^{ème} Forum international du taxi de l'IRU : le taxi, partout, à toute heure !



Izmir, Turquie

28 novembre 2012
Conférence internationale sur « Les perspectives de développement des échanges et du transport routier international dans les régions de la mer Noire, d'Asie centrale et du Moyen-Orient »



Duchanbé, Tadjikistan

17-19 septembre 2013
Conférence internationale IRU/UN-OHRLLS sur les pays enclavés d'Asie centrale

Yalta, Ukraine

septembre 2013
14^{ème} Conférence internationale du transport routier IRU-AsMAP UA

Bruxelles, Belgique

septembre 2013
3^{ème} Conférence IRU/UE du transport routier



Courtrai, Belgique

18 octobre 2013
8^{ème} Forum européen du bus et de l'autocar et « Trophées malins » de l'IRU

Alexandrie, Egypte

novembre 2013
5^{ème} Séminaire IRU-LEA-AULT

Plus d'informations et temps forts des événements sur www.iru.org/events

Le transport routier de marchandises : trait d'union entre les entreprises

Les poids-lourds
transportent :

plus de

90%

des marchandises
en valeur

plus de

80%

en volume
de fret intérieur

85%

du tonnage
de fret routier sur

150 km

ou moins

et représentent

1%

des véhicules
sur la route

Vous n'y avez peut-être jamais pensé, mais chaque objet produit ou consommé n'importe où dans le monde, est transporté par camion à un moment donné.

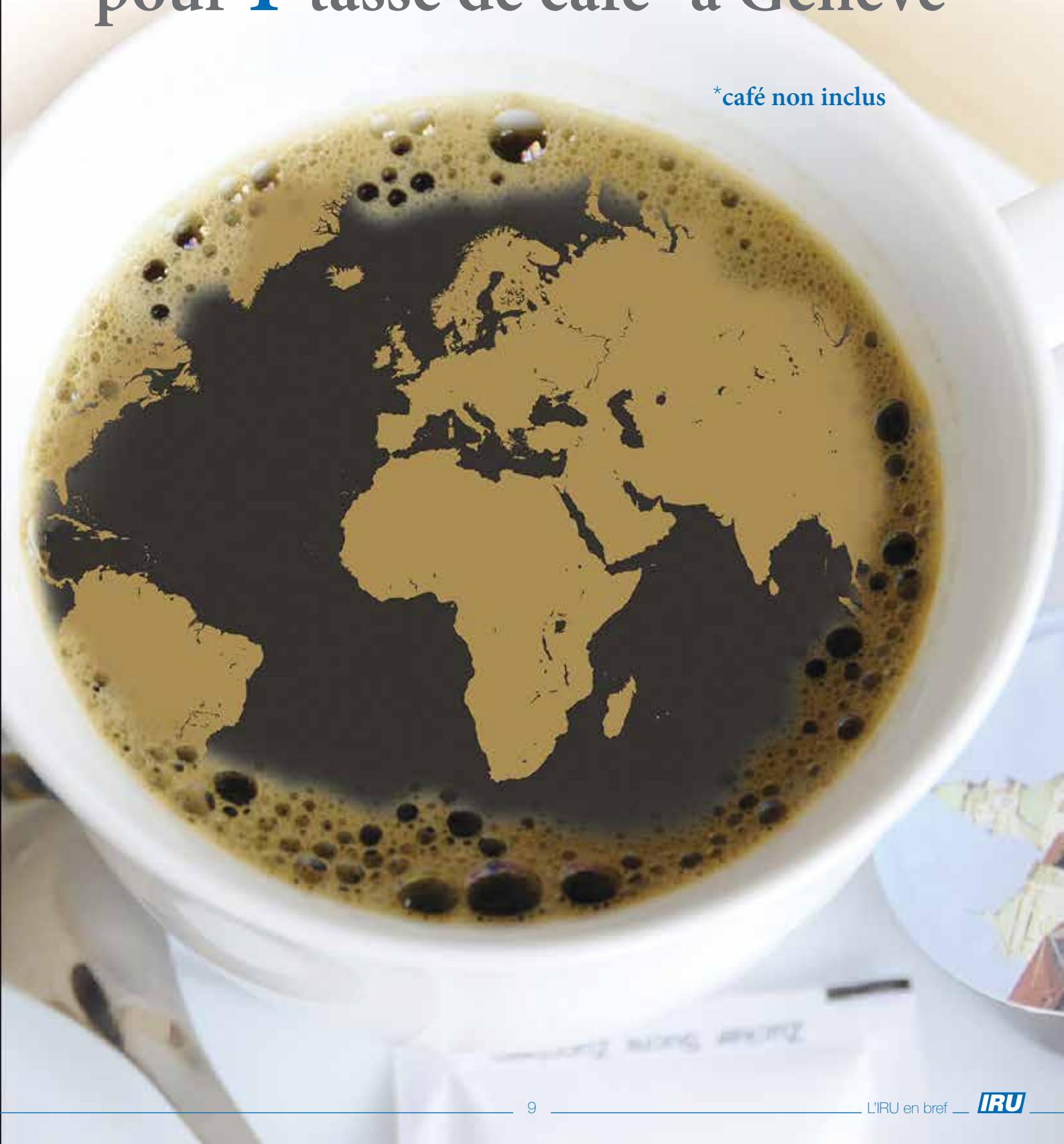
Regardez autour de vous, à la maison ou au bureau. Ces objets, comme tant d'autres, sont là grâce à la flexibilité incomparable qu'offrent les camions. Ils relient les usines le long de la chaîne de production, connectent les modes de transport sur toute la chaîne logistique et assurent les livraisons à votre magasin de quartier ou à domicile.

Quels que soient les besoins, le transport routier est là pour irriguer toutes les économies : il connecte entre elles toutes les entreprises de toutes les régions à tous les principaux marchés mondiaux.

**Les camions
sont le
seul moyen
d'interconnecter
chaque
entreprise,
porte-à-porte,
aux principaux
marchés
mondiaux.**

29 entreprises
18 pays
pour **1** tasse de café* à Genève

*café non inclus



Le transport routier de personnes : une mobilité durable pour tous

Les bus et autocars
représentent

55%

des transports
publics en Europe

45%

des transports de
personnes en Turquie

751 millions

de voyages aux Etats-Unis
chaque année

et déplacent

25 000

personnes,
par heure et
par direction,
à Guangzhou

Le transport routier offre une mobilité durable, sûre et efficace pour tous. Quelle que soit votre préférence, les bus, autocars et taxis sont essentiels pour que chacun puisse se rendre là où il a besoin d'aller, avec la plus faible empreinte carbone possible.

Bus et autocars : bougez malin !

Les bus et les autocars sont un mode de transport moderne sûr, vert, efficace, abordable et pratique pour tous, y compris pour les personnes disposant de faibles revenus, présentant un handicap ou vivant dans des zones à faible densité de population.

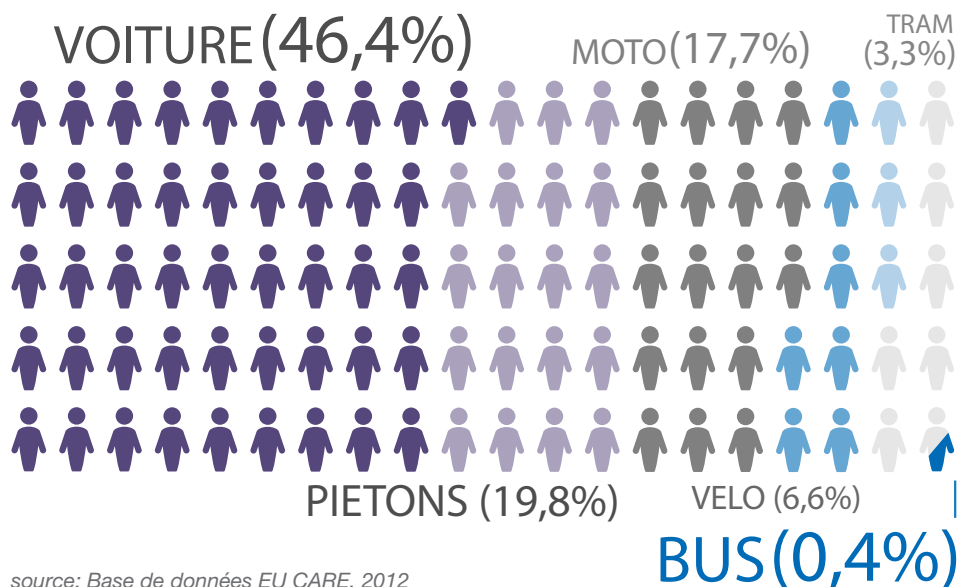
Ils permettent chaque jour à des centaines de millions de personnes d'accéder à l'emploi, à l'éducation, aux soins et aux commerces. Les bus et les autocars sont une pièce maîtresse de la mobilité durable et font partie intégrante des systèmes de transport public.

Que vous alliez près de chez vous, dans votre région, de l'autre côté du pays ou à l'étranger, les bus et autocars peuvent vous y emmener. Ils sont en outre parfaitement complémentaires des autres modes de transport en permettant aux navetteurs et voyageurs de se rendre à la gare ou à l'aéroport.

Les bus et autocars sont essentiels. Ils permettent chaque jour à des centaines de millions de personnes d'accéder à l'emploi, à l'éducation, aux soins et aux commerces.

Accidents mortels dans l'UE par mode de transport

**Les bus
et autocars**
sont
le mode de transport
le plus sûr



source: Base de données EU CARE, 2012



Les taxis,
partout,
à toute heure
 pour garantir la
 mobilité de
chacun

Les taxis offrent des services porte-à-porte sur-mesure aux citoyens et proposent des solutions de mobilité de grande qualité, confortables et pratiques.

Pour de nombreuses personnes, notamment celles présentant un handicap, ne pouvant pas conduire ou utiliser les transports publics traditionnels, les taxis et voitures de louage privées sont le moyen privilégié pour se déplacer.

Les taxis font partie intégrante de la chaîne de transport public, tant dans les zones urbaines que rurales. Leur flexibilité n'a d'égale que celle des voitures, ils complètent les autres modes de transport de personnes avec des services disponibles 24 heures/24 et 7 jours/7.

4 foyers sur 10
 en Europe
 ne possèdent pas de voiture

1/2
 de tous les transferts
 vers/depuis les aéroports

50%
 des personnes âgées dans l'UE
 n'ont pas de voiture ou
 ne savent pas conduire

seulement
1%
 des accidents de la route
 sont imputables aux taxis

un taxi
 transporte au moins 20
 personnes par jour

2 L'IRU en 2013

8
membres
fondateurs

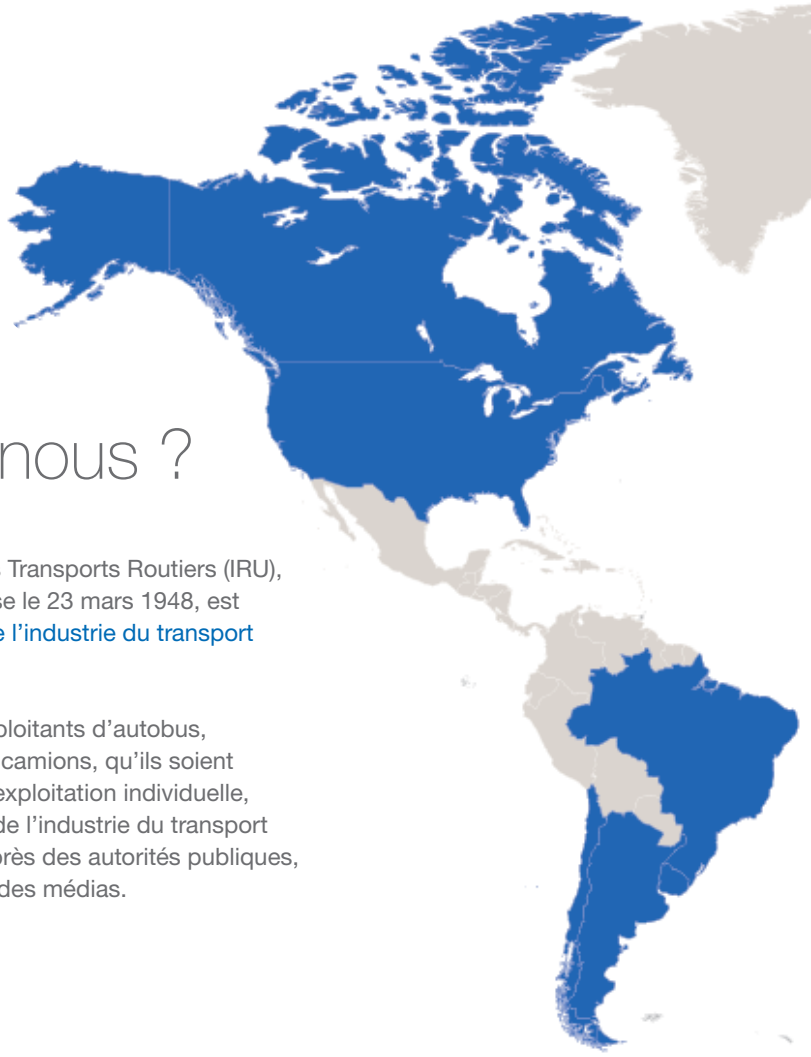
170
membres
aujourd'hui

74
pays

Qui sommes-nous ?

L'Union Internationale des Transports Routiers (IRU), fondée à Genève en Suisse le 23 mars 1948, est le **porte-parole mondial de l'industrie du transport routier**.

Nous représentons les exploitants d'autobus, d'autocars, de taxis et de camions, qu'ils soient organisés en flotte ou en exploitation individuelle, et défendons les intérêts de l'industrie du transport routier dans le monde auprès des autorités publiques, des organismes privés et des médias.





Membres de l'IRU

Nous sommes un réseau mondial
d'associations membres nationales regroupant

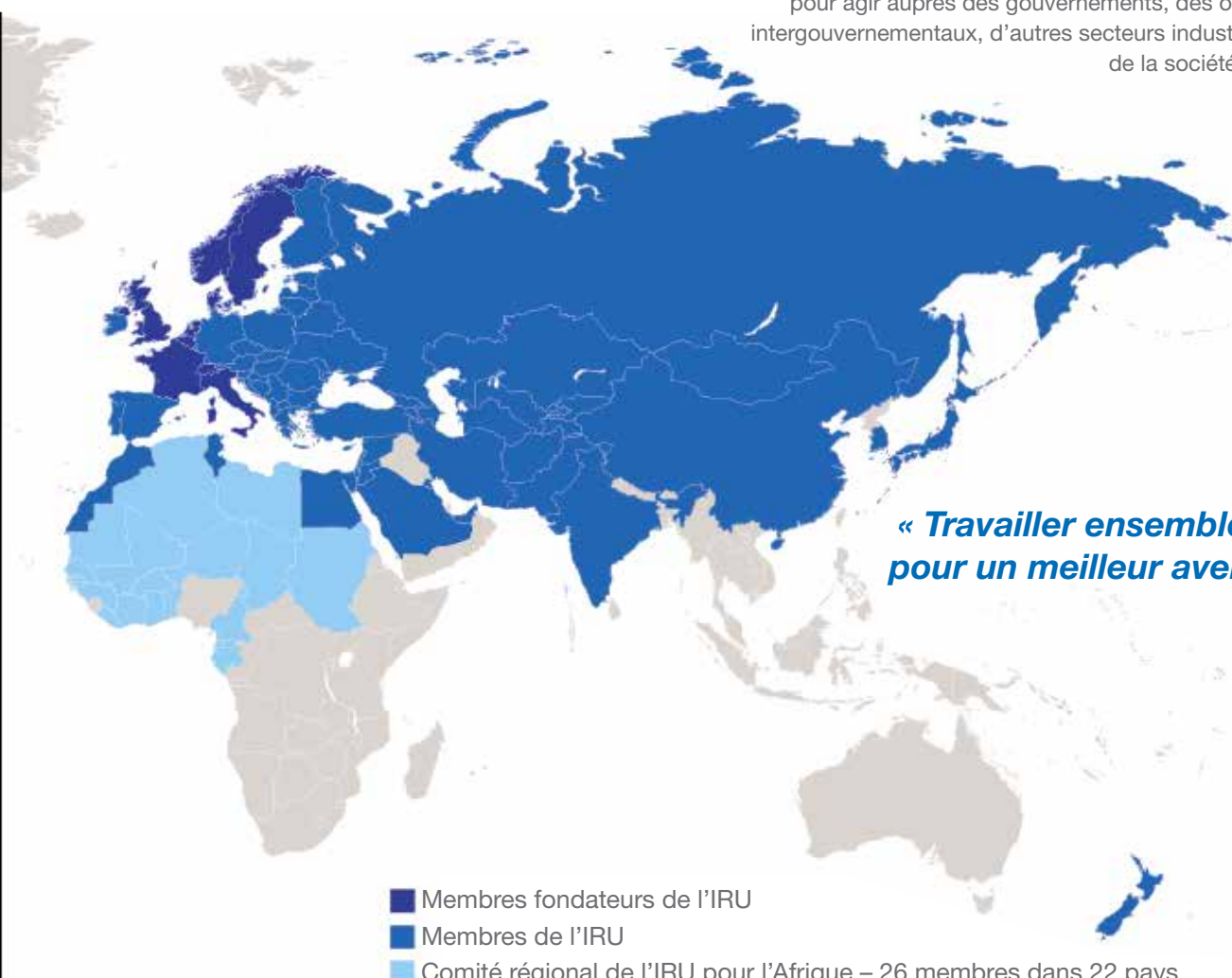
des membres actifs :

les associations de transporteurs routiers les plus
représentatives à l'échelle nationale.

des membres associés :

les industries ayant des liens étroits avec le
transport routier, tels que les constructeurs de
véhicules, les compagnies pétrolières, les fabricants
de pneumatiques et les gestionnaires de systèmes
d'information.

Les membres de l'IRU contribuent au savoir-faire, à
l'expérience et au poids politique du réseau mondial
de l'organisation, et lui permettent, de par sa structure
démocratique, d'agir à l'échelle mondiale, régionale,
nationale et même locale. La diversité des membres
de l'IRU, qui n'altère en rien leur unité, confère au
secteur l'autorité, la crédibilité et la force nécessaires
pour agir auprès des gouvernements, des organes
intergouvernementaux, d'autres secteurs industriels et
de la société civile.



**« Travailler ensemble
pour un meilleur avenir »**

- Membres fondateurs de l'IRU
- Membres de l'IRU
- Comité régional de l'IRU pour l'Afrique – 26 membres dans 22 pays





Travailler ensemble
pour un meilleur avenir

IRU

depuis 1948

www.iru.org

Mission de l'IRU

Nous veillons à assurer le développement harmonieux du transport routier dans le monde et œuvrons en faveur d'une double priorité :

Le développement durable, qui consiste à trouver le juste équilibre entre développement économique, équité sociale et protection de l'environnement. Pour l'industrie du transport routier, réaliser cet objectif se traduit par le défi de satisfaire la demande du marché au moindre coût pour l'environnement, la société et l'économie.

La facilitation qui vise à intensifier les échanges et le tourisme sur le plan national et international en éliminant les barrières administratives, fiscales et physiques qui freinent le transport routier et, par conséquent, le développement économique.

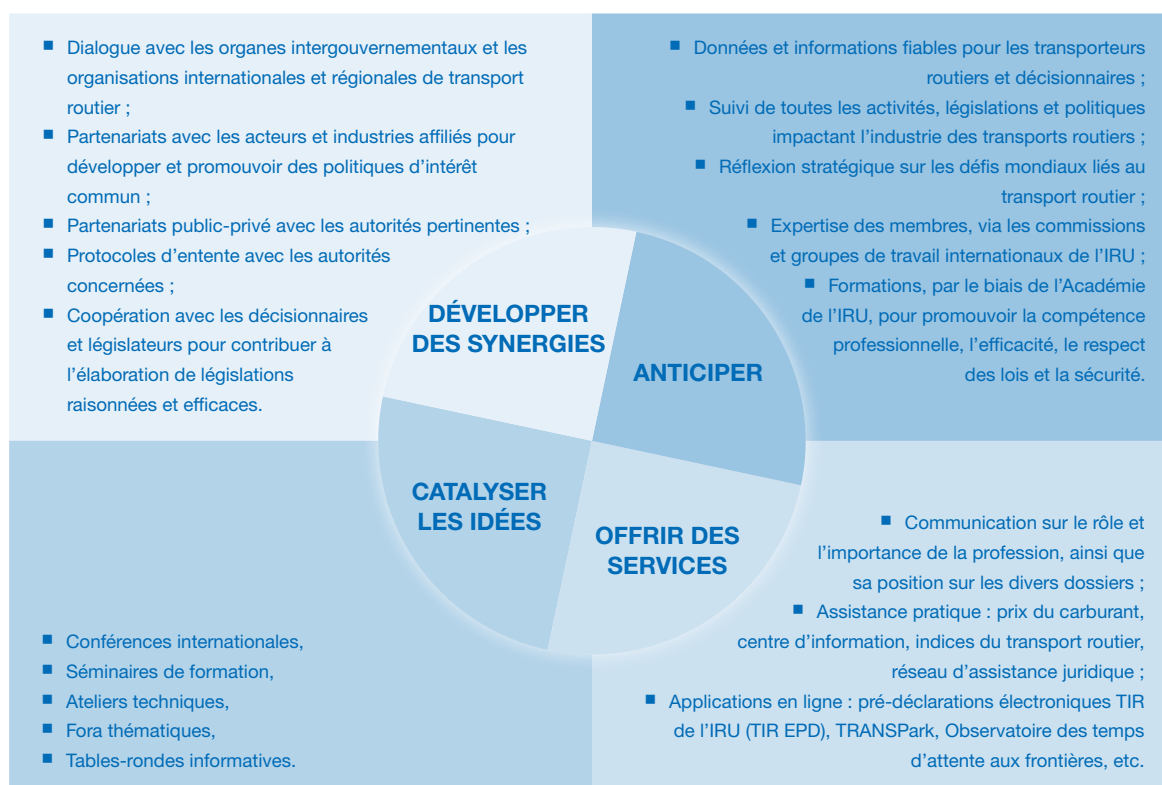
L'IRU est partie prenante du **Pacte mondial de l'ONU**, la plus grande initiative mondiale dans le domaine de la responsabilité d'entreprise. Ses « dix valeurs fondamentales » concernant les droits de l'Homme, les normes de travail, l'environnement et la lutte anti-corruption correspondent parfaitement à nos priorités que sont la facilitation du transport routier et le développement durable.



NOUS SOUTENONS
LE PACTE MONDIAL

Activités de l'IRU

Les rôles clés et activités de l'IRU sont multiples :





Organisations partenaires

L'IRU jouit d'un statut consultatif auprès de l'ECOSOC depuis 1949.

Elle maintient également d'étroites relations de travail avec des :

Partenaires mondiaux

CNUCED, ITF, OIT, OMC, OMD, OMI, OMS, OMT, ONU, PNUD, PNUE, UNMAS, UN-OHRLLS

Partenaires régionaux

AU, AULT, BSEC, CAREC, CCT CEI, CEA-ONU, CEE-ONU, CEPALC, CESAP-ONU, CESA-ONU, CEEA, Union douanière, Institutions de l'UE, EurAsEC, GUAM, OCE, OCS, OEA, OSCE, TRACECA

Institutions financières internationales

AFDB, BAD, BID, Banque mondiale

Associations professionnelles du secteur des transports

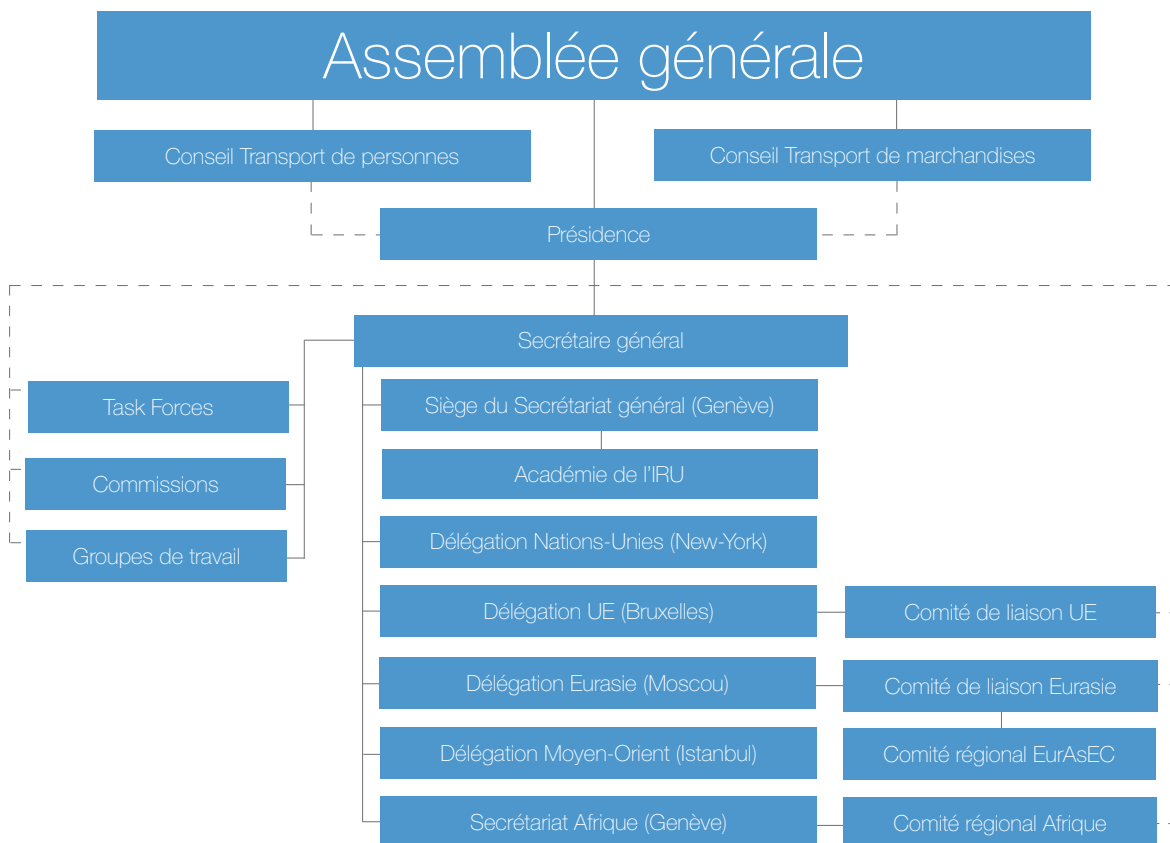
ACEA, CEFIC, CLECAT, EFTA, EIA, EPTO, ERF, ERTICO, ETAG, ETF, ETOA, FIA, FIATA, IATA, IRF, UFTAA, UIC, UICR, UIRR, UITP, etc.



Structure de l'IRU

Organigramme

L'IRU est une organisation démocratique basée sur l'affiliation de ses membres.





Assemblée générale

L'Assemblée générale de l'IRU exerce l'autorité souveraine. Elle est composée de l'ensemble des membres actifs et associés de l'IRU et se réunit deux fois par an pour définir les objectifs politiques et pratiques de l'IRU et délibérer, adopter et faire connaître la position de l'IRU sur tous les aspects de la politique des transports.

Présidence

La Présidence de l'IRU est l'organe exécutif de l'Assemblée générale chargé de diriger les affaires de l'organisation, conformément aux Statuts et au Règlement intérieur de l'IRU. Elle exécute toutes les décisions prises par l'Assemblée générale et assiste cette dernière dans la réalisation des objectifs de la politique des transports de l'IRU.



Présidence de l'IRU. De gauche à droite (debout) : Radu Dinescu, UNTRR, Roumanie, Georgi Petrov, AEBTRI, Bulgarie, Leonid Kostyuchenko, AsMAP UA, Ukraine, Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, Vladimir Florea, AITA, Moldavie, Toivo Kuldkepp, ERAA, Estonie, et Christian Labrot, BWVL, Allemagne
De gauche à droite (assis) : Yuri Sukhin, ASMAP, Fédération de Russie, Yves Mannaerts, Vice-président de l'IRU, FBAA, Belgique, Janusz Lacny, Président de l'IRU, ZMPD, Pologne, Pere Padrosa, Vice-président de l'IRU, ASTIC, Espagne, Izzet Salah, UND, Turquie

Définir la politique de transport de l'IRU

Conseil Transport de marchandises (CTM)

Le Conseil Transport de marchandises de l'IRU est composé de l'ensemble des membres actifs représentant le transport routier professionnel de marchandises pour compte d'autrui et pour compte propre.

Il a pour principales prérogatives de définir les objectifs de la politique des transports de marchandises de l'IRU et de délibérer, adopter et faire connaître la position de l'IRU sur toutes les questions relatives au transport de marchandises par route au niveau mondial.

Le CTM se réunit deux fois par an et procède aux élections statutaires de son comité de direction tous les deux ans. Le Président du CTM est, *de facto*, l'un des deux Vice-présidents de l'IRU. Le CTM désigne également ses candidats à la Présidence de l'IRU.



*Kakhramon Sydiknazarov, Vice-président du CTM, AIRCUZ, Ouzbékistan
Pere Padrosa, Président du CTM, ASTIC, Espagne
Peter Cullum, Vice-président du CTM, RHA, Royaume-Uni*

Conseil Transport de personnes (CTP)

Le Conseil Transport de personnes de l'IRU est composé de l'ensemble des membres actifs représentant le transport routier professionnel de personnes, y compris les taxis et voitures de louage avec conducteur.

Il a pour principales prérogatives de définir les objectifs de la politique des transports de personnes de l'IRU et de délibérer, adopter et faire connaître la position de l'IRU sur toutes les questions relatives au transport de personnes par route.

Le CTP se réunit deux fois par an et procède aux élections statutaires de son comité de direction tous les deux ans. Le Président du CTP est, *de facto*, l'un des deux Vice-présidents de l'IRU. Le CTP désigne également ses candidats à la Présidence de l'IRU.



*Éric Ritter, Vice-président du CTP, FNTV, France
Yves Mannaerts, Président du CTP, FBAA, Belgique
Hubert Andela, Vice-président du CTP, KNV Taxi, Pays-Bas*

Comité de liaison auprès de l'UE pour le transport de marchandises (CLTM)

Le CLTM est le forum permettant aux associations membres communautaires de l'IRU basées dans les 27 pays membres de l'UE de traiter les questions relatives à la politique des transports de marchandises de l'UE. Il veille à l'adoption d'une législation raisonnée et harmonisée au niveau de l'UE.



Alexander Sakkers, Président du CLTM, TLN, Pays-Bas
Florence Berthelot, Vice-présidente du CLTM, FNTR, France
Peter Tropper, Vice-président du CLTM, AISÖ, Autriche

Comité de liaison pour l'Eurasie (CLEA)

Le CLEA traite des questions relatives à l'industrie et à la politique de transport routier de sa région et discute des pratiques et politiques du transport routier international dans l'optique d'harmoniser et de mieux intégrer les opérations de transport routier international sur le continent eurasiatique.



Tofik Nurullaev, Vice-président du CLEA, ABADA, Azerbaïdjan
Kakhramon Sydiknazarov, Président du CLEA, AIRCUZ, Ouzbékistan
Leonid Kostiouchenko, Vice-président du CLEA, AsMAP UA, Ukraine

Comités régionaux

Comité régional auprès de l'EurAsEC (RCEAE)

Le RCEAE rassemble les associations membres de l'IRU de l'EurAsEC, ainsi que des pays observateurs, membres de la communauté des transports et des délégués des gouvernements des États membres de l'EurAsEC. Ensemble, ils discutent des questions relatives à la politique des transports et du commerce dans la région et travaillent dans le cadre de véritables partenariats public-privé.

Comité régional de l'IRU pour l'Afrique (CRIPA)

Le CRIPA rassemble 26 associations de transport routier de 22 pays africains ayant pour objectif commun de promouvoir et faciliter le transport routier et les échanges interafricains pour mieux connecter les économies africaines entre elles et les relier à l'économie globale. Le but ultime est de soutenir la croissance économique, la stabilité sociale et la prospérité sur le continent.



Commissions internationales et groupes de travail

Les commissions internationales et groupes de travail de l'IRU regroupent les représentants des associations membres de l'IRU ayant des compétences spécifiques pour proposer des recommandations politiques destinées aux Conseils Transport et à l'Assemblée générale de l'IRU, ainsi que conseiller, informer et réaliser des études.

Présidents des commissions internationales



Affaires douanières (CAD)
Michaela Havelkova,
CESMAD Bohemia,
République tchèque



Affaires économiques (CAE)
Krzysztof Matuszewski,
ZMPD, Pologne



Affaires juridiques (CAJ)
Isabelle Bon-Garcin,
AFTRI, France



Affaires sociales (CAS)
Georges Causse,
FNTR, France



Affaires techniques (CIT)
Mårten Johansson,
SÅ, Suède



**Services aux
transporteurs routiers
(CSE)**
Vojtech Hromir,
CESMAD Bohemia,
République tchèque



Sécurité routière (CSR)
Rob Aarse,
TLN, Pays Bas

Présidents des groupes de travail



**Transport de marchandises
dangereuses (GEMD)**
Paul Wauters,
FEBETRA, Belgique



**Transport intermodal et
logistique (GETIL)**
Antoaneta Ivanova,
AEBTRI, Bulgarie

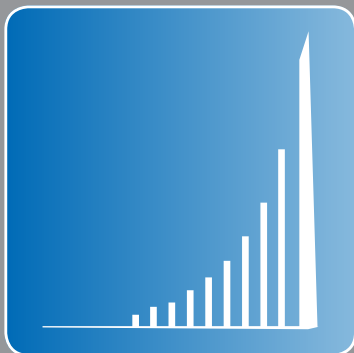


**Taxis et voitures de louage
avec conducteur (TA)**
Hubert Andela,
KNV Taxi, Pays-Bas

Secrétariat général de l'IRU

Le **siège du Secrétariat général de l'IRU à Genève** bénéficie d'un emplacement privilégié qui facilite son interaction avec de nombreux organes intergouvernementaux dont les décisions impactent le transport routier international. Il est dirigé par le Secrétaire général et emploie des ressortissants originaires de quelque 35 pays.

Le siège du Secrétariat général de l'IRU travaille de concert avec les **quatre délégations permanentes et les membres de l'IRU** pour coordonner la mise en œuvre du programme de travail et des priorités de l'organisation au niveau mondial et régional.



Genève, Suisse

**Siège du
Secrétariat général
de l'IRU**

1948



Bruxelles, Belgique

**Délégation permanente
de l'IRU
auprès de l'UE**

1973



Moscou, Russie

**Délégation permanente
de l'IRU
pour l'Eurasie**

1998



Istanbul, Turquie

**Délégation permanente
de l'IRU
pour le Moyen-Orient
et sa région**

2005



Genève, Suisse

**Secrétariat
de l'IRU
pour l'Afrique**

2012



New York, Etats-Unis

**Délégation permanente
de l'IRU
auprès des Nations-Unies**

2013



Déterminés...





...à promouvoir les politiques de l'IRU



*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*



depuis 1948



3 Booster les économies

Tendances du transport routier en 2012

Les pays BRIC sont en plein essor.
L'OCDE et l'UE sont au bord d'une récession à double creux.

Le transport routier et la croissance économique vont de pair ; c'est indéniable.

Les camions sont le lien irremplaçable entre les usines, entreprises et clients. Les bus, autocars et taxis permettent aux citoyens de se rendre au travail, à l'école, à l'hôpital, au supermarché, au restaurant, et partout ailleurs.

C'est grâce à la flexibilité du transport routier et à ses services porte-à-porte uniques que les économies se développent.

Et pourtant, selon les indices du transport routier de l'IRU, qui comparent la croissance du PIB, les volumes de fret routier et les nouvelles immatriculations de véhicules dans 58 pays,

l'OCDE et l'UE se dirigent vers une récession à double creux, tandis que les pays BRIC (Brésil, Russie, Inde et Chine) sont en plein essor économique. Pourquoi ?

La raison est simple. Les économies BRIC sont florissantes car elles ont compris que l'innovation et des investissements majeurs dans les outils de production, y compris dans les petites et moyennes entreprises (PME), telles que les entreprises de transport qui génèrent 85% de l'emploi, sont les clés de la croissance économique.

Les chiffres de 2010 et 2011 montrent que les BRIC ont surpassé les pays de l'OCDE en termes de croissance des tonnages transportés par route

Focus

Prix des carburants : une nouvelle application de l'IRU disponible en ligne

Nous avons amélioré notre application web sur le prix des carburants pour aider les transporteurs à planifier leurs trajets et maîtriser leurs coûts encore plus efficacement. Cet outil permet désormais aux décideurs politiques et aux médias d'obtenir

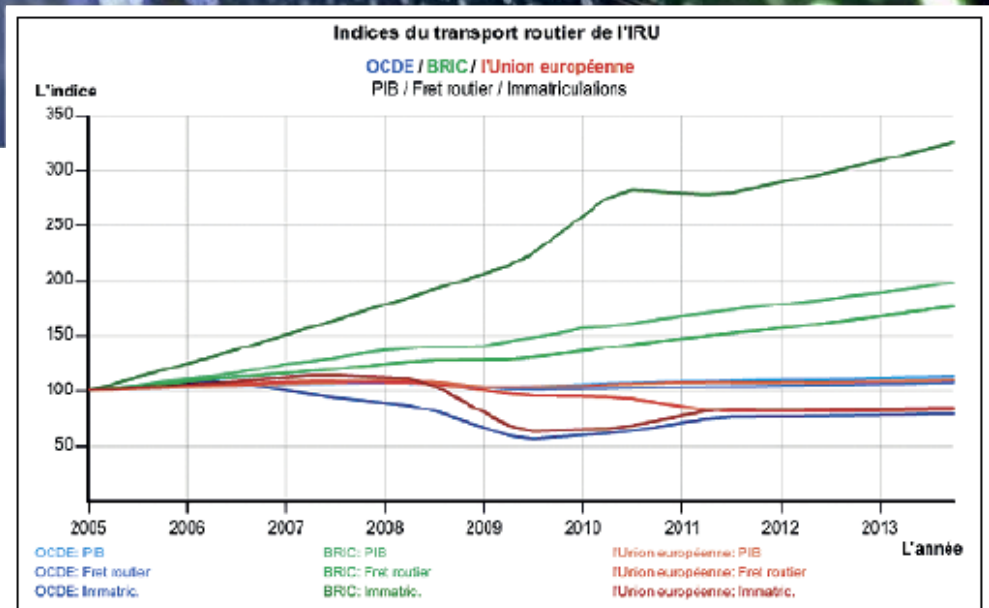
des informations détaillées et régulièrement mises à jour sur les prix du carburant et du pétrole.

Cette nouvelle version de l'application de l'IRU présente non seulement les prix du carburant par pays, mais fournit aussi les

données historiques, établit des comparaisons dynamiques entre les prix du carburant dans les pays de la zone Euro et affiche des informations comparatives sur les fluctuations des prix du carburant et du pétrole brut depuis 2005.



Voir les derniers prix du carburant



Les indices du transport routier de l'IRU affichent un déclin du nombre d'immatriculations de véhicules dans l'OCDE et l'UE, de -23% et -16% respectivement au cours des sept dernières années. Durant la même période, les nouvelles immatriculations de camions dans les pays BRIC ont quasiment triplé, passant de 141 683 à 409 067 unités.

Rendez-vous sur www.iru.org/indices pour obtenir une méthodologie et des données comparatives précises.

et ont poursuivi sur cette lancée en 2012. Les transporteurs des BRIC ont acheminé 7,7% de marchandises de plus en 2011, alors que ceux de l'OCDE et de l'UE n'en ont respectivement transporté que 1,7% et 1,6% de plus.

En 2012, la croissance des volumes de transport routier pour les pays de l'OCDE et de l'UE a ralenti jusqu'à atteindre 0,9% et 0,8%, avant de stagner aux 3^{ème} et 4^{ème} trimestres. Les immatriculations de nouveaux véhicules ont augmenté de 0,9% et 0,7% au cours des deux premiers trimestres de 2012 dans l'OCDE et l'UE avant de stopper au deuxième semestre.

Mais il n'est pas trop tard. Les pays de l'OCDE et de l'UE n'ont pas encore plongé dans une récession à double creux mais pour l'éviter, elles doivent tirer des leçons des stratégies déployées par les pays BRIC pour surmonter la crise de 2008. En effet, il leur suffirait de reconnaître que le transport routier est un outil de production reliant toutes les entreprises dans toutes les régions, à tous les marchés mondiaux, et qu'il devrait donc être promu et facilité davantage pour éviter une nouvelle récession et ainsi restaurer une croissance économique durable en 2013.

Réaliser les objectifs de la stratégie de croissance de l'UE

Investir dans l'économie réelle, les PME, le transport routier et restaurer le TIR dans l'UE

Stimuler la croissance communautaire exige que les décideurs investissent dans l'économie réelle, les PME, qui génèrent 85% de l'emploi dans l'UE, et le transport routier.

Historiquement, le régime TIR a permis à l'Europe de se reconstruire rapidement en facilitant et sécurisant les échanges internationaux par transport routier. Malgré ces atouts, le régime TIR fut interdit sur le territoire de l'UE dès 1968 avec la création du régime T obligatoire.

L'UE souhaite aujourd'hui réviser son Code des douanes. Ce serait donc le moment idéal pour réintroduire le régime TIR sur le territoire communautaire.

Il suffirait en effet d'ajouter une seule ligne au Code des douanes communautaire pour que

La réintroduction du TIR dans l'UE est une proposition profitable à tous qui stimulerait considérablement la croissance économique.

12 millions de camions européens puissent soutenir la croissance de l'UE en bénéficiant pleinement des avantages sécuritaires et économiques du régime TIR. Les expéditeurs

et transporteurs routiers retrouveraient la liberté de choisir quelle garantie correspond le mieux à leurs besoins. Cette démarche permettrait également à 600 000 opérateurs de flotte de ne plus dépendre d'intermédiaires pour maîtriser et développer leurs activités commerciales en

leur donnant les moyens d'adopter les bonnes pratiques et dernières technologies beaucoup plus rapidement.

Nous ne préconisons pas d'éliminer le régime T mais de laisser aux opérateurs la liberté de choisir. La réintroduction du TIR dans l'UE est une proposition profitable à tous qui stimulerait considérablement la croissance économique.

Bouger malin pour une croissance communautaire durable

Nous nous félicitons du soutien manifesté par la Commission européenne, le Parlement européen et plusieurs institutions de l'UE envers sa campagne « Bougez malin » lancée en 2009 pour doubler l'utilisation des transports collectifs de personnes par route. La contribution de Bougez malin aux objectifs écologiques ambitieux de l'UE et à sa nouvelle priorité de croissance économique est en effet considérable, sans nécessiter de subventions publiques massives. A elle seule, cette campagne peut réduire les émissions de CO₂ d'au moins 50 millions de tonnes chaque année, diminuer drastiquement

les embouteillages en ville et créer 4 millions de nouveaux emplois écologiques et stables.

Des actions concrètes sont néanmoins nécessaires pour garantir une croissance effective et une chaîne de mobilité plus verte au sein de l'UE. Il est temps pour la CE, le Parlement européen, les Etats membres et les municipalités d'évoluer. Supprimer le fardeau fiscal qui pèse lourdement sur l'industrie du bus et de l'autocar et garantir une concurrence équitable entre le transport en bus et autocar et, par exemple, le transport aérien à bas prix en Europe, qui a le pire impact écologique, seraient un premier pas !

Les entreprises de bus et d'autocars dans l'UE sont en effet toutes des PME soumises à des droits d'accise élevés sur le carburant, à la TVA sur les services de transport et à des taxes dans leur pays d'origine, alors que les compagnies aériennes multinationales – des entreprises particulièrement rentables – sont non seulement subventionnées à tous les niveaux, mais aussi totalement exemptes de TVA et de droit d'accise !

Placer les bus et autocars au cœur de la politique des transports permettrait de créer les conditions et incitations nécessaires pour faire évoluer les habitudes de mobilité des citoyens.

Les objectifs ambitieux de la stratégie de croissance 2020 de l'UE sur l'emploi, l'innovation, l'intégration sociale, le climat et l'énergie peuvent être atteints sans peser sur le portefeuille du contribuable. Mais pour cela, il est essentiel de placer les bus et autocars au cœur de la politique des transports et de fixer des cibles politiques et commerciales claires pour doubler leur utilisation, un choix « malin » entre tous. Ceci permettrait de créer les conditions et incitations nécessaires pour faire évoluer les comportements des citoyens en matière de mobilité.





Stratégie de croissance 2020 : l'UE doit lever les obstacles au transport routier

L'Assemblée générale de l'IRU a adopté une Résolution sur le transport routier, moteur de la stratégie de croissance « Europe 2020 » appelant l'UE et ses Etats membres à lever sans délai les obstacles et barrières au secteur du transport routier et à reconnaître son rôle vital de moteur de la croissance économique.

La résolution de l'IRU appelle tout particulièrement à :

- mettre fin à l'indexation et à l'introduction de nouvelles taxes, redevances ou charges visant le transport routier et à en utiliser les recettes pour soutenir les investissements ciblant le transport routier et l'infrastructure ;
- adapter le cadre juridique pour garantir aux transporteurs la rentabilité de leurs investissements dans des technologies innovantes, efficaces, propres et sûres ;
- créer un cadre réglementaire équitable pour tous les modes en matière de taxation, droits d'accises, TVA, etc. ;
- modifier le Code des douanes de l'UE pour y restaurer le TIR ;
- stopper la discrimination en faveur de modes spécifiques et toute distorsion de concurrence ;

Le transport routier commercial a un rôle crucial à jouer dans la création d'une économie intelligente, durable et intégrée, à condition d'éliminer les obstacles qui l'entravent.

- permettre aux transporteurs routiers d'accéder plus facilement aux financements nécessaires à leurs investissements ;
- accroître l'efficacité et la capacité du système européen de transport en autorisant l'utilisation de l'approche modulaire européenne standardisée ;
- accompagner toute nouvelle libéralisation du cabotage routier de marchandises de

mesures d'harmonisation correspondantes ;

- promouvoir une politique de l'UE basée sur l'objectif de doubler l'utilisation des bus et autocars au cours de la prochaine décennie ;

- supprimer les charges fiscales lourdes et injustes visant

le transport de personnes et créer une situation équitable avec les autres modes de transport de voyageurs.

La stratégie de croissance 2020 de l'Europe vise à créer une économie intelligente, durable et intégrée. Le transport routier commercial a un rôle crucial à jouer dans chacun de ces principes qui se renforcent mutuellement, à condition de le faciliter et de le promouvoir davantage, tout en supprimant les barrières qui lui sont imposées.

Développer le potentiel économique régional de l'Eurasie

Conférence internationale de l'IRU sur le rôle du transport routier dans le développement du potentiel économique de l'Eurasie

La 8^{ème} Conférence internationale de l'IRU sur le transport routier international, organisée à Moscou en partenariat avec le Conseil des transports de la CEI et le Comité consultatif d'experts de l'Union douanière, s'est concentrée sur le « rôle du transport routier dans l'intégration économique régionale de l'Eurasie », dans le cadre de la création de l'Union eurasiatique (UEA) et de l'Espace économique unique.

Les discussions ont souligné la nécessité d'harmoniser les règles relatives au transport routier dans toute l'UEA, de faciliter les opérations de transport routier international au sein des unions économiques régionales et d'améliorer les normes juridiques régissant le transport international de marchandises par route pour faciliter de manière effective les échanges et l'intégration économique de la région eurasiatique. Ces mesures permettraient



Московская ежегодная конференция по международному автотранспорту

en outre au transport routier de remplir son rôle essentiel, à savoir contribuer au développement total du potentiel économique eurasiatique, et aideraient les gouvernements à atteindre leurs objectifs nationaux, comme ce fut le cas pour l'intégration de l'économie de la CEI au cours des 20 dernières années.

Focus

L'industrie japonaise du transport routier, fer de lance des opérations de secours post-Tsunami

A l'occasion de la réunion du Conseil Transport de marchandises de l'IRU, le Secrétaire général du membre de l'IRU, l'Association japonaise de transport routier (JTA), M. Shuji Fukumoto, a démontré le rôle vital des camions suite au tremblement de terre et au tsunami dévastateurs qui ont frappé le Japon le 11 mars 2011. L'industrie japonaise du transport routier est en effet intervenue très rapidement en

établissant une cellule de transport d'urgence quelques heures seulement après le tremblement de terre.

De mars à mai 2011, la JTA et 47 associations locales de transport routier ont mobilisé :

- plus de 10 000 camions pour acheminer
- 19 millions de repas,



- 4,6 millions de bouteilles d'eau,
- 460 000 couvertures,
- des médicaments et autres articles de secours,
- vers 2 032 sites dans les zones sinistrées.

La JTA a été décorée par le gouvernement japonais pour son rôle dans le cadre des opérations de secours.

Stimuler une croissance et des emplois verts dans l'UE

Michael Nielsen, Délégué général de l'IRU auprès de l'Union européenne, présente les solutions du transport routier pour favoriser la croissance économique, accroître le rendement et écologiser le secteur.

Quels sont aujourd'hui les principaux défis du transport routier dans l'UE ?

L'économie traverse actuellement une période difficile ; la croissance et l'emploi sont donc nos priorités majeures. Nous travaillons en ce moment avec les institutions européennes et les acteurs de l'industrie pour trouver des solutions à ces problématiques, y compris la réintégration du TIR dans l'UE. Cette démarche favoriserait la croissance en réduisant les coûts et la bureaucratie, et garantirait une concurrence libre et ouverte. Nous cherchons aussi à doubler l'utilisation des bus et autocars par le biais de notre campagne Bougez malin et du Groupe de haut niveau Bougez malin, auquel participent toutes les institutions de l'UE. Si deux fois plus de personnes utilisaient les bus et les autocars, 4 millions de nouveaux emplois seraient créés, ce qui stimulerait fortement l'économie !

Vous avez évoqué la réintégration du TIR. Quelles sont les dernières avancées concernant le nouveau Code des douanes communautaire ?

Les institutions européennes travaillent actuellement à la modification du Code des douanes ; ce serait donc le moment idéal pour réintroduire le TIR dans l'UE. Il suffirait d'ajouter une seule ligne au nouveau Code pour stimuler les échanges et la croissance

en Europe et assurer un transport plus sûr. Cet amendement rétablirait une concurrence libre et ouverte, offrant aux transporteurs la possibilité d'utiliser le système de garantie de leur choix pour le transit. Il n'est donc pas surprenant qu'un nombre croissant d'eurodéputés et d'États membres apportent leur soutien et travaillent activement à nos côtés pour instaurer ce changement fort nécessaire, qui profiterait à tous.

En parlant de changement, l'écologisation du transport routier et l'efficacité énergétique semblent être au cœur des préoccupations cette année. Quelle est l'implication de l'industrie à cet égard ?

Nous sommes tous favorables à une écologisation plus poussée du transport routier et à une efficacité énergétique renforcée, car ce sont d'excellents moteurs pour stimuler la croissance. Nous proposons des mesures spécifiques pour cela, comme utiliser des combinaisons de camions plus longs, améliorer l'aérodynamisme, supprimer les interdictions de circuler inutiles et les amendes imposées aux autocars plus lourds ayant un nombre d'essieux plus élevé, et proposer des incitations pour aider les transporteurs à investir dans des véhicules plus économes en carburant, pour n'en citer que quelques-unes. Ces mesures sont susceptibles d'accroître l'efficacité et les performances environnementales tout en réduisant les coûts pour la profession, qui pourrait alors investir dans des solutions toujours plus vertes et efficaces.

L'approche modulaire européenne a suscité de nombreux débats. Y a-t-il du nouveau à ce sujet ?

L'approche modulaire offrirait de réels avantages à notre secteur, notamment pour le transport combiné. Une interprétation juridique complète de la législation communautaire actuelle relative à l'approche modulaire a été publiée en 2012 et les conclusions indiquent clairement que l'utilisation transfrontalière de cette approche est autorisée entre deux états qui l'appliquent sur leurs propres territoires. On ne peut toutefois exploiter pleinement le potentiel de



l'approche modulaire dans le transport multimodal que si la CE favorise l'harmonisation des unités de transport et assure un accès facile et des équipements modernes aux terminaux de transport intermodal. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous avons co-organisé un débat au sein du Parlement européen pour faire avancer cette question. Nous avons voulu intégrer positivement d'autres modes dans le débat pour que tout le monde y gagne en efficacité et en performance environnementale.

Quelles sont les autres initiatives menées par l'IRU pour faire évoluer le secteur ?

L'Académie de l'IRU et notre équipe à Bruxelles développons continuellement de nouveaux projets et méthodes de formation visant à améliorer le rendement, intégrer les nouvelles techniques de conduite économes en carburant et instaurer des normes professionnelles élevées. Pour y parvenir, nous mobilisons des fonds européens et menons des programmes tels que ECOeffect, DRIVEN, STARTS, Mobinet, Compass 4D, Taxistarts et Smart Fusion.

La sécurité des transports terrestres est également l'une de vos priorités. La criminalité liée au fret ne cesse d'augmenter ; comment réagissez-vous ?

Les actes criminels ciblant les chargements et le carburant et les agressions de conducteurs sont un grave problème sur les routes d'Europe. Nos membres signalent chaque jour de nouveaux vols et agressions et ces méfaits coûtent à notre industrie près de 7 milliards d'euros par an, sans compter les coûts humains ! Nous avons donc développé l'application TRANSPark pour garantir l'accès des transporteurs et des conducteurs à des informations actualisées sur les lieux où ils peuvent stationner en toute sécurité. Nous collaborons étroitement avec la CE qui prépare des initiatives législatives visant à garantir que les autorités compilent et nous transmettent régulièrement les informations relatives à l'emplacement et au niveau de confort et de sécurité des parkings



sur le réseau routier RTE. Nous avons par ailleurs obtenu un siège au sein du Groupe d'experts pour la sûreté des transports terrestres et nous collaborons étroitement avec les autorités exécutives dans le cadre d'un accord de coopération signé avec ECR et TISPOL. Ainsi, nous veillerons à ce que cet objectif reste prioritaire.

Qu'attendez-vous pour 2013 ?

Voilà une excellente question ! J'attends tellement de cette nouvelle année que je ne sais par où commencer. Tout d'abord, la croissance demeure une priorité absolue en 2013 et nombre de propositions législatives au niveau communautaire pour lesquelles une représentation de poids du secteur, par le biais de l'IRU, sera nécessaire si l'on veut tirer pleinement parti du potentiel offert par ces nouvelles opportunités. Le Groupe de haut niveau Bougez malin IRU/UE va présenter son rapport final et ses recommandations pour doubler l'utilisation des bus et autocars. J'attends donc ces résultats avec impatience.

En ce qui concerne le marché du transport de marchandises par route

de l'UE, nous continuerons à faire pression pour éviter que la libéralisation des règles actuelles en matière de cabotage se poursuive si les conditions sociales ne sont pas harmonisées en parallèle. Nous mènerons également des actions de lobbying pour garantir la responsabilité conjointe de toutes les parties prenantes de la chaîne des transports et l'application cohérente des règles régissant l'accès à la profession pour tous les acteurs du transport, en définissant clairement le rôle de chacun. J'aimerais que les décisions politiques se fondent davantage sur des faits probants. Il s'agirait en effet de réduire les charges des PME, tout en exigeant plus d'investissements dans l'innovation et plus de mesures incitatives de la part de l'UE. Nous continuerons à soutenir la formation pour attirer de nouveaux employés dans notre secteur et améliorer les normes professionnelles grâce à l'Académie de l'IRU.

Depuis longtemps, le transport routier est le moteur de la croissance, de l'emploi et des échanges en Europe. Notre objectif est donc de tenir le même rôle pour la stratégie de croissance de l'UE. ■

4 Réduire notre impact sur l'environnement

Un transport routier plus efficace avec le même nombre de véhicules

Comme toute activité humaine, le transport routier a un impact sur l'environnement. Saviez-vous cependant que pour des services porte-à-porte équivalents, le transport routier a l'empreinte carbone la plus faible de tous les modes ? Et pourtant, en tant qu'organisation mondiale du transport routier, notre défi est de réduire, toujours plus, l'empreinte écologique de notre industrie. Pour y parvenir, des politiques adéquates et les efforts concertés de tous les acteurs sont nécessaires.

Lors de notre participation à titre de représentants des acteurs commerciaux et industriels à la Réunion préparatoire régionale de l'ONU pour la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (RIO+20), nous avons souligné que l'industrie du transport routier, conformément à sa [Stratégie des 3 « i » pour le développement durable, basée sur l'innovation, les incitations et l'infrastructure](#), a tenu ses engagements. Nous avons néanmoins ajouté que l'industrie redoublerait encore d'efforts pour satisfaire les demandes du marché au plus faible coût pour l'économie, la société et l'environnement, en améliorant notamment ses services au lieu d'en accroître le volume.

Saviez-vous que pour des services porte-à-porte équivalents, le transport routier a l'empreinte carbone la plus faible de tous les modes ?





Innovation, incitation, infrastructure

En 2012, nous avons réaffirmé notre engagement à réduire les émissions de CO₂ du secteur de 30 % d'ici à 2030, comme énoncé dans la Résolution « 30 pour 30 » de l'IRU. Ce texte prévoit en effet d'atteindre cet objectif par le biais d'investissements dans les dernières technologies de pointe en matière de moteurs et de véhicules, pouvant contribuer à une réduction de la consommation de carburant et par conséquent des émissions de CO₂ de plus de 10% ; grâce à des concepts logistiques novateurs, comme les STI, et des poids et dimensions optimisés pour les véhicules commerciaux lourds, pouvant également permettre de réduire la consommation de carburant ainsi que les émissions de CO₂ de plus de 10% ; mais aussi grâce à la formation professionnelle

des conducteurs, telle que celle dispensée par l'Académie de l'IRU, permettant de réduire la consommation de carburant et par conséquent les émissions de CO₂ jusqu'à 10%.

Nous avons également mis en place le projet ECOeffect, avec le soutien de la Commission européenne, pour développer des programmes de Formation des formateurs tenant compte de la dimension écologique et dispensés par l'Académie de l'IRU, ainsi que des cours de techniques de conduite pour les professionnels et des mesures pratiques pour réduire efficacement la consommation de carburant des transporteurs, et donc l'empreinte carbone de la profession.

Pour des véhicules peu bruyants et une concurrence équitable entre les modes

Nous sommes disposés à soutenir les nouvelles mesures de la Commission européenne pour la réduction des émissions sonores, à condition que les investissements dans des véhicules moins bruyants permettent aux opérateurs de véhicules utilitaires de réduire les coûts et d'augmenter l'efficacité opérationnelle de leurs véhicules, en effectuant par exemple les livraisons de nuit ou le week-end.

Nous appelons donc les institutions européennes à étendre les mesures de réduction des émissions sonores à tous les modes de transport et à introduire des mesures permettant aux opérateurs de véhicules commerciaux d'accroître leur flexibilité et leur efficacité, tout en garantissant l'amortissement de leurs investissements actuels.

Une approche intégrée est indispensable pour réduire les émissions sonores du transport routier. Un certain nombre de facteurs doivent être pris en compte : les investissements doivent être garantis et des mesures incitatives doivent être accordées aux transporteurs. De même, l'infrastructure appropriée, telle que des revêtements moins bruyants et l'installation d'écrans antibruit, doit être déployée afin d'optimiser la performance des véhicules moins bruyants. Des mesures concrètes doivent en outre cibler les autres pièces importantes du véhicule, comme les pneus, et pas uniquement l'homologation des moteurs.

L'approche modulaire, pour un transport plus efficient et écologique

L'approche modulaire standardisée, connue également sous le nom d'approche modulaire européenne est un atout considérable pour améliorer les performances environnementales du fret routier et développer le transport multimodal.

L'approche modulaire permet en effet de combiner les conteneurs ou modules de chargement des camions pour offrir la solution de transport optimale : l'opérateur utilise des combinaisons de véhicules plus longues lorsque c'est possible (par exemple, pour le transport de fret longue distance), ou plus courtes lorsque c'est nécessaire (par exemple, pour les livraisons urbaines). Ce concept est un atout non négligeable pour le transport routier : en coordonnant l'offre et la demande en termes de volume et d'infrastructure, en acheminant des volumes plus élevés avec moins de véhicules, il améliore considérablement l'efficacité énergétique et les performances environnementales du secteur.

Avec ses unités de chargement standardisées, l'approche modulaire facilite également les opérations de transport intermodales. En effet, les caisses mobiles et conteneurs peuvent être facilement transférés d'un mode de transport à l'autre. Ceci améliore considérablement l'interopérabilité entre les modes et pourrait créer des réseaux de transport multimodal plus efficientes et totalement intégrés.

Lors d'un déjeuner-débat organisé par l'eurodéputé libéral belge, Philippe de Backer,

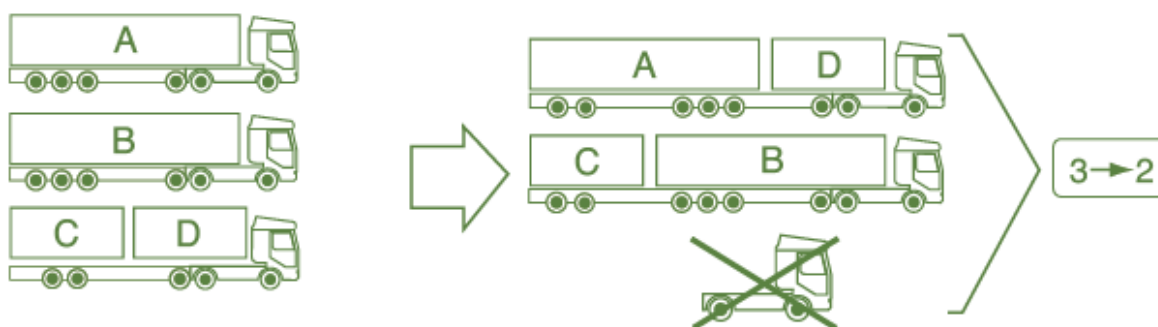
les leaders de l'industrie ont dévoilé les premiers résultats des expériences concrètes et essais soutenus par les gouvernements aux Pays-Bas et au Danemark, où l'approche modulaire est déjà utilisée avec succès dans les transports intermodaux depuis plusieurs années. Ces résultats ont démontré que l'approche modulaire permet de réduire l'empreinte carbone de 30%, ainsi que la consommation de carburant et les coûts globaux sur toute la chaîne des transports. Des essais effectués en Allemagne ont confirmé ces résultats.

Nous avons donc exhorté la CE à harmoniser et standardiser les véhicules et unités de chargement de l'approche modulaire et à clarifier la législation concernant l'utilisation transfrontalière de ce concept entre deux Etats membres de l'UE consentants, ou plus. L'interprétation de la directive a ensuite été publiée par le Vice-président de la CE, Siim Kallas, autorisant clairement l'utilisation transfrontalière de l'approche modulaire entre deux Etats membres communautaires consentants.

Nous avons également créé un Groupe d'experts de l'IRU pour le transport intermodal et la logistique (GETIL) qui concentrera ses efforts sur la promotion de solutions de transport et concepts logistiques verts. En effet, si les différents modes sont utilisés selon leurs atouts respectifs, le transport intermodal peut jouer un rôle déterminant dans la logistique moderne.

Utiliser des combinaisons de véhicules plus longues lorsque c'est possible ou plus courtes lorsque c'est nécessaire : une solution profitable pour toute la chaîne logistique.

Approche modulaire : Transporter plus avec moins



**Le transport routier :
votre moteur pour
la croissance économique.**

*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*

IRU

depuis 1948

5^e 2^{ème} Conférence IRU-UE du transport routier



400
délégués

36
pays

Favoriser la croissance européenne grâce à des solutions pour un transport routier plus efficient et vert

En février 2012, nous nous sommes associés à la Commission européenne et à la présidence danoise de l'UE pour organiser la 2^{ème} conférence IRU-UE du transport routier, sur le thème « Solutions efficaces pour des transports routiers plus verts ».



Voir les temps forts
de la conférence





Siim Kallas, vice-président de la CE, a souligné « [Cette conférence] a clairement démontré qu'écologiser le transport routier et contribuer à la croissance économique ne sont pas deux objectifs inconciliables. Bien au contraire, lors de nos discussions, nous avons identifié un certain nombre d'options pour rendre le secteur plus efficient et soutenir la croissance, parmi lesquelles : une intégration plus poussée du marché intérieur, la réduction des embouteillages, le soutien à l'innovation et la mise en place d'une infrastructure de qualité. La Commission est et restera très active dans ces quatre domaines. La promotion renouvelée du transport de personnes par route facilitera également les échanges économiques. Cet évènement a finalement montré que la Commission et les autres décisionnaires peuvent compter sur la participation constructive de l'industrie pour atteindre ces objectifs et je me réjouis de poursuivre notre étroite collaboration avec l'IRU dans un avenir proche ».

« Notre priorité est de remettre l'économie sur la voie de la croissance et créer des emplois au lieu d'en supprimer. Le transport et le fret routier peuvent et doivent y contribuer (...). Favoriser la croissance économique et écologiser le transport routier ne sont pas deux objectifs inconciliables. Bien au contraire, ils vont de pair. »

Henrik Hololei, au nom de Siim Kallas, vice-président de la Commission européenne en charge des transports





Parmi les intervenants à la conférence figuraient de hauts représentants des institutions de l'UE, comme Henrik Hololei, chef de cabinet représentant Siim Kallas, le vice-président de la CE en charge des transports, Matthias Ruete, directeur général de la DG Move, ainsi que Henrik Dam Kristensen, président du Conseil des transports de l'UE et ministre danois des Transports.

Les débats se sont concentrés sur les principaux défis de l'industrie du transport routier, et notamment les moyens qui permettraient de réduire efficacement l'empreinte carbone du secteur, grâce à une action coordonnée entre les sphères politique et sectorielle, tout en permettant au transport routier d'être le moteur de la stratégie de croissance de l'UE.

Une approche commune, des solutions concrètes et des opportunités pour écologiser le transport routier ont émergé des discussions. Les participants à la conférence ont convenu que le transport routier peut être le moteur d'une croissance économique rapide et durable en Europe, soulignant toutefois que la coopération

devra être renforcée pour y parvenir, en favorisant notamment l'utilisation de tous les instruments, mesures et innovations techniques.

Les premières mesures pour mettre en œuvre la stratégie de croissance de l'UE et écologiser davantage le transport routier ont été prises dans le cadre de cette conférence,

« Le transport routier est un moyen facile et flexible d'acheminer des marchandises en Europe. Il contribue à connecter les marchés et continuera de jouer un rôle clé à l'avenir. »

Henrik Dam Kristensen, ministre danois des Transports, alors président du Conseil des transports de l'UE



Cocktail de printemps de l'IRU 2012

Le traditionnel cocktail de printemps de l'IRU a immédiatement suivi la conférence, offrant un cadre dynamique aux participants pour nouer spontanément des relations et poursuivre leurs échanges sur les solutions les plus efficaces pour améliorer la qualité des transports sans en accroître le volume.

les organisateurs, intervenants et experts ayant décidé de :

- se concentrer sur l'amendement des règles relatives aux poids et dimensions des véhicules et de leurs équipements pour améliorer l'aérodynamisme et renforcer la sécurité routière, et promouvoir la connexion entre les modes ;
- établir un partenariat public-privé stratégique, impliquant toutes les institutions européennes concernées et les représentants de l'industrie du transport routier de personnes dans le but de définir un plan d'action au cours des 12 prochains mois pour doubler l'utilisation des transports collectifs de personnes en bus et autocar durant la prochaine décennie, selon les objectifs de la campagne « Bougez malin ».

Janusz Lacny, président de l'IRU, s'est félicité de la coopération public-privé renforcée entre l'industrie du transport routier, représentée par l'IRU, et l'UE, tant au niveau des Etats membres que des institutions communautaires. Il a ainsi appelé tous les décideurs et industries concernés à coopérer pour soutenir la stratégie de croissance de l'UE en appliquant sans délai, au sein de l'UE, tous les instruments de facilitation du commerce et du transport routier disponibles. Il a notamment insisté sur la réintroduction du TIR dans l'UE et la mise en œuvre des décisions prises lors de cette conférence.

« Même ici à Bruxelles, certains disent que les transports ferroviaires ou fluviaux sont LA solution et qu'il faudrait bloquer le transport routier. On a souvent l'impression d'assister à une bataille entre les modes. Une telle approche ne peut pas fonctionner. Nous aurons toujours besoin du transport routier pour des solutions porte-à-porte et, dans bien des cas, il s'avère être la solution la plus efficace. Nous devons investir dans une logistique innovante et les entreprises de transport routier sont les plus à même de maîtriser la chaîne logistique. »

Corine Wortmann-Kool, eurodéputée, vice-présidente du parti populaire européen



6 L'Académie de l'IRU, gage d'excellence professionnelle

Apprendre à apprendre

50

instituts de formation
accrédités

36

pays

plus de

18 000

étudiants

10

programmes
de formation

Nous visons à instiller une culture « d'apprendre à apprendre » au sein de la profession. En créant une synergie entre toutes nos activités de formation – l'Académie de l'IRU, la formation TIR et la formation interne de l'IRU -, nous aidons les professionnels du transport routier à rester à la pointe des dernières évolutions dans notre secteur, à tous les niveaux. Tous les participants à nos formations, qu'ils soient responsables de transports routiers, conducteurs, associations membres ou autorités douanières, bénéficient d'un accès unique à des supports de formation interactifs et à des outils pour une gestion efficace des formations.

La formation professionnelle en transport routier est aujourd'hui plus cruciale que jamais pour la sécurité, l'efficacité, les performances environnementales, le respect des lois et la compétitivité de notre secteur.

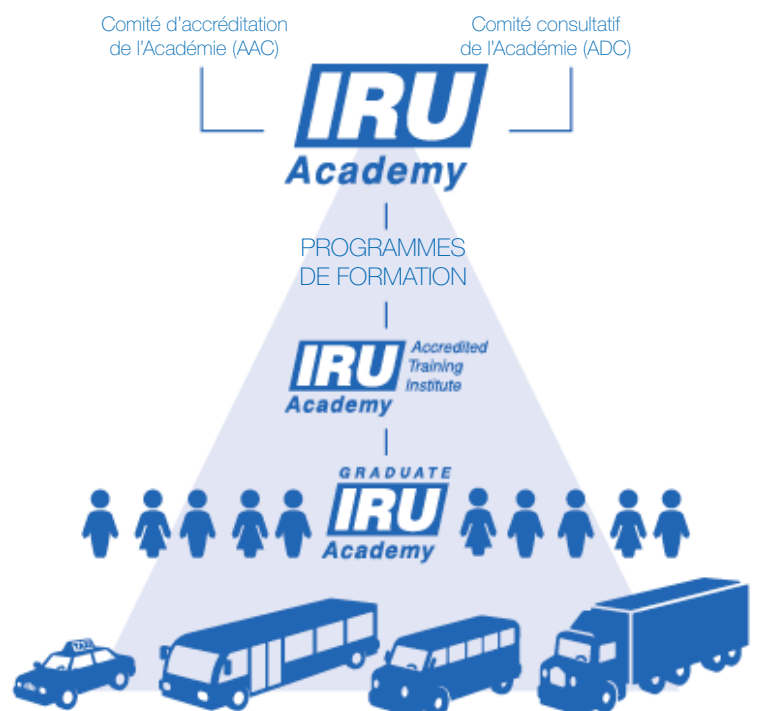


L'Académie de l'IRU, une reconnaissance internationale de la formation professionnelle

Notre académie travaille sur le plan mondial avec ses partenaires et panels d'experts pour offrir un cadre de formation professionnelle en transport routier reconnue internationalement grâce au soutien du Comité consultatif de l'Académie de l'IRU (ADC).

L'ADC est composé de représentants de la Banque Mondiale, de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), du Forum international des transports, de la Commission européenne (CE) et de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF).

Conçus par des experts de renommée internationale, sous la supervision de l'ADC, tous les programmes de l'Académie de l'IRU visent à développer les compétences et les connaissances des professionnels du transport routier pour renforcer leur capacité à traiter tous les aspects fondamentaux des opérations de transport routier. Nos programmes sont continuellement mis à jour dans le but de refléter les pratiques de référence actuelles et garantir le respect des réglementations internationales, régionales et nationales en vigueur.





Formation professionnelle : une demande croissante dans le monde entier

Nouvelles accréditations de l'Académie de l'IRU

En 2012, l'Académie de l'IRU a accordé 14 accréditations à des instituts de formation basés au Bélarus, en Egypte, Jordanie, Kosovo, Macédoine, Moldavie, Ouzbékistan, Pologne, République tchèque, Qatar et Turquie pour ses programmes de formation « **CAP Manager** », « **CAP Conducteur** », « **Marchandises dangereuses (ADR)** », « **Chargement et**

arrimage des charges en sécurité », ainsi que « **Eco-conduite** » et « **ECOeffect** ». Ces accréditations permettent aux Instituts de formation accrédités de l'Académie de l'IRU (ATI) de poursuivre le développement de leur offre de formation professionnelle, dans l'optique de renforcer la sécurité routière et d'accroître l'efficacité du secteur.

Formation TIR : rationaliser les procédures douanières aux frontières

L'Académie de l'IRU, en partenariat avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD) a mis à jour son cours de formation à distance TIR OMD-IRU, qui comprend désormais 14 modules dynamiques et interactifs couvrant les éléments fondamentaux du régime TIR. Cet outil en ligne, qui offre une formation de qualité essentielle au bon fonctionnement du régime TIR, est destiné aux associations TIR, à leurs transporteurs et aux autorités douanières. Ses modules sont disponibles en ligne en anglais, arabe, espagnol, français et russe.

Quelque 70 participants de plus de 30 pays, y compris de la CEI, ont également pu assister

à des séminaires pratiques d'échange et d'harmonisation des connaissances relatives au TIR. Les bonnes pratiques liées aux activités quotidiennes TIR telles que l'émission, le retour, les contrôles, la gestion des risques et du contentieux ont ainsi été enseignées dans le but de garantir des opérations TIR fluides et sécurisées.

Les participants ont également été briefés sur les avantages en matière de sécurité et d'efficacité des applications en ligne TIR développées par l'IRU, telles que le SafeTIR, le TIR-EPD, le RTS, CUTE-Wise et TIR Cute^{web}.



Renforcer les capacités pour les professionnels du transport routier

L'Académie de l'IRU s'est concentrée sur de multiples activités au Moyen-Orient grâce à l'accord d'assistance technique de la Banque islamique de développement (BID) octroyé à l'Union arabe des transports terrestres (AULT). Ce dernier a en effet pour but d'améliorer la sécurité et l'efficacité des services de transport routier proposés par les transporteurs routiers arabes en développant une formation professionnelle aux normes internationales destinée aux managers de flotte et conducteurs.

En 2012, l'Académie de l'IRU a formé des instructeurs Qataris au programme « **CAP Conducteur** », dispensé ensuite pour la première fois avec succès à Doha. Elle a également organisé des ateliers et séminaires nationaux accompagnés de sessions de « formation des formateurs » en Egypte, Jordanie, Qatar, Arabie saoudite et dans d'autres pays de la Ligue des Etats arabes, ainsi qu'en Europe du Sud-est. Grâce à ces sessions et ateliers interactifs, les instructeurs disposent de toutes les ressources nécessaires pour dispenser des formations de qualité aux managers et conducteurs professionnels. Elles se concentrent en effet sur le transfert des méthodologies, la présentation des outils pédagogiques et le partage de bonnes pratiques via des exercices et activités de groupe.

Un séminaire international sur le thème « Renforcer les capacités et la formation professionnelle en transport routier », a également été organisé en partenariat avec l'Académie arabe des Sciences, Technologies et du Transport maritime (AASTMT) et l'AULT pour discuter du développement durable du transport routier en

Egypte. Les participants se sont entendus sur l'importance cruciale de la formation « **CAP Manager** » pour la sécurité, la sûreté et l'efficacité des opérations de transport routier.

En outre, l'Académie a été fortement sollicitée pour son programme « **ADR** », qui vise à former les professionnels au transport sécurisé de marchandises dangereuses par route. Le centre de formation qatari, Mowasalat, et le Royal Automotive Club de Jordanie, ont ainsi dispensé avec succès des formations ADR pilotes pour leur deux pays. Plus de 60 acteurs majeurs du transport de marchandises dangereuses au Qatar ont également participé au séminaire international « Renforcer les capacités et la formation professionnelle en transport routier » organisé en coopération avec Mowasalat et l'AULT.

Une coopération étroite et efficace avec les ATI de la CEI au Bélarus, Kazakhstan, Moldavie, Ouzbékistan, Russie et Ukraine a également abouti au développement d'un programme « **CAP Conducteur international pour la CEI** », désormais dispensé avec succès dans la région.

Le programme « **Chargement et arrimage des charges en sécurité** » a lui aussi rencontré un franc succès cette année. L'Académie de l'IRU a en effet organisé une série de séminaires d'échange de connaissances en présence de plus de 300 participants venus de Lituanie, Danemark, d'Europe du Sud-est et des pays de la CEI, tels que l'Ukraine et l'Ouzbékistan. Le centre de formation russe ASMAP TCC a par ailleurs bénéficié d'un briefing extensif sur le programme « **Tachygraphe** ».

A la place du conducteur

DRIVEN : garantir la présence de conducteurs qualifiés en Europe

Il est aujourd'hui urgent de garantir une offre suffisante et d'éviter toute pénurie de conducteurs qualifiés. **DRIVEN** promeut et offre à toute partie intéressée un programme de formation normalisé pour étoffer les connaissances techniques des instructeurs, leur approche méthodologique et renforcer leurs compétences pédagogiques afin de garantir la meilleure formation possible au « CAP Conducteur » de l'Académie de l'IRU.

Les conducteurs professionnels sont les premiers ambassadeurs des services de « personne-à-personne » uniques offerts par le transport routier.

Quatre séminaires DRIVEN ont été organisés en France, en Pologne, en Serbie et au Royaume-Uni, totalisant plus de 250 participants venus discuter d'actions concrètes susceptibles

de garantir la disponibilité de conducteurs qualifiés dans leurs pays respectifs. Ils ont notamment abordé la nécessité de promouvoir une image positive de la profession, d'établir

le cadre nécessaire au développement professionnel, mais aussi de se concentrer sur l'harmonisation des compétences et de la formation. Ils ont également insisté sur la nécessité de converger vers une reconnaissance mutuelle entre les Etats membres de l'UE et un transfert d'expertise à travers l'UE, notamment par le biais d'échanges de bonnes pratiques, pour contribuer au développement durable du transport routier.

STARTS : libérer le potentiel des travailleurs des transports

STARTS (compétences et formation dans le transport routier) vise à identifier les grands défis et les solutions les plus efficaces pour assurer une formation de qualité aux conducteurs de véhicules utilitaires et aux travailleurs non-mobiles du transport routier. La conférence de clôture du

projet STARTS a notamment souligné la nécessité d'une reconnaissance totale des qualifications et formations entre les pays sous la directive de l'UE pour la formation des conducteurs, ainsi que le rôle central de l'Académie de l'IRU et de ses ATI pour parvenir à cette reconnaissance mutuelle.

ECOeffect : mieux se former, mieux conduire, mieux travailler

Nous sommes fiers d'être associés à **ECOeffect**, un programme pédagogique soutenu par la Commission européenne enseignant les techniques d'éco-conduite aux conducteurs professionnels pour réduire la consommation de carburant. ECOeffect, qui est disponible en Pologne, République tchèque et Roumanie, offre des avantages tangibles au secteur du transport de marchandises grâce à ses cours théoriques et pratiques.

Ce programme aide en effet les formateurs à dispenser des formations d'éco-conduite

de qualité, leur enseigne les connaissances et l'expertise nécessaires à la promotion de l'éco-conduite auprès des transporteurs et encourage l'intégration de l'éco-conduite aux programmes de qualification et de certification des conducteurs professionnels.

Trois sessions informatives ont été organisées en Pologne, République tchèque et Roumanie, grâce auxquelles 36 instructeurs et 128 conducteurs ont pu être formés.

En savoir plus sur les activités et programmes de formation de l'Académie de l'IRU :
www.iru.org/academy

ÇA NE VOUS ETONNE PAS QUE LES GENS PREFERENT

rembourser un crédit auto chaque mois,
payer une assurance auto mensuelle,
faire le plein chaque semaine,
perdre des heures dans les bouchons
laver leur voiture deux fois par mois,
acheter une vignette chaque année,
laisser de grosses sommes chez le garagiste,
payer pour se garer,
et acheter des accessoires comme
du lave-glace,
des pneus hiver et des désodorisants

**plutôt que d'acheter un abonnement de bus
mensuel pour s'asseoir tranquillement chaque
matin avec de la lecture en allant au travail ?**

BOUGEZ MALIN

www.busandcoach.travel

7 Faire bouger les citoyens et les sociétés

Chacun, partout dans le monde, devrait pouvoir faire le choix de la mobilité durable.

Il existe de nombreuses solutions pour se déplacer d'un lieu à un autre. Mais aucune n'est aussi sûre, écologique, efficace et abordable que le bus et l'autocar. Quant au taxi, sa flexibilité n'a d'égale que celle de la voiture privée... les inconvénients en moins. C'est pour cette raison que nous cherchons constamment à aider les politiques de transport à s'orienter vers une mobilité durable pour chacun, partout dans le monde, et à faire évoluer les habitudes de déplacement.

Bus et autocars : le choix malin d'une mobilité durable pour tous

Bougez malin est une campagne de sensibilisation à long terme visant à placer les bus, autocars et taxis au centre du débat sur l'élaboration des politiques de transports afin de doubler leur utilisation et parvenir à une mobilité durable pour tous.

Depuis plus de 3 ans, la campagne Bougez malin présente des faits et chiffres précis et fiables sur son secteur. Elle donne des clés aux décideurs et faiseurs d'opinions pour élaborer une législation raisonnée et des politiques qui soutiennent, encouragent et facilitent, autant que possible, l'utilisation des transports en bus et autocar par les citoyens au niveau local, national, régional et mondial.



www.busandcoach.travel

 facebook.com/SmartMoveCampaign

 [@Smart_Move](https://twitter.com/Smart_Move)

 [SmartMoveCampaign](https://www.youtube.com/SmartMoveCampaign)

 [smart_move](https://www.smart_move.com)

Voir la bande-annonce de la campagne Bougez malin





Groupe de haut niveau Bougez malin : agir concrètement pour le changement

En coopération avec la Commission européenne, nous avons établi un groupe public-privé de haut niveau (GHN) « Bougez malin » dans le but d'élaborer des solutions concrètes pour doubler le nombre d'utilisateurs des transports collectifs en bus, autocar et taxi dans l'UE au cours des 10 prochaines années, et contribuer ainsi à la stratégie de croissance 2020 de l'UE.

Le GHN est composé de 15 membres, parmi lesquels figurent des eurodéputés, ainsi que des représentants de la Commission européenne, du Conseil économique et social européen, du Comité des régions de l'UE, d'entreprises privées, d'associations du secteur et d'autres parties prenantes de la société civile.

Le GHN concentre l'essentiel de ses travaux sur les lignes régulières interurbaines longue distance, le tourisme de groupe par autocar et le transport urbain et navettes. Chaque question est analysée sous ses aspects juridiques, fiscaux, sociaux et commerciaux, au travers du prisme de la sécurité, de la durabilité et des besoins des usagers.

Les résultats des travaux du GHN seront publiés courant 2013 et incluront des recommandations politiques et commerciales pour doubler le nombre d'utilisateurs des transports collectifs de personnes par bus, autocar et taxi, un plan d'action avec le calendrier conseillé pour la période 2013/2015-2030, ainsi qu'une compilation dynamique de bonnes pratiques politiques et commerciales, accessible en ligne au public.

Focus

Skopje « bougez malin »

C'est en montrant l'exemple que l'on ouvre la voie... Le maire de la capitale macédonienne, Skopje, l'a bien compris. Nous ne pouvons que nous réjouir de la promotion efficace mise en œuvre pour la campagne « Bougez malin ».

Des publicités attractives ont été stratégiquement placées dans les espaces publics de la ville pour vanter les atouts des transports en bus et autocar : un choix sûr, écologique, pratique, abordable et efficace.





Transports en bus et autocar longue distance en Europe : il est temps de réinventer la roue !

Les autorités de transport réorientent progressivement leurs politiques vers la mobilité écologique et abordable offerte par les bus et autocars longue distance. Pour répondre à cette demande croissante, nous avons organisé le premier atelier communautaire du genre sur le thème « Transport en autobus et autocar longue distance en Europe : réinventer la roue ».

Cet atelier fut l'occasion pour les eurodéputés, ministres des Transports et chefs d'entreprises présents de débattre de l'avenir des transports en bus et autocar longue distance en Europe, en examinant certains cas spécifiques comme l'Espagne, la Norvège, l'Italie et l'Allemagne.

*Voir l'interview de Thierry
Mariani, alors ministre
français des Transports*



Droits des passagers dans l'UE : des services de qualité pour satisfaire les usagers

Nous avons développé un manuel contenant des informations sur les nouvelles obligations des managers d'entreprises de bus et d'autocar vis-à-vis de leurs passagers, conformément au Règlement de l'UE sur les droits des passagers qui entrera en vigueur le 1^{er} mars 2013. Cette nouvelle réglementation fournit en effet un cadre solide pour garantir une continuité dans l'offre de services de haute qualité à toutes les catégories de passagers avant, pendant et après leur voyage.

Le manuel de l'IRU est divisé en trois chapitres : les services réguliers sur des distances supérieures à 250 km, inférieures à 250 km et les services ponctuels. Il est axé sur les droits des passagers en cas d'accident, retards et annulations, ainsi que sur les droits des personnes présentant un handicap et la façon dont les informations sont transmises aux passagers.

8 actions concrètes pour doubler l'utilisation des transports de personnes par bus et autocar

1. Mettre fin à la discrimination fiscale entre les modes de transport collectif de personnes.
2. Toujours tenir compte, lors de l'élaboration des lois, des besoins spécifiques inhérents au transport de personnes.
3. Augmenter jusqu'à 19,5 tonnes au moins, le poids maximal autorisé des autocars circulant à l'international pour respecter les nouvelles exigences en matière de sécurité, d'écologie, de clientèle et d'exploitation.
4. Eliminer les obstacles liés à l'accès aux terminaux des autres modes.
5. Intégrer les terminaux de bus et d'autocars au RTE-T.
6. Multiplier les voies réservées aux bus et cars dans et entre les villes et en faciliter l'accès.
7. Mettre systématiquement en place des mesures visant à réduire les temps de trajet par bus et car et ainsi accroître l'attractivité de leurs services.
8. Proposer un cadre communautaire harmonisé pour les ZFE.



Le 5^{ème} Forum international du taxi de l'IRU lance « le taxi, partout, à toute heure »

A l'occasion du plus grand salon du taxi d'Europe, l'Europäische Taximesse à Cologne, Allemagne, nous nous sommes associés à notre membre allemand, BZP, et son membre régional, la Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein e.V., pour organiser le 5^{ème} Forum international des taxis, rassemblant quelque 200 opérateurs de taxi majeurs, représentants des instances réglementaires, constructeurs de taxis, universitaires et experts marketing du monde entier pour échanger autour de l'initiative « Le taxi, partout, à toute heure ».

Avec l'ensemble de nos partenaires des secteurs public et privé, nous avons développé ce projet pour mettre en œuvre la vision que nous partageons, à savoir des services de taxi sûrs, accessibles, confortables, flexibles et durables, totalement intégrés à la chaîne des transports publics.

La perception des taxis par le grand public et les décisionnaires a un impact considérable sur le marché du taxi, les réglementations et, bien entendu, le développement futur de l'industrie même du taxi.

Les taxis jouent en effet un rôle inestimable : ils répondent à un besoin de transport quotidien de nos sociétés. Leurs services sont disponibles 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et les passagers sont libres de choisir leur destination sans contraintes d'horaires. Les taxis sont également la façon optimale d'utiliser une voiture. Un seul taxi répond aux besoins de mobilité de 10 à 20 personnes par jour : la voiture ne saurait être plus écologique !

Pleinement consciente de la variété des environnements, services et cultures au sein desquels évoluent les taxis à travers le monde, l'industrie s'engage à améliorer constamment les atouts fondamentaux qui font du taxi une option de mobilité durable, en renforçant le professionnalisme de ses managers et conducteurs par la formation professionnelle et en intensifiant les échanges de bonnes pratiques entre professionnels du secteur.



Sécurité routière : le facteur humain en point de mire

Cibler le facteur humain par la formation professionnelle

85%

des accidents résultent
d'une erreur humaine

75%

des accidents sont imputables
aux autres usagers de la route

25%

des accidents sont imputables
aux conducteurs de camions

Source : Etude européenne des causes
d'accidents impliquant des camions
(ETAC), IRU-CE, 2007

La sécurité routière est une priorité absolue pour notre industrie, qui est et restera déterminée à réduire le nombre et la gravité des accidents impliquant des véhicules utilitaires, en ciblant efficacement les principales causes de ces accidents.

***Pour tout professionnel
de la route digne de ce
nom, chaque accident
est un accident de trop.***

La sécurité routière va au-delà du port de la ceinture de sécurité ou du respect des limitations de vitesse. En réalité, des études scientifiques ont démontré qu'un renforcement efficace de la sécurité routière passe par des actions ciblant

la cause de 85% des accidents : le facteur humain. Ce constat appelle donc à prendre des mesures, par le biais de la formation professionnelle et d'événements de sensibilisation, pour instaurer une culture de la sécurité routière au sein du secteur. Mais il nécessite également une réelle collaboration, sous la forme de partenariats public-privé (PPP), avec tous les acteurs concernés.

Quelles que soient les actions menées, l'objectif reste le même pour nous tous : sauver des vies.

En vue d'attaquer le problème à la source en abordant les comportements de conduite des chauffeurs professionnels, l'Académie de l'IRU, la branche pédagogique de l'IRU, a organisé de nombreux événements de sensibilisation ainsi que des ateliers pour diffuser les bonnes pratiques, connaissances et compétences auprès des professionnels du transport routier et des autorités dans le monde. Ces actions se poursuivront tout au long de la [Décennie d'action de l'ONU pour la sécurité routière 2011-2020](#).



Travailler en partenariat public-privé avec le monde arabe

La Banque islamique de développement (BID) a accordé une subvention d'aide technique à l'Union arabe des transports terrestres (AULT). L'IRU ayant été choisie comme partenaire exécutif, nous avons pu nous concentrer sur des actions visant à renforcer la sécurité routière dans les pays de la Ligue des Etats arabes (LEA)

Le principal objectif de cette subvention est d'améliorer la sécurité et l'efficacité des services des transporteurs routiers arabes, en développant notamment la formation professionnelle selon des normes internationales, du type de celle proposée par l'Académie de l'IRU.

Une série de séminaires et ateliers, organisés conjointement à Amman avec l'AULT, ont rassemblé

de hauts fonctionnaires officiels gouvernementaux en charge des transports et des représentants de l'industrie. Tous ont reconnu le rôle crucial de la formation professionnelle pour améliorer la sécurité routière de manière significative, ainsi que la nécessité pour l'Académie de l'IRU de traiter les grandes problématiques sectorielles.

Ils ont également souligné la nécessité d'établir de véritables PPP, notamment entre les autorités gouvernementales, l'Académie de l'IRU et ses instituts de formation accrédités (ATI), et conclu que cibler les comportements humains est essentiel pour effectivement réduire le nombre d'accidents de la route et gérer au mieux un environnement économique en pleine mutation.

LASTAC : identifier les principales causes d'accidents dans le monde arabe

Dans le cadre de la subvention d'aide technique accordée par la BID, des experts en sécurité routière ont effectué une étude régionale de faisabilité opérationnelle, économique et juridique, pour la mise en œuvre d'une « étude des causes d'accidents de camions dans les pays de la LEA » (LASTAC). A l'heure actuelle, très peu de statistiques sont disponibles sur les accidents impliquant des camions dans la région. Néanmoins, le nombre élevé d'accidents mortels, et les coûts humains et physiques importants qui en découlent, ont conduit les autorités routières et publiques des pays arabes à une promotion renforcée de la sécurité routière.

Le modèle scientifique du projet est similaire à l'étude des causes d'accidents de camions en Europe (ETAC) co-financé par l'UE, menée entre 2004 et 2007, dont l'objectif était d'identifier les principales causes d'accidents de la route impliquant des véhicules utilitaires et qui proposait des recommandations et solutions pour y remédier. En droite ligne du « Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde » de l'OMS, cette étude ETAC est devenue une référence scientifique internationale en matière de recherche des causes d'accidents et un document incontournable pour les représentants politiques en charge de la sécurité routière, les représentants de l'industrie et les media. Les résultats finaux de l'étude LASTAC sont attendus d'ici la fin de l'année 2013.



Diffuser des pratiques de référence

L'Académie de l'IRU a briefé les directeurs de ses ATI sur la façon dont certains éléments pratiques de ses programmes de formation, associés à des procédures claires et concises telles que listées dans les aide-mémoire de l'IRU destinés aux conducteurs, peuvent améliorer efficacement la sécurité routière et les transports tout en réalisant les objectifs de la décennie d'action de l'ONU pour la sécurité routière.

Grâce à la subvention d'aide technique de la BID, les aide-mémoire de l'IRU pour les conducteurs ont également été traduits vers l'arabe afin de les diffuser aux entreprises et conducteurs professionnels du monde arabe par le biais des ATI basés dans le monde arabe. Nous avons développé ces outils pratiques pour que les conducteurs professionnels les gardent toujours à portée de main et ne perdent ainsi jamais de vue les principes fondamentaux de sécurité routière et les techniques de base de l'éco-conduite dans l'exercice de leurs fonctions, en complément des programmes de formation proposés par l'Académie de l'IRU.

Changer les comportements est la clé de l'amélioration de la sécurité routière.

Grâce à l'expertise de notre Commission pour la sécurité routière et de notre Commission des affaires techniques, les aide-mémoire anti-incendie ont été révisés pour aider les opérateurs de bus, autocars et camions à prévenir efficacement les risques d'incendies et adopter le bon comportement en cas d'incendie. Les aide-mémoire recommandent d'effectuer des contrôles réguliers, à intégrer dans la maintenance des véhicules, pour détecter au plus tôt les problèmes susceptibles d'occasionner un incendie. Ces aide-mémoire sont disponibles en arabe, anglais, français et russe.

Charger et arrimer en sécurité

En tant que membres du bureau du Groupe d'experts chargé de la révision des « Directives OMI/OIT/CEE-ONU sur la sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs », nous avons confirmé la nécessité de réviser ces directives, en indiquant toutefois qu'une législation internationale devrait être élaborée pour garantir l'harmonisation des procédures et contrôles. Les professionnels du transport devraient en outre suivre une formation appropriée sur l'arrimage des charges, comme celle proposée par l'Académie de l'IRU, conformément à la norme EN 12195-1:2010. Cette dernière est par ailleurs reconnue dans l'ADR 2013.

Conformément à cette position, les conférences de l'Académie de l'IRU sur le chargement et

l'arrimage des charges en sécurité tenues à Tachkent et Kiev ont abordé le manque global de compréhension du sujet concernant les véhicules utilitaires, ainsi que la nécessité de prendre des mesures pour garantir un tonnage et un arrimage approprié pour tous les types de marchandises transportées. Les 130 participants, venus de 15 pays de la CEI, ont insisté sur l'importance d'améliorer les techniques et procédures de chargement et d'arrimage, ainsi que le besoin impératif de développer les connaissances et compétences nécessaires par le biais d'une formation de haute qualité. Ces initiatives permettraient de garantir un chargement et un arrimage approprié des marchandises, tout en améliorant la sécurité routière, ce qui profiterait à toute la société.

Former les managers de flottes en Afrique et en Chine

L'Académie de l'IRU a mis à disposition son programme de formation CAP Manager en français en vue de fournir une capacité maximale de développement des compétences au sein de l'industrie en Afrique, où le français reste une langue majoritairement parlée. En transférant des connaissances, compétences et bonnes pratiques aux opérateurs de flottes selon des normes internationales, nous espérons rendre les routes plus sûres également en Afrique.

Nous avons également briefé une délégation des Ministères des Transports et des Ressources humaines et Sécurité sociale de la République populaire de Chine sur les moyens de renforcer plus efficacement la sécurité routière dans leur pays en investissant davantage dans la formation professionnelle, telle que proposée par l'Académie de l'IRU, plutôt que dans les contrôles techniques des véhicules. Elle a en effet rappelé que 85% des accidents impliquant des véhicules commerciaux résultent d'une erreur humaine, tandis que moins de 2% sont dus à des raisons techniques.

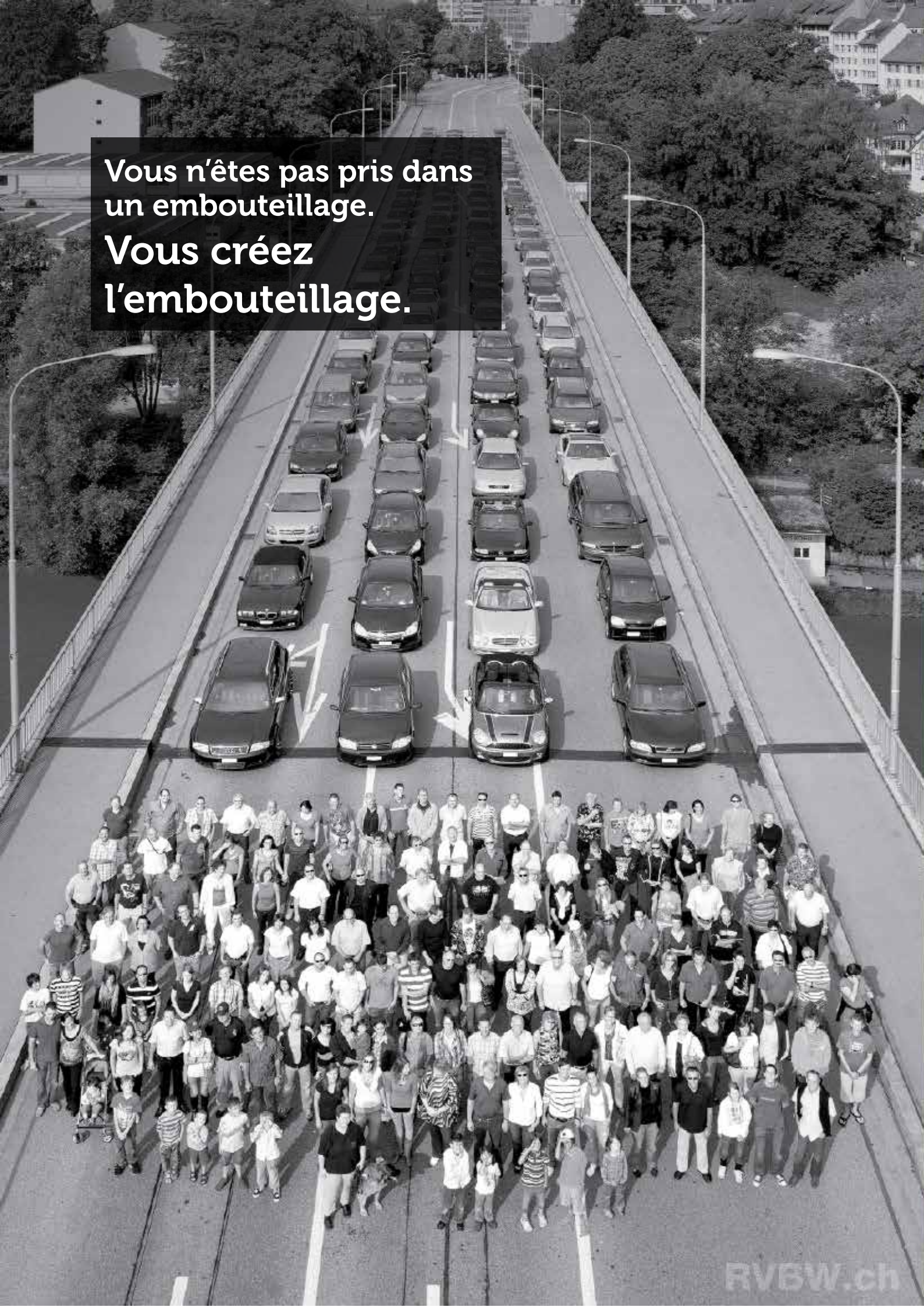
Des conducteurs qualifiés pour promouvoir la sécurité routière

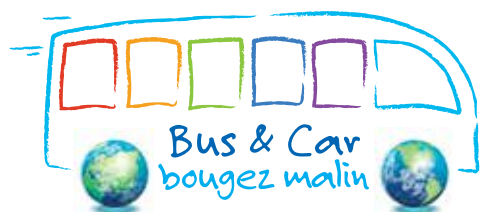
Le meilleur conducteur de camions au monde

Le Concours Scania du conducteur 2012, axé sur les performances en matière de sécurité routière et d'écologie, et dont nous sommes partenaire officiel et membre du jury, s'est achevé cette année avec la victoire de Gabriel Warde, dont l'entreprise est affiliée à notre Association membre irlandaise, IRHA. Plus de 77 000 conducteurs de 27 pays sur les 5 continents se sont affrontés dans le cadre des championnats nationaux du plus grand et du plus difficile concours de conducteurs de camions, avant de se mesurer lors de la grande finale à Stockholm.

Le concours Scania démontre clairement qu'un chauffeur bien formé a plus de chances d'éviter les accidents, mais aussi de réduire les émissions et les coûts de carburant, de réparation et de maintenance pour le transporteur. La présence sur la route de ces professionnels chevronnés est notre objectif, que nous nous efforçons d'atteindre en proposant des normes de formation harmonisées de grande qualité et une reconnaissance internationale aux conducteurs professionnels par le biais de l'Académie de l'IRU.

**Vous n'êtes pas pris dans
un embouteillage.
Vous créez
l'embouteillage.**





bougez malin !

www.busandcoach.travel



RVBW.ch

Le Moyen-Orient... et plus loin encore !

Haydar Özkan, Délégué général de l'IRU pour le Moyen-Orient et sa région, expose les défis et opportunités du transport routier au sein des économies les plus dynamiques du monde

Quels sont aujourd'hui les principaux défis du transport routier dans votre région ?

Sans hésitation, notre priorité absolue est d'accroître l'efficacité du transport routier. Les longs temps d'attente et le manque d'harmonisation des contrôles aux frontières entravent la fluidité des opérations de transport routier international dans les pays de la BSEC, de l'OCE et de la LEA.

Par ailleurs, la montée du néoprotectionnisme et l'instabilité économique croissante dans l'UE constituent un autre défi de taille qui n'encourage pas les gouvernements à développer et mettre en œuvre de nouveaux projets internationaux visant à faciliter les échanges et le transport routier.

Quelles solutions recommanderiez-vous ?

Les meilleures solutions sont toujours un savant mélange de responsabilités, d'expertise et de compétences publiques et privées. Les véritables partenariats public-privé sont donc la clé pour relever ces défis.

Il s'agit donc avant tout de mettre en œuvre les principaux instruments de facilitation de l'ONU, et notamment les Conventions TIR et d'Harmonisation.

Notre Initiative d'autoroute modèle devrait également faciliter et sécuriser le transport routier international et nous collaborons étroitement avec l'OCE pour développer des itinéraires commerciaux sur les axes Kirghizstan-Tadjikistan-Afghanistan-Iran et Islamabad-Téhéran-Istanbul. Cette coopération inclut notamment l'utilisation des applications de gestion des risques de l'IRU et les lignes vertes TIR-EPD.

La libéralisation progressive du transport routier dans les régions de la BSEC et de l'OCE constitue en outre un développement très positif. Elle a contribué à créer un permis BSEC qui pourrait devenir à terme un instrument de facilitation multilatéral similaire à l'autorisation CEMT. L'OCE montre également des signes encourageants de développement de son propre système régional d'autorisations, ce qui devrait libéraliser encore davantage le marché à l'avenir.

Enfin, la formation professionnelle des managers et conducteurs est primordiale. Elle est un facteur essentiel de l'efficacité et de la sécurité du transport routier, et c'est

précisément ce que nous essayons d'offrir avec l'Académie de l'IRU.

L'IRU est le partenaire exécutif d'une subvention d'assistance technique accordée par la Banque islamique de développement à l'Union arabe des transports terrestres. Qu'attend-on de cette subvention ?

L'AULT est un partenaire stratégique de l'IRU, aux côtés de la LEA, dans la promotion de la facilitation des échanges et du transport routier dans 22 États arabes.

L'IRU a initié cette demande de subvention spécifique pour l'AULT en 2010, pour cibler le développement durable du transport routier dans le monde arabe, comme principal moteur de croissance économique dans la région.

Le projet inclut l'analyse de faisabilité d'une étude des causes d'accidents de camions dans le monde arabe, le déploiement des formations professionnelles de l'Académie de l'IRU pour les managers et conducteurs, l'identification et l'analyse des principaux obstacles au transport routier dans le cadre de NELTI-4, la mise en œuvre des Conventions clés de l'ONU ainsi qu'une étude sur les avantages du régime TIR pour la région.



Les résultats finaux seront présentés lors de la réunion du Conseil des ministres arabes des Transports en 2013 qui, nous l'espérons, permettra de prendre les mesures nécessaires pour faciliter les échanges et le développement durable de notre secteur, et stimuler ainsi leurs économies nationales.

L'Académie de l'IRU s'est montrée très active dans votre région en 2012, notamment en Turquie, Jordanie, Égypte, au Qatar et à Oman. Pourquoi la formation est-elle devenue une priorité ?

Le monde en développement ne comprend que trop bien le lien direct entre la formation professionnelle et le rendement. Notre coopération actuelle avec des organisations régionales et des partenaires de développement a contribué à cet intérêt croissant pour la formation, qui trouve appui auprès d'instituts de formation, d'universités et de transporteurs de premier plan. Nous en sommes extrêmement fiers.

Vous avez établi un nouveau partenariat avec le PNUD. La facilitation du transport routier est considérée comme une priorité stratégique pour les pays de la BSEC, de l'OCE et de la LEA. Pouvez-vous en dire plus ? Des projets à venir ?

Notre nouveau partenariat s'appuie sur une vision stratégique commune : le transport routier est, partout, un facteur clé de croissance économique et de développement social. Le PNUD reconnaît le rôle de l'IRU en tant que véritable partenaire mondial pour atteindre ces objectifs fondamentaux.

Nous allons coopérer sur des projets et des actions de façon concrète plutôt que de rester dans la rhétorique. Pour commencer, nous collaborerons pour développer et mettre en œuvre un nouveau projet pilote de la BSEC sur l'introduction anticipée du Certificat international de pesée des véhicules de la CEE-ONU, en vertu de l'Annexe 8 de la Convention sur l'Harmonisation, qui devrait être finalisé d'ici la fin 2013.

Vous avez invité le gouvernement du Royaume d'Arabie Saoudite et les douanes à jouer un rôle moteur dans la facilitation et la sécurisation des échanges dans la LEA. Pourquoi le RAS en particulier ?

En sa qualité de membre du G20, l'Arabie Saoudite est un acteur social, politique et économique de premier plan dans le monde arabe. En plus, le pays est également la principale passerelle terrestre entre les pays d'Afrique, d'Europe et du Golfe. Le leadership de l'Arabie saoudite dans de nombreux domaines est capital pour que la région profite pleinement de la mondialisation. Il est donc tout à fait logique qu'elle renforce sa position centrale de passerelle entre les différents marchés mondiaux en facilitant et en sécurisant les échanges par transport routier international, et l'IRU est disposée à lui prêter main forte.

La Conférence ministérielle sur les transports de la CESAP-ONU a adopté des documents définissant les priorités de la CESAP-ONU en matière de facilitation du transport routier pour la période 2012-2016. Quels développements positifs en attendez-vous ?

Le Programme d'action et le Cadre stratégique présentent la vision de la région Asie et Pacifique pour harmoniser les procédures, aligner les normes, développer la formation professionnelle et libéraliser le transport routier. La feuille de route de la CESAP-ONU et ses objectifs planifiés constituent un réel défi que nous ne pourrions relever qu'avec le soutien de tous les États membres.

Nous allons travailler avec eux pour développer la formation professionnelle et mettre en place des projets spécifiques en vue d'étendre et d'appliquer le Régime TIR et les autres conventions clés de l'ONU, et de coordonner le développement et la gestion des systèmes de permis régionaux existants pour, à terme, les fusionner en un système unique pour toute l'Asie.

Comment voyez-vous 2013 ?

Pour nous à Istanbul, l'année 2013 promet d'être riche en réalisations et nous continuerons de favoriser le changement et le progrès, avec l'aide de nos Membres et de nos partenaires dans la région. ■



9 Favoriser les échanges et le tourisme

Éliminer les obstacles administratifs, fiscaux et physiques aux échanges et au tourisme pour promouvoir et faciliter un transport routier international sécurisé, interconnectant entreprises et individus où qu'ils se trouvent, est un de nos engagements phares. Pour ce faire, il est essentiel de mettre effectivement en œuvre les instruments multilatéraux de l'ONU pour la facilitation et la sûreté des échanges et du transport routier, comme les Conventions d'Harmonisation et TIR.

La mise en œuvre effective des instruments multilatéraux de l'ONU pour la facilitation et la sûreté des échanges et du transport est la clé pour éliminer les barrières administratives qui entravent les échanges par transport routier international.

Dans le cadre de cet engagement, nous nous efforçons de développer et de maintenir une

collaboration étroite avec les organes intergouvernementaux mondiaux, les organisations internationales et régionales, ainsi que d'autres autorités publiques dans le monde entier. Notre but n'est autre que de partager et promouvoir notre vision : « Travailler ensemble pour un meilleur avenir » pour que le transport routier soit, partout, un véritable moteur de progrès, de prospérité et de paix.

Renforcer la coopération au niveau mondial

Nations Unies (ONU)

Des discussions bilatérales avec le Président de l'ECOSOC, Milos Koterec et le Directeur exécutif du Pacte mondial de l'ONU, Georg Kell, ont permis de renforcer notre coopération avec l'ONU, dans le but de répondre à la demande permanente de ses agences régionales organes régionaux de renforcer la sûreté, l'efficacité et la facilitation des échanges et du transport routier international.

Nous avons également rencontré le Président du groupe des pays en développement sans littoral, S.E. Saleumxay

« Dans le monde globalisé et intégré qui est le nôtre, le transport routier reste un mode de transport incontournable pour de nombreux pays, et particulièrement pour les pays en développement sans littoral. Il est indispensable à leur survie et nous ne voulons pas qu'il soit entravé. »

Gyan Chandra Acharya,
UN Under-Secretary-General,
and UN-OHRLS High Representative.

Kommasith, et des représentants de l'UN-OHRLS pour discuter de notre contribution à la mise en place du Programme d'action d'Almaty.

L'ONU a félicité l'IRU pour ses activités de promotion et de facilitation des échanges et du transport routier international et nous a invités à jouer un rôle plus actif dans ses commissions régionales dans le monde, ainsi qu'auprès du siège de l'ONU à New-York, ainsi que l'a exprimé le Sous-secrétaire général de l'UN-OHRLS, Gyan Chandra Acharya, à l'occasion de l'Assemblée générale de l'IRU en novembre.



Organisation mondiale des douanes (OMD)

Le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy, et le Secrétaire général de l'OMD, Kunio Mikuriya, ont signé un protocole d'entente lors de la réunion du conseil de l'OMD, confirmant la coopération fructueuse et durable des deux organisations en matière de facilitation et de sécurisation des échanges mondiaux. Cet accord préfigure un partenariat public-privé plus étroit et souligne la nécessité de mettre en œuvre les instruments clés de l'ONU pour la facilitation des échanges et du transport routier. Gaozhang Zhu, Directeur du contrôle et de la facilitation à l'OMD, a par ailleurs confirmé la consolidation de cette coopération lors du Conseil Transport de marchandises de l'IRU : « Dans le domaine du transport routier, l'IRU est notre principal partenaire. Notre partenariat est durable, concret et dynamique. »

Forum international des transports

Le Vice-président de l'IRU et Président du Conseil Transport de marchandises de l'IRU, Pere Padrosa a participé à la table ronde du Forum international des transports, sur le thème « Faciliter les échanges mondiaux : connectivité transfrontalière » afin de présenter les solutions visant à faciliter et sécuriser, de manière effective, les échanges mondiaux et le transport routier international. A cet égard, il a insisté sur la mise en œuvre des Conventions d'Harmonisation et TIR, ainsi que sur l'utilisation des applications en ligne de l'IRU, telles que le TIR-EPD, le SafeTIR en temps réel (RTS) et l'Observatoire des temps d'attente aux frontières (BWTO).

Focus

Cartes numériques : un besoin mondial

Les membres de l'IRU ont adopté à l'unanimité une Résolution sur la nécessité de développer des cartes routières numériques pour une promotion accrue d'un commerce, d'un tourisme, de voyages et de transports routiers internationaux durables. Par expérience, les cartes numériques contribuent significativement à la productivité, la facilitation et la sûreté du

transport routier dans les régions où ces cartes sont déjà disponibles.

A l'heure actuelle, les cartes de navigation numériques sont souvent inexistantes dans les marchés émergents et les pays en développement ou répondent mal aux attentes des transporteurs routiers internationaux. La mise en œuvre et l'utilisation de cartes

numériques permettrait donc de réduire considérablement les coûts et temps de transport, tout en offrant aux conducteurs de meilleures conditions de travail.

Nous avons donc signé à cette fin un protocole d'entente avec le TRACECA, qui devrait bientôt porter ses fruits.



Renforcer les partenariats avec les organisations régionales

Organisation des Etats américains (OEA) : faciliter les échanges et le transport routier international en Amérique latine

Le Secrétaire exécutif du département de développement intégral de l'Organisation des États américains (OEA), Jorge Saggiante, s'est adressé à l'Assemblée générale de l'IRU en ces termes : « En supprimant certaines barrières administratives au transport routier international, véritable moteur de progrès, de prospérité et de paix, les pays sud-américains devraient nettement favoriser l'intégration intra-régionale. La relation OEA-IRU est un excellent exemple de partenariat public-privé ».

L'IRU a en effet collaboré avec l'OEA dans le cadre d'une étude pilote sur le transport routier international au Mexique, qui servira de modèle

pour faciliter les échanges et le transport routier en Amérique latine. Nous organiserons également une caravane de camions OEA-IRU en 2013 pour promouvoir l'initiative commune de transport routier d'Amérique latine (LARTI), qui vise à faciliter les échanges et le transport routier international au sein des pays d'Amérique du sud et à stimuler leur croissance économique. Cette caravane de camions démontrera plus particulièrement comment le transport routier international peut contribuer à favoriser le commerce intra-régional en reliant chaque entreprise du sous-continent à tous les principaux marchés mondiaux.

Commission économique et sociale de l'ONU pour l'Asie et le Pacifique (CESAP-ONU): les ministres des Transports s'engagent à faciliter le transport routier international

Les ministres des Transports d'Asie et du Pacifique ont adopté des textes définissant les priorités de la CESAP-ONU en matière de facilitation du transport routier pour 2012-2016, qui incluent notamment la mise en œuvre du régime TIR, l'obtention facilitée de visas pour les conducteurs professionnels, le soutien au développement des systèmes de permis multilatéraux régionaux, la promotion de contrôles frontaliers conjoints et le développement de la formation professionnelle pour managers et

conducteurs du transport routier, comme en propose l'Académie de l'IRU.

Les ministres des Transports de la CESAP-ONU ont reconnu que le meilleur moyen de soutenir efficacement la croissance économique, d'améliorer les conditions de vie tout en améliorant la compétitivité des économies d'Asie et du Pacifique, était de promouvoir et faciliter davantage le transport routier international.



Programme des Nations-Unies pour le développement (PNUD) et Organisation de coopération économique de la Mer noire (BSEC)

Des experts internationaux et partenaires en développement reconnus, dont la mission est de renforcer les échanges et les investissements dans la région de la BSEC, se sont rassemblés lors d'une table ronde sur « Le commerce, les investissements et le secteur privé dans le développement », co-organisée par la BSEC et le PNUD. Ils ont démontré que tout développement est impossible sans services de transport routier efficaces et nous avons donc souligné que l'efficacité du transport routier dépend éminemment de la volonté et de la capacité des gouvernements à mettre strictement en œuvre les instruments multilatéraux clés de l'ONU pour la facilitation et la sûreté, ainsi que les outils électroniques sécurisés de gestion des risques comme la pré-déclaration électronique TIR-EPD et le RTS de l'IRU.

Nous avons par la suite rencontré Damir Ledencan, Président du Comité pilote de la BSEC pour la facilitation du transport routier de marchandises et Responsable du Département des transports routiers internationaux au sein du Ministère pour l'Infrastructure et l'Energie de Serbie, pour promouvoir et faciliter davantage les échanges régionaux et le transport routier international au sein de la BSEC notamment par le biais de la mise en œuvre effective de l'annexe 8 de la Convention d'Harmonisation de l'ONU, y compris de ses dispositions visant à établir un certificat international mutuellement reconnu de pesée des véhicules.

Organisation de coopération économique (OCE)

Nous avons co-organisé une 2^{ème} conférence régionale sur la « Facilitation des échanges et du transport routier par la Convention TIR » avec l'OCE, rassemblant des hauts fonctionnaires du Ministère des Transports et de l'Aviation civile d'Afghanistan, du Ministère des Transports et du Développement urbain d'Iran, du Ministère des Communications du Pakistan ainsi que des représentants des administrations douanières et des associations nationales de transport routier des dix Etats membres de l'OCE.

Les participants à la conférence ont confirmé leur engagement ferme à mettre en œuvre les Conventions d'harmonisation et TIR pour revitaliser la Route de la Soie, y compris en Afghanistan et au Pakistan, dans l'intérêt de toute la région de l'OCE et au-delà. Ils ont également manifesté leur soutien total à l'informatisation progressive des procédures TIR dans tous les Etats membres de l'OCE, via l'intégration d'outils informatiques TIR existants, tels que le TIR-EPD et le RTS, ainsi que la mise en place des lignes vertes TIR-EPD.

Focus

20^{ème} anniversaire de la BSEC

Le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy, s'est adressé aux chefs d'Etats et de gouvernements des 12 pays membres de la BSEC réunis pour célébrer le 20^{ème} anniversaire de l'organisation. A cette occasion, il a souligné l'importance de travailler ensemble pour un meilleur avenir, en facilitant et sécurisant les échanges régionaux par l'élimination des nombreuses barrières qui empêchent les citoyens de la BSEC de vivre dans la région la plus prospère au monde.



Ligue des Etats arabes (LEA) et Union arabe des transports terrestres (AULT)

Le 4^{ème} séminaire IRU-LEA-AULT sur le thème « Concilier la facilitation des échanges et du transport routier et la sûreté de la chaîne d’approvisionnement dans le monde arabe », organisé sous le patronage de la Ligue des Etats arabes, a rassemblé quelque 100 représentants des Ministères en charge des Transports, de l’Exécutif, des Douanes et du Commerce, ainsi que des organisations régionales, nationales et internationales. Leur objectif commun était d’évaluer les besoins des Etats arabes pour renforcer la sûreté de leur chaîne d’approvisionnement et faciliter davantage les échanges et le transport par la mise en œuvre des instruments multilatéraux clés de l’ONU pour la facilitation et la sûreté des échanges, notamment les Conventions TIR, CMR et d’Harmonisation.

Des études de cas sur la Jordanie et la Turquie ont été utilisées comme support pour expliquer aux participants comment concilier de manière effective la sûreté des échanges et de la chaîne d’approvisionnement, et la facilitation du transport routier international. Le séminaire a également

mis en lumière le rôle majeur des conventions clés de l’ONU pour la facilitation et la sûreté des échanges et du transport routier pour atteindre cet objectif, ainsi que les progrès observés depuis l’année précédente concernant notamment la mise en œuvre de la Convention TIR, de

l’Accord international d’harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières et l’Accord pour le transport de marchandises dangereuses (ADR).

Les conclusions du séminaire ont ensuite été présentées au Conseil des ministres des Transports de la LEA, réuni le lendemain pour discuter des moyens de booster la croissance économique et les échanges arabes en facilitant davantage le transport routier dans le monde arabe. Le Conseil, qui a réitéré ses recommandations à adhérer de toute urgence aux Conventions TIR, ADR et CMR, a également préconisé aux pays arabes de prévoir l’introduction d’une formation professionnelle obligatoire pour les managers et conducteurs, telle que dispensée par l’Académie de l’IRU

« Il est crucial que tous les Etats membres de la LEA adhèrent aux grandes conventions de l’ONU, et les mettent en œuvre dès que possible, si nous voulons vraiment favoriser la croissance économique et le développement dans nos pays. Il n’y a plus de raison d’attendre. Nos parlements devraient même se réunir chaque jour jusqu’à ce que chacune de ces conventions soit ratifiée. »

Dr. Mohammed Twajjiri, Ambassadeur, Secrétaire général adjoint de la LEA, chargé des affaires économiques



Faciliter le tourisme par bus et autocar

L'Accord OmniBUS de la CEE-ONU... un accord en vue ?

Après trois années d'intenses débats, le groupe d'experts de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) a finalisé la proposition d'Accord multilatéral mondial sur le transport régulier international de voyageurs par bus et autocar (OmniBUS).

Cet accord devrait considérablement faciliter les transports internationaux par bus et autocar et améliorer la qualité des services proposés aux

voyageurs en Europe, en Afrique et au Moyen-Orient. Il harmonise en effet la législation, les procédures de passage des frontières et les exigences administratives et améliore les services aux clients aux terminaux.

Une fois ratifié, il devrait également contribuer à réaliser les objectifs de la campagne Bougez malin : doubler l'utilisation des bus et autocars dans le monde.

Faciliter les échanges et le tourisme en Europe du Sud-est

Lors de la 3^{ème} réunion ministérielle et du forum sur l'infrastructure organisés par le SEETAC, nous avons appelé les ministres présents à agir de manière effective pour stimuler la croissance de l'UE, en réintroduisant immédiatement le TIR dans l'UE.

Nous avons également présenté nos initiatives en matière de facilitation, y compris TRANSPark, le BWTO, l'Accord OmniBUS et l'Initiative d'autoroute modèle (MHI).

Faciliter les échanges et le transport routier international en Eurasie

13^{ème} Conférence du transport routier international IRU-AsMAP UA

Lors de la 13^{ème} édition de la série de Conférences organisées avec notre association membre ukrainienne, AsMAP UA, les participants ont adopté une résolution appelant les gouvernements des pays d'Eurasie à promouvoir et faciliter davantage le transport routier international dans la région, notamment par la mise en œuvre des Conventions d'Harmonisation et TIR, ainsi que de notre initiative d'autoroute modèle (MHI) pour réduire les temps d'attente aux frontières.

La Fédération des associations de transporteurs et de transitaires (CFCFA) de la CAREC soutient les initiatives de l'IRU

Dans le cadre du Forum de la CFCFA tenu à Hohhot en Chine, nous avons présenté deux de nos projets prioritaires : la MHI et le développement des cartes routières numériques, qui visent à garantir un transport routier international plus efficient, sécurisé, sûr et durable. Les participants au forum ont salué ces initiatives et manifesté un soutien total.

Favoriser les échanges et le transport routier international en Asie centrale et dans la région caspienne

La Conférence internationale sur les « Perspectives de développement des transports et du transit en Asie centrale et dans la région caspienne », co-organisée avec le gouvernement turkmène, la CEE-ONU et l'UN-OHRLLS, a souligné la nécessité d'établir des PPP et un programme spécial de l'ONU pour relever les défis et saisir les opportunités de transport et de transit dans la région.

Les participants à la conférence ont en outre soutenu l'appel lancé par le Président turkmène à établir un programme de l'ONU spécialement conçu pour le développement du potentiel de transit et de transport entre les mers Noire et Caspienne vers tous les principaux marchés mondiaux. Ils ont également convenus d'effectuer une étude pour mettre en lumière ces opportunités.

Cette conférence a largement contribué à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty de l'ONU en traitant les besoins spécifiques des pays en développement sans littoral. En effet, il a été reconnu que le développement des échanges et du tourisme par transport routier international est une question d'importance mondiale qui nécessite une étroite coopération entre les commissions régionales de l'ONU et les autres organisations internationales consacrées à la lutte contre la pauvreté et au développement économique.

« Cette conférence contribuera à stimuler les économies de la région en facilitant les échanges, le développement économique et la stabilité sociale, tout en créant des emplois supplémentaires. »

*Gurbanguli Berdymukhamedov,
Président du Turkménistan*

Focus

Protocole d'entente avec l'Albanie

Un protocole d'entente a été signé avec le ministre albanais des Travaux publics et des Transports, Sokol Olldashî, pour renforcer notre coopération

et développer, promouvoir et faciliter davantage le transport routier dans la région des Balkans et en Albanie, notamment par le biais du TIR.



Travailler ensemble pour favoriser le développement en Afrique

Suite à l'établissement du Comité régional de l'IRU pour l'Afrique (CRIPA), nous avons organisé un symposium sur « La facilitation des échanges et du transport routier » à Casablanca, auquel étaient rassemblés plus de 200 participants de 20 pays africains, parmi lesquels des ministres, représentants d'organisations internationales, autorités douanières, portuaires et fiscales, ainsi que des délégués de l'industrie du transport routier et du secteur commercial.

Les discussions se sont concentrées sur les moyens de favoriser le développement économique et social en Afrique au niveau local, national, régional et mondial en promouvant et facilitant les échanges et le transport routier international.

Les participants ont conclu que tous les acteurs publics et privés impliqués dans la chaîne de

transport et de logistique doivent unir leurs efforts pour soutenir le développement économique et social en Afrique, notamment en mettant en œuvre les principaux instruments multilatéraux de l'ONU pour la facilitation du commerce et des transports pour permettre au transport routier de se faire le moteur du progrès, de la prospérité et, en définitive, de la paix sur le continent africain.

Les organisations internationales, parmi lesquelles la Banque Mondiale, l'OMD, la CEA-ONU, la Banque africaine de développement, la Banque islamique de développement, l'Union pour la Méditerranée (UpM), l'Union du Maghreb arabe (UMA) et le Centre Islamique pour le Développement du Commerce (CIDC) ont exprimé leur vif intérêt à collaborer avec nous pour contribuer au développement économique et social du continent africain.

Les membres du CRIPA appellent à l'action

Les 22 pays africains membres du CRIPA ont exprimé leur ferme volonté de promouvoir et faciliter les échanges interafricains par transport routier pour relier les économies africaines entre elles et les connecter davantage à l'économie mondiale. Ils ont officialisé leur engagement en signant à l'unanimité une Résolution appelant les gouvernements et autorités compétentes des pays africains à :

- Travailler en étroite coopération avec les associations représentant le transport et la logistique dans un esprit de partenariat public-privé constructif ;
- Mettre en place, au niveau national, les procédures nécessaires pour ratifier les conventions internationales clés de l'ONU, et en priorité les Conventions d'Harmonisation et TIR.

Intégrer les économies du Maghreb

Lors d'un atelier de l'Etude ministérielle régionale sur la facilitation des échanges et de l'infrastructure pour les pays du Maghreb, nous avons appelé tous les acteurs à ratifier et mettre en œuvre les instruments clés de l'ONU pour la facilitation des échanges et du transport routier. Nous avons également souligné la nécessité de renforcer les capacités du transport professionnel par le biais de formations, comme celles proposées par l'Académie de l'IRU, et d'établir des règles d'accès à la profession dans le but de garantir la facilitation et l'efficacité du transport routier au niveau national et international sur tout le continent.

Durant cet atelier, qui était co-organisé par la Banque mondiale, l'UMA et le Ministère de l'Equipement et des Transports du Royaume du Maroc, les participants ont confirmé l'importance d'une intégration régionale des pays du Maghreb, notamment par le développement d'échanges interétatiques grâce à l'application des instruments clés de l'ONU.

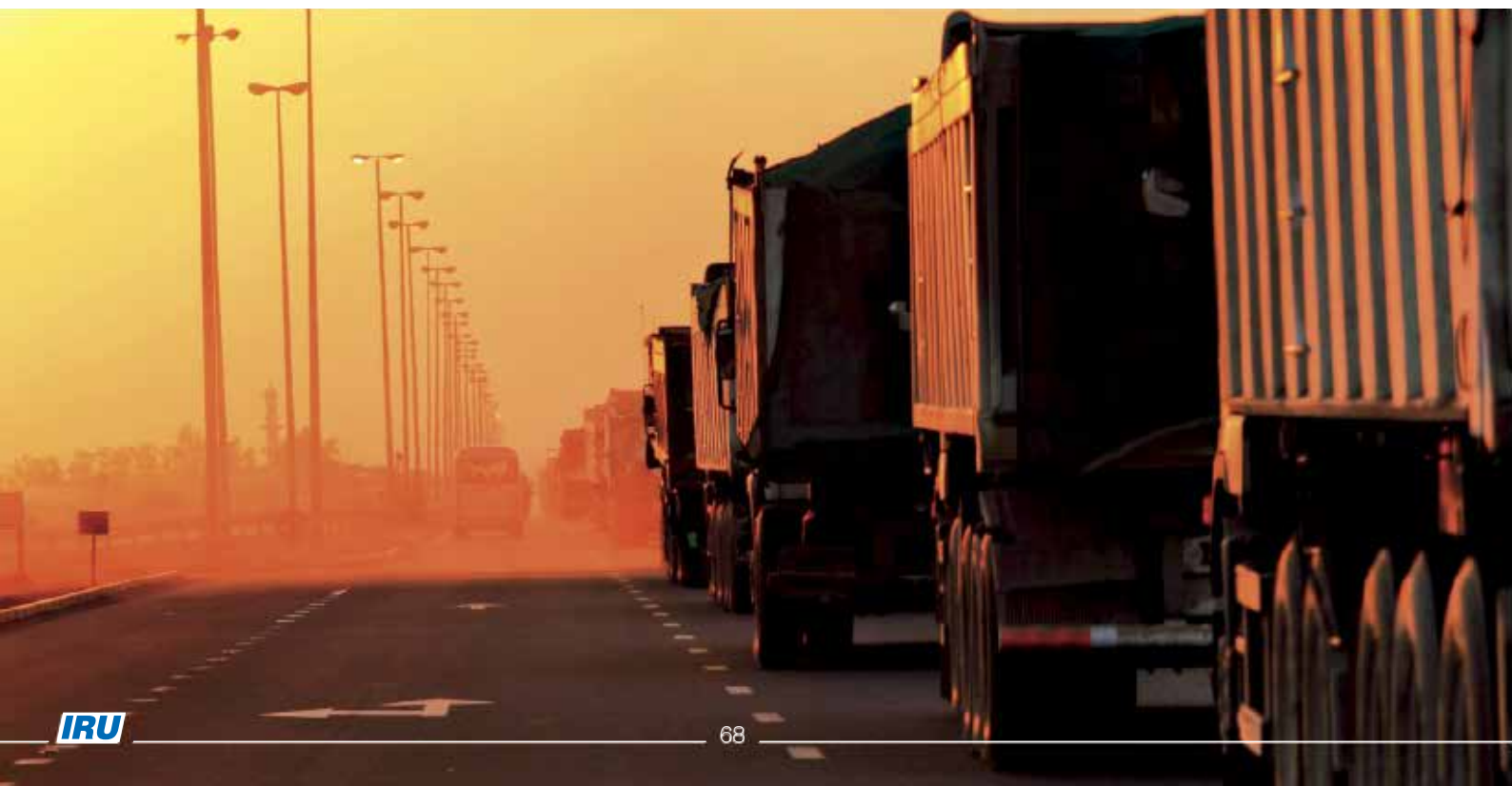
Nous avons également signé un Protocole de coopération avec le ministre des Transports et de l'Infrastructure du Maroc, Aziz Rabbah, et notre membre marocain FT-CGEM pour formaliser notre engagement à travailler ensemble pour promouvoir et faciliter davantage le transport routier national et international en Afrique.

Développer un transport routier international sécurisé en Afrique sub-saharienne

Nous avons organisé deux séminaires internationaux à Yaoundé, en partenariat avec l'Association de transport camerounaise (OPSTAC), et à Dakar, avec l'Union sénégalaise des entreprises de transport et de transit autorisées (USETTA), ce qui nous a permis de partager avec 300 participants nos 60 et quelques années d'expérience et d'expertise en matière de facilitation et de sécurisation des échanges. Nous avons en effet souligné les avantages liés aux instruments multilatéraux clés de l'ONU pour répondre aux besoins spécifiques des transporteurs routiers et entreprises commerciales de la région, ainsi que l'importance

cruciale de la formation professionnelle, telle que dispensée par l'Académie de l'IRU.

Nous avons également rencontré S.E. Monsieur Gilbert G. Noël Ouedraogo, Ministre des Transports, des Postes et de l'Economie numérique de la République du Burkina Faso, ainsi que Minette Libom Li Likeng, Directrice générale des Douanes de la République du Cameroun, pour discuter des avantages de la mise en œuvre des instruments multilatéraux clés de l'ONU de facilitation du commerce et du transport routier, et notamment de la Convention TIR, pour développer et sécuriser le commerce et le transport routier international en Afrique.





Afrique : une nouvelle dynamique

*Umberto de Pretto,
Secrétaire général adjoint de
l'IRU, revient pour nous sur
la première année d'activités
de l'IRU en Afrique.*

L'IRU a établi le Comité régional de l'IRU pour l'Afrique il y a tout juste un an. Comment s'est déroulée cette première année ?

Ce fut un véritable défi ! Nous avons rencontré différents acteurs des secteurs public et privé pour présenter nos initiatives visant à faciliter et sécuriser les échanges et le transport routier international en Afrique.

Une première réunion des membres du CRIPA a eu lieu le 4 mai 2012, où les membres ont adopté une résolution appelant les gouvernements africains à ratifier les principales Conventions multilatérales de facilitation de l'ONU.

L'IRU et les membres du CRIPA ont ensuite signé des protocoles de coopération avec les gouvernements de Guinée-Conakry, du Maroc et avec l'Union africaine de transport et logistique (UATL). En parallèle,

des contacts ont été établis au plus haut niveau gouvernemental avec le Bénin, le Burkina-Faso, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, l'Egypte, le Ghana, la Guinée équatoriale, le Libéria et le Sénégal pour les encourager à mettre en œuvre les instruments clés de facilitation et de sûreté de l'ONU, à savoir les Conventions d'Harmonisation et TIR.

C'est le Royaume du Maroc qui a montré le premier signe concret de mise en œuvre de la résolution du CRIPA du 4 mai 2012 car il a d'ores et déjà adhéré à la Convention internationale de l'ONU sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières, qui est entrée en vigueur dans le pays le 25 décembre 2012.

Le Cameroun, le Congo, l'Egypte, la Côte d'Ivoire, le Kenya et le Sénégal ont également manifesté un vif intérêt à ratifier et mettre en place les Conventions d'Harmonisation et TIR.

Nous avons aussi étroitement collaboré avec les organisations internationales. Avec la Banque mondiale, par exemple, nous avons co-organisé des séminaires et des ateliers dans différents pays pour faciliter et sécuriser les échanges, renforcer la sécurité routière et stimuler la croissance économique. Nous avons par ailleurs rencontré la CEA-ONU pour poser les bases d'une future coopération et confirmer nos objectifs communs. Un protocole d'entente sera bientôt signé avec l'Union pour la Méditerranée pour développer notre coopération concernant la facilitation des échanges et du transport routier, notamment dans les pays de l'Union du Maghreb arabe.

Nous avons aussi rencontré le CETMO et le GTMO 5+5 avec qui nous avons décidé de collaborer sur la politique des transports dans la région méditerranéenne, et notamment la formation et le



développement d'observatoires, ainsi que sur un dialogue avec le Centre islamique de développement du commerce pour lequel s'est confirmé une possible coopération en vue de faciliter les échanges dans les pays du CRIPA.

Dans l'ensemble, on peut affirmer sans se tromper que les 65 années d'expérience et d'expertise de l'IRU dans la facilitation et la sécurisation des échanges et du transport routier international suscitent un véritable engouement sur le continent africain. Nous nous réjouissons de collaborer encore plus étroitement avec les autorités, les organisations régionales et les partenaires mondiaux de l'IRU, comme la Banque mondiale et l'ONU en 2013 pour effectivement faciliter et sécuriser le transport routier en Afrique.

Il paraît que deux nouveaux pays membres ont grossi les rangs du CRIPA dès sa première réunion. Le confirmez-vous ?

Oui tout à fait. Vingt pays africains ont approché l'IRU pour créer le CRIPA, dans le but de promouvoir et faciliter le transport routier pour stimuler leurs économies qui en ont grand besoin. Lors de notre première réunion en mai 2012, l'Algérie, la Lybie et une deuxième association de transport routier du Libéria ont rejoint le CRIPA, portant ainsi le nombre de membres

à 26 pour 22 pays. Ils se sont tous engagés à mettre en place les principaux instruments multilatéraux de l'ONU pour la facilitation et la sûreté.

Vous avez mentionné précédemment que la présence de l'IRU était attendue avec impatience. Pouvez-vous nous dire pourquoi ?

Et bien, comme me l'ont rapporté directement des transporteurs, et même des autorités nationales, les camions sont confrontés à plusieurs problèmes très sérieux sur les routes africaines, ce qui bloque le développement des échanges. Les plus significatifs sont le manque de réglementations, les contraintes financières, la sécurité routière et le manque de formation. Il est donc clair que l'Afrique souffre du manque d'efficacité de son industrie du transport routier et que l'IRU a les instruments et services nécessaires pour remédier efficacement à chacune de ces problématiques.

Selon vous, quelles seraient les solutions prioritaires pour relever ce défi ?

Il faut bien évidemment cibler avant tout la stabilité politique et la sûreté pour développer plus avant le transport routier en Afrique.

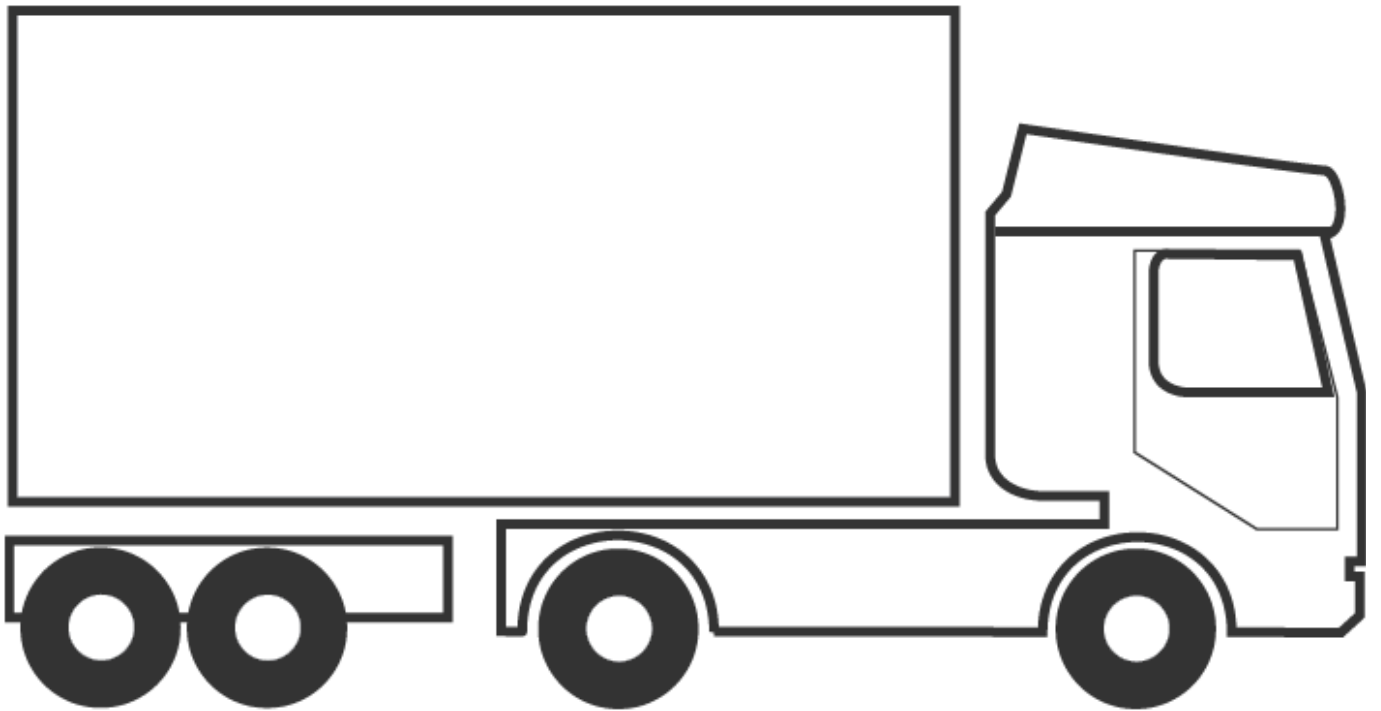
La mise en œuvre des instruments multilatéraux clés de l'ONU pour la facilitation et la sûreté, à commencer par les Conventions TIR et d'Harmonisation, ainsi que l'établissement de règles d'accès à la profession, avec une formation professionnelle comme celle dispensée par l'Académie de l'IRU, sont assurément la solution la plus simple et la plus efficace.

Comment voyez-vous 2013 ?

Nous espérons que des actions concrètes succèderont aux engagements en Afrique. Après une première année de promotion de la résolution du CRIPA auprès des organisations internationales et régionales, des gouvernements africains et des différents partenaires, il est temps maintenant pour les pays du CRIPA d'appliquer les instruments multilatéraux clés de l'ONU pour la facilitation et la sûreté. Lorsque ce sera chose faite, tout le continent africain pourra alors espérer et prospérer.

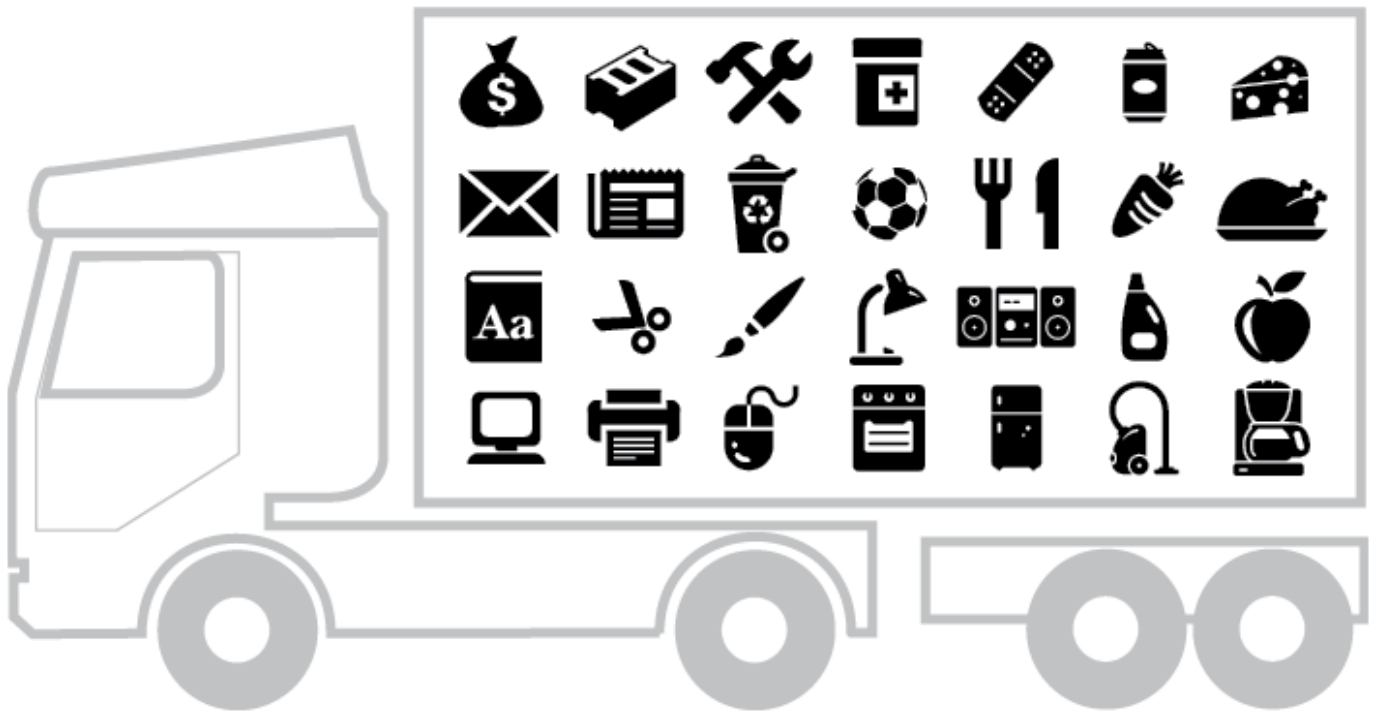
L'Afrique entre dans une nouvelle dynamique ! ■

Ceci n'est pas qu'un camion.



Pour y voir plus clair...
regardez cette page à la lumière.

C'est bien plus. Il livre tout...
pour vous.



Chaque objet produit ou consommé quelque part dans le monde s'est retrouvé, à un moment de sa production et de sa distribution, dans un camion.

Si les camions s'arrêtent, c'est l'économie qui s'arrête.

*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*

IRU

depuis 1948

10 Le Régime TIR



Le TIR (Transports Internationaux Routiers) est le seul régime de transit douanier mondial basé sur une convention de l'ONU et mis en œuvre dans le cadre d'un partenariat public-privé.

Depuis plus de 60 ans, le Régime TIR facilite et sécurise le commerce et le transport routier international. Il permet à des véhicules et conteneurs de fret sous scellés douaniers de transiter par les pays sans être contrôlés aux frontières grâce à un document de contrôle douanier harmonisé et internationalement reconnu : le Carnet TIR.

Si le TIR réduit considérablement les temps d'attente aux frontières, il apporte également d'importants avantages en matière de sûreté, d'efficacité et de rentabilité pour le transport routier dans de nombreuses régions du monde. Il rationalise les procédures aux frontières, qui sont effectuées au départ et à l'arrivée, et non à chaque poste-frontière, garantit le paiement des droits et taxes douaniers et offre gratuitement une application de pré-déclaration des marchandises en ligne ainsi que d'autres outils informatiques de gestion des risques.

Focus

Formation à distance TIR

Le cours de formation à distance TIR OMD-IRU, qui rencontre un franc succès, comprend désormais 14 modules dynamiques et interactifs couvrant les éléments fondamentaux du régime TIR. Cet outil en ligne

offre une formation de qualité aux associations TIR, à leurs transporteurs et aux autorités douanières, essentielle au bon fonctionnement du Régime TIR. Il est désormais disponible en anglais, arabe, espagnol, français et russe.

68

parties contractantes

opérationnel dans

57

pays

25

parties intéressées

3 millions

de Carnets TIR par an

20 million

de passages de frontières par an

\$1 milliard

USD en garantie bancaire
chaque jour



Sécuriser les échanges mondiaux

Les volumes commerciaux étant à la hausse dans le monde entier, le Régime TIR peut donc efficacement faciliter et sécuriser les échanges.

Certains pays, comme l'Argentine, le Brésil, la Chine, l'Inde, le Pakistan et l'Arabie Saoudite ont déjà fait part de leur vif intérêt à adhérer au

Régime TIR pour bénéficier de tous les avantages qu'il offre en matière de facilitation et de sûreté. Nous avons également continué à présenter l'intérêt de mettre en œuvre le TIR pour favoriser le développement économique de toutes les régions.

Réactiver le TIR en Afghanistan : de l'aide internationale à l'ouverture commerciale

La réactivation du TIR en Afghanistan, qui permettrait au pays de s'émanciper de l'aide internationale, est désormais en vue. En 2012, lors d'un événement TIR à Herat dans le cadre d'un transport TIR pilote, nous avons en effet discuté et défini avec les autorités afghanes les mesures concrètes à mettre en œuvre. Les plus hautes autorités du pays ont exprimé leur soutien et confirmé l'engagement ferme du gouvernement à réactiver le TIR dans un avenir proche.

Peu après, les acteurs clés du secteur public et privé en Afghanistan ont participé à un atelier pratique TIR de 3 jours dans le but de finaliser les dernières actions nécessaires à la réactivation prochaine des opérations TIR depuis et vers l'Afghanistan. Les participants à l'atelier ont étudié les aspects juridiques et pratiques liés au TIR et ont également été briefés sur les avantages sécuritaires de la mise en œuvre des applications en ligne de gestion des risques TIR développés par l'IRU.

Rétablir le TIR dans l'UE pour booster la croissance économique

Historiquement, le régime TIR a permis à l'Europe de se reconstruire rapidement en facilitant et sécurisant les échanges internationaux par transport routier. Malgré ces atouts, le régime TIR fut interdit sur le territoire de l'UE dès 1968 avec la création du régime T obligatoire.

L'UE souhaite aujourd'hui réviser son Code des douanes. Ce serait donc le moment idéal pour réintroduire le Régime TIR sur le territoire communautaire. Il permettrait à 12 millions de camions européens de soutenir la

croissance de l'UE en bénéficiant pleinement des avantages sécuritaires et économiques du Régime TIR. Cette démarche permettrait également à 600 000 opérateurs de flotte de ne plus dépendre d'intermédiaires pour maîtriser et développer leurs activités commerciales en leur donnant les moyens d'adopter les bonnes pratiques et dernières technologies beaucoup plus rapidement. La réintroduction du TIR dans l'UE est une proposition avantageuse pour tous et stimulerait considérablement la croissance économique.



L'Égypte prépare son adhésion au TIR

Des acteurs publics et privés majeurs se sont réunis pour discuter d'un plan d'action concret dans le but d'accélérer les efforts entrepris par l'Égypte pour adhérer prochainement à la Convention TIR. Ils ont unanimement reconnu qu'il est essentiel pour l'Égypte de mettre en œuvre le TIR pour développer davantage le commerce international égyptien et permettre au pays de devenir un terminal logistique pour l'ensemble de la région à l'avenir.

La Fédération des Chambres de Commerce égyptiennes (FEDCOC) et « l'Union of Chambers and Commodity Exchanges » de Turquie ont également convenu qu'il serait particulièrement opportun pour l'Égypte d'adhérer dès à présent à la Convention TIR, compte tenu du

récent lancement de lignes régulières de ferry, permettant des transports Ro-Ro entre les deux pays. A cet égard, les acteurs se sont engagés à travailler ensemble à promouvoir l'expansion du régime TIR au Moyen-Orient et en Afrique du nord. A cette fin, nous avons signé des accords de coopération avec le Président de la FEDCOC, M. Ahmed M. El-Wakil pour faciliter l'activation du TIR en Égypte.

Le Conseil des ministres des Transports de la Ligue des États arabes (LEA) s'est ensuite joint à l'IRU et à l'AULT lors d'une cérémonie spéciale d'adieu aux deux premiers camions de marchandises effectuant un trajet entre l'Égypte et la Turquie dans le cadre d'un projet pilote TIR.

Le TIR au Moyen-Orient : le temps des actes est venu

Pour soutenir l'expansion du TIR au Moyen-Orient, nous avons appelé, avec la LEA, le ministre des Transports, Jabara ben Eid Al-Suraiseri, et le Directeur général des douanes saoudiennes, Dr Saleh bin Manea Al-Khaliwi à jouer un rôle moteur dans le processus de mise en œuvre du TIR.

Lors de notre rencontre avec le Directeur général des douanes saoudiennes, nous avons souligné les avantages, testés et approuvés, que le TIR

peut offrir en matière de sûreté au Royaume d'Arabie saoudite, ainsi qu'au commerce de la LEA au niveau intra-régional et mondial. Le Dr Al-Khaliwi a reconnu l'importance majeure du Régime TIR, dans la mesure où il permettrait non seulement de renforcer la sûreté pour les douanes saoudiennes, mais aussi pour les 22 États membres de la LEA, qu'il a appelés à adhérer collectivement au TIR dans un avenir proche avec le soutien de la LEA.

Le TIR gagne du terrain en Afrique

En mai 2012, les 26 membres du CRIPA de 22 pays africains ont adopté une résolution appelant les gouvernements africains à mettre en œuvre les instruments clés de l'ONU de facilitation et de sûreté, et notamment les Conventions

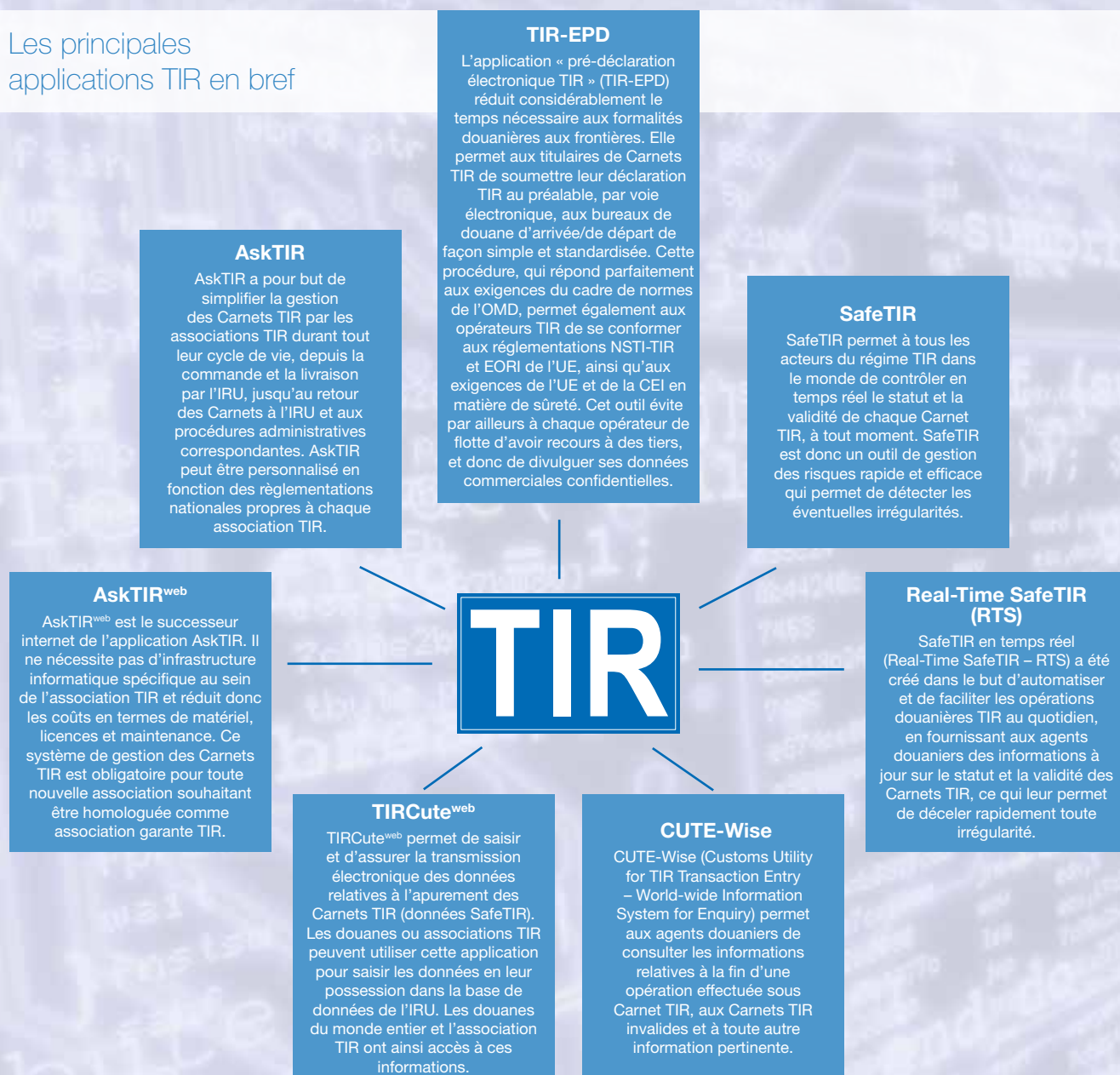
d'Harmonisation et TIR. Suite à cette résolution, des séminaires internationaux ont été organisés au Cameroun et au Sénégal pour sensibiliser les acteurs clés aux avantages du Régime TIR en matière de facilitation et de sûreté.

Applications TIR en ligne : une gestion des risques efficace pour des échanges sécurisés

Notre priorité absolue est d'assurer une sécurisation optimale du Régime TIR, raison pour laquelle nous utilisons des applications web parallèlement aux nombreux dispositifs de sûreté prévus dans la Convention TIR. Ces applications en ligne sont mises à disposition des autorités douanières, des associations garantes délivrant les Carnets TIR, des assureurs

et des transporteurs pour garantir notamment la transmission des pré-déclarations électroniques aux douanes, la traçabilité des Carnets TIR en temps réel et une gestion des risques efficace. Grâce à ces applications totalement gratuites, les opérations TIR sont simplifiées, plus rapides et plus sécurisées.

Les principales applications TIR en bref



Des lignes vertes TIR-EPD pour des transports TIR encore plus rapides !

A certaines frontières, les temps d'attente peuvent varier de quelques heures à plusieurs jours, voire semaines. Cette situation inacceptable freine le développement commercial des pays concernés et ces retards considérables et imprévisibles entraînent des coûts et des temps de transport supplémentaires qui affaiblissent le commerce, et donc l'emploi et la croissance des économies concernés. Notre nouveau concept de lignes vertes TIR-EPD de l'IRU est une solution simple et efficace à ce problème.

Les lignes vertes TIR-EPD sont des voies réservées de part et d'autre des postes-frontières, parfaitement conformes aux exigences de la Convention TIR, de la Convention d'Harmonisation de l'ONU et du cadre de normes SAFE de l'OMD.

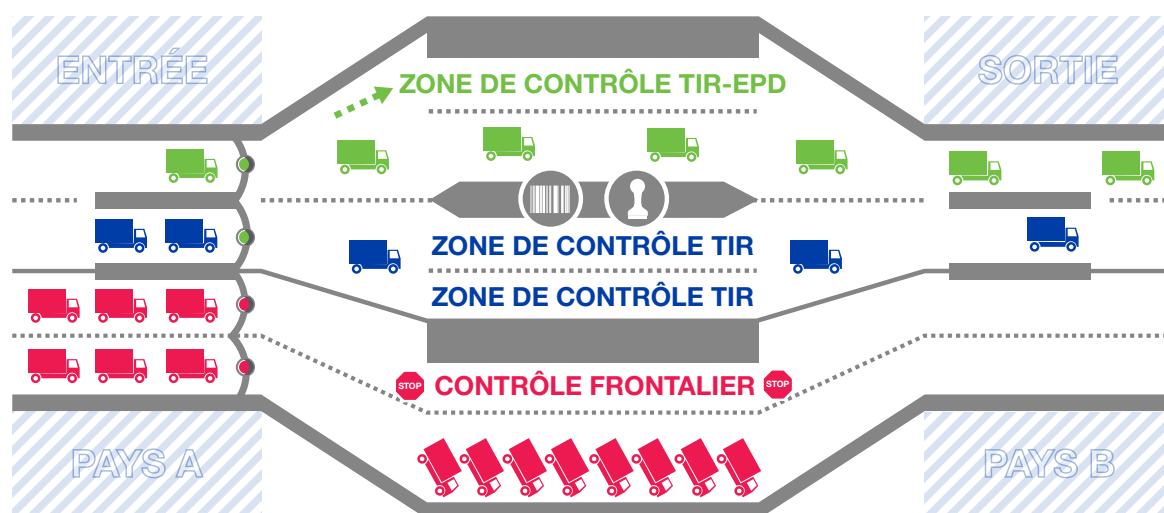
La transmission des pré-déclarations électroniques contenant toutes les

données requises sur la cargaison et le transit par des opérateurs de flotte/de commerce dûment identifiés et autorisés via l'application informatique TIR-EPD avant l'arrivée des camions aux postes-frontières, permet aux autorités douanières d'évaluer les risques et de déterminer à l'avance quel camion doit être soumis à un contrôle spécifique.

Les camions transportant des marchandises sous scellé douanier TIR et autorisés par les douanes à emprunter les lignes vertes TIR-EPD doivent uniquement faire scanner et estampiller leur Carnet TIR, ce qui leur permet de passer les contrôles douaniers beaucoup plus rapidement et donc de bénéficier de temps d'attente aux frontières considérablement réduits. Les conditions de travail des agents douaniers et des conducteurs de camion s'en trouvent ainsi nettement améliorées.

Les lignes vertes TIR-EPD réduisent les temps d'attente aux frontières, facilitent le commerce, garantissent une évaluation des risques plus efficace, améliorent les contrôles douaniers et sécurisent les échanges et le transport.

Lignes vertes TIR-EPD : plan directeur



1 1 Favoriser le progrès et la prospérité sur la Route de la Soie

A l'heure actuelle, 80% des échanges mondiaux transitent par une trentaine de ports toujours plus saturés. Les pays sans littoral, coupés de ces grands flux commerciaux, en voient leur développement économique bloqué, ce qui suscite fréquemment des tensions politiques et sociales.

Pour le transport routier, aucun pays n'est enclavé. Les liaisons routières entre l'Europe et l'Asie sont une alternative économiquement viable et attractive aux itinéraires commerciaux maritimes traditionnels, aujourd'hui saturés.

Pour le transport routier, aucun pays n'est enclavé. C'est pourquoi, la réouverture de l'ancienne Route de la Soie au transport routier international n'offre pas seulement une alternative viable aux échanges entre l'Asie et l'Europe, mais elle est aussi un moteur de progrès, de prospérité et, en fin de compte, de paix pour tous les pays qu'elle traverse/situés sur ces itinéraires. Grâce à elle, toutes les entreprises peuvent alors être reliées par transport routier à tous les principaux marchés mondiaux, ce qui crée de nouvelles opportunités économiques et de l'emploi.

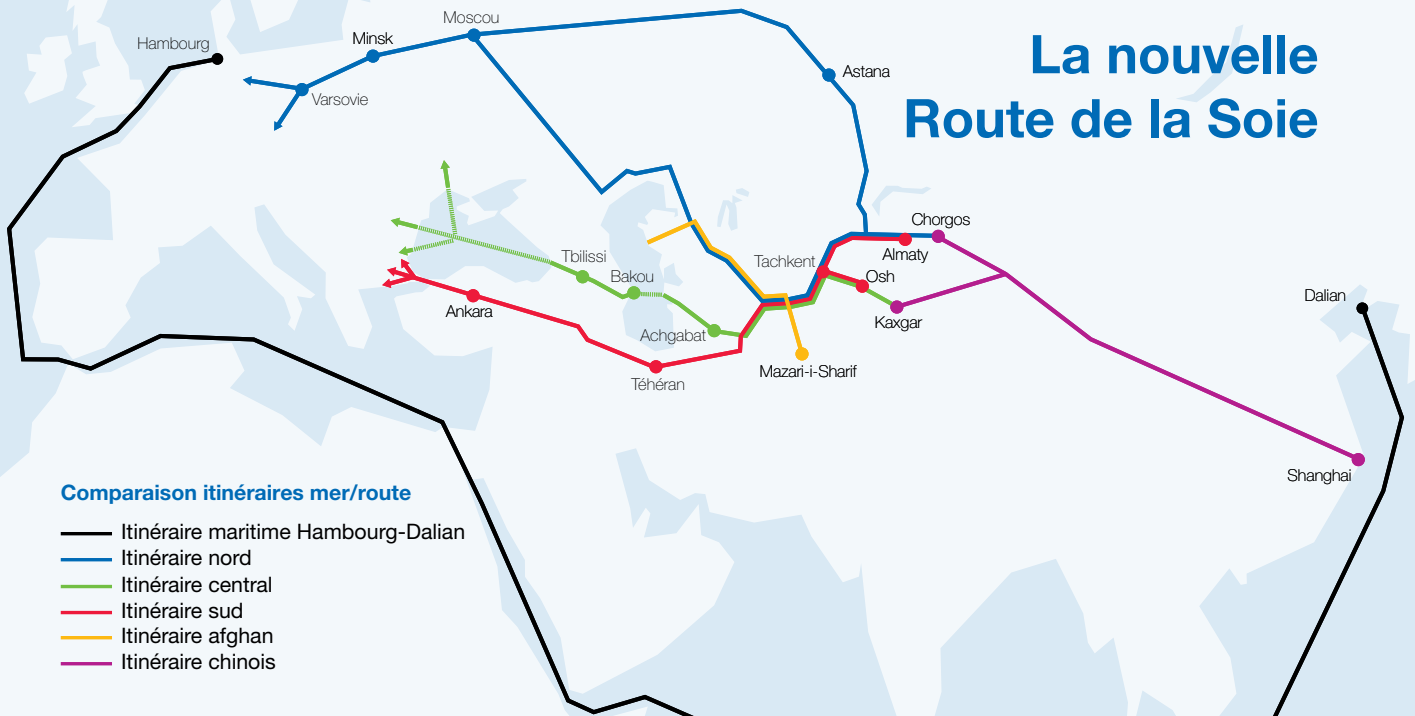
Couverture de la Route de la Soie par CNBC



Pour garantir la croissance économique, il est temps de faciliter effectivement le transport routier par le biais de procédures appropriées !



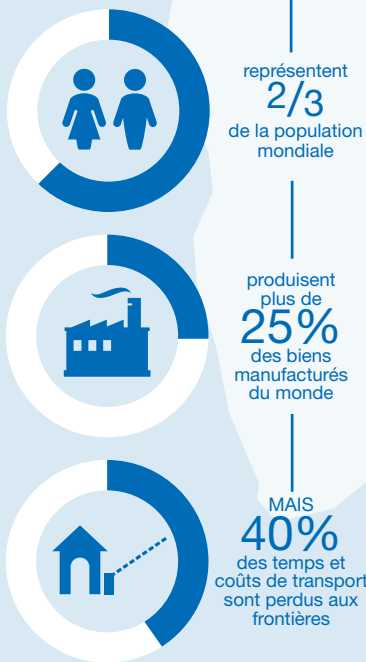
La nouvelle Route de la Soie



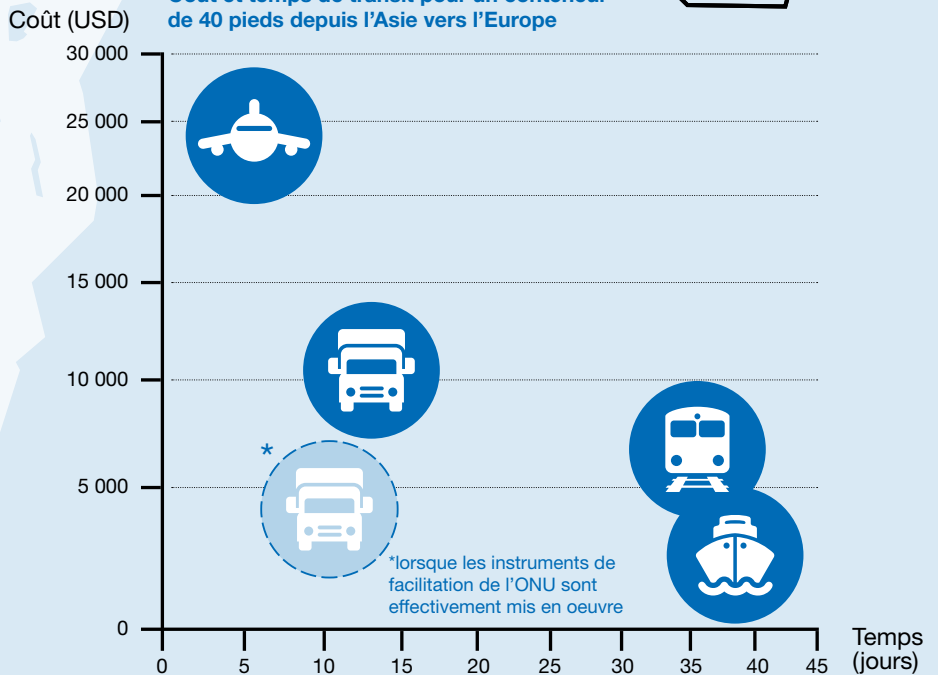
Comparaison itinéraires mer/route

- Itinéraire maritime Hambourg-Dalian
- Itinéraire nord
- Itinéraire central
- Itinéraire sud
- Itinéraire afghan
- Itinéraire chinois

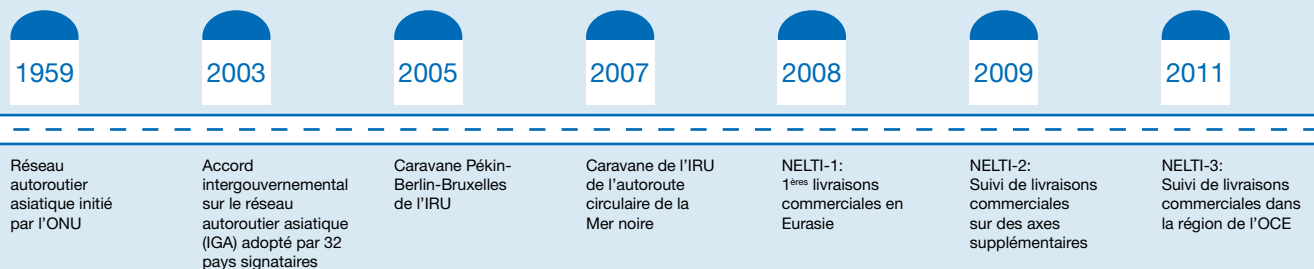
Les pays couverts par la nouvelle Route de la Soie...



Coût et temps de transit pour un conteneur de 40 pieds depuis l'Asie vers l'Europe



Jalons de la nouvelle Route de la Soie



Sources : The Moscow News, 16-22 octobre 2012. Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI), Phase 1, 2 et 3. Chambre de Commerce des Etats-Unis, Land Transport Options between Europe and Asia, juillet 2006. Commission économique des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique.

L'Initiative d'autoroute modèle

Notre Initiative d'autoroute modèle (MHI) vise à concevoir puis construire, dans le cadre d'un véritable partenariat public-privé, un « axe routier modèle » équipé d'infrastructures auxiliaires telles que des parkings sécurisés, hôtels et stations-services, via des procédures harmonisées et appropriées. Cette approche entend promouvoir et faciliter davantage les échanges et le transport

routier international sur tout le continent eurasiatique, en soutenant le développement cohérent des infrastructures complémentaires indispensables à de meilleures conditions de travail pour les conducteurs, à un transit plus sûr et à une plus grande efficacité des opérations le long des itinéraires de la Route de la Soie, par le biais de procédures harmonisées.

Les liaisons routières, gage d'ouverture pour les pays enclavés d'Asie centrale

Une délégation IRU-TRACECA, composée notamment du Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy, et du Secrétaire général du TRACECA, Eduard Biriucov, a rencontré de hauts responsables des gouvernements d'Asie centrale afin d'obtenir leur soutien à la MHI.

La délégation a tout d'abord assisté à la Réunion mondiale de haut niveau du Bureau du haut représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits états insulaires en développement de l'ONU (UN-OHRLLS) sur les « Echanges internationaux, la facilitation du commerce et l'aide aux échanges », lors de laquelle le Sous-secrétaire général de l'IRU, Igor Rounov, a présenté les résultats du projet NELTI, ainsi que la MHI. La délégation IRU-TRACECA a ensuite tenu des réunions parallèles avec de hauts représentants de l'OMC et de l'OMD, ainsi que le Sous-secrétaire général de l'ONU, M. Gyan Chandra Acharya, dans le but d'examiner les meilleurs moyens de mettre en œuvre la MHI pour faciliter effectivement les échanges et le transport routier international.

Cette même délégation a ensuite rencontré le Président du Tadjikistan, S.E. Emomaly Rahmon, pour discuter des moyens d'intégrer le développement des échanges et du transport routier dans le Programme d'action d'Almaty, et contribuer à désenclaver les pays sans littoral. Le Président Rahmon a confirmé qu'il partageait cette vision et lui a accordé son parrainage et le soutien total du gouvernement tadjik en

invitant tous les participants à une conférence internationale de haut niveau sur ces sujets majeurs, avec la participation des chefs d'Etats, à Duchanbé en septembre 2013.

Suite à la rencontre officielle avec le Président Rahmon et à un fructueux séminaire sur la MHI, une déclaration commune soutenant son développement au Tadjikistan a été signée par Khudoyor Khudoyorov, Ministre adjoint des Transports du Tadjikistan, et les Secrétaires généraux de l'IRU et du TRACECA.

La délégation s'est ensuite rendue au Kirghizistan, où elle a rencontré le Premier ministre de la République kirghize, Zhantoro Satybaldiyev. A cette occasion, le Secrétaire général de l'IRU a briefé le Premier ministre sur le développement du transport routier en Asie centrale et la coopération de l'IRU avec l'ONU, le TRACECA et d'autres organisations internationales dans la promotion des liaisons de transport en Eurasie. Le Premier ministre a salué les efforts déployés par l'IRU pour faciliter les échanges et le transport routier international dans la région par la revitalisation de l'ancienne Route de la Soie, et notamment par l'Initiative d'autoroute modèle de l'IRU.

Enfin, la délégation a rencontré le Président du Conseil d'Etat aux douanes de la République kirghize, Kubanychbek Kulmatov, pour discuter de la mise en œuvre des Conventions d'harmonisation et TIR et démontrer les avantages de la MHI pour la région.

La section « Caucase Sud » de l'autoroute modèle en voie de développement

Nous nous sommes accordés avec le secrétariat de la BSEC, la Banque de développement et d'échanges de la Mer noire et l'entreprise Egnatia Odos, nous nous sommes accordés pour effectuer une étude de pré-faisabilité pour la section « Caucase Sud » de l'autoroute modèle.

Les résultats officiels de cette étude identifiant les principaux critères de mise en œuvre de la MHI dans le Caucase du Sud, sur l'axe Bakou – Tbilissi – Batumi – Trabzon, ont été présentés à Bakou (Azerbaïdjan), Tbilissi (Géorgie) et Ankara (Turquie) aux représentants des agences gouvernementales de ces pays, y compris aux Ministères des Transports, du Développement économique, des Affaires étrangères et des Finances, au Comité d'Etat aux douanes, ainsi qu'à la BAD, au GUAM, au TRACECA, à l'OSCE et aux acteurs nationaux du secteur. Tous les participants ont salué nos efforts visant à développer une infrastructure auxiliaire dans le Caucase du Sud et souligné notamment la nécessité de coordonner davantage les actions entre tous les acteurs pour mettre en œuvre la MHI sur la base des résultats de l'étude de pré-faisabilité.





NELTI : phase 3 dans la région de l'OCE

27

entreprises

8

Etats membres de l'OCE

139

trajets

2 823

tonnes transportées

40%

du temps perdu aux frontières

38%

des coûts de transport en paiements officiels

14,5 km/h

de vitesse moyenne

Depuis son lancement en 2008, la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI) a permis d'effectuer une analyse scientifique des résultats de l'observation de plus de 200 000 passages de frontières. Le projet de « Contrôle régulier par camions » de l'Organisation de coopération économique (OCE-RMT), organisé en partenariat avec la 3^{ème} phase de NELTI (NELTI-3) a identifié les principaux obstacles et barrières non-physiques au transport routier international dans la région de l'OCE pour aider les gouvernements à stimuler la croissance économique de leurs pays en facilitant le commerce et le transport routier international.

Ce projet commun OCE-RMT/NELTI-3 a permis de compiler et d'analyser des données sur les conditions actuelles du transport routier international auxquelles sont soumis les conducteurs de camions professionnels lors de livraisons commerciales internationales dans la région de l'OCE. Ces données concernent notamment les temps d'attente aux frontières, les procédures douanières, les contrôles routiers ainsi que les infrastructures de transport existantes. Elles ont été recueillies par le biais de questionnaires et carnets de bord spéciaux, selon la méthodologie « Temps-Distance-Coût » de la CESAP-ONU.

« Il est vital d'obtenir des informations factuelles fiables sur les conditions de transport routier international dans la région de l'OCE. Ceci permet d'identifier les obstacles réels et les solutions appropriées à mettre en œuvre pour éliminer ou réduire les barrières physiques et non-physiques au transport routier international. »

Altaf Asghar, Secrétaire général adjoint de l'OCE



Les frontières, un frein aux échanges dans l'OCE

Les résultats analytiques de l'initiative OCE-IRU corroborent ceux de NELTI-1 et 2 : les liaisons commerciales routières entre l'Europe et l'Asie sont une alternative économiquement attractive et viable aux itinéraires commerciaux traditionnels saturés, empruntant les voies maritimes.

Cependant, NELTI-3 a également révélé que 40 % des temps de trajet sont perdus aux frontières tandis que 38% des coûts de transport résultent de paiements et prélèvements officiels dans l'OCE. Ces barrières considérables réduisent la vitesse moyenne des camions traversant la région à 14,5 km/h, ce qui freine dramatiquement le développement des échanges dans et entre les pays de l'OCE. Une perte que subissent, au final, les économies et les citoyens de la région.

Cette situation pénalisante est le résultat d'une réglementation du trafic commercial

non harmonisée, d'un nombre excessif de postes de contrôle, de formalités et contrôles douaniers inappropriés, de procédures de visas complexes pour les conducteurs professionnels et d'une mise en œuvre seulement partielle des instruments clés de l'ONU pour la facilitation des échanges et du transport, que la plupart des Etats membres de l'OCE ont pourtant déjà ratifiés.

Ces conclusions attestent de la nécessité d'appliquer efficacement et de toute urgence ces instruments multilatéraux clés de l'ONU, tels que les Conventions d'Harmonisation et TIR. Elles démontrent également qu'il est impératif de renforcer la coopération entre les pays de transit de l'OCE, d'introduire un permis de transport multilatéral spécifique pour la région et d'accorder des visas de transit et à entrées multiples aux conducteurs commerciaux professionnels.

Liaisons routières l'ouverture commerciale

Igor Rounov, Sous-secrétaire général de l'IRU et Délégué général pour l'Eurasie, explique

Les grandes organisations intergouvernementales, comme l'ONU, l'OMC, l'OSCE et le TRACECA, considèrent le développement des liaisons de transport Europe-Asie (EATL) comme l'une des priorités des « Objectifs de développement du millénaire ». Comment la Délégation permanente de l'IRU pour l'Eurasie contribue-t-elle au développement des EATL et du Programme d'action d'Almaty ?

Les EATL et le Programme d'action d'Almaty ont le même objectif : développer les économies des pays enclavés, isolés physiquement des principaux marchés mondiaux. Quand vous créez des liaisons terrestres, le transport routier peut relier les

entreprises locales à ces marchés. Ces deux programmes sont donc totalement en phase avec nos activités principales.

Notre projet conjoint IRU-UNMAS « Déminer l'Afghanistan », premier partenariat public-privé du genre pour déminer les routes reliant Kaboul à ses pays voisins au Nord, est désormais terminé. S'il a permis à l'Afghanistan de s'émanciper de l'aide internationale pour s'ouvrir aux échanges, il a également contribué au développement des EATL, ce qui lui a valu les honneurs du Secrétaire général de l'ONU, Ban Ki Moon.

Notre conférence au Turkménistan en 2012, en partenariat avec

l'UN-OHRLS, l'OSCE et le TRACECA, a aussi été l'occasion de discuter du développement des transports et du transit en Asie centrale et dans la région caspienne. A cette occasion, nous avons appelé les gouvernements à mettre en œuvre des mesures de facilitation, comme la création d'une liaison de ferry route-mer, la simplification des procédures de visas pour les conducteurs professionnels et la suppression d'autres obstacles.

Cette conférence fut une belle réussite et nous renouvelerons donc cette expérience avec l'UN-OHRLS et le TRACECA en 2013, sur le thème des échanges et du transport routier international en Asie centrale, sous le patronage du Président du Tadjikistan. Nous sommes convaincus que c'est en attirant l'attention des gouvernements sur la nécessité de faciliter le commerce et le transport routier international que nous contribuerons au progrès, à la prospérité et à la paix dans toute la région.

Quels sont les principaux défis du transport routier en Eurasie ?

Tout d'abord, je dirais que nous avons besoin de soutien pour notre initiative d'autoroute modèle, le but étant d'améliorer la sûreté et d'offrir de bonnes conditions de travail aux conducteurs et entreprises actifs entre l'Europe et l'Asie. Nous y travaillons et 2012 a permis de mettre cette initiative en bonne voie.

Nous avons par ailleurs présenté les résultats des études de pré-faisabilité pour les tronçons de l'autoroute modèle en Asie centrale et dans le Caucase du Sud à de hauts représentants des gouvernements du Tadjikistan, du Kirghizistan et du Kazakhstan, qui ont tous manifesté



Europe-Asie : des pays sans littoral

comment la facilitation du transport routier peut libérer le potentiel économique de l'Eurasie.

beaucoup d'enthousiasme. Nous avons d'ailleurs signé des déclarations communes soutenant le projet avec les gouvernements tadjik et kirghize et le TRACECA.

Les résultats de l'étude concernant le Caucase du Sud ont également reçu un soutien politique de haut niveau à Ankara, Bakou et Tbilissi. Il nous faut donc maintenant préparer une étude de faisabilité complète pour ces deux tronçons d'autoroute modèle.

La création de cartes numériques est un autre défi important pour nous. L'Assemblée générale de l'IRU a d'ailleurs adopté une résolution à ce sujet, appelant à fournir aux conducteurs des cartes avec toutes les informations nécessaires à leurs activités quotidiennes. Nous collaborons actuellement avec le TRACECA sur ce projet dont les retombées économiques devraient être très positives une fois finalisé. Les cartes numériques permettront en effet de rendre le transport routier plus efficient et de réduire les coûts des opérateurs.

La création récente d'un Espace économique commun en janvier 2012 a certainement bouleversé l'environnement opérationnel des transporteurs routiers en Eurasie. Pouvez-vous nous en dire plus ?

En effet. Cet Espace a profondément changé les règles relatives aux opérations de transport, non seulement pour les entreprises bélarusses, russes et kazakhs, mais aussi pour les transporteurs routiers internationaux. Nous avons abordé ces questions lors de la conférence internationale organisée par l'IRU et l'AsMAP UA à Yalta et la perception de cet Espace économique commun par

les professionnels du secteur est très positive. Le nombre de passages de frontières et de formalités s'en trouve aujourd'hui réduit et, sur le long terme, l'Espace favorisera certainement l'harmonisation des réglementations propres au transport routier entre ces trois pays. La question de la mise en œuvre des instruments multilatéraux pour la facilitation du commerce et du transport dans l'Espace économique commun n'a toutefois pas été résolue.

Avec nos associations membres bélarusse, kazakh et russe, nous sommes en étroite collaboration avec la Commission économique eurasiatique. Notre but est de partager nos 60 et quelques années d'expérience en matière de facilitation et de sécurisation des échanges et du transport routier international, grâce au régime TIR et aux outils informatiques de gestion des risques, comme le TIR-EPD pour les pré-déclarations électroniques.

A cette fin, nous avons signé un protocole d'entente avec la Commission établissant un cadre juridique pour coopérer davantage, dans l'intérêt de toutes les parties.

Comment voyez-vous
2013 ?

Nous attendons la deuxième vague de la crise économique qui va entraîner une chute des volumes de fret et affecter notre industrie. Paradoxalement, le processus d'intégration régionale s'intensifie et les obstacles administratifs au transport routier tombent progressivement, et c'est donc le moment idéal pour poursuivre notre stratégie visant à promouvoir et faciliter le transport routier dans toute l'Eurasie.

Je suis convaincu qu'en travaillant de concert avec nos associations membres et nos organisation partenaires, nous allons réussir ! ■



12

Déminier l'Afghanistan : de l'aide internationale à l'ouverture commerciale

Un partenariat public-privé innovant

La cérémonie de clôture du partenariat public-privé IRU-UNMAS pour déminer l'Afghanistan s'est tenue en avril 2012 à New York, au siège de l'ONU, à l'occasion de la Journée internationale pour l'action anti-mines. Nous y avons présenté la contribution de cette collaboration novatrice entre l'IRU et UNMAS à une meilleure intégration de l'Afghanistan aux réseaux mondiaux de commerce et de transport grâce au développement de routes sûres et sécurisées,

facilitant le commerce et le progrès et permettant, à terme, davantage de prospérité et de paix.

L'objectif de ce PPP était de renforcer la sûreté et de faciliter l'intégration de l'Afghanistan à l'économie mondiale en déminant les routes et les champs de mines et zones de conflit avoisinants qui menaçaient la circulation des personnes et des marchandises.

Le transport routier, vecteur de progrès, de prospérité et... de paix

Les zones ciblées par le déminage étaient situées dans un couloir de 100 m de part et d'autre de l'autoroute circulaire de 700 km reliant Kaboul aux provinces nord de Baghlan, Balkh, Jowzian, Kunduz, Parwan et Samangan. Ce projet a ainsi contribué à raviver les échanges socio-économiques entre l'Afghanistan et le Tadjikistan, le Turkménistan, l'Ouzbékistan et des pays plus lointains, ainsi qu'à émanciper le pays de l'aide internationale et à développer sa capacité commerciale grâce au transport routier international, favorisant ainsi sa reconstruction, son développement et sa stabilisation.

Ce projet aura un impact positif sur les conditions de vie des sept millions de personnes habitant dans les six provinces traversées par la route périphérique, dans

la mesure où il permettra aux communautés locales d'utiliser les routes en toute sécurité. Il réduira également le prix des denrées alimentaires et des autres biens de consommation, et rendra à nouveau exploitables les terres agricoles, ce qui favorisera les opportunités commerciales et stimulera les échanges entre les provinces afghanes ainsi qu'avec le Tadjikistan, le Turkménistan, l'Ouzbékistan et même l'Europe - des régions toutes reliées entre elles par cette route.



« Grâce à la collaboration de l'IRU, l'Afghanistan est devenu plus sûr et plus prospère. J'espère vivement poursuivre notre partenariat fructueux avec l'IRU. »

Ban Ki-moon, Secrétaire général de l'ONU



Une fois totalement sécurisées, les routes afghanes, qui sont stratégiquement situées le long de la Route de la Soie, joueront à nouveau un rôle essentiel dans les échanges par transport routier entre l'Europe et l'Asie et seront donc un moteur de prospérité pour tout le continent grâce à la dynamique actuelle de revitalisation de l'ancienne Route de la Soie.

Réactiver le TIR en Afghanistan pour faciliter et sécuriser les flux commerciaux

La réactivation du TIR en Afghanistan a été activement discutée dans le but de garantir des échanges par transport routier international facilités et sécurisés. Les dernières mesures nécessaires à la réactivation des opérations TIR vers et depuis l'Afghanistan ont été finalisées en coopération avec notre association TIR basée sur place et des acteurs afghans essentiels des secteurs public et privé, qui ont appris tous les aspects juridiques et pratiques liés à la mise en œuvre du Régime TIR, ainsi que les avantages des applications TIR de gestion des risques en ligne en matière de sécurité.

Le premier transport pilote sous TIR entre l'Afghanistan et l'Iran s'est déroulé avec succès. Il s'agissait de deux camions chargés de produits agricoles, partis du poste-frontière d'Islamqala dans la province d'Herat, et arrivés au port iranien de Bandarabas. Cet essai fut une excellente opportunité pour former les transporteurs et douaniers à l'utilisation et au traitement des Carnets TIR en Afghanistan, préfigurant ainsi une réactivation du TIR dans un avenir proche dans le pays.

« Quand la zone n'était pas encore déminée, il y avait souvent des accidents. Beaucoup de gens ont perdu leurs jambes, leurs mains, leurs yeux et même leur vie. Aujourd'hui, on y trouve des magasins et des stations service. C'est devenu une route fréquentée (...) et nous pouvons à nouveau prendre soin de nos familles et de nos communautés. »

Ahmad Shah, habitant de Godar, Afghanistan

Pour en savoir plus sur le projet, visitez le blog : <http://demining-afghanistan.org/>

Déminer l'Afghanistan : une aventure en images



68

zones à risque déminées

6 161

dangers éliminés

42

communautés concernées

plus de

3 000

familles bénéficiaires

2 000

emplois locaux créés

13

La sûreté, une priorité



Localiser et promouvoir les parkings sécurisés avec TRANSPark

1 conducteur sur **6**
est victime d'agression

42%

des agressions se produisent
dans des parkings :

68%

des agressions ont lieu la nuit

63%

des agressions visent
le véhicule et son chargement

La sûreté est une préoccupation majeure dans la chaîne logistique et de transport, compte tenu notamment de la hausse de la criminalité sur les routes et des coûts humains et économiques qu'elle engendre. La concurrence est rude, les réglementations strictes, les vols de marchandises et agressions des conducteurs se multiplient. Une planification rigoureuse des trajets, avec des informations sur les lieux sûrs et confortables où les conducteurs peuvent se reposer, est donc plus cruciale que jamais.

Pour résoudre cette problématique urgente, nous avons développé une application en ligne simple d'utilisation pour aider les professionnels de la route à localiser les parkings sécurisés, où et lorsqu'ils en ont besoin. L'application TRANSPark a été améliorée : elle est désormais plus fonctionnelle et ne nécessite plus d'inscription préalable sur le site de l'IRU. Et elle est toujours gratuite.

TRANSPark

Découvrez
TRANSPark



Source : Agressions contre les conducteurs
de poids lourds internationaux, IRU et
Forum international des transports, 2008



L'application idéale pour les gestionnaires de flottes, conducteurs, propriétaires et gestionnaires de parkings

Les utilisateurs peuvent chercher et contacter plus de 4 000 parkings dans plus de 40 pays différents. Ils peuvent les localiser par pays, ville ou rue, dans un rayon de 200 km ou le long d'un itinéraire planifié. Les options de recherche avancée permettent en outre de filtrer les résultats sur la base des niveaux de sûreté et de confort évalués par les gestionnaires de parking.

Ils peuvent également soumettre leurs commentaires sur les parkings qu'ils ont visités et ajouter ceux qui manquent pour que TRANSPark soit toujours à jour.

TRANSPark lutte contre les infractions liées directement au fret en encourageant la création et la mise à disposition de parkings plus sûrs et confortables, tout en stimulant la coopération entre les autorités, les propriétaires de parkings et les transporteurs. Cette application aide à garantir la sécurité de toute la chaîne logistique et permet de préciser les informations disponibles sur les lieux à haut risque, garantissant ainsi des investissements rentables en matière d'infrastructure de stationnement.

Mieux encore, TRANSPark contribue à la sécurité des conducteurs, des véhicules et de leur chargement, il renforce la sécurité routière et permet aux opérateurs de flotte de gagner du temps et de l'argent, tout en se conformant à la législation.

4 000+
parkings

40+
pays dans le monde



www.iru.org/transpark



Recherche parkings sécurisés... et localisés !

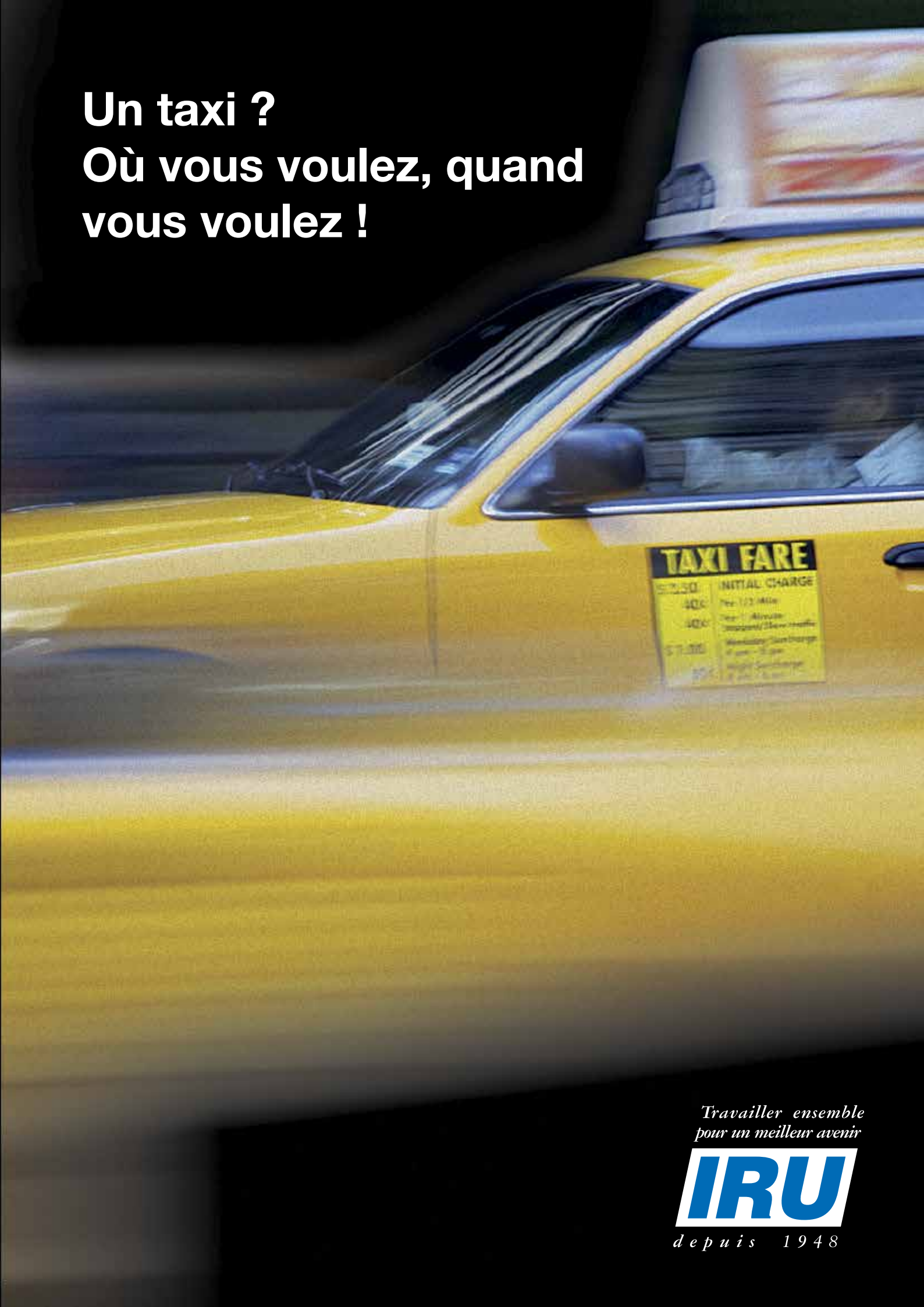
Dans le cadre du Groupe sur le transport routier du Forum international des transports et lors de l'atelier de la Commission européenne sur la « Mise à disposition d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux », nous avons vivement encouragé les autorités présentes à unir leurs forces pour lutter contre les agressions des conducteurs en nous fournissant des données à jour sur la localisation des parkings sécurisés dans leurs pays, dans le but d'élargir toujours plus la couverture géographique de TRANSPark.

Si la proposition de la CE encourageant la création de parkings sécurisés tous les 50 km sur le réseau de base européen dans le cadre du RTE-T nous paraît satisfaisante, nous avons néanmoins souligné que les coordonnées de tous les parkings, y compris les informations relatives aux lieux à haut risque, doivent impérativement être fournies à TRANSPark par les autorités responsables.

***Il est crucial que les
autorités publiques
et les propriétaires
et gestionnaires de
parkings fournissent
à TRANSPark des
informations sur
la localisation des
parkings sécurisés.***

En outre, nous avons exhorté le Conseil informel « Justice et Affaires intérieures » de l'UE à établir des plateformes de consultation multidisciplinaires dans les différents pays, qui impliqueraient tous les acteurs luttant contre la criminalité dans le fret routier. Nous avons par ailleurs souligné que les agences exécutives devraient signaler les lieux à haut risque pour permettre une surveillance et des contrôles mieux ciblés, et rappelé que la mise à disposition de données par les autorités sur la localisation des parkings sécurisés dans TRANSPark constitue une mesure efficace pour éliminer le marché noir des marchandises volées.

**Un taxi ?
Où vous voulez, quand
vous voulez !**



*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*



depuis 1948

14 Rationaliser la législation et l'application des lois

Harmoniser les amendes et sanctions

Bureau des plaintes en ligne d'ECR

Depuis 2012, nous hébergeons le « Bureau des plaintes en ligne pour sanctions et amendes disproportionnées » d'Euro Contrôle Route (ECR), véritable pilier de notre partenariat public-privé avec les autorités exécutives de l'UE. Le but est de garantir une application efficace et harmonisée de la législation communautaire des transports routiers pour renforcer la sécurité routière, les conditions de travail et garantir une concurrence loyale au niveau de l'UE.

Le Bureau des plaintes d'ECR, qui est actuellement disponible en ligne en anglais, français, allemand et roumain, permet aux transporteurs et conducteurs de signaler les contrôles et sanctions qu'ils estiment injustifiés vis-à-vis des réglementations de l'UE relatives aux temps de conduite et de repos et au tachygraphe. Les sanctions doivent être équitables, proportionnelles à l'infraction commise et néanmoins dissuasives pour améliorer l'application des règlements de manière effective.

Il est indispensable d'harmoniser l'application des lois pour soutenir le cadre réglementaire commun de l'UE et permettre aux transporteurs de faire leur travail correctement, efficacement et sans mauvaise surprise.

En effet, les organes de contrôle et l'industrie sont parfaitement conscients que ces règles, leur application et les sanctions correspondantes divergent considérablement d'un pays à l'autre. Notre objectif dès lors est de comprendre le déroulement réel des contrôles routiers et de corriger les pratiques qui doivent l'être.

Signaler un abus au Bureau des plaintes ne constitue toutefois nullement une procédure d'objection ou de recours ; la compilation des données fournies nous permet, avec l'aide des organes de contrôle d'ECR présents dans toute l'UE, de mieux comprendre les différentes situations, ce qui pose problème, et où et comment des améliorations peuvent être apportées. L'utilisation de ces informations permettra de rendre les contrôles plus cohérents et d'éliminer les pratiques abusives lorsque c'est possible.



Registre électronique des entreprises de transport routier - ERRU

Nous avons organisé, avec ECR et TISPOL, et en étroite coopération avec la DG MOVE de la Commission européenne, un séminaire pour discuter de l'introduction du Registre électronique des entreprises de transport routier (ERRU), qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2013 dans les 27 États membres. Le séminaire a permis d'exposer l'ensemble des interprétations divergentes des

règlements communautaires concernés, ainsi que les différences de mesures exécutives et de sanctions imposées aux transporteurs routiers d'un Etat à l'autre. Ce séminaire a également mis en lumière l'incapacité de certains Etats à introduire l'ERRU en 2013.

Tachygraphe numérique : des améliorations pour stopper la fraude

Nous saluons les nombreuses améliorations apportées par la Commission TRAN du Parlement européen aux modifications du Règlement communautaire sur le tachygraphe proposées par la Commission européenne. La formation obligatoire des contrôleurs, l'utilisation gratuite des signaux du système global de navigation par satellite et l'interdiction d'imposer des sanctions automatiques, en vertu du Règlement sur le tachygraphe, par le biais de nouvelles technologies installées sur les tachygraphes numériques, vont considérablement renforcer la prévention contre la fraude.

Nous avons cependant rejeté l'appel de la commission TRAN à rétro-équiper obligatoirement

tous les véhicules de tachygraphes numériques. En outre, aucune étude d'impact ou de coûts n'a été menée et nous avons donc appelé le Parlement européen à rejeter cet aspect des amendements.

La lutte contre la fraude au tachygraphe est une priorité absolue pour l'industrie du transport routier. Cependant, le rétro-équipement de tous les véhicules n'est ni justifié, ni toujours techniquement faisable.

La lutte contre la fraude au tachygraphe constitue une priorité absolue pour l'industrie du transport routier. Le Règlement de l'UE sur le tachygraphe devrait ainsi renforcer la sûreté du dispositif dans le but de garantir une concurrence loyale, la sécurité routière et de bonnes conditions de

travail par le biais de mesures proportionnelles, rentables et efficaces, tout en apportant un soutien accru aux conducteurs et aux entreprises dans l'exercice de leurs fonctions.

Réseau d'assistance juridique

Notre réseau de juristes mondial en ligne a été amélioré pour permettre aux utilisateurs d'identifier rapidement un juriste compétent dans un pays donné. Les membres de ce réseau sont des professionnels du droit à l'expertise étendue

dans divers domaines de la législation applicable au transport routier. Ils proposent leurs services moyennant un honoraire forfaitaire aux Associations membres de l'IRU ainsi qu'aux transporteurs nécessitant une assistance juridique spécialisée.

Transporteurs routiers : toujours plus de responsabilités

Le 9^{ème} Symposium des juristes de l'IRU sur « L'évolution des relations contractuelles dans le transport routier », a souligné les manquements actuels dans la mise en œuvre des diverses réglementations et mis en lumière la nécessité de simplifier et d'harmoniser la législation et la réglementation actuelles pour favoriser la productivité des transporteurs routiers et leurs retours sur investissements, mais aussi de renforcer l'application effective des lois dans l'intérêt de tous les acteurs.

Les participants au Symposium ont conclu que l'une des meilleures solutions pour les transporteurs routiers est de recourir à des conditions générales standard au niveau international, telles que les Conditions générales de l'IRU pour le transport international de marchandises par route, qui fixent les termes juridiques relatifs aux responsabilités respectives du transporteur, du chargeur et du destinataire d'un chargement routier international.

Les règles juridiques applicables aux transporteurs routiers sont de plus en plus complexes, ce qui nuit à l'économie, la productivité du secteur, aux retours sur investissements des opérateurs, ainsi qu'à capacité des autorités à correctement appliquer la loi.

D'autres moyens, comme les clauses, contrats et lignes directrices types de l'IRU ou la formation professionnelle, telle que proposée par l'Académie de l'IRU, ont également été jugés essentiels pour tenir les transporteurs informés et les aider à se conformer aux dernières évolutions législatives des opérations de transport routier international.

Les délégués présents ont en outre conclu que les gouvernements doivent :

- renforcer l'application de toutes les conventions internationales existantes relatives au transport routier ;
- conclure l'Accord Omnibus de l'ONU sur le transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar ;
- accorder systématiquement la priorité aux normes et modèles internationaux/multilatéraux, le cas échéant, plutôt que bilatéraux ou régionaux ;
- offrir plus de transparence lors de la mise en œuvre et l'exécution des lois et règlements.



L'e-CMR, pour une efficacité accrue du transport routier

Nous avons salué l'entrée en vigueur du Protocole additionnel à la convention CMR et appelé les gouvernements à adhérer au Protocole additionnel et adopter une approche harmonisée pour sa mise en œuvre afin de favoriser une introduction accélérée de l'e-CMR et améliorer ainsi l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

Les transporteurs peuvent désormais enregistrer, stocker et échanger les données CMR avec leurs partenaires commerciaux par voie électronique. Ce système améliore considérablement la gestion des documents puisqu'il permet de réduire

le risque d'erreur humaine tout en renforçant l'efficacité des opérations de transport routier.

Il est toutefois crucial d'harmoniser les exigences de mise en œuvre pratiques car certaines autorités continuent de demander un exemplaire papier en plus de la lettre de voiture e-CMR, ce qui va à l'encontre de l'objectif recherché et des bénéfices attendus d'un système électronique. Les gouvernements doivent également s'entendre sur les normes techniques régissant les signatures électroniques et les méthodes d'authentification, afin de tirer pleinement parti de l'e-CMR.

Les STI dans le transport routier : une harmonisation s'impose

Nous avons souligné le besoin urgent de normaliser, harmoniser et accroître l'interopérabilité des applications, communications et protocoles relatifs aux systèmes de transport intelligents (STI).

En effet, les nouvelles technologies et les STI peuvent très largement contribuer à un transport routier encore plus efficace et respectueux de l'environnement.

Les complications et restrictions découlant de la mauvaise application des STI, y compris les

questions liées au tachygraphe numérique ainsi qu'aux systèmes de télépéage, ont toutefois entraîné de multiples révisions et des sanctions injustes pour les utilisateurs, du fait des technologies incompatibles et des divergences d'interprétation du droit européen.

La normalisation et une application harmonisée sont donc cruciales pour améliorer l'efficacité, la fiabilité, la sécurité, l'efficacité et la performance environnementale du transport commercial par route.

15 Inciter à progresser

La persévérance et l'engagement des professionnels et entreprises du transport routier à améliorer constamment l'efficacité et les performances de notre industrie ne cessent de nous impressionner.

Les distinctions de l'IRU sont des mesures incitatives visant à récompenser les meilleurs

conducteurs et responsables d'entreprises, mais aussi les politiques et bonnes pratiques qui améliorent les performances sociales et commerciales de l'industrie ainsi qu'en matière de sûreté, de sécurité, d'efficacité et d'écologie. Nous récompensons ces résultats et ces performances dans le monde entier afin qu'ils servent d'exemple à toute la profession.

1 041
conducteurs

1 000 000+
kilomètres chacun

20 ans
sans accident
ou infraction

Diplômes d'honneur de l'IRU

Le Diplôme d'honneur de l'IRU a été décerné à 1 018 conducteurs professionnels de bus, d'autocars et de camions et à 23 chauffeurs de taxis de 25 pays ayant parcouru au moins un million de kilomètres au cours de leur carrière dans le transport national ou international de fret ou de personnes, sans avoir causé un seul accident au cours des 20 dernières années, ou commis d'infraction grave au code de la route ou aux réglementations douanières ou administratives durant les 5 dernières années. Une telle performance mérite d'être saluée car elle sert d'exemple aux conducteurs novices et permet d'améliorer l'image de la profession.

Ordre du mérite de l'IRU

Nous avons décerné l'Ordre du mérite de l'IRU à **Theodor Kaplan**, Secrétaire général de notre membre kazakh, l'Union des transporteurs routiers internationaux de la République du Kazakhstan (KAZATO), à **Tofiq Nurullayev**, Président de notre membre azerbaïdjanais, l'Association des transporteurs routiers internationaux d'Azerbaïdjan (ABADA), et à **S.E. Binali Yildirim**, ministre des Transports,

des Affaires maritimes et des Communications de la République de Turquie, en reconnaissance de leur contribution exceptionnelle au développement de l'industrie du transport routier au niveau national et international. Ils se sont notamment illustrés par leur soutien aux travaux et initiatives de l'IRU pour faciliter le transport routier dans leurs régions respectives.

Prix du « Meilleur manager de transport routier » de l'IRU

Nous avons décerné notre prix du « Meilleur manager de transport routier » à 59 managers de 17 pays gérant des entreprises de transport routier national ou international de marchandises ou de personnes, y compris de taxis. Ils ont été

récompensés pour leur engagement à promouvoir un transport routier sûr, sécurisé, respectueux de l'environnement et efficient, par le biais de leurs compétences professionnelles et de leur gestion efficace.





Meilleurs transporteurs d'Eurasie de l'année

Chaque année, ce prix récompense les entreprises de transport routier d'Eurasie pour leurs progrès notoires en matière de protection de l'environnement, de sécurité et de responsabilité sociale, mais aussi pour leurs performances économiques exceptionnelles et leur professionnalisme. Le prix jouit d'une grande popularité au sein des associations et entreprises de transport routier en Eurasie et vise à diffuser les bonnes pratiques au sein de la profession dans cette même région. En 2012, le jury international a accordé une attention toute particulière au respect des normes Euro, à la stabilité financière et à la formation professionnelle dispensée aux employés.

Les vainqueurs de 2012 sont :

I.P. Metelkov, Russie (1-10 véhicules), est une petite entreprise de 6 véhicules. Elle a reçu le prix du meilleur transporteur routier dans la région de Povolzhsky pour la qualité élevée de ses services.

Bercoltrans, Moldavie (11-50 véhicules), a reçu notre prix pour ses performances environnementales. Sa flotte est en effet

composée de 27 véhicules Euro V et elle possède le « Certificat de soutien TIR-EPD ». Le niveau de formation professionnelle y est également élevé avec 3 de ses managers ayant obtenu leur Certificat d'aptitude professionnelle au CIPTI, l'ATI de l'Académie de l'IRU basée en Moldavie.

Kievskoye ATP 13061, Ukraine (plus de 50 véhicules), est l'une des plus anciennes entreprises de transport routier du pays, établie en 1954. Elle a reçu le prix du meilleur transporteur routier d'Ukraine, décerné par l'AIRCU en 2011, pour son engagement prioritaire en faveur de la sécurité routière. Elle a également établi son propre centre de formation pour conducteurs.

Diplôme spécial :

L'entreprise russe **Selta**, dont le développement est particulièrement dynamique, a également reçu un « diplôme spécial ». L'activité de l'entreprise a en effet débuté en 1999 avec seulement 15 véhicules et elle possède aujourd'hui une flotte de plus de 4 000 véhicules.

Diakonos : « servir »

Conclusion du Secrétaire général de l'IRU

Depuis le début de ma carrière professionnelle, alors que l'IRU était encore une jeune fille célébrant ses vingt printemps, mais plus particulièrement depuis 1978 - année de mon entrée à l'IRU, j'ai eu le privilège d'être sur le siège du conducteur pour servir notre profession, en observant sur la scène mondiale l'évolution du transport routier au service de la croissance économique et sociale.

Au développement de la société de consommation et du transport routier à l'époque des « Trente Glorieuses » dans les pays de l'OCDE, se sont succédés les crises pétrolières, le libéralisme économique, l'effondrement de l'empire soviétique parallèlement à l'ascension de l'empire européen, dont les Etats membres ont progressivement abandonné leurs prérogatives démocratiques nationales en faveur de la bureaucratie communautaire. Finalement, j'ai assisté ces dernières décennies à l'avènement de la mondialisation et de l'économie virtuelle dans les pays occidentaux, et au transfert vers l'Est et l'Extrême Orient de la production, de l'innovation et de la création.

Ce qui est frappant, en regardant dans le rétroviseur de cette période, c'est qu'au sein de l'économie réelle, y compris dans les associations et les entreprises de transports routiers, la vision des dirigeants, des managers a toujours été celle d'entrepreneurs qui avaient la volonté, à travers leur profession, de servir. Dans ce seul but, ils ont travaillé dur, ils ont stimulé l'imagination, ils ont eu l'audace et le courage de créer de nouveaux services et d'innover. Ils ont pris des risques. Ils ont développé toutes les synergies de la chaîne logistique. Ils ont entrepris tout ce qui était possible pour mieux servir l'économie et en assurer la compétitivité.

Il est frappant de voir qu'au sein de l'économie réelle, la vision des dirigeants, des managers – y compris dans les associations et entreprises de transport routier – a toujours été celle d'entrepreneurs qui avaient la volonté, à travers leur profession, de servir.

Les transporteurs routiers vont pouvoir élargir la palette de leurs indispensables services, et notamment des services de personne à personne, en les intégrant, avec une grande valeur ajoutée, à la mobilité routière des personnes et des biens.

En regardant vers l'avenir, le transport routier va rester le seul mode, tant localement que globalement, capable de maintenir le contact, le service de personne à personne, aussi bien avec les touristes, qu'avec les expéditeurs et les destinataires. Les transporteurs routiers vont donc continuer à bénéficier d'un avantage

incommensurable

pour mieux servir les exigences nouvelles de ses clients. Ces exigences croissantes et de plus en plus spécifiques évoluent en effet rapidement, jour après jour, grâce aux opportunités offertes par internet, tant en matière de rapidité, de disponibilité, d'externalisation des productions et des services, conformément à

l'individualisation de la mobilité croissante des personnes et des biens.

Cette évolution irréversible des services demandés va permettre à tous les pionniers du transport routier qui ont l'esprit d'entreprendre de développer de nouvelles tendances logistiques et de nouvelles coopérations, en valorisant les prestations du transport routier qui est toujours

l'élément central de toute chaîne logistique ou de mobilité. En agissant ainsi, les transporteurs routiers vont pouvoir élargir la palette de leurs indispensables services, et notamment des services de personne à personne, en les intégrant, avec une grande valeur ajoutée, à la mobilité routière des personnes et des biens exigée par les clients.

Durant cette même période, dans les hautes sphères des conglomerats financiers et de l'économie virtuelle, encouragés par le libéralisme débridé et souvent avec la connivence de l'Etat, débarrassés de toute éthique professionnelle et de toute morale, les dirigeants ont eu pour seul objectif non pas de servir, mais de se servir. Ainsi, il n'est pas rare de constater que grâce à la

spirale spéculative des marchés financiers, une marchandise peut être négociée plus de vingt fois avant d'être transportée pour servir le client.

Cette mondialisation des échanges depuis les années 80 a régulièrement été présentée par les gouvernements, les experts et les médias comme le nouvel Eldorado, l'aboutissement paradisiaque du progrès économique et social.

Eblouis, voire hypnotisés par l'argent facile, par les subventions massives sans cesse renouvelées, y compris aux secteurs structurellement déficitaires comme les chemins de fer et par les prêts sans limites et sans garantie accordés par l'économie virtuelle, les bâtisseurs du nouveau millénaire ont régulièrement réussi à séduire leurs interlocuteurs à grands coups de projets inutiles, aux coûts exorbitants, en utilisant, comme principal atout, la démesure.

Dans les transports, en particulier ferroviaire et aérien, l'objectif de servir a été remplacé par cette démesure, voire cette spéculation – à l'instar des décideurs financiers – sur les soi-disant besoins futurs. Pour cela, dans toutes leurs analyses, le nombre de passagers et de tonnes de fret de marchandises est multiplié par millions, flirtant parfois avec l'absurde.

A notre époque virtuelle – comme cela est prouvé jour après jour par le monde bancaire – il n'est nul besoin de besoins pour réaliser une idée, ou pour augmenter les dettes souveraines déjà abyssales.

En général, par manque de courage politique et quelle que soit la gravité de leurs conséquences sur les coûts de la vie, sur les dettes souveraines, sur la croissance ou sur les déficits budgétaires, des projets comme l'abandon du nucléaire, le subventionnement des biocarburants ou l'installation de panneaux solaires, ont toujours de l'avenir. En effet, associés à quelques études d'instituts spécialisés sur l'environnement et la

Hypnotisés par les subventions massives, y compris aux secteurs structurellement déficitaires comme les chemins de fer, les bâtisseurs du nouveau millénaire ont réussi à séduire leurs interlocuteurs avec des projets inutiles en utilisant, comme principal atout, la démesure.



biodiversité, ces projets en vert permettent la plupart du temps aux décideurs de les estampiller « haute qualité environnementale » et de les réaliser.

Pour paraphraser George Orwell dont l'un des personnages déclarait : « La guerre c'est la paix. La liberté c'est l'esclavage. L'ignorance, c'est la force », l'on peut affirmer aujourd'hui : « L'inutile, c'est l'avenir ».

Ainsi, du fait des graves conséquences, notamment financières, de l'économie virtuelle, le catastrophisme s'est substitué auprès des décideurs aux fondements moraux, à la raison et aux sciences humaines qui avaient toujours lié par le passé le service du pays et le progrès social aux avancées technologiques. Cet imaginaire du pire s'incarne

actuellement dans un manichéisme d'opposition du genre : soit le progrès, soit la nature. Pourtant, la perspective d'un réel avenir de progrès pour la société implique que l'on produise davantage en sortant rapidement de cette scission arbitraire. En effet, la fin de la vertu du courage que l'on constate chez de trop nombreux décideurs fait non seulement le lit de l'imaginaire du pire, mais conduit aussi, par le biais de la pensée dominante qui sévit dans notre société, aux aberrations de ce catastrophisme.

Il est donc surprenant de constater que de nombreux décideurs et chefs d'Etat, qui n'étaient jamais parvenus par le passé à prédire ou prévoir les conséquences pourtant graves de la mondialisation sur les dettes souveraines ou l'emploi dans leur pays, soient tout à coup devenus les leaders d'une mode qui consiste à prédire le pire sur tous les sujets importants de notre société.

Cette vague de catastrophisme et de peur, créée par les décideurs eux-mêmes avec le soutien sans cesse renouvelé des médias, ne fait finalement que renforcer les sentiments contreproductifs anxieux et l'imaginaire du pire. Pourtant, comme l'Histoire le démontre, il devrait être clair pour chacun qu'il est impossible pour un entrepreneur d'entreprendre avec succès, qu'il est impossible d'obtenir des avancées scientifiques et technologiques, qu'il est impossible de générer de la croissance et du confort, sans prendre de risques.

C'est pourquoi il serait de loin préférable pour la société que les décideurs aient enfin le courage de servir leur pays en prenant les risques nécessaires pour ramener l'espoir, motiver les entrepreneurs et promouvoir la croissance par des mesures d'incitation appropriées destinées aux PME qui génèrent 85% de l'emploi.

C'est pourtant dans cette ambiance « du pire » que plusieurs gouvernements ont récemment décidé l'abandon de l'énergie nucléaire et le subventionnement des biocarburants pour diminuer les émissions de CO₂ provenant des énergies fossiles. C'est certainement en raison de cet imaginaire du pire que ces décisions ont

été prises avant même de connaître le potentiel effectif, le coût et l'impact réels des énergies alternatives.

Il n'est donc pas étonnant qu'à la suite de ces importantes décisions, non réfléchies et peu motivantes, on assiste d'une part à une augmentation du chômage et d'autre part à une explosion du prix des produits alimentaires de

base - après trente ans de baisse régulière. Cette situation pénalise surtout les jeunes générations et trahit, par manque de courage politique, les millions d'êtres humains les plus pauvres qui dépendent pour se nourrir plus de 80% de leurs maigres revenus.

Ainsi actuellement, grâce aux généreuses subventions d'Etat, près de la moitié des cultures de maïs aux Etats-Unis et plus de 60% des cultures de colza en Europe sont destinées à la production d'énergie.

Cette simple réflexion sur le non respect des objectifs du millénaire de l'ONU et sur le manque d'éthique de gouvernance et de service à la planète au niveau global par les pays de l'OCDE, démontre clairement que le prix du courage des décideurs face au progrès technique, économique et social est bien moins élevé que le prix de leur manque de courage.

Dans le même temps, le transport routier, qui est et qui va rester le seul mode capable d'unir les hommes et de mieux répartir les richesses, continue de croître partout. En effet, grâce au bon choix répété de ses clients utilisateurs, ceux-ci continuent de bénéficier directement de la passion des transporteurs de servir toujours mieux et partout la mobilité des personnes et des marchandises.

Malgré ou à cause de ce succès, et toujours par manque de courage politique pour contrer l'imaginaire croissant du pire, prôné par les milieux autophobes, les gouvernements de trop nombreux pays se sont également acharnés ces dernières décennies non pas à servir l'économie réelle, mais à freiner la croissance de notre industrie.

Cet acharnement s'est traduit par le prélèvement, lors de l'usage des véhicules routiers, de taxes

Comme l'histoire le démontre, il devrait être clair pour chacun qu'il est impossible pour un entrepreneur de réussir dans les affaires, d'obtenir des avancées scientifiques et technologiques et de générer de la croissance et du confort sans prendre de risques.

La fin de la vertu du courage que l'on constate chez de trop nombreux décideurs fait non seulement le lit de l'imaginaire du pire, mais conduit aussi aux aberrations de ce catastrophisme.

et de redevances exorbitantes qui représentent 4 à 6 fois le prix de production de l'énergie consommée, ainsi que par l'imposition de si nombreuses réglementations que le transport routier est devenu – loin devant le transport aérien, ferroviaire ou maritime - le mode de transport le plus réglementé de tous. Cette situation se traduit notamment par le fait que sur les principales routes commerciales, le temps d'attente aux frontières représente actuellement plus de 40% du temps de transport.

En raison des libertés offertes par la mondialisation et étant donné que plus de 85% des marchandises et que 100% des entreprises de l'économie réelle sont servies par le transport routier, toute pénalité sur le transport routier est une pénalité bien plus grande encore sur l'économie. C'est pourquoi cet acharnement fiscal et réglementaire croissant de nombreux gouvernements a de graves effets pervers, tels que la désindustrialisation ou le chômage qui restent totalement ignorés des décideurs jusqu'à présent.

En effet, selon les statistiques, on constate que cet acharnement étatique contre le transport routier s'est transformé dans de nombreux pays occidentaux en une mesure incitative des plus efficaces pour encourager et promouvoir la désindustrialisation et la délocalisation des productions générées par l'économie réelle, créant ainsi dans de nombreux pays, des taux de chômage records qui dépassent 50% chez les jeunes.

Alors que les entreprises de transport routier, comme la plupart des PME, étouffent sous la pression fiscale et réglementaire, il est paradoxal de constater que dans le même temps, l'économie virtuelle créée par la caste dirigeante des multinationales et conglomérats financiers reste toujours hyper protégée par l'Etat, en bénéficiant de tous les privilèges.

Ainsi, leurs profits réels, au lieu d'être taxés pour servir la croissance, le développement économique et l'emploi, sont transférés jour

après jour, en toute sérénité et connaissance de cause et sans aucune pénalité, dans les très nombreux paradis fiscaux. Ces services pro domo ont notamment pour conséquence de mettre aujourd'hui en péril non seulement l'avenir des entreprises de l'économie réelle, mais aussi l'avenir des pays qui étaient les plus avancés et qui étaient, jusqu'à il y a quelques années encore, le principal moteur du progrès.

L'IRU quant à elle, avec la volonté et la persévérance de ses organes dirigeants et avec l'appui sans cesse renouvelé de ses membres, a continué de servir sans relâche depuis 1948, conformément à sa Constitution, les transporteurs routiers. En effet l'IRU a

résolument promu l'innovation, la facilitation et le développement durable du transport routier qui est devenu partout indispensable à la mobilité des personnes et des biens requis par la production, la croissance et le développement de l'économie réelle.

Si l'on observe l'expérience, la vision, la volonté et la disponibilité des dirigeants des entreprises de transport routier et des 180 associations nationales membres de l'IRU qui servent sous son égide leur économie nationale dans plus de 70 pays, force est de constater que tous ces managers ne vivent pas seulement une passion, ils n'ont pas seulement une vocation : leur

profession représente bel et bien pour eux un vrai sacerdoce.

Dans ce cadre, il faut bien reconnaître que le manque d'attention ou d'appui, associé à cet acharnement politique à l'égard de notre profession, sont souvent source de grande frustration.

Toutefois, en comparant – par rapport à d'autres secteurs privilégiés - le rôle, l'éthique et la contribution de notre profession au service de l'Etat, de la société, de l'économie et finalement du confort et de l'avenir de chacun, tout en préservant l'avenir de la planète pour nos enfants et les enfants de nos enfants, l'on peut être fier des résultats obtenus dans l'accomplissement de notre mission.

Le prélèvement de taxes et de redevances exorbitantes qui représentent 4 à 6 fois le prix de production de l'énergie consommée et les nombreuses réglementations ont fait du transport routier – loin devant le transport aérien, ferroviaire ou maritime – le mode de transport le plus réglementé de tous.

Sous l'égide de l'IRU, tous les managers du transport routier ne vivent pas seulement une passion, ils n'ont pas seulement une vocation : leur profession représente bel et bien pour eux un vrai sacerdoce, ou « Diakonos » dans le sens grec du terme.



Les grands défis, les grandes réalisations exigent non seulement une bonne vision, un vrai professionnalisme, et de la détermination, mais ils exigent surtout ce qui manque le plus aujourd'hui : le courage.

Le courage, est en effet cette qualité très rare que devraient toujours avoir ceux dont la seule vocation est de servir.

Ainsi, celui qui a décidé de servir le monde en permettant de réaliser en seulement sept ans « un petit pas pour l'homme mais un grand pas pour l'humanité » a déclaré et je le cite : « Nous choisissons d'[y]aller (...), non pas parce que c'est facile, mais justement parce que c'est difficile, car ce but va servir à organiser et à donner le meilleur de nos énergies et de nos savoir-faire, parce que c'est le défi que nous sommes prêt à relever, celui que nous refusons de remettre à plus tard, celui que nous avons la ferme intention de gagner.»
John F. Kennedy.

C'est exactement dans cet esprit que j'ai dédié ma vie professionnelle à servir l'industrie du transport routier. En effet, en tant que Secrétaire

général de notre organisation, comme beaucoup d'autres dirigeants d'associations membres de l'IRU, de collègues, de chefs d'entreprises, d'hommes d'Etat, nous n'exerçons pas seulement une fonction. Nous ne vivons pas seulement une

passion, nous sommes véritablement entrés en sacerdoce avec cette profession, le transport routier, que nous avons eu le privilège et l'honneur de servir.

Ainsi, en conformité avec Confucius qui disait, et je cite, « Choisis un travail que tu aimes et tu n'auras pas à travailler un seul jour de ta vie », servir et disparaître en tant que Secrétaire général, en assurant la continuité de ce service à notre profession, tel est le devoir que j'ai

encore envers tous ceux qui ont la volonté de continuer à « Travailler ensemble pour un meilleur avenir ».

L'IRU a résolument stimulé l'innovation, la facilitation et le développement durable du transport routier, qui est devenu vital, partout, pour assurer la mobilité des personnes et des biens nécessaires à la production, à la croissance et au développement de l'économie réelle.

Martin Marmy

Acronymes

AAC	Comité d'accréditation de l'Académie de l'IRU	CTM	Conseil Transport de marchandises
AASTMT	Académie arabe des Sciences, des Technologies et du Transport maritimes	CTP	Conseil Transport de personnes
ADC	Comité consultatif de l'Académie de l'IRU	CUTE-Wise	"Customs Utility for TIR Transaction Entry Worldwide Information System for Enquiry"
ADR	Accord de l'ONU relatif au transport international des marchandises dangereuses par route	DG MOVE	Direction générale pour la mobilité et le transport
AT	Assistance technique	DRIVEN	Réseau européen de conducteurs et d'instructeurs professionnels du transport routier
ATI	Institut de formation accrédité	EAU	Union eurasiatique et Espace économique commun
AULT	Union arabe des transports terrestres	e-CMR	Lettre de voiture électronique
BAD	Banque asiatique de développement	ECOSOC	Conseil économique et social de l'ONU
BAfD	Banque africaine de développement	ECR	Euro Control Route
BID	Banque islamique de développement	EFTA	Association européenne de libre-échange
BM	Banque mondiale	EIA	Administration (US) information et énergie
BRIC	Brésil, Russie, Inde, Chine	EPTO	Association européenne des opérateurs de transport de voyageurs
BSEC	Organisation de coopération économique de la Mer noire	ERF	Fédération routière européenne
BWTO	Observatoire des temps d'attente aux frontières	ERRU	registre électronique national des entreprises de transport par route
CAD	Commission des affaires douanières	ETAC	Etude européenne des causes d'accidents de camions
CAE	Commission des affaires économiques	ETAG	Groupe d'action européen pour le voyage et le tourisme
CAJ	Commission des affaires juridiques	ETF	Fédération européenne des travailleurs des transports
CAP	Certificat d'aptitude professionnelle	ETOA	Association des tours-opérateurs européens
CAREC	Programme de coopération économique régionale en Asie centrale	EurAsEC	Communauté économique eurasiatique
CAS	Commission des affaires sociales	FEDCOC	Fédération des Chambres de commerce égyptiennes
CE	Commission européenne	FIA	Fédération internationale de l'automobile
CEA-ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique	FIATA	Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés
CEEA	Commission économique eurasiatique	GEMD	Groupe d'experts pour le transport de marchandises dangereuses
CEE-ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe	GETIL	Groupe d'experts pour le transport intermodal et la logistique
CEFIC	Conseil européen de l'industrie chimique	GHN	Groupe de haut niveau
CEI	Communauté des Etats indépendants	GNSS	Système mondial de navigation par satellite
CEMT	Conférence européenne des ministres des Transports	GTMO 5+5	Groupe des ministres des Transports de la Méditerranée occidentale
CEPALC-ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine et les Caraïbes	GUAM	Organisation pour la démocratie et le développement économique
CESAO-ONU	Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie occidentale	IATA	Association du transport aérien international
CESAP-ONU	Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique	ICDT	Centre islamique pour le développement des échanges
CETMO	Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale	IRF	Fédération routière internationale
CFCFA	Fédération des associations de transporteurs et de transitaires du CAREC	IRU	Union Internationale des Transports Routiers
CIT	Commission internationale des affaires techniques	ITF	Forum international des transports
CLEA	Comité de liaison pour l'Eurasie	LARTI	Initiative de transport routier en Amérique latine
CLECAT	Association des transitaires européens	LASTAC	Etude des causes d'accidents de camions de la Ligue des Etats arabes
CLTM	Comité de liaison auprès de l'UE pour le transport de marchandises	LEA	Ligue des Etats arabes
CMR	Lettre de voiture	LLDC	Pays en développement sans littoral
CNBC	Chaîne d'information financière	MHI	Initiative d'autoroute modèle
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement	NELTI	Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques
CO ₂	Dioxyde de carbone	OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
CRIPA	Comité régional pour l'Afrique	OCE	Organisation de coopération économique
CSE	Commission des services aux transporteurs routiers	OCS	Organisation de coopération de Shanghai
CSR	Commission pour la sécurité routière		
CTC	Conférence de coordination des transports		

ODM	Objectifs de développement du millénaire
OEA	Organisation des Etats américains
OIT	Organisation internationale du travail
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMI	Organisation maritime internationale
OMS	Organisation mondiale de la santé
OMT	Organisation mondiale du tourisme
ONU	Organisation des Nations Unies
OSCE	Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe
PME	Petites et moyennes entreprises
PNUD	Programme de développement des Nations Unies
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
PPP	Partenariat public-privé
RCEAE	Comité régional auprès de l'EurAsEC
RO-RO	Transroulage
RTE	Réseaux transeuropéens de transport
RTS	SafeTIR en temps réel
SEETAC	Coopération de l'axe de transport d'Europe du Sud-Est
STARTS	Compétences, formation et transport routier
STI	Systèmes et technologies d'information
TA	Taxis et voitures de louage avec conducteur
TIR	Convention douanière de l'ONU sur le transport international de marchandises sous couvert de Carnets TIR (Transports internationaux routiers)
TIR-EPD	Pré-déclarations électroniques TIR
TISPOL	Réseau européen des polices routières
TRACECA	Couloir de transport Europe-Caucase-Asie
TVA	Taxe à la valeur ajoutée
UA	Union arabe
UATL	Union africaine du transport et de la logistique
UE	Union européenne
UFTAA	Union des fédérations d'associations d'agences de voyages
UIC	Union internationale des chemins de fer
UICR	Union internationale des chauffeurs professionnels
UIRR	Union internationale des entreprises de transport combiné rail-route
UITP	Union internationale des transports publics
UMA	Union du Maghreb arabe
UNMAS	Service d'action anti-mines des Nations Unies
UN-OHRLLS	Bureau du Haut Représentant du Secrétaire général de l'ONU pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits Etats insulaires en développement
UpM	Union pour la Méditerranée
USAID	Agence des États-Unis pour le Développement international
ZFE	Zone à faibles émissions



TRAVAILLER
ENSEMBLE
POUR UN
MEILLEUR
AVENIR

*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*

IRU

d e p u i s 1 9 4 8

**Union Internationale des Transports Routiers
Siège**

3, rue de Varembe
B.P. 44
CH-1211 Genève 20
Suisse

Tél : +41-22-918 27 00
Fax : +41-22-918 27 41
Courriel : iru@iru.org
Web : www.iru.org

**Délégation permanente de l'IRU
auprès de l'Union européenne**

32-34, avenue de Tervueren
Bte 17
B-1040 Bruxelles
Belgique

Tél : +32-2-743 25 80
Fax : +32-2-743 25 99
Courriel : brussels@iru.org
Web : www.iru.org

**Délégation permanente de l'IRU
pour l'Eurasie**

Bureau 417, entr.6
12, Krasnopresnenskaya nab.
Moscou 123610
Russie

Tél : +7-495-258 17 59
Fax : +7-495-258 17 60
Courriel : moscow@iru.org
Web : www.iru-eapd.org

**Délégation permanente de l'IRU
pour le Moyen-Orient et Région**

Selenium Plaza
Hakkı Yeten Cad. No.: 304, Kat: 11
Beşiktaş 34349 Istanbul
Turquie

Tél : +90-212-215 60 00
Fax : +90-212-215 60 10
Courriel : istanbul@iru.org
Web : www.iru.org

**Secrétariat du Comité régional de l'IRU
pour l'Afrique**

3, rue de Varembe
B.P. 44
CH-1211 Genève 20
Suisse

Tél : +41-22-918 27 00
Fax : +41-22-918 27 41
Courriel : iru@iru.org
Web : www.iru.org