

AG/G100129/JHU

Genève, le 6 novembre 2009

## **RESOLUTION "30 POUR 30" DE L'IRU**

*adoptée à l'unanimité par l'Assemblée générale de l'IRU*

*le 6 novembre 2009 à Genève.*

**Résolution de l'IRU traduisant l'engagement volontaire de l'industrie des transports routiers à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 30% d'ici 2030.**

**L'Union Internationale des Transports Routiers (IRU), représentant les opérateurs de camions, d'autobus, d'autocars et de taxis par le biais de ses 180 Membres présents dans 74 pays sur les 5 continents,**

**Considérant que :**

L'industrie du transport routier – reconnaissant le rôle que joue le transport routier dans le progrès économique, social et environnemental, et conformément à la stratégie des 3 « i » de l'IRU pour le développement durable basée sur l'innovation, l'incitation et l'infrastructure – a assumé ses responsabilités en réduisant de manière significative jusqu'à 98 % des émissions toxiques et non toxiques, ce qui a grandement contribué à améliorer la qualité de l'air ;

Le processus de mondialisation a entraîné une hausse du tourisme et du commerce, donc des transports, et par conséquent une hausse de la consommation de carburant et consécutivement des émissions de CO<sub>2</sub> ;

Le transport routier est le seul mode de transport qui offre des services de qualité en porte-à-porte avec, dans de nombreux cas, une plus faible empreinte carbone que les autres modes de transport ;

Le transport en général est responsable de quelque 30 % des émissions de CO<sub>2</sub> tandis que la part imputable au transport routier commercial ne représente que 3% de l'ensemble des émissions de CO<sub>2</sub> ;

Une infrastructure routière non adaptée peut facilement tripler la consommation de carburant des véhicules commerciaux lourds ;

À l'exception de la distribution urbaine et du transport routier de passagers sur de courtes distances, le transport routier commercial est et restera dépendant du pétrole, aucune alternative économiquement viable n'étant envisagée.

**Considérant ce qui précède, l'industrie des transports routiers, représentée par l'IRU et ses Associations membres :**

S'engage volontairement, avec l'appui de technologies et de pratiques novatrices, à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 30 % d'ici 2030 – calculées en termes de prestations de transport en tkm et pkm par rapport à l'année de référence 2007 – en recourant à des moyens tels que :

- des investissements dans des moteurs innovants et des technologies les plus récentes en matière de véhicules, pouvant contribuer à une réduction de la consommation de carburant et par conséquent des émissions de CO<sub>2</sub> de plus de 10 % ;
- une formation des conducteurs, telle que celle apportée par l'Académie de l'IRU ou d'autres instituts, permettant de réduire la consommation de carburant et par conséquent les émissions de CO<sub>2</sub> jusqu'à 10 % ;
- des concepts logistiques innovants, tels que les systèmes 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 CO<sub>2</sub> de plus de 10 %.

**L'IRU et ses Associations membres appellent les constructeurs de véhicules, fabricants de pneumatiques et fournisseurs d'énergie et d'outils télématiques à :**

Assurer la réalisation d'un objectif de réduction de 10 % au moins de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> en fournissant des systèmes interopérables et en recourant aux dernières technologies d'innovation telles que des matériaux de construction plus légers et un design aérodynamique, même avant que leur usage ne devienne obligatoire ;

S'efforcer plus spécifiquement de remplacer les carburants fossiles par des sources d'énergie alternatives ou des carburants renouvelables ayant un bilan carbone neutre dans le but de réduire, dans l'absolu, les émissions de CO<sub>2</sub> produites par le secteur des transports routiers de manière drastique.

**L'IRU et ses Associations membres appellent les autorités compétentes à :**

Faciliter et promouvoir davantage le transport routier et travailler en partenariat avec le secteur du transport routier - en tant que partie intégrante de la chaîne de mobilité - pour lui permettre de réaliser totalement ses objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ;

Proposer de véritables incitations commerciales afin de faciliter la pénétration des technologies de transport novatrices, des pratiques de référence et de la formation ;

Cesser de proposer de nouvelles législations visant à réduire les émissions toxiques, mais plutôt se concentrer sur des législations ayant pour but de réduire la consommation de carburant ;

Encourager à remplacer, dans la mesure du possible, les carburants fossiles par des sources d'énergie/de carburant alternatives, telles que le carburant hydrogène produit à base d'électricité, elle-même générée par des énergies renouvelables ;

Exploiter plus efficacement l'infrastructure existante et investir de façon adéquate dans une nouvelle infrastructure afin de supprimer les goulets d'étranglement et les liaisons manquantes ;

Promouvoir et accroître, par le biais de mesures incitatives, l'utilisation des bus, autocars et taxis dans la même voie que l'initiative « Smart Move » de l'IRU (*Bougez malin*), car ils sont les acteurs les plus respectueux de l'environnement au sein de la chaîne de mobilité et par là-même le meilleur moyen de réduire le bilan CO<sub>2</sub> du transport de personnes ;

Développer des normes internationales afin de permettre l'application la plus étendue possible de l'approche modulaire en standardisant et en harmonisant les véhicules, les unités de transport et les poids et dimensions ;

Appliquer les Conventions internationales sur l'environnement au profit de l'environnement et non comme prétexte pour introduire des mécanismes fiscaux de collecte de taxes supplémentaires sur le carburant utilisées dans le cadre de subventions croisées.