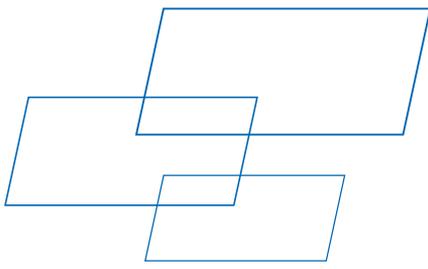


# IRU

# L'IRU se présente



**IRU** Union  
Internationale des  
Transports Routiers



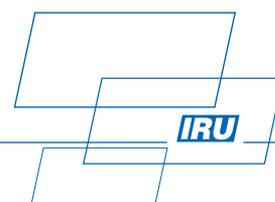
*Travailler ensemble  
pour un meilleur avenir*

**IRU**

*d e p u i s      1 9 4 8*

# Table des matières

Membres de l'IRU	4
Introduction du Président	5
L'IRU se présente	6
Organes de l'IRU	8
Le Secrétariat général de l'IRU	10
Organisations partenaires de l'IRU	13
Priorités de l'IRU : développement durable	14
Sécurité routière	16
Académie IRU	19
Innovation	22
Incitations	25
Infrastructure	27
Priorités de l'IRU : facilitation du commerce, du tourisme et du transport routier	28
Questions d'ordre général et commercial	28
Aspects sociaux du transport routier	31
Systèmes de transit douanier et Système TIR	32
Tourisme et transport routier - Personnes	35
Transport routier - Marchandises	38
Activités de l'IRU	42
L'IRU à Genève	42
Activités régionales de l'Union européenne (UE)	44
Activités régionales de la Communauté des États indépendants (CEI)	46
Conclusion du Secrétaire général	50



# Membres de l'IRU



# Introduction du Président



Le processus mondial d'intégration économique et sociale, qui est en train de remodeler le monde, serait impensable sans la qualité de service et la flexibilité du transport routier. Le cycle de Doha, mené sous les auspices de l'Organisation mondiale du commerce, est marqué par un fait irréfutable : le transport routier est présent partout et pour tous. La dimension internationale de l'IRU a d'ailleurs été mise en exergue lors du 29<sup>e</sup> Congrès mondial de l'IRU, tenu à Yokohama, Japon, en avril 2004 – le premier événement de l'IRU d'une telle ampleur organisé en Asie. Cependant, partout dans le monde, le transport routier se heurte à de nombreuses barrières à la libre circulation des personnes et des marchandises, ainsi qu'à des mesures discriminatoires privilégiant d'autres modes de transport.

Si notre profession a réussi à se développer malgré de tels obstacles, c'est grâce à la créativité et au dynamisme des transporteurs routiers. La libéralisation leur a donné la possibilité de prouver leur esprit d'entreprise, vecteur de services toujours plus sophistiqués, et de satisfaire des clients de plus en plus exigeants. Néanmoins, libéralisation ne signifie pas absence de règles. La réglementation est nécessaire, mais elle doit être équitable, transparente, facile à appliquer et simple à faire respecter. Elle doit également être harmonisée entre les pays et les régions afin d'assurer l'égalité des chances sur le marché pour l'ensemble des parties prenantes.

Un problème majeur auquel se heurtent les membres de l'IRU aujourd'hui réside en la menace constituée par des pratiques concurrentielles insoutenables rendues possibles par le niveau modeste des exigences d'accès à la profession. La solution s'impose comme une évidence : les règles d'accès doivent être renforcées. À l'heure d'une concurrence qui va s'intensifiant et en l'absence de perspectives économiques claires, d'aucuns penseront qu'il n'est pas opportun de soulever, aujourd'hui, une question aussi fondamentale. Bien au contraire, l'intensification de la concurrence rend impératif que l'on impose au plus vite des critères plus exigeants.

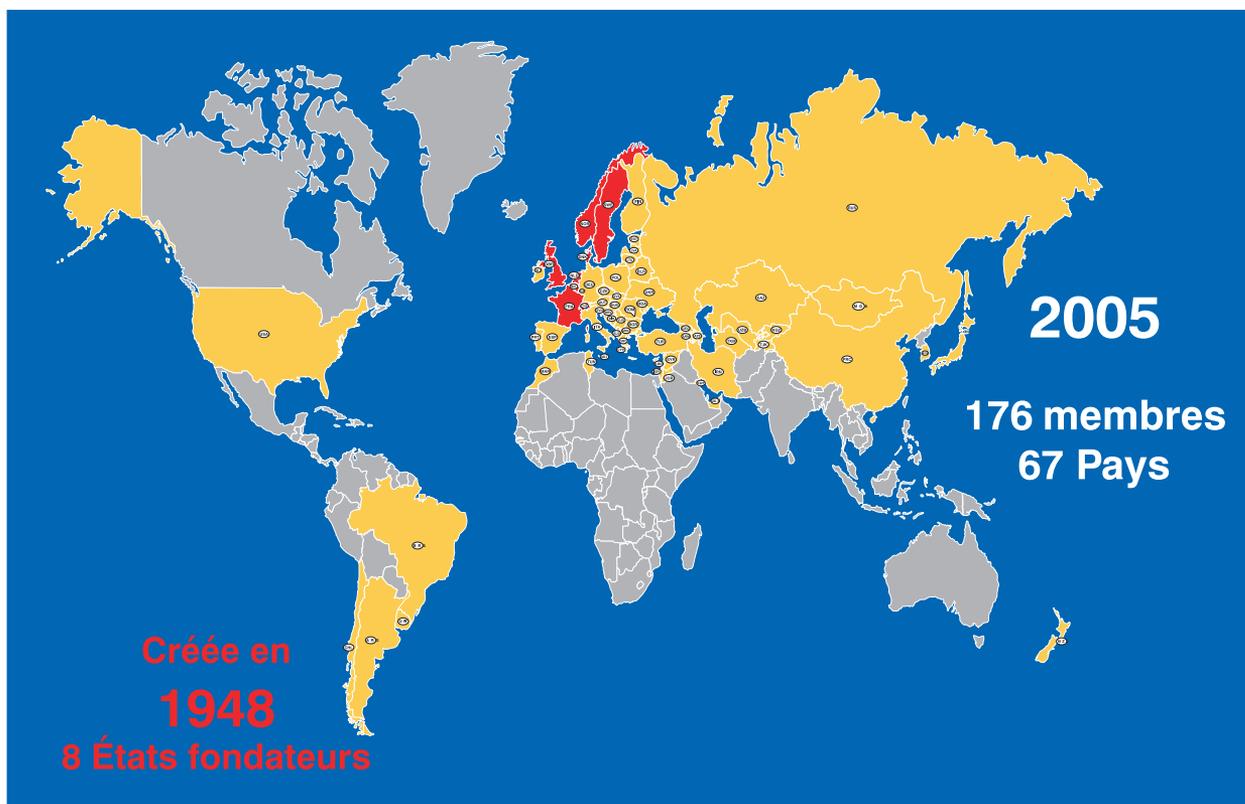
La contribution du transport routier en termes économique et social est généralement prise pour argent comptant. Ainsi, le secteur du transport routier joue un rôle vital dans la reconstruction de l'Irak et de l'Afghanistan. Cependant, dans les médias cela n'apparaît qu'en toile de fond lorsqu'un conducteur est assassiné ou pris en otage. Sur une note plus gaie, la caravane Lisbonne-Vladivostok, organisée de mai à juillet 2004 par le gouvernement russe, l'IRU et son Association membre russe ASMAP, en collaboration avec nos associations membres portugaise et belge, l'ANTRAM et la FEBETRA, a inauguré de façon spectaculaire la mise en service de l'autoroute transsibérienne et a démontré que le transport routier est effectivement le moteur du progrès de l'Atlantique au Pacifique.

En 2005, l'IRU continuera de promouvoir les questions prioritaires de la facilitation et du développement durable. L'engagement international de l'IRU s'illustre à travers le choix des pays qui accueilleront ses événements en 2005 : le Salon International de l'autobus et de l'autocar à Shanghai en mars, la 8<sup>e</sup> Conférence EuroTrans sur le transport routier à Tallinn en mai et la 3<sup>e</sup> Conférence Euro-Asie sur le transport routier à Pékin en septembre, sans parler du prochain Congrès mondial de l'IRU qui aura lieu à Dubaï en 2006 !

Je me réjouis de vous voir à l'occasion de ces manifestations !

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paul Laeremans', written over a horizontal line.

Paul Laeremans



## Présentation de l'IRU

L'Union Internationale des Transports Routiers (IRU), fondée à Genève le 23 mars 1948, est une organisation internationale qui veille aux intérêts de l'industrie mondiale du transport routier. Grâce à son réseau d'Associations membres nationales, elle représente les exploitants d'autobus, d'autocars, de taxis et de camions, qu'ils soient organisés en flotte ou en exploitation individuelle.

L'approche collaborative de l'IRU, appliquée et éprouvée, se résume dans son slogan : « Travailler ensemble pour un meilleur avenir ».

## La mission de l'IRU

L'IRU contribue à résoudre des problèmes liés au transport et utilise la formation pour promouvoir la compétence professionnelle du secteur et renforcer la qualité des services offerts par la profession. Elle défend la liberté des clients de choisir entre divers modes de transport et promeut l'égalité de traitement de tous les modes. En coordination avec ses membres, elle veille à assurer un développement harmonieux du transport routier et à améliorer son image. Elle représente l'industrie du transport routier auprès des autorités publiques, des organismes privés et des médias. Elle encourage la coopération et la complémentarité avec les autres modes de transport.

## Membres de l'IRU

À ses débuts, l'IRU regroupait des associations nationales de huit pays d'Europe occidentale : la Belgique, le Danemark, la France, les Pays-Bas, la Suède, la Suisse et le Royaume Uni. Aujourd'hui, elle compte 176 membres de 67 pays sur les cinq continents.

Les membres actifs de l'IRU, dotés du plein droit de vote, sont tous des associations nationales de transport routier. Les membres associés de l'IRU, dépourvus de droit de vote, sont issus des industries ayant des liens étroits avec le transport routier, à savoir les constructeurs de véhicules, les compagnies pétrolières, les manufactures de pneumatiques et les gestionnaires de systèmes d'information.

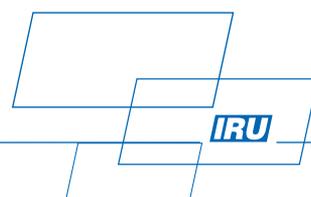
Les membres de l'IRU contribuent au renforcement du savoir-faire, de l'expérience et du poids politique du réseau mondial de l'organisation. Grâce à sa structure démocratique, l'IRU peut agir à l'échelle globale, nationale et même locale, avec l'engagement et le soutien de tous ses membres. L'union des membres de l'IRU 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.

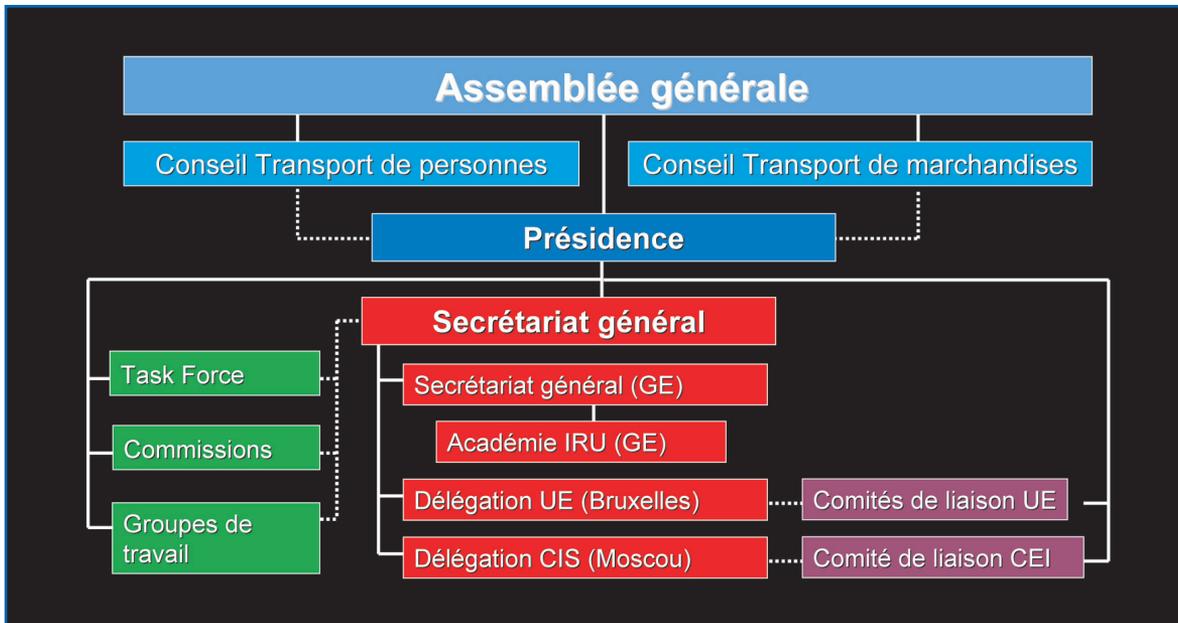
## Les priorités de l'IRU

Les Statuts de l'IRU l'obligent à oeuvrer en faveur d'une double priorité, à savoir le **développement durable** et la **facilitation** du transport routier. Ces deux priorités constituent les éléments de fond de son programme de travail.

Le développement durable est un objectif politique à long terme qui consiste à trouver un équilibre entre les priorités économiques, sociales et environnementales définies dans l'Agenda 21, accepté par 182 pays lors du premier Sommet de la Terre à Rio de Janeiro en 1992. L'IRU y contribue à travers une meilleure productivité, une sécurité routière renforcée, des économies d'énergie et des réductions à la source des émissions et des autres impacts.

La facilitation a pour but d'éliminer les barrières administratives et physiques au transport routier et, par-là même, au développement économique ce qui entraîne un renforcement des activités commerciales et touristiques. Les principaux objectifs de l'IRU dans ce domaine sont l'harmonisation et la simplification des réglementations nationales et internationales relatives à la circulation routière, aux formalités en douanes et aux contrats de transport.





## Organes de l'IRU

L'IRU est une organisation démocratique, basée sur l'affiliation de ses membres et dont les organes statutaires sont les suivants :

**L'Assemblée générale** : l'organe suprême de l'IRU est composé de tous les membres et se réunit deux fois par an. Elle a pour rôle de définir et réaliser les objectifs de la politique des transports de l'IRU.

**Les Conseils Transport** : les Conseils Transport de marchandises et Transport de personnes, composés respectivement des Associations membres actives dans le transport de marchandises et de personnes, décident de la politique de l'IRU dans leurs domaines de spécialisation particulier.

**La Présidence** : la Présidence de l'IRU est constituée du Président de l'IRU, des deux Vice-présidents (les Présidents des deux Conseils Transport) et de sept autres représentants.



La Présidence de l'IRU 2004-2005. Au premier rang (de gauche à droite) : Yuriy Sukhin (ASMAP, Fédération de Russie), Francesco Pacifico (Vice-président, ANAV, Italie), Paul Laeremans (Président, FBAA, Belgique), Janusz Laczny (Vice-président, ZMPD, Pologne), Masahiko Nakano (JTA, Japon). Au second rang (de gauche à droite) : Vladimir Florea (AITA, Moldova) Toivo Kuldkepp (ERAA, Estonie) Plamen Tzalkov (AEBTRI, Bulgarie) Graham Smith (CPT, Royaume Uni) Dick van den Broek Humphreij (EVO, Pays-Bas) Carlos Cazenave (ANTRAM, Portugal) Michael Svane (DTL, Danemark) Pietro Baragiola (Président d'honneur), Martin Marmy (Secrétaire général).

## Les organes statutaires de l'IRU sont assistés par :

**Les Comités régionaux et de liaison de l'IRU** : le Comité de liaison Transport de marchandises auprès de l'UE (CLTM) et le Comité de liaison auprès de la CEI (CLCEI) regroupent les membres actifs des régions géographiques concernées qui s'occupent de questions régionales.

**Les Task Force de l'IRU, les Commissions et les Groupes de travail** : ils réunissent des représentants des membres ayant des compétences particulières afin d'élaborer des projets de positions politiques et de conseiller, informer et réaliser des études.

### Les Commissions de l'IRU et leur Président

- Affaires douanières (CAD)	Klaus D. Schröder (AIST, Allemagne)
- Affaires économiques (CAE)	Rudolf Christian Bauer (AISÖ, Autriche)
- Finances (CF)	Ron Whittle (CPT, Royaume Uni)
- Affaires juridiques (CAJ)	Isabelle Bon-Garcin (AUTF, France)
- Sécurité routière (CSR)	Gyula Köfalvi (ATRH, Hongrie)
- Services aux transporteurs routiers (CSE)	José Ribeiro da Cruz (ANTRAM, Portugal)
- Affaires sociales (CAS)	Georges Causse (FNTR, France)
- Affaires techniques (CIT)	Mikhail Nizov (ASMAP, Fédération de Russie)

### Les Groupes de travail de l'IRU et leur Président

- Transport combiné (GETC)	Antoanéta Ivanova (AEBTRI, Bulgarie)
- Marchandises dangereuses (GEMD)	Paul Wauters (FEBETRA, Belgique)
- Classification internationale des autocars de tourisme (GECL)	vacant
- Taxis et voitures de louage avec conducteur (TA)	Jean-Paul Gallé (FLEAA, Luxembourg)



Réunion de l'Assemblée générale de l'IRU à Yokohama, Japon, 22 avril 2004.

## Le Secrétariat général de l'IRU

Le Secrétariat général de l'IRU, dirigé par le Secrétaire général, met en œuvre les politiques proposées par la Présidence et approuvées par les Conseils Transport et, le cas échéant, par l'Assemblée générale. Le Secrétariat général est basé à Genève et a des délégations permanentes auprès de l'Union européenne (UE) à Bruxelles et auprès de la Communauté des États indépendants (CEI) à Moscou. Il emploie quelque 130 personnes d'une trentaine de nationalités provenant des cinq continents.

## Le siège du Secrétariat général de l'IRU

Le siège du Secrétariat général de l'IRU est basé à Genève. Cela facilite l'interaction avec un certain nombre d'organes des Nations Unies qui agissent dans le domaine du transport routier international, notamment la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) et l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Le Secrétariat général de l'IRU à Genève comprend entre autres fonctions celles de :

- |  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| - Secrétaire général   | <a href="#">Martin Marmy</a>      |
| - Secrétaire général adjoint                                       | <a href="#">Umberto de Pretto</a> |
| - Responsable – Transport marchandises, Facilitation et Événements | <a href="#">Peter Krausz</a>      |
| - Responsable – Finance et Administration                          | <a href="#">Mark Mendez</a>       |
| - Responsable – Département IT                                     | <a href="#">Haresh Joshi</a>      |
| - Responsable – Système TIR  | <a href="#">Jean Acri</a>         |
| - Responsable – Affaires juridiques                                | <a href="#">Waldemar Czapski</a>  |
| - Responsable – Communication                                      | <a href="#">Guy Willis</a>        |
| - Responsable – Développement durable                              | <a href="#">Jens Hügel</a>        |
| - Responsable – Académie IRU                                       | <a href="#">Bruno Dingemans</a>   |



## La Délégation permanente de l'IRU auprès de l'UE

Étant donné le volume et la complexité des questions touchant le transport routier au sein de l'UE, l'IRU a établi une Délégation permanente auprès de l'UE à Bruxelles dès 1973. Depuis lors, elle a été un acteur important du processus législatif qui vise à mettre en place un cadre juridique européen pour le transport routier.

La [Délégation permanente de l'IRU](#) auprès de l'UE à Bruxelles comprend entre autres fonctions celles de :

Délégué général	<a href="#">Hubert Linssen</a>
Délégué général adjoint	<a href="#">Liesbeth Geysels</a>
Responsable – Transport de personnes	<a href="#">Oleg Kamberski</a>
Responsable – Affaires sociales	<a href="#">Wim Smolders</a>
Responsable – Transport de marchandises UE	<a href="#">Isabelle Maître</a>
Responsable – Transport de personnes UE	<a href="#">Marc Billiet</a>



## Les trois principaux objectifs de la Délégation auprès de l'UE

- Servir les intérêts du secteur européen du transport routier;
- Faire en sorte que la législation européenne permette un transport routier efficace et une concurrence saine;
- Assurer que les politiques de l'UE reflètent les intérêts et enjeux du secteur du transport routier.

## Les principales institutions de l'UE

Guidée par la politique du Comité de liaison Transport de marchandises auprès de l'UE de l'IRU et du Conseil Transport de personnes, et en étroite relation avec les membres de l'IRU des pays de l'Union, la Délégation permanente collabore avec la Commission européenne, et notamment avec la Direction générale des Transports et de l'Énergie (DG TREN), avec le Parlement européen, et notamment avec le Comité Transport (TRAN), et avec le Conseil Transport réunissant les ministres européens des Transports, son secrétariat et les représentants permanents des États membres de l'UE.

## La Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI

La Communauté des États indépendants (CEI) englobe les pays qui formaient l'ancienne Union soviétique, désormais divisés par de lourdes barrières administratives au transport routier et au commerce. La Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI a été établie à Moscou en 1998.

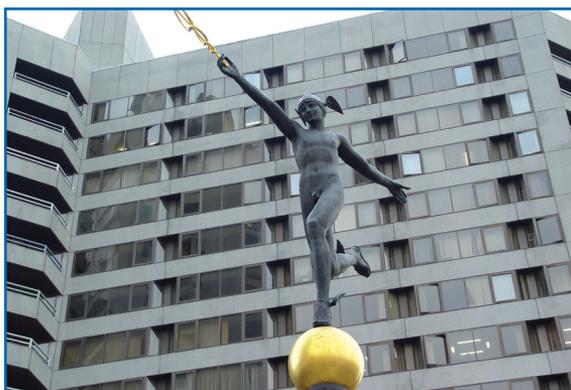
La Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI à Moscou comprend entre autres fonctions celles de :

Délégué général	Igor Rounov
Administrateur, Politique	Dmitry Larionov
Administrateur, Communication	Elena Anfimova
Administrateur, Douanes	Arkady Shmelev

## Les principaux objectifs de la Délégation de l'IRU auprès de la CEI

- Intégration de la CEI dans la politique de l'IRU et dans les systèmes de transport de l'UE;
- Harmonisation de la législation du transport routier des États membres de la CEI;
- Un espace commun de transport sur le territoire des pays de la CEI;
- Un outil d'information en langue russe destiné aux transporteurs de la CEI.

La Délégation permanente collabore étroitement avec la Conférence de coordination du transport de la CEI, le Conseil du transport routier des pays de la CEI, le Comité exécutif de la CEI et l'Assemblée interparlementaire EurAsEC. Avec le soutien des Associations membres de l'IRU, elle travaille aussi individuellement avec les gouvernements des États membres de la CEI et leurs agences.



# Organisations partenaires de l'IRU

L'IRU entretient d'étroites relations de travail avec de nombreuses organisations intergouvernementales, dont :

- Divers organes de l'ONU, y compris la CNUCED, la CEE-ONU, l'UNESCAP, la CESAO-ONU, le PNUE, l'OIT et l'OMI
- L'Organisation mondiale du commerce (OMC)
- La Banque mondiale
- L'Organisation mondiale des douanes (OMD)
- La Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT)
- La Commission européenne
- Le secrétariat de la Communauté des États indépendants

Elle collabore également avec de nombreuses associations internationales représentant d'autres secteurs.



*Les bureaux du Secrétariat général de l'IRU à Genève sont situés à 5 minutes à pied du bâtiment principal de l'ONU, le Palais des Nations, qui abrite le Secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU). Cet organe de l'ONU est à l'origine de 55 conventions internationales et 116 règlements régissant le transport routier.*

## Priorités de l'IRU : développement durable

L'économie mondiale ne peut pas fonctionner sans le transport routier. Le défi consiste à rendre compatible ce mode de transport avec les impératifs du développement durable. Le développement durable est une priorité pour l'IRU et le secteur du transport routier est le seul mode de transport qui se soit publiquement engagé dans ce sens. L'IRU a adopté la stratégie de 3 "i", basée sur l'**innovation**, les **incitations** et l'**infrastructure**, qui représente la voie la plus rentable vers un développement durable.



*L'IRU a créé un logo spécial pour le développement durable pour souligner le fait qu'elle est l'organisme international représentant le seul mode de transport à s'être publiquement et statutairement engagé à œuvrer en faveur des objectifs acceptés par les Nations Unies lors du premier Sommet de la Terre à Rio de Janeiro en 1992.*

### OPINION

« Le transport routier est indispensable au bien-être et au progrès économique; cependant, les enjeux environnementaux de la distribution des marchandises ainsi que leurs solutions sont des sujets majeurs d'intérêt public. »



Son Altesse impériale, le Prince Akishino, Japon

## La Chine s'achemine vers le développement durable

La Chine connaît une économie galopante et de sérieux problèmes environnementaux. Afin de satisfaire l'explosion de la demande de transport routier tout en réduisant parallèlement l'impact sur l'environnement, le ministère chinois de la Communication, l'Association chinoise, membre de l'IRU, la *Chinese Road Transport Association* (CRTA) et l'IRU coopèrent pour mettre en œuvre en Chine, des instruments de l'ONU dont l'objectif est de faciliter la circulation des véhicules routiers et le commerce. Ils collaborent aussi en vue d'accélérer l'introduction d'autobus modernes, d'autocars et de camions conformes aux normes techniques de pointe.

Reconnaissant le rôle vital d'une infrastructure routière adéquate du point de vue du développement durable, la Chine investit massivement pour étendre et améliorer son réseau autoroutier. Ce dernier est passé d'à peine quelques milliers de kilomètres il y a 10 ans, à près de 30 000 kilomètres aujourd'hui. Le gouvernement chinois a également réduit le montant des accises pour les poids lourds, vu leur importance pour le développement économique.



Li Mei Wang (Secrétaire générale, CRTA) et Martin Marmy (Secrétaire général, IRU) signent le contrat pour la 3<sup>e</sup> Conférence Euro-Asie de l'IRU sur le transport routier organisée à Pékin les 26 et 27 septembre 2005.

## Événement IRU

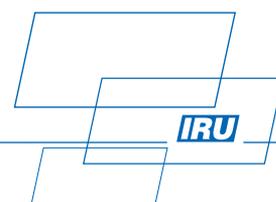
### 3<sup>e</sup> Conférence Euro-Asie de l'IRU sur le transport routier, Pékin les 26 et 27 septembre 2005

Le thème central de cet événement, organisé avec la CRTA, sera « Le transport routier rapproche l'Asie et l'Europe ». Le dynamisme du développement économique asiatique nécessite des capacités de transport routier et de logistique équivalentes au potentiel commercial de la région. Ce sujet sera évoqué par des experts venus d'Asie et d'ailleurs. La conférence sera accompagnée d'une exposition de grande ampleur.

*3<sup>rd</sup> Euro-Asian Road Transport Conference*



*Beijing, 26-27 September 2005*



## Sécurité routière

La sécurité routière a toujours été une priorité pour l'IRU. Elle constitue un élément-clé du développement durable.

### La Charte de l'IRU pour la sécurité routière

Les membres de l'IRU ont approuvé et signé la Charte de l'IRU pour la sécurité routière lors de l'Assemblée générale de Yokohama, le 22 avril 2004. Ce faisant, ils ont réaffirmé leur engagement à contribuer à l'amélioration de la sécurité routière en soulignant que les progrès à réaliser exigent des partenariats efficaces entre secteurs public et privé. Les membres de l'IRU se sont engagés à soutenir les initiatives et les instruments de l'IRU pour la sécurité routière et ont convenu de renforcer l'engagement de base en faveur de la sécurité routière. À la fin de l'année 2004, des milliers d'entreprises de transport originaires de 20 pays avaient signé la Charte de l'IRU pour la sécurité routière à l'intention des transporteurs; leurs noms seront publiés sur le site Web de l'IRU en 2005.



L'Assemblée générale de l'IRU à Yokohama, 22 avril 2004 : Paul Laeremans (Président, IRU) signe la Charte de l'IRU pour la sécurité routière et réaffirme ainsi l'engagement du transport routier en vue d'améliorer la sécurité routière.

### La Charte européenne de la sécurité routière

La Charte de l'IRU pour la sécurité routière constitue l'engagement du secteur envers la Charte européenne de la sécurité routière, signée à Dublin le 6 avril 2004 par le Président de l'IRU, Paul Laeremans, et le Premier ministre irlandais, Seamus Brennan, alors Président de l'UE. En 2005, l'IRU présentera son rapport à la Commission européenne sur l'exécution de la Charte européenne de la sécurité routière.



Dublin, le 6 avril 2004 : Dimitrios Theoligitis, Chef d'unité, Sécurité routière, DG TREN, Commission européenne (à droite) remet la Charte européenne de la sécurité routière au Président de l'IRU Paul Laeremans pour signature.

## L'étude de l'IRU sur les causes d'accidents impliquant des camions

L'absence de données fiables sur les causes d'accidents impliquant des camions a poussé l'IRU à signer avec la Commission européenne un accord de cofinancement pour une étude internationale complète des causes d'accidents impliquant des camions. Elle recueillera les données de plus de 600 accidents impliquant des camions en Allemagne, Espagne, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas et Slovénie. L'étude sera finalisée en 2006 et les résultats serviront à proposer les mesures correctives les plus efficaces.



*Signature entre la Commission européenne et l'IRU de l'accord de cofinancement pour l'étude sur les causes d'accidents impliquant des camions à Bruxelles, le 24 mars 2004 (de gauche à droite) : Martin Marmy (Secrétaire général, IRU), Paul Laeremans (Président, IRU) et Daniel Calleja Crespo (Chef de cabinet de Loyola de Palacio, alors Vice-présidente de la Commission européenne, chargée des transports et de l'énergie).*

## La sécurité routière à l'ONU

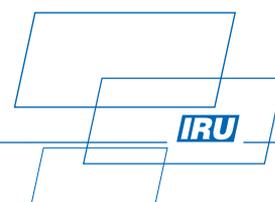
L'IRU a participé à l'atelier de travail de la CEE-ONU sur la sécurité routière tenu à Genève le 5 avril 2004, a contribué au Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation OMS/Banque mondiale, lancé à Paris le 7 avril et est intervenue au Forum de l'ONU des responsables de la sécurité routière tenu à New York le 15 avril. Lors de la réunion sur la collaboration en matière de sécurité routière organisée par l'OMS à Genève le 1<sup>er</sup> octobre, l'IRU a proposé une Charte mondiale de la sécurité routière.



*Jens Hügel (Responsable – Développement durable, IRU), à gauche dans le panel d'orateurs, affirme l'engagement du secteur du transport routier en faveur de l'amélioration de la sécurité routière lors du Forum de l'ONU des responsables de la sécurité routière, organisé au siège de l'ONU à New York, le 15 avril 2004. (Photo : Task Force pour la survie et le développement des enfants).*

## La sécurité routière dans la CEI

Le 15 décembre 2004, l'IRU et l'Institut de Transport routier de Moscou ont organisé un Forum sur la sécurité routière au Palais des congrès du Kremlin. Cet événement a réuni plus de 2 500 participants et de nombreux ministres russes. En partenariat avec l'Inspection fédérale de la circulation et la Fondation pour la sécurité routière, l'IRU fait la promotion de la sécurité routière et publie notamment un calendrier 2005 illustré de dessins d'enfants sur le code de la route.





## Académie IRU

Les nouvelles règles de procédure du Comité d'accréditation de l'IRU ont été approuvées par la Présidence le 21 avril 2004. Aussi, un nouveau Comité débutera son mandat de deux ans au 1<sup>er</sup> janvier 2005, avec à sa tête Tatiana Minaeva (ASMAP, Fédération de Russie). Le Comité consultatif de l'Académie IRU a élu Martine-Sophie Fouvez (CEMT) en tant que Présidente pour la période 2005-2006.



Le Comité consultatif de l'Académie IRU s'est réuni à Genève le 2 septembre 2004. Il compte des représentants de la Banque mondiale, de la CEE-ONU, de la CEMT, de la CE, de la Fondation européenne de formation, de l'ETF et de l'ASMAP

## CCP pour les cadres du transport routier

Le 1<sup>er</sup> programme de formation de l'Académie IRU, le Certificat de compétence professionnelle (CCP) pour les cadres du transport routier, continue de gagner en importance, avec plus de 4 000 diplômés délivrés depuis son introduction et 6 nouveaux Instituts de formation accrédités de l'Académie IRU qui ont rejoint son réseau en 2004, portant leur nombre à 28.

## CCP pour le transport de marchandises dangereuses par route

Le nouvel accord ADR 2005 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005 et l'Académie IRU marque l'occasion en lançant son nouveau programme ADR, qui débute avec les conducteurs transportant des marchandises dangereuses en colis et en vrac, à l'exception des matières explosibles (classe 1) et des matériaux radioactifs (classe 7). Une deuxième qualification ADR est déjà prévue par l'Académie IRU, à l'intention des conducteurs transportant des marchandises dangereuses en citernes, à l'exception des classes 1 et 7.

## OPINION

« Le nouvel accord ADR 2005 apporte d'importants changements au spectre de compétence des Instituts de formation au transport routier. Ainsi, ils se voient attribuer davantage de responsabilités notamment en ce qui concerne la mise à jour du matériel de cours, les programmes d'enseignement et les exercices, conformément au nouvel accord ADR. »



Olivier Kervella, Responsable de la section Marchandises dangereuses et chargements spéciaux, CEE-ONU

## CCP pour les conducteurs de véhicules routiers

Un 3<sup>e</sup> programme de formation de l'Académie IRU est planifié : le Certificat de compétence professionnelle (CCP) pour les conducteurs de véhicules routiers. Ce programme sera entièrement conforme à la Directive UE 2003/59/EC, qui exige une qualification initiale et la formation périodique des conducteurs de certains véhicules routiers destinés au transport de marchandises et de personnes. La Directive entrera en vigueur le 10 septembre 2006.

### Premier séminaire de l'Académie IRU, Hanovre, le 29 septembre 2004

Le 1<sup>er</sup> Séminaire de l'Académie IRU sur l'amélioration de la sûreté dans le transport routier, tenu à Hanovre, Allemagne, en partenariat avec la VDA, avait pour thème *The road to achieve enhanced security*. Un panel d'experts a expliqué la sûreté du transport routier et les enjeux de la formation à quelque 100 professionnels venus de 36 pays d'Amérique, d'Asie et d'Europe. Le prochain séminaire de l'Académie IRU se tiendra à Istanbul, en septembre 2005, en partenariat avec l'UND (Turquie).

Le panel du Séminaire de l'Académie IRU (de gauche à droite : Bruno Dingemans (IRU), Dietmar Jost (Organisation mondiale des douanes), Paul Laeremans (Président, IRU), Martin Sprynar (CESMAD Bohemia), Prof. Dr Bernd Gottschalk (Président, Association de l'industrie automobile allemande VDA), Martin Rojas (American Trucking Associations).



## Le programme de formation à distance Académie IRU/Banque mondiale

L'Académie IRU, dans le cadre de sa collaboration avec la Banque mondiale sur le programme *Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade - Distance Learning Initiative* (GFP-DLI) et la plateforme du transport aux Pays-Bas, ont signé des accords avec la CRTA (Chine) et l'ASMAP (Fédération de Russie), membres de l'IRU, afin de proposer des cours de formation à distance CCP aux cadres du transport routier.



Signature de l'accord de formation à distance avec la Fédération de Russie (de gauche à droite) : Martin Marmy (Secrétaire général, IRU), Paul Laeremans (Président, IRU), Yuriy Sukhin (Président, ASMAP, Fédération de Russie) et Tatiana Minaeva (Responsable, Département de gestion, ASMAP, Fédération de Russie).



Conclusion de l'accord de formation à distance avec la Chine (de gauche à droite) : Bruno Dingemans (Responsable – Académie IRU), Li Mei Wang (Secrétaire générale, CRTA, Chine) et Martin Marmy (Secrétaire général, IRU).



Le Prof. Dr Bernd Gottschalk a ouvert le Séminaire de l'Académie IRU portant sur le renforcement de la sûreté dans le transport routier.



Le Président de l'IRU, Paul Laeremans, a indiqué aux participants du Séminaire que les partenaires publics et commerciaux doivent travailler ensemble pour renforcer la sûreté.

## Innovation

### Communiquer les avancées industrielles : rapports sur les meilleures pratiques de la profession routière

Les « Rapports sur les meilleures pratiques de la profession routière » de l'IRU documentent les pratiques innovantes mises en œuvre par les transporteurs listés dans le « Guide de l'IRU sur le développement durable ». Le 1<sup>er</sup> Rapport a été publié en 2002 et de nouveaux cas pratiques ont été répertoriés dans le 2<sup>e</sup> Rapport publié en 2004. Un 3<sup>e</sup> Rapport est d'ores et déjà prévu. Il présentera des meilleures pratiques encore plus sophistiquées, recueillies dans le monde entier, que les transporteurs devront mettre en œuvre avec le concours des membres de l'IRU.



Les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> rapports confirment la volonté des transporteurs de mettre en œuvre des mesures de développement durable qui vont au-delà des exigences légales, dans la mesure où elles apportent des avantages économiques et environnementaux.

## Événement IRU

### 29<sup>e</sup> Congrès mondial de l'IRU, Yokohama, 22-24 avril 2004

Le 29<sup>e</sup> Congrès mondial de l'IRU à Yokohama a réuni quelque 1 500 transporteurs, responsables d'associations et décideurs gouvernementaux de 60 pays afin d'explorer le thème « Transport et technologie de demain ». L'événement s'est conclu sur l'adoption de la déclaration du Congrès exhortant les gouvernements à faire en sorte que le secteur du transport routier puisse maîtriser la technologie moderne et maximiser ainsi sa contribution positive à la mobilité durable des personnes et des marchandises.



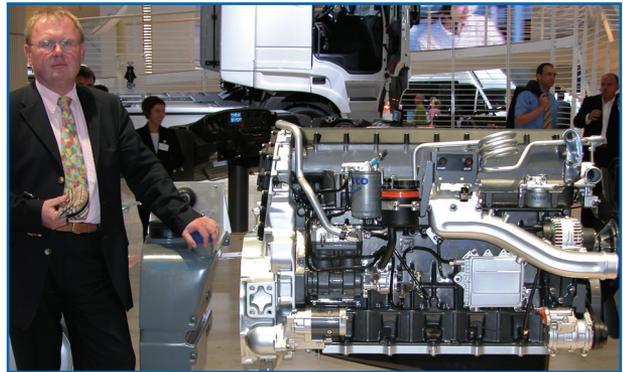
John Patrick (visionnaire Internet, auteur, ancien Vice-président d'Internet Technologies, IBM) a indiqué aux délégués du Congrès de l'IRU réunis à Yokohama que les entreprises de transport routier du monde entier doivent se doter des technologies de l'information.



## Normes Euro 4 et Euro 5 des moteurs diesel

En 2004, la Commission internationale des Affaires techniques de l'IRU (CIT) a mis l'accent sur des questions liées aux normes Euro 4 Euro 5 des moteurs diesel. Si plusieurs technologies permettent de répondre aux exigences de la norme Euro 4, seule une d'entre elle – Réduction catalytique sélective (SCR) – répond aux exigences plus strictes Euro 5. Cependant, elle nécessite de grandes quantités d'urée liquide. Quelle que soit la technologie utilisée, l'IRU, qui soutient pleinement la réduction d'émissions à la source telles qu'envisagées avec les normes Euro 4 et Euro 5 plutôt que des restrictions de circulation, demande aux gouvernements :

- De garantir la disponibilité de tous les carburants et additifs nécessaires;
- De proposer des mesures d'incitation efficaces pour encourager l'acquisition de véhicules plus propres.



Le Président de la Commission des affaires économiques de l'IRU (CAE), Rudolf Bauer (AISÖ, Autriche), à côté d'un moteur Euro 4 IVECO Cursor au Salon international des véhicules utilitaires IAA, Hanovre, septembre 2004.

## OPINION

*« Une économie de 3% sur plus de 150 millions de litres de carburant consommés par année justifie assurément tout investissement et effort d'innovation. En d'autres termes : l'innovation est rentable ! »*



Wim Vos  
PDG, Vos Logistics, Pays-Bas

## Gazole professionnel

Dans la mesure où les dépenses de carburant correspondent à près de 20% du coût total d'exploitation des entreprises de transport routier, ces dernières ont été particulièrement touchées par la flambée des prix du pétrole en 2004. Si la situation s'est quelque peu détendue, les prix du carburant se maintiennent à des niveaux exceptionnellement élevés et devraient continuer de progresser sur le long terme. L'IRU utilisera en 2005 sa déclaration sur les prix du pétrole, adoptée lors de l'Assemblée générale de novembre 2004, comme base de discussion lors de rencontres avec le Conseil européen et les DG TREN et TAXUD de la Commission européenne.

### Assemblée générale de l'IRU, Genève, le 5 novembre 2004

Les membres de l'IRU ont adopté une déclaration exhortant la Commission européenne à relancer sa proposition relative au gazole professionnel, dans l'objectif avoué de réduire les taxes sur le carburant à usage professionnel à un taux unifié, applicable dans les 25 États membres de l'UE. Ce taux doit clairement se situer en dessous du taux de base de EUR 350 par 1 000 litres préconisé dans la proposition de la Commission. L'IRU encourage aussi les transporteurs routiers à répercuter les majorations du coût du carburant.



*Mohammad Alipour-Jeddi, Responsable du Département d'analyse du marché pétrolier de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) a indiqué à l'Assemblée générale de l'IRU que le secteur du transport routier est obligé de répercuter les majorations du coût du carburant.*



*Lew Fulton, Senior Manager, Énergie du transport auprès de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), a indiqué à l'IRU que pour les années à venir, le gazole continuera d'alimenter les véhicules commerciaux lourds, puisque les sources d'énergie alternative mobiles sont encore en développement et qu'elles sont plus adaptées aux véhicules légers.*

## Poids des autocars de tourisme

Les membres de l'IRU ont indiqué que la Directive européenne 97/27 relative aux poids et dimensions, qui prescrit les poids minimums pour les personnes et bagages, les autobus et autocars, ne reflète plus les conditions réelles d'exploitation. L'IRU a initié une enquête dans quatre États membres de l'UE, pour comparer les poids réels aux spécifications des véhicules. Les conclusions sont attendues d'ici la fin du premier semestre 2005.

# Incitations

## Analyse du rôle des mesures d'incitation

Les gouvernements doivent aménager des mesures réelles d'incitation pour récompenser les transporteurs routiers qui adoptent rapidement les technologies les plus récentes et les meilleures pratiques. Afin d'aider les décideurs politiques à mieux appréhender la nature des incitations envisageables, l'IRU a mandaté une étude auprès d'un institut indépendant de recherche. Ses conclusions ont été présentées aux membres de l'IRU en novembre 2004.

Les mesures d'incitation sont souvent mal conçues, mais l'étude indique qu'elles peuvent être efficaces si :

- Les avantages financiers ou autres dépassent les investissements effectués;
- Les incitations perdurent dans le temps;
- Les incitations sont introduites suffisamment tôt;
- Les incitations s'appliquent à une grande partie du secteur du transport routier.

En 2005, l'IRU concevra, à l'intention des décideurs politiques, des modèles d'incitation avec des critères qui garantissent l'élaboration d'incitations commerciales efficaces.

## OPINION

*« Nous développons l'infrastructure routière et nous nous efforçons d'éliminer les engorgements urbains aux heures de pointe. Nous proposons aussi des incitations pour encourager l'introduction de véhicules respectueux de l'environnement. »*



Yukiyoshi Minehisa  
Directeur général, Bureau du transport routier,  
ministère du Territoire, de l'Infrastructure et  
des Transports, Japon

## Diplômes d'honneur de l'IRU



Lors de l'Assemblée générale de novembre 2004, la Présidence a remis le diplôme d'honneur de l'IRU à 913 conducteurs du transport routier originaires de 24 pays.

Ces diplômes sont décernés aux conducteurs les plus méritants, sur la base de nominations présentées par les Associations membres. Ces derniers doivent avoir notamment parcouru un minimum d'un million de kilomètres sur les 15 dernières années de service dans le transport international sans avoir causé d'accident grave. Une telle performance qui mérite d'être saluée, doit servir d'exemple aux conducteurs plus jeunes et permet d'améliorer l'image de la profession.

## Prix Eurochallenge de l'IRU

Le prix Eurochallenge de l'IRU encourage une utilisation accrue des transports publics urbains et interurbains par autobus et autocar à travers des projets innovants et rentables. « Un transport public à la demande » sera le thème du prix 2005, et sera présenté à l'occasion de BUSWORLD à Courtrai, Belgique, le 20 octobre 2005. L'ouverture des candidatures sera annoncée en janvier 2005.

*Serge Nossovitch (Membre du Bureau, Conseil Transport de personnes de l'IRU, FNTV, France) décerne le prix Eurochallenge 2003 à Antoon Eggermont de l'entreprise de transport belge De Lijn pour son service d'autobus nocturne particulièrement innovant instauré dans la ville de Gand.*

# 2005

**IRU Eurochallenge Award**



# Infrastructure

## Tarification des infrastructures

Les gouvernements, en vue d'augmenter leurs recettes fiscales, n'ont cessé de frapper les camions, notamment en mettant en œuvre une fiscalité routière en fonction de la distance parcourue. Ce développement s'est encore accentué avec l'introduction des technologies modernes permettant de prélever automatiquement les taxes. Malheureusement, les systèmes en vigueur en Suisse, en Autriche et en Allemagne, étant incompatibles entre eux, de nombreux efforts doivent encore être entrepris afin d'assurer l'indispensable interopérabilité de tous les systèmes. Les organes exécutifs de l'UE ont mis trop de temps à actualiser la Directive « Eurovignette » relative à la taxation des poids lourds de même qu'ils ont tardé à proposer un instrument juridique pour assurer au moins l'harmonisation technique des systèmes nationaux de tarification des infrastructures.

La position de l'IRU sur la taxation des usagers de la route applicable aux poids lourds souligne que tout prélèvement doit être fiscalement neutre. En d'autres termes, il ne doit pas accroître la charge fiscale globale des transporteurs routiers. L'IRU insiste également sur le fait que le produit de la taxation des poids lourds doit être affecté au développement de l'infrastructure routière.

Le Conseil risque à nouveau de se trouver dans une impasse en 2005, ce qui pourrait pousser la Commission européenne à reconsidérer sa proposition de révision de Directive sur l'« Eurovignette ».

*La redevance allemande LKW-Maut pour poids lourds a pris effet au 1<sup>er</sup> janvier 2005. La complexité de la solution technique proposée par le consortium Toll Collect a entraîné des retards et le système est incompatible avec les systèmes de redevance en vigueur dans les pays voisins tels l'Autriche et la Suisse. L'objectif de l'IRU est d'atteindre la solution « une boîte, une facture ». Cela requiert l'introduction d'une norme technique permettant l'installation d'une unité embarquée par camion, qui servira d'interface pour les autres systèmes nationaux de tarification des infrastructures. L'IRU veut aussi centraliser la facturation pour éviter la lourdeur administrative qu'entraînerait l'établissement d'une facture par camion et par pays.*



## OPINION

« L'infrastructure routière est un élément crucial dans la mesure où le transport routier est le mode de transport qui répond le mieux aux impératifs des économies modernes. »



José Capel Ferrer  
Directeur, Division des transports, CEE-ONU

## Priorités de l'IRU : facilitation du commerce, du tourisme et du transport routier

La facilitation du commerce, du tourisme et du transport routier constitue l'une des principales priorités politiques de l'IRU. Dans ce domaine, la philosophie de l'IRU est sans équivoque : toute pénalité infligée au transport routier inflige en fin de compte une pénalité plus grande encore sur l'économie dans son ensemble. L'IRU poursuit cet objectif d'une part parce qu'il est important d'améliorer l'efficacité du transport plutôt que d'en accroître le trafic et d'autre part parce qu'il en va de l'intérêt de la société dans son ensemble, le transport routier étant le moteur du progrès. Il est donc impératif que le rôle vital du transport routier soit communiqué et que l'IRU et ses membres obtiennent le soutien des autorités pour réduire voire éliminer les obstacles au transport routier. En présence de marchés de plus en plus libéralisés, toutes les parties doivent agir conjointement pour garantir l'excellence des services de transport routier par le biais de critères d'accès plus rigoureux à la profession et d'une formation professionnelle reconnue à l'échelle internationale telle que proposée par l'Académie IRU.



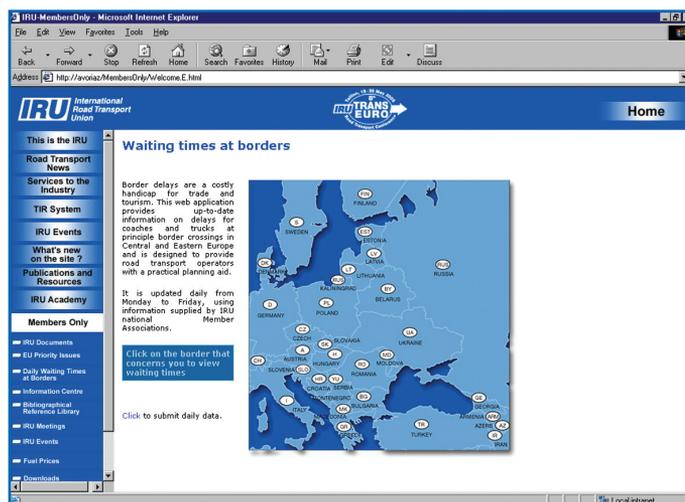
*La sûreté et la facilitation sont interdépendantes ; es pour garantir les deux, l'information est essentielle. Le Conseil Transport de marchandises de l'IRU a adopté le 21 avril 2004 à Yokohama une déclaration exhortant les gouvernements à tenir compte de l'exigence de flux tendus imposée au transport routier en permettant aux transporteurs de fournir une prénotification aux douanes dans le délai de 2 à 4 heures avant l'arrivée du chargement à la frontière. Depuis lors, la Commission européenne a supprimé du projet de loi sa proposition de prénotification de minimum 24 heures et a soumis cette question à un comité d'experts.*

## Questions d'ordre général et commercial

Pour le secteur du transport routier, la facilitation du commerce ne peut pas être séparée du mouvement physique des véhicules routiers traversant les frontières avec des personnes et des marchandises à leur bord. Le secteur du transport routier est particulièrement concerné par les difficultés de passage aux frontières rencontrées dans plusieurs régions du monde. Des contrôles efficaces sont essentiels; du fait de contrôles simplifiés entre les « anciennes » et les « nouvelles » frontières des États membres de l'UE suite à l'élargissement du 1<sup>er</sup> mai 2004, les temps d'attente aux frontières pour les autocars et les camions ont pratiquement disparu. La productivité du transport routier est aussi affectée par les difficultés rencontrées par les conducteurs professionnels pour obtenir des visas. L'IRU a évoqué la question auprès de l'ensemble des organismes internationaux concernés, cependant les mesures nécessaires de facilitation ne sont pas encore en vue. L'IRU souhaite l'introduction, pour tous les conducteurs professionnels, de visas annuels bon marché à entrées multiples assortis de procédures d'obtention simples et rapides.

## Temps d'attente aux frontières

Les délais et les coûts des opérations de transport routier transfrontalières sont majorés du fait d'une documentation et de procédures compliquées, d'une coopération lacunaire entre les agences gouvernementales, d'une application inappropriée des conventions internationales, de restrictions de circulation lourdes et d'un personnel douanier en nombre insuffisant et peu formé. En 2004, l'IRU a lancé la deuxième génération de son observatoire des temps d'attente aux frontières sur son site Web. Les données dont disposent les membres de l'IRU grâce au nouveau système sont plus régulièrement actualisées puisque les Associations participantes peuvent dorénavant introduire leurs données elles-mêmes. Les temps d'attente aux frontières et les problèmes de visas resteront une préoccupation majeure de l'IRU en 2005, lors de ses rencontres avec la CEE-ONU, la CEMT, l'UE et l'OMC.



*Dans la mesure où les Associations participantes peuvent dorénavant introduire leurs données elles-mêmes, le site d'observation de l'IRU des temps d'attente aux frontières offre une plus grande valeur ajoutée aux membres de l'IRU puisque l'information proposée est plus complète et actualisée.*

## La Caravane Lisbonne-Vladivostok

La Caravane Lisbonne-Vladivostok, issue d'un partenariat public-privé entre le ministère russe des Transports, l'ASMAR (Russie), l'IRU et ses membres, avait pour but de marquer l'inauguration de l'autoroute transsibérienne. Elle a quitté Lisbonne le 24 mai 2004 pour arriver à Vladivostok le 12 juillet suivant. Sous le mot d'ordre « Le transport routier, moteur du progrès de l'Atlantique au Pacifique », le parcours épique de la Caravane sur 15 000 km a montré que le transport routier peut aujourd'hui relier les centres de production et de distribution de l'ensemble du continent eurasien, permettant ainsi d'intégrer des régions éloignées dans l'économie mondiale.



*L'arrivée de la Caravane à Vladivostok, symbole d'une intégration progressive de ce coin reculé de la Russie, a été marquée par une cérémonie d'accueil très traditionnelle.*



*L'ANTRAM (Portugal) avait organisé un départ de la Caravane à la taille de l'événement au Monument des découvertes près du Tage à Lisbonne.*

## Élargissement de l'Union européenne

Au 1<sup>er</sup> mai 2004, 10 nouveaux États membres ont rejoint l'UE, marquant ainsi le plus grand élargissement de l'histoire, sans oublier l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie prévue pour 2007. Depuis le début, l'IRU a pris une part active au processus d'élargissement dans le secteur du transport routier.

En 1999, les membres de l'IRU ont adopté à l'unanimité une stratégie prévoyant l'élargissement étape par étape de l'UE en vue de minimiser le risque de distorsion du marché associé à une ouverture de ce dernier par trop « brutale ». La stratégie prévoyait une ouverture progressive du marché précédant l'adhésion, parallèlement à l'application progressive de l'acquis communautaire en matière de transport routier. Malheureusement, cette opportunité s'est envolée. C'est pourquoi l'IRU s'efforce depuis, de faire accepter par l'UE, la mise en place d'un indicateur de trafic par nationalité de véhicule et entre les divers pays, afin de prévenir toute distorsion majeure du marché des transports. Ces efforts devraient porter leurs fruits en 2005.

L'IRU surveille la nouvelle politique de voisinage de l'UE, dont l'objectif est de relier l'UE aux régions et pays voisins pour permettre à ces derniers d'accéder plus facilement au marché commun, en échange d'une mise en œuvre des règles communautaires.

### 8<sup>e</sup> Conférence TransEuro de l'IRU sur le transport routier, Tallinn, 19-20 mai 2005

Cet événement, organisé sous les auspices de l'Association estonienne ERAA membre de l'IRU, s'inscrit à la suite de la série de conférences Est-Ouest de l'IRU, organisées pour aider le secteur du transport routier à préparer l'élargissement de l'UE. Renommé en vue de refléter la nouvelle situation géopolitique, l'événement de Tallinn avec pour thème « Un an après ... », examine l'impact de l'élargissement de l'UE sous tous ses angles.



*Toivo Kuldkepp (Secrétaire général, ERAA, Estonie) et Martin Marmy (Secrétaire général, IRU) signent l'accord concernant la réalisation de la 8<sup>e</sup> Conférence TransEuro de l'IRU sur le transport routier.*



# Aspects sociaux du transport routier

## Temps de conduite et de repos

Les membres de l'IRU ont estimé que les règles révisées sur les temps de conduite et de repos discutées lors du Conseil des Transports de l'UE étaient excessivement complexes, irréalisables et difficiles à mettre en œuvre. Ils ont donc présenté leurs propres propositions concernant les règles sur les temps de conduite et de repos et l'harmonisation de leur application. En juin, le Conseil a arrêté un accord politique en la matière qui comprend des améliorations demandées par le secteur du transport routier. Les nouvelles règles seront soumises pour deuxième lecture au Parlement européen en 2005 et l'IRU exhorte les députés européens à faire en sorte de prévoir 12 périodes de conduite consécutives; des repos journaliers scindés plus flexibles et une simplification des pauses. Ils devraient aussi supprimer les dispositions suivantes concernant le repos hebdomadaire de 45 heures toutes les deux semaines; le repos hebdomadaire après maximum 6 x 24 heures; la compensation pour des repos hebdomadaires réduits et le renversement de la charge de la preuve.

## Tachygraphe numérique

Des retards quant au choix final du type de tachygraphes numériques ont fait craindre l'apparition de problèmes majeurs pour les autorités exécutives et les transporteurs. En juin 2004, le Conseil Transports a convenu de repousser la date d'entrée en service au 5 août 2005. L'IRU a contribué à arrêter ce report et a encouragé les législateurs à se concentrer sur l'harmonisation de l'utilisation du nouvel équipement en vue d'en assurer une meilleure application. Des soucis techniques et administratifs envisageables en 2005 pourraient bien entraîner de nouveaux changements dans l'échéancier du tachygraphe numérique. L'IRU continuera d'insister sur l'harmonisation des mesures d'application, et travaillera en étroite collaboration avec les organisations européennes chargées de sa mise en œuvre.



*Le tachygraphe numérique devrait aider à faciliter l'application du Règlement social; cependant, sa mise en œuvre exige également des règles claires et harmonisées. L'IRU souhaite une norme flexible qui permette la mise au point d'une « boîte noire » multi-usages capable de fournir des données sur une large gamme d'éléments, y compris la gestion des flottes et la tarification de l'infrastructure, sans se limiter à la seule application de la législation sociale. (Photo: Siemens VDO).*

## Règles sur le temps de travail

En septembre 2004, la Commission européenne a présenté une proposition d'amendement de la Directive sur le temps de travail 2003/88/EC, qui touchera tous les employés qui ne tombent pas sous le régime du Règlement 3820/85 sur le temps de conduite et de repos. À l'exception de la proposition d'abolir l'« opt-out » individuel, les amendements proposés par la Commission sont acceptables pour l'IRU.



*Georges Causse (FNTR, France) est Président de la Commission des affaires sociales de l'IRU (CAS).*

## Systemes de transit douanier et Systeme TIR

Les operateurs de flotte engages dans le transport routier international ont besoin de systemes de transit douanier efficaces qui leur permettent de rationaliser et alléger les formalités et d'accélérer le passage aux frontières des véhicules et des marchandises. L'exemple le plus connu est le Systeme TIR, actuellement utilisé dans quelque 60 pays.



*Jean Acri (Responsable – Systeme TIR), Jan Mejlaender-Larsen (Vice-président, CAD), Klaus Schröder (Président, CAD), Sören Rasmussen (Responsable – Opérations TIR), Virginia Tanase (Responsable – Politique, Formation et information TIR), Blagoja Jovanovski (Chef de projet IT TIR).*



*Un camion fonctionnant sous Systeme TIR à la frontière d'Al Tanf séparant l'Irak de la Syrie.*



*Klaus Schröder (AIST, Allemagne) est Président de la Commission des affaires douanières de l'IRU qui centralise l'expertise des membres de l'IRU dans ce domaine important.*

### En route vers un Systeme TIR durable

Fort du soutien de la Commission des affaires douanières (CAD), l'IRU compte bien garantir la durabilité du Systeme TIR. Cependant, cela requiert une étroite coopération entre les secteurs privé (l'IRU, ses Associations membres TIR, les titulaires agréés et les assureurs) et public (autorités douanières nationales, la CEE-ONU et les organes de la Convention TIR).

L'IRU soutient le travail de la CEE-ONU sur les questions de durabilité du Systeme TIR, y compris les travaux de révision de la Convention TIR. De même, l'IRU a étroitement collaboré avec la DG TAXUD de la Commission européenne pour assurer le bon fonctionnement du Systeme TIR avant et après l'élargissement de l'EU du 1<sup>er</sup> mai. Par ailleurs, la coopération avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD) s'est renforcée, en raison de l'intérêt mutuel d'établir un équilibre entre la sûreté et la facilitation du commerce.

En 2004, la formation TIR a été assurée pour les partenaires du Systeme TIR originaires d'Albanie, de l'Azerbaïdjan, de Malte, du Danemark, d'Irlande et de Syrie. Les difficultés rencontrées aux frontières en relation au Systeme TIR ainsi que des cas de fraudes ont également largement sollicité l'attention de l'IRU.

## Opérations et support IT

Le numéro d'identification (ID) du titulaire du Carnet TIR est dorénavant appliqué de manière uniforme dans toutes les Associations TIR, conformément à la Recommandation de la CEE-ONU du 20 octobre 2000.

Le premier projet pilote AskTIR avec l'application IT intégrée de gestion du Carnet TIR a été entrepris avec la RHA (UK) en 2004 et un deuxième projet a débuté avec l'AEBTRI (Bulgarie).

L'IRU a créé le système SafeTIR pour améliorer la gestion des risques dans le Système TIR. Cependant, pour qu'il soit efficace, les données doivent être reçues sur une base journalière. Pour ce faire, l'IRU collabore étroitement avec les Douanes afin d'accélérer la transmission des données de fin d'opération TIR et mettre en place des postes de douanes dotés d'accès électronique aux données CUTE-Wise.

L'IRU a réussi à assurer la transmission sécurisée via Internet des données TIR et SafeTIR provenant de 5 pays à l'aide d'un réseau privé (VPN) en 2004 et elle prévoit d'étendre son utilisation afin de réduire les coûts tout en améliorant la fiabilité et la sûreté du système. En décembre 2004, l'IRU a lancé son application informatique CUTE-Wise 2.2, développée à la demande de la CEE-ONU qui permet d'afficher davantage d'informations sur les Carnets TIR émis.



*L'IRU discute de la réduction des délais de transmission des données SafeTIR avec les douanes russes en janvier 2004.*

## Expansion du Système TIR

L'IRU est en train de préparer l'expansion géographique du Système TIR. En mars 2004, une visite en Chine a permis d'informer le ministre des Communications et l'administration générale des Douanes. En juillet, deux responsables des douanes chinois ont reçu une formation TIR à Genève. Les Associations d'Asie et d'Océanie ont été briefées sur l'utilisation possible du Système TIR pour le fret maritime par containers et un atelier de travail TIR a été organisé pour les Émirats arabes unis, la Syrie et le Koweït. De concert avec la CEE-ONU, des réunions ont été organisées en Bosnie-Herzégovine, au Pakistan, en Thaïlande et au Kazakhstan, cette dernière avec l'aide d'USAID. Des prises de contacts ont été effectuées avec l'Afghanistan et l'Arabie Saoudite.



*Réunion avec les Douanes chinoises à Pékin, en mars 2004 (de gauche à droite) : David Green (Conseiller du Secrétaire général de l'IRU sur les questions relatives au TIR), Zhu Gaozhang (Directeur général, Département de coopération internationale, Administration générale des douanes), Virginia Tanase (IRU), Sun Rong-yan (Directeur de division, Département Supervision et Contrôle, Administration générale des douanes), Sören Rasmussen (IRU), He Xiaorui (Chef de division, Département Lois et Réglementations).*

## Autres systèmes de transit

En 2004, l'IRU a traité avec la Commission européenne et diverses autorités douanières nationales les difficultés techniques du système NCTS lorsqu'il est utilisé dans le contexte de transport de marchandises non-communautaires sur le territoire de l'Union douanière européenne. Si celles-ci ont été partiellement réglées, le nombre de réserves et de notifications douanières demeure trop élevé. La révision du code des douanes russe et les conséquences de l'union douanière entre la Fédération de Russie et le Bélarus ont aussi été suivies de près, avec le soutien de la délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI.

De concert avec la DG TAXUD, les États membres de l'UE et ses membres, l'IRU continuera de renforcer les synergies entre ces deux systèmes pour faciliter le transport routier en utilisant le NCTS pour assurer la continuité des opérations TIR dirigées vers, provenant de, et traversant l'UE.

## TIR : horizon 2005

La collaboration avec la CEE-ONU et la Commission européenne se concentrera sur la révision du Code des douanes communautaire. L'ajout de la nouvelle annexe 10 à la Convention TIR de l'IRU en février 2005 devrait encourager les Douanes à mettre en oeuvre les mesures nécessaires pour assurer une transmission journalière des données SafeTIR. En encourageant les bureaux de douanes à utiliser CUTE-Wise, la gestion des risques s'en trouvera aussi améliorée. Le déploiement d'AskTIR débutera avec les Associations intéressées membres du TIR. L'IRU continuera par ailleurs de travailler sur l'extension du Système TIR au fret maritime par containers.

The screenshot shows the CUTE-Wise application interface. At the top, there are navigation links: "Consultation Of TIR Carnet Data", "Download Lists Of Invalid TIR Carnets", and "CUTE - User User Guide". The main form contains the following fields:

- TIR Carnet Number: 0247964309
- Issuing Country ISO Alpha 3: TUR
- Issuing Association: TIR ICCET
- Number Of Pages: 04
- Date Of Issuance Of The TIR Carnet To The Issuing Association: 08.08.04
- Date Of Issuance Of The TIR Carnet To The Holder: 05.08.04
- Holder ID Number: TUR042727
- Expiry Date: 04.10.04
- Status Of The TIR Carnet: THE TIR CARNET WAS RETURNED TO THE IRU
- Number Of Customs Records: 1

Below the form is a table titled "RECORDS RECEIVED FROM THE CUSTOMS OFFICES OF DESTINATION":

Country	Name Or Number Of The Customs Office	Date In Record Number In The Customs Ledger	Reference Number As Per The Certificate Of Termination	Date As Per The Certificate Of Termination	Partial ID Or Final ID Termination	Page Number	Termination Certified With (R) Or Without (OK) Reservation	Number Of Packages	Customs Comments	Record Available At IRU On
DEU	(ROSENHEIM) BAD REICHENHALL, BAU	ATB9158205002047435		08.09.04	F	12	OK	0		11.09.04

L'application informatique CUTE-Wise, développée par l'IRU, permet aux Douanes et aux Associations membres du Système TIR de disposer des informations SafeTIR. Ce faisant, elle contribue à renforcer la procédure de gestion des risques du Système TIR.

# Tourisme et transport routier – Personnes

## Développement du transport de personnes

Afin de mieux rendre compte du développement du transport de personnes par route, l'IRU a amélioré ses méthodes de travail et renforcé l'équipe du Secrétariat de l'IRU dont le mandat est de mieux servir les membres de l'IRU, y compris les membres du Groupe Taxi.

## Promotion du tourisme par autocar

En novembre 2004, la DG Entreprise de la Commission européenne a publié une étude intitulée *Multi-stakeholder European Targeted Action for Sustainable Tourism and Transport*. L'étude, à laquelle l'IRU a largement participé, a montré que le tourisme par autocar est un élément essentiel pour un tourisme durable. L'IRU fera part de sa réaction à la Commission début 2005. L'IRU continuera par ailleurs de faire pression pour que des mesures urgentes soient prises à l'encontre des politiques de certaines villes touristiques visant à réduire le nombre d'autocars de tourisme par le biais de réglementations de circulation discriminatoires et des parkings inadaptés.

Le 29 juillet 2004, la Commission européenne a publié une Communication sur le fonctionnement et les perspectives du cadre communautaire pour le transport de personnes par autocar et autobus : accès au transport international et marché du cabotage, sécurité et droits des voyageurs. La réaction de l'IRU à cette Communication sera évoquée en 2005. Néanmoins, elle mentionnera sans doute la nécessité d'évoquer le manque de longue date de données sur le tourisme international par autocar, ce qui n'est pas concevable vu l'ampleur de la contribution de ce secteur à l'économie.

Un mémorandum de l'IRU concernant les services internationaux réguliers a été présenté au groupe de travail de la CEMT sur le transport routier réuni à Istanbul les 16 et 17 septembre 2004. Un séminaire d'une demi-journée pour examiner les questions soulevées dans le mémorandum est prévu à l'automne 2005.

L'IRU a mandaté une étude sur la mise à jour du Système international de classification par étoiles des autocars de tourisme. Les résultats ont été présentés au Conseil Transport de personnes en novembre 2004 et le processus de consultation avec les membres de l'IRU a commencé. Une décision sur l'avenir du système de classification sera prise en avril 2005.

## Forum international de l'autobus et de l'autocar, Shanghai, 16 mars 2005

Sur le thème « Services rentables d'autobus et d'autocar en Chine ou avec la Chine », des orateurs chinois et étrangers d'exception présenteront l'immense potentiel qu'offre le marché touristique chinois pour les opérateurs d'autocars et d'autobus et leurs fournisseurs. Cet événement unique aura lieu sur le site de l'exposition BUSWORLD Asia 2005, en partenariat avec BUSWORLD, la CRTA et l'UITP.



### Le 4<sup>e</sup> Forum européen de l'autobus et de l'autocar, Courtrai, 21 octobre 2005

Le 4<sup>e</sup> Forum européen de l'autobus et de l'autocar qui aura lieu sur le site de BUSWORLD à Courtrai, le 21 octobre 2005, se penchera sur les aspects de sécurité des services internationaux réguliers d'autobus et d'autocar. Le Forum réunira des décideurs politiques, des transporteurs, des constructeurs et des experts en sécurité routière.

**bus & coach** 



### Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

La discrimination qui résulte de la non-application de la TVA sur la vente de billets d'avion, cependant maintenue pour les billets d'autocars, crée une distorsion de concurrence qui est inacceptable. Malgré des plaintes répétées, la Commission européenne n'a toujours pas présenté de nouvelle proposition pour mettre un terme à cette discrimination entre les différents modes de transport de personnes. L'IRU a également demandé à la Commission d'aborder les problèmes que rencontrent les opérateurs pour obtenir le remboursement de la TVA en Italie et au Luxembourg. Ces problèmes ont d'ailleurs entraîné des procédures d'infraction contre ces pays, lesquels ont reconnu les faits et oeuvrent pour corriger la situation.

### Exigences de services publics

Depuis juillet 2002, nul progrès n'a été obtenu par le Conseil Transports de l'UE quant à la proposition de Règlement sur les exigences de service public et l'octroi de marchés publics dans le transport de personnes par rail, route et voies fluviales. Le 16 mars 2004, dans l'affaire Danish Combust qui concerne une plainte présentée par l'Association danoise Danske Busvognmaend membre de l'IRU, la Cour européenne de justice a déclaré comme illégal l'usage de fonds publics par l'entreprise danoise Combust dans le but d'obtenir des marchés publics de services d'autobus. En septembre 2004, la Commission a commencé la rédaction d'une nouvelle proposition qui devrait relancer la discussion au sein du Conseil.



## **IRU City Trophy 2005**



*Francesco Pacifico (Président, Conseil Transport de personnes IRU et ANAV, Italie) décerne le « Trophée de la ville » 2003 de l'IRU à Mary Sewell (à gauche) et Jane Chitty du Conseil régional Medway pour les superbes aménagements effectués dans la vieille ville de Rochester, GB, pour accueillir les autocars.*

## **Le « Trophée de la ville » IRU 2005**

Ce prix, décerné tous les deux ans, récompense les autorités municipales pour leurs politiques qui encouragent le tourisme en autocar sur leur territoire. Les préparatifs pour le « Trophée de la ville » vont bon train et il sera remis le 20 octobre 2005 au salon BUSWORLD organisé à Courtrai, Belgique.

## **Transport routier – Taxi**

Le Groupe Taxi, membre à part entière du Conseil Transport de personnes (CTP), traite de nombreuses questions d'intérêt commun intéressant les opérateurs d'autobus et d'autocar telles que le gazole professionnel, l'accès à la profession, la sécurité routière, le temps de travail et la sûreté des transports publics. Toutes ces questions sont traitées en bloc par le CTP puisqu'elles sont régies par les mêmes réglementations nationales.

L'étude menée par l'Institut norvégien d'économie du transport (TØI) sur la « Réglementation des taxis en Europe » a été publiée en janvier 2004. Elle décrit les différents régimes réglementaires qui régissent l'accès à la profession et l'entrée sur le marché dans 13 pays européens et analyse les principaux types de centrales taxi et leurs effets sur la qualité du service. Cette étude a connu un vaste succès et a été commandée non seulement par les opérateurs, mais aussi par les décideurs politiques et les chercheurs. Les résultats de cette étude continueront d'être communiqués en 2005.

## **Conférence de l'IRU sur les taxis, Moscou, 4 juin 2004**

Dans le but de faciliter le partage d'informations sur les réglementations des taxis des pays d'Europe et de la CEI, l'IRU a organisé une conférence spéciale sur la réglementation des taxis à Moscou, le 4 juin 2004. Cet événement a réuni quelque 200 participants représentant les ministères nationaux des Transports, les gouvernements locaux, les médias et les milieux universitaires ainsi que les entreprises publiques et privées de taxi et les associations nationales de transport routier de 20 pays d'Europe et de la CEI.

*Présents à Moscou pour la Conférence de l'IRU sur la réglementation des taxis (de gauche à droite) : Thomas Grätz (Vice-président, Groupe de travail de l'IRU sur les taxis), Vitali Mant (Directeur général, Fare Carrier Guild, Moscou), Jean-Paul Gallé (Président, Groupe de travail de l'IRU sur les taxis). Ils visitaient les bureaux de l'entreprise moscovite de taxis Elex-Polus.*



## Transport routier - Marchandises

### Sûreté

Le Conseil Transport de marchandises (CTM) a adopté une position en avril 2004 qui souligne l'importance de trouver un équilibre entre la facilitation du commerce, le tourisme et le transport routier. Le 4 novembre, il a formellement adopté les Lignes directrices de sûreté de l'IRU en matière de transport routier qui énoncent des dispositions volontaires destinées aux responsables, conducteurs, chargeurs, et qui régissent aussi les opérations de transport de marchandises dangereuses et les accords avec les Douanes. L'IRU a établi une Task Force sur la sûreté (TFS) et encourage l'organisation en 2005 d'une table ronde européenne multipartite sur les questions de sûreté. Le Conseil Transport de personnes (CTP) a initié une évaluation des risques liés à la sûreté dans le transport de personnes par route.



*La sûreté est une préoccupation majeure pour Janusz Lacny (Président, Conseil Transport de marchandises de l'IRU, ZMPD, Pologne).*

### Sûreté dans la CEI

En mars 2004, l'IRU a participé à une conférence organisée par le Groupe consultatif de haut niveau de la Russie (G 12) sur le contre-terrorisme et la sûreté du transport au cours de laquelle elle a présenté un rapport sur le rôle du Système TIR dans la lutte contre le trafic de stupéfiants et la contrebande. Une conférence sur le sujet est prévue à Moscou en 2005.

### Sûreté aux États-Unis

Les États-Unis cherchent à améliorer la sûreté dans le secteur, immense, du transport routier et le gouvernement fédéral fournit une aide financière importante destinée à la formation et à d'autres activités utiles. L'Association américaine membre de l'IRU, l'*American Trucking Associations (ATA)*, est un partenaire de taille pour le gouvernement américain. Elle a mobilisé le secteur sous la bannière *America's Trucking Army* pour faire en sorte que la contribution active du secteur soit reconnue comme faisant partie de la Sécurité nationale (*Homeland Security*).



*Lors du séminaire de l'Académie IRU tenu à Hanovre le 29 septembre 2004, Martin Rojas, Directeur général, Sécurité, Sûreté et Opérations, American Trucking Associations (ATA) a informé les participants sur les mesures de renforcement de la sûreté du transport routier introduites en Amérique du Nord suite aux attentats du 11 septembre 2001.*

## Liberté de transit et de mouvement

Selon l'article V du GATT, assurer la liberté de transit est une obligation pour tous les gouvernements des États membres de l'OMC. Cependant, jusqu'ici ce principe n'a pas été appliqué correctement ni universellement dans la pratique commerciale et la pratique de transport. Cette liberté de transit est une condition préalable au développement du transport routier international. L'IRU souligne cette obligation et promeut ce point de vue auprès des gouvernements nationaux et des organisations internationales.

L'IRU a fait appel à plusieurs gouvernements pour éviter les blocages ou, du moins, donner la priorité de passage au trafic international et à la mise en place d'un système d'information efficace. L'IRU collabore aussi avec la DG Marché intérieur de la Commission européenne pour appuyer la pression exercée par l'UE sur les gouvernements concernés afin qu'ils assurent, en tout temps, le principe de libre circulation des véhicules routiers transportant des personnes et des marchandises.

## Documents électroniques pour le transport de marchandises

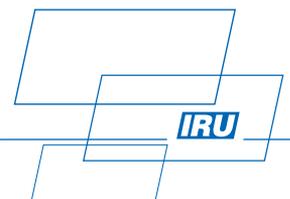
En 2004, la Commission des affaires juridiques de l'IRU (CAJ) a finalisé la nouvelle version de la lettre de voiture CMR qui devra être adoptée par le Conseil Transport de marchandises (CTM) en 2005. À la différence de la version de 1976, celle-ci devrait contribuer à réduire considérablement le nombre de types différents de lettres de voiture CMR en usage. Le nouveau modèle de lettre de voiture CMR devrait faciliter la création d'une lettre de voiture CMR électronique, cependant dépendante de l'entrée en vigueur du Protocole de la Convention CMR qui y inclut l'échange électronique de données. Le 29 octobre 2004, la CEE-ONU a accepté le projet de Protocole préparé par UNIDROIT en coopération avec l'IRU. Le projet final, qui sera développé conjointement par UNIDROIT et l'IRU, sera examiné par la CEE-ONU en octobre 2005.

The image shows a red-bordered form for an International Consignment Note (CMR). The form is divided into several sections with numbered fields. At the top, it says 'LETTRÉ DE VOITURE INTERNATIONALE' and 'INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE'. The fields include: 1. Identification (Sender, Receiver, Consignor, Consignee), 2. Description of goods, 3. Date and place of issue, 4. Description of goods (Quantity, Nature, Weight, etc.), 5. Date and place of receipt, 6. Date and place of delivery, 7. Name of carrier, 8. Name of driver, 9. Name of vehicle, 10. Name of trailer, 11. Name of trailer, 12. Name of trailer, 13. Name of trailer, 14. Name of trailer, 15. Name of trailer, 16. Name of trailer, 17. Name of trailer, 18. Name of trailer, 19. Name of trailer, 20. Name of trailer, 21. Name of trailer, 22. Name of trailer, 23. Name of trailer, 24. Name of trailer, 25. Name of trailer, 26. Name of trailer, 27. Name of trailer, 28. Name of trailer, 29. Name of trailer, 30. Name of trailer, 31. Name of trailer, 32. Name of trailer, 33. Name of trailer, 34. Name of trailer, 35. Name of trailer, 36. Name of trailer, 37. Name of trailer, 38. Name of trailer, 39. Name of trailer, 40. Name of trailer, 41. Name of trailer, 42. Name of trailer, 43. Name of trailer, 44. Name of trailer, 45. Name of trailer, 46. Name of trailer, 47. Name of trailer, 48. Name of trailer, 49. Name of trailer, 50. Name of trailer, 51. Name of trailer, 52. Name of trailer, 53. Name of trailer, 54. Name of trailer, 55. Name of trailer, 56. Name of trailer, 57. Name of trailer, 58. Name of trailer, 59. Name of trailer, 60. Name of trailer, 61. Name of trailer, 62. Name of trailer, 63. Name of trailer, 64. Name of trailer, 65. Name of trailer, 66. Name of trailer, 67. Name of trailer, 68. Name of trailer, 69. Name of trailer, 70. Name of trailer, 71. Name of trailer, 72. Name of trailer, 73. Name of trailer, 74. Name of trailer, 75. Name of trailer, 76. Name of trailer, 77. Name of trailer, 78. Name of trailer, 79. Name of trailer, 80. Name of trailer, 81. Name of trailer, 82. Name of trailer, 83. Name of trailer, 84. Name of trailer, 85. Name of trailer, 86. Name of trailer, 87. Name of trailer, 88. Name of trailer, 89. Name of trailer, 90. Name of trailer, 91. Name of trailer, 92. Name of trailer, 93. Name of trailer, 94. Name of trailer, 95. Name of trailer, 96. Name of trailer, 97. Name of trailer, 98. Name of trailer, 99. Name of trailer, 100. Name of trailer.

L'IRU travaille avec UNIDROIT à l'élaboration de la version définitive du Protocole à la Convention CMR qui permettra l'introduction d'une lettre de voiture CMR électronique.



Isabelle Bon-Garcin, Conseillère juridique auprès de l'AUTF (France) et Directrice scientifique de l'Institut du droit international des transports, Rouen, a été élue Présidente de la Commission des affaires juridiques de l'IRU (CAJ) en septembre, 2004.



### 5<sup>e</sup> Symposium juridique de l'IRU, Lisbonne, 1<sup>er</sup> octobre 2004

Quelque 70 juristes de 22 pays, tous membres du réseau international d'assistance juridique de l'IRU, ont participé au 5<sup>e</sup> Symposium juridique de l'IRU organisé à Lisbonne le 1<sup>er</sup> octobre 2004. Ce symposium s'est axé sur les aspects juridiques et pratiques des relations contractuelles électroniques dans les différents modes de transport de marchandises. Les intervenants se sont concentrés sur les divers instruments juridiques adoptés pour les activités économiques en général et pour les modes de transport individuel, afin d'identifier les solutions et les contraintes quant à l'utilisation de moyens électroniques dans les relations contractuelles entre les transporteurs et leurs clients. De nombreux efforts seront encore nécessaires pour éliminer les obstacles juridiques à l'introduction de moyens électroniques dans les relations commerciales.

*5<sup>e</sup> Symposium juridique de l'IRU (de gauche à droite) : Antonio Mousinho (Vice-président, ANTRAM), Alvaro Teixeira (Président, ANTRAM), Jorge Jacob (Directeur, Transport routier, ministère portugais des Transports), Prof. Jacques Putzeys (Président du Symposium, UNIDROIT), Prof. Isabelle Bon-Garcin (Présidente, CAJ, IRU), Waldemar Czapski (Responsable – Affaires juridiques, IRU).*



### Promotion du transport intermodal et combiné

L'IRU encourage le transport combiné pour des raisons de capacités. Cependant, la faible qualité des services de fret offerts par les chemins de fer européens empêchent de considérer le ferroutage comme une solution de transport complémentaire valable vu les exigences élevées des chaînes logistiques à flux tendus. Plusieurs propositions de la Commission européenne en 2004, y compris le Plan d'action pour les intégrateurs de fret, l'Unité européenne de chargement intermodal et le programme Marco Polo, ont été rejetées par le Groupe d'experts de l'IRU sur le transport combiné (GETC), car elles ne règlent pas les principales lacunes du transport ferroviaire de marchandises : inflexibilité, régime de responsabilités inadapté et mauvaise qualité du service.

L'IRU salue la proposition de Règlement de la Commission relative au renforcement des règles de compensation pour le transport ferroviaire de marchandises avec des clauses obligatoires. Cette question sera suivie lors des sessions du Parlement européen en 2005.

### Transit alpin

Malgré la conclusion, fin 2003, d'un accord visant à étendre le système des écopoints, l'Autriche ne l'a pas appliqué car elle estimait que la nouvelle réglementation ne répondait pas aux critères de protection de l'environnement initialement prévus. Elle a choisi plutôt de se contenter de l'introduction au 1<sup>er</sup> janvier 2004 du système de taxation des poids lourds Go-box, accompagné de contrôles de police plus fréquents.

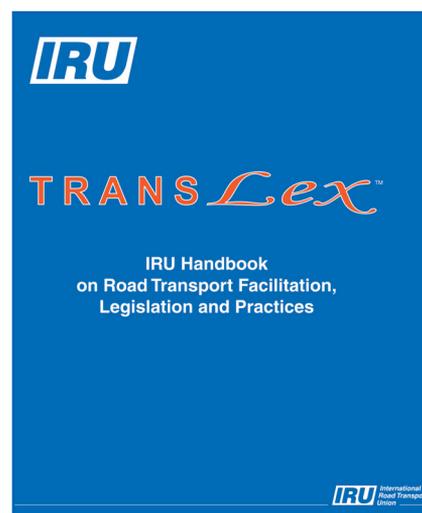
En 2004, le Groupe Transit alpin de l'IRU a réagi contre plusieurs mesures arbitraires dont une réglementation restrictive concernant les tunnels en Suisse et en France et l'extension de l'interdiction de circuler la nuit aux poids lourds en Autriche. En 2005, l'IRU continuera de promouvoir l'introduction de véhicules commerciaux plus propres et de défendre la liberté de mouvement des véhicules routiers à travers les Alpes.

## Immigration clandestine

L'immigration clandestine a engendré de nouvelles difficultés pour le transport international, dans la mesure où le crime organisé exploite les problèmes humanitaires. L'IRU a exhorté les autorités compétentes à combattre le crime organisé qui est le principal responsable de l'immigration clandestine. Une stratégie multilatérale cohérente et harmonisée est nécessaire pour combattre l'immigration clandestine. L'industrie a démontré sa volonté de coopérer avec les autorités et les organisations humanitaires pour trouver des solutions juridiques et pratiques adéquates. Seul un partenariat étroit entre les secteurs public et privé peut contribuer à améliorer la situation.

## TRANSLex-2004

En 2004, l'IRU a publié la 4<sup>e</sup> édition du Manuel TRANSLex sur la facilitation, la législation et les pratiques du transport routier, qui réunit les principales législations et pratiques du monde entier dans le domaine. La nouvelle édition contient des chapitres entièrement actualisés sur la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU), la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), l'Union européenne (UE) et l'Organisation mondiale du commerce (OMC). De nouvelles sections ont été ajoutées sur l'Afrique, l'Asie et le Pacifique, l'Asie occidentale, l'Amérique latine et les Caraïbes, et l'Amérique du nord (ALENA), ainsi que sur les activités de la Banque mondiale concernant le transport, les accords bilatéraux de transport routier et les secteurs du transport routier dans des pays-clés, y compris les États-Unis, le Japon, la Chine et le Brésil. En outre, la version CD-ROM contient des centaines de liens Internet.

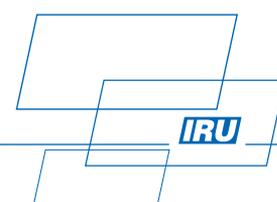


## Marchandises dangereuses

Sur demande de l'IRU, le WP.15 de la CEE-ONU a fourni davantage d'informations sur les restrictions spéciales concernant le transport de marchandises dangereuses par route dans plusieurs pays. Une page actualisée présentant ces informations est disponible sur le site Web de la CEE-ONU. D'autres interventions de l'IRU ont entraîné l'inclusion de plusieurs propositions dans l'édition 2007 de l'accord ADR, telles que l'adoption de règles uniformes de transit par tunnel avec l'établissement de cinq catégories et la suppression de l'obligation de garder une copie de la dérogation spéciale à bord du véhicule, réduisant ainsi le fardeau administratif pour les transporteurs.

Dans le contexte des nouvelles lignes directrices de sûreté pour le transport routier de l'IRU, le Groupe d'experts de l'IRU sur les marchandises dangereuses (GEMD) a préparé des lignes directrices spécifiques pour les petites et moyennes entreprises transportant des marchandises dangereuses par route.

En 2005, l'IRU se concentrera notamment sur la surveillance des développements en matière de sûreté, y compris la standardisation du processus d'analyse de risque et la modification des définitions ADR actuelles pour permettre à toutes les parties impliquées dans la chaîne de transport de mieux assumer leurs responsabilités. L'IRU prévoit aussi la publication du nouvel accord ADR 2005 dans les activités de l'Académie IRU.



## Activités de l'IRU

### L'IRU à Genève

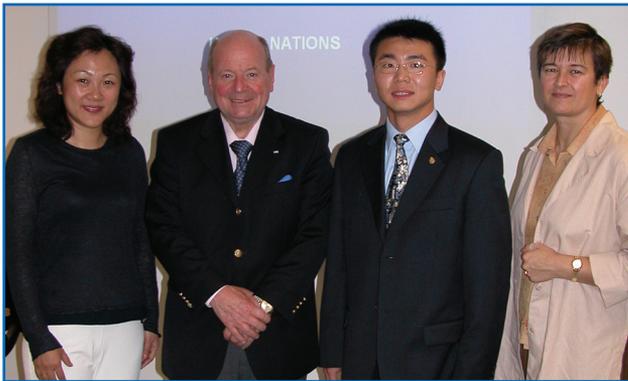
17 février 2004 : la FADEEAC, l'Association argentine, membre de l'IRU, a rencontré l'IRU à Genève pour établir une coopération dans la formation (de gauche à droite) : Julio César Brizzi (AFT Conosur), Rodolfo Santolaria (FPT), Martin Marmy (Secrétaire général, IRU), Luis A. Morales (Président, FADEEAC), Martin E. Sanchez Zinny (FPT), Umberto de Pretto (IRU).



1<sup>er</sup> mars 2004 : l'Association chinoise de transport routier (CRTA) renforce ses relations avec l'IRU et rencontre des responsables de l'ONU et de l'OMC à Genève. Li Mei Wang, Secrétaire générale de la CRTA, et sa délégation sont accueillies par Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, et son équipe.



10 juin 2004 : des représentants de l'IRU, de l'UND (Association de transport routier de marchandises turque, membre de l'IRU), l'UATOD (Association de transport de personnes turque, membre de l'IRU) et le gouvernement turc rencontrent la CEE-ONU à Genève.



12 juillet 2004 : des représentants des Douanes chinoises rendent visite à l'IRU à Genève (de gauche à droite) : Rongyan Sun (Directeur, Division Contrôle des marchandises, GACC), Martin Marmy (Secrétaire général, IRU), Xu Gui (Chef de section adjoint, Département de coopération internationale, GACC), Virginia Tanase (IRU).

23 novembre 2004 : Forum de la Fondation européenne pour le développement durable des régions d'Europe (FEDRE) « Transports publics et privés plus propres : quelles énergies, technologies et mesures » à Genève, avec des orateurs de la CEE-ONU, de l'ISO, de la FEDRE, de l'Office fédéral de l'énergie et de l'IRU.



10 décembre 2004 : l'Organisation de coopération économique (OCE), qui réunit des pays de l'Asie occidentale et centrale, a rendu visite à l'IRU (de gauche à droite) : Umberto de Pretto (Secrétaire général adjoint, IRU), Son Excellence Askhat T. Orazbay (Secrétaire général, ECO), Murat S. Tashibayev (gouvernement kazakh), Peter Krausz (IRU).



## Activités régionales de l'Union européenne (UE)

En mai 2004, 10 nouveaux États ont rejoint l'UE. En juin, un nouveau Parlement a été élu avec 162 députés supplémentaires originaires des nouveaux États membres. En novembre, une nouvelle Commission européenne présidée par M. José Manuel Barroso a été nommée. La Délégation permanente de l'IRU auprès de l'UE a établi des liens étroits avec les Associations membres de l'IRU des 10 États membres qui ont rejoint l'UE au 1<sup>er</sup> mai. Suite à l'élection du Parlement européen en juin, la Délégation s'est efforcée d'informer les nouveaux députés. Vers la fin de l'année, elle avait établi des relations avec Jacques Barrot, le nouveau Vice-président de la Commission responsable des Transports, son cabinet et la nouvelle équipe de la DG TREN, y compris le nouveau Directeur général adjoint Zoltan Kazatsay, responsable des activités de transport.



Les adieux à la Vice-présidente sortante de la Commission européenne responsable des Transports et de l'Énergie (de gauche à droite) : Hubert Linssen (Responsable, Délégation permanente de l'IRU auprès de l'UE), Loyola de Palacio (Vice-présidente de la Commission européenne), Bertil Dahlin (Président, Comité de liaison Transport de marchandises auprès de l'UE, SÅ, Suède).

## Le Comité de liaison Transport de marchandises auprès de l'UE de l'IRU en 2004

Le Comité de liaison Transport de marchandises auprès de l'UE (CLTM) s'est réuni à Dublin le 27 février 2004 et à Bruxelles le 19 octobre 2004. Carlos Cazenave (ANTRAM, Portugal) a quitté son poste de Président au profit de Bertil Dahlin (SÅ, Suède). Miklos Hinfner (ATRH, Hongrie) et Pere Padrosa (ASTIC, Espagne) ont été élus Vice-présidents.

L'agenda 2004 comportait la position du Conseil Transport de marchandises de l'IRU sur la prénotification des chargements aux autorités douanières, la modification du Règlement 3820/85 sur les temps de conduite et de repos, une position de l'IRU sur le renforcement et l'harmonisation des contrôles en matière de législation sociale, l'accès à la profession, la continuation des prix élevés du carburant et la montée de la criminalité.



Changement de présidence au sein du Comité de liaison Transport de marchandises auprès de l'UE à Bruxelles, mars 2004 (de gauche à droite) : Martin Marmy (Secrétaire général, IRU), Wim Smolders (Responsable – Affaires sociales, IRU), Bertil Dahlin (Président entrant de SÅ, Suède), Carlos Cazenave (Président sortant de l'ANTRAM, Portugal), Hubert Linssen (Responsable, Délégation permanente de l'IRU auprès de l'UE).

## Table ronde IRU-UE sur l'élargissement de l'UE

Le 20 octobre 2004, la DG TREN de la Commission européenne et l'IRU ont conjointement organisé une table ronde pour présenter les institutions européennes et les initiatives de politique du transport aux représentants et dirigeants de l'IRU, originaires des 10 nouveaux États membres de l'UE sous quatre rubriques : accès au marché, règles sociales, tarification de l'infrastructure, sécurité routière et formation. L'événement a réuni quelque 80 participants venus de tous les nouveaux États membres. Un événement semblable pour l'Europe des 25 est envisagé en 2005.



Participants à la table ronde IRU-UE sur l'élargissement de l'UE (de gauche à droite) : Martin Marmy (Secrétaire général, IRU), Hubert Linssen (Responsable, Délégation permanente de l'IRU auprès de l'UE), François Lamoureux (Directeur général, DG TREN, Commission européenne).



Un camion Kamaz de la Caravane Lisbonne-Vladivostok devant le siège de la Commission européenne situé dans le bâtiment Berlaymont de Bruxelles le 28 mai 2004.

## Les perspectives pour 2005

En 2005, sous les présidences luxembourgeoise et britannique de l'UE, la Commission devrait continuer d'encourager l'adoption de politiques en faveur de la sécurité routière et de la protection de l'environnement. Cela comprend entre autres des véhicules moins polluants, la promotion du transport modal et la facilitation du transport de personnes en milieu urbain. L'IRU renforcera sa coopération avec le nouveau Vice-président responsable des Transports, Jacques Barrot, ainsi qu'avec les Commissaires László Kovács (Taxes et union douanière), Andris Piebalgs (Énergie), Stavros Dimas (Environnement), Günther Verheugen (Vice-président, Entreprise et Industrie) et Franco Frattini (Justice, Liberté et Sécurité). Au Parlement, l'IRU s'attachera essentiellement à influencer la seconde lecture des nouvelles règles relatives au temps de conduite et de repos. Parmi les autres questions importantes : le temps de travail, la tarification de l'infrastructure, la libéralisation des services, l'accès au marché pour les opérateurs d'autobus et d'autocars, la sûreté et la révision du Livre blanc sur la politique de transport commune de l'UE.

2005 verra aussi le renforcement des partenariats public-privé, tels que la table ronde multipartite sur la sûreté du transport et l'intensification des efforts en vue d'aplanir les problèmes structurels dont l'accès à la profession, les révisions des prix dans les contrats de transport et la tarification de l'infrastructure. Une autre priorité consistera à encourager les membres de l'IRU à utiliser le nouveau système de feedback disponible sur le site Web, puisqu'il contribuera à faire le suivi des questions de politique propres à l'IRU à l'échelle nationale.

Le nouveau tableau de mise à jour des priorités relatives à l'UE, lancé en novembre 2004, se trouve dans la section « Réservé aux membres » du site Web de l'IRU à l'adresse : [www.iru.org](http://www.iru.org). Il permet aux membres d'insérer directement l'information relative au suivi effectué auprès de leurs autorités nationales et des députés européens. La TDA (Chypre) a été la première Association membre de l'IRU à enregistrer une entrée dans le nouveau tableau.

Country	IRU Member	Consulting Member	Member Support (IRU)	Member Comments	Consulting Member	Member Comments
Austria	AISO	--	--	--	--	--
Belgium	FBAA	--	--	--	--	--
	FEBETRA	--	--	--	--	--
Czech Republic	CESMAD BOHEMIA	--	--	--	--	--
Cyprus	TDA	✓	✓	--	--	--
Denmark	DANSKE BUS	--	--	--	--	--
	DTF	--	--	--	--	--
	DTL	--	--	--	--	--
	ITD	--	--	--	--	--
Estonia	ERAA	--	--	--	--	--

## Activités régionales de la Communauté des États indépendants (CEI)

Avec l'élargissement de l'UE du 1<sup>er</sup> mai 2004, la Fédération de Russie, le Bélarus et l'Ukraine ont dorénavant des frontières directes avec l'Union grâce à la Finlande, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Slovaquie et la Hongrie. La région russe de Kaliningrad est à présent entièrement séparée du reste de la Fédération de Russie par des États membres de l'UE.

### Le Comité de liaison de l'IRU auprès de la CEI

Le Comité de liaison s'est réuni en juillet 2004 à Vilnius, Lituanie et en novembre à Erevan, Arménie. Alexander Chkheidze (GIRCA, Géorgie), a quitté son poste de Président au profit de Vladimir Florea (AITA, Moldova). Nikolai Borovoy (BAIRC, Bélarus) et Makhsat Saktaganov (KAZATO, Kazakhstan) ont été élus Vice-présidents. Parmi les résultats : l'acceptation d'une technique d'évaluation de l'ouverture du marché du transport dans les États membres de la CEI et l'accord sur le soutien à l'extension de l'observatoire de l'IRU sur le temps d'attente aux frontières. Le programme pour 2005 met en avant la facilitation du transport routier par un démantèlement progressif des barrières au transport routier international et la simplification de la délivrance de visas pour les conducteurs professionnels.



Réunion du Comité de liaison auprès de la CEI à Vilnius, juillet 2004 (de gauche à droite) : V. Ponomarevus (Vice-ministre, ministère lituanien des Communications), A. Kondrusevicius (Président, LINAVA, Lituanie), A. Chkheidze (Président, GIRCA, Géorgie), V. Florea (Président, AITA, Moldova et Président, Comité de liaison de l'IRU auprès de la CEI), I. Rounov (IRU), P. Krausz (IRU).

## Prix CEI

Le prix 2004 de la meilleure entreprise internationale de transport routier de la CEI, catégorie 3 (plus de 50 véhicules) a été décerné à Rapid, Ukraine. Avtotrans-2, Fédération de Russie, a remporté le prix pour la catégorie 1 (jusqu'à 10 véhicules) et Sovtransavto-Kaliningrad, Fédération de Russie, a remporté le prix pour la catégorie 2 (10 à 50 véhicules). Dans le concours russe, Novaya Liniya, Bryansk, a remporté le prix du « Meilleur transporteur international – 2004 », et G. P. Krauze 1st Avtokombinat, Moscou, le prix du « Meilleur transporteur national ». En 2005, l'IRU organisera également un concours photo dans la CEI, pour rendre compte du quotidien d'un conducteur.



Les prix 2004 des meilleurs transporteurs de la CEI (de gauche à droite) : Francesco Pacifico (Président, CTP, IRU), Vladimir Grineko (PDG, Rapid, Ukraine), Leonid Kostyuchenko (Président, AIRCU, Ukraine), Paul Laeremans (Président, IRU), Martin Marmy (Secrétaire général, IRU), Yuriy Sukhin (Président, ASMAP), Janusz Lacny (Président, CTM, IRU).

## Forum Transport Dialogue

En 2004, de nouveaux groupes de travail sur le Forum *Transport Dialogue* (TD) ont été établis pour examiner l'harmonisation des systèmes de transport russe et européen, la législation et les normes techniques ainsi que la sûreté du transport, le développement des infrastructures de transport et les nouvelles technologies. Grâce au TD, l'IRU collabore avec le *European Business Club* en Russie (EBC) et les Douanes russes sur des sujets comme l'amélioration des procédures douanières et la simplification des conditions de livraison des marchandises européennes dans les pays de la CEI. En juillet 2004, l'IRU et l'Union des industriels et entrepreneurs russes ont organisé une table ronde pour discuter de l'application pratique du nouveau code des douanes russe. Sur la base d'un rapport fourni à la table ronde réunissant des industriels de la Fédération de Russie et de l'UE aux Pays-Bas en novembre 2004, une analyse plus détaillée sera préparée en 2005 à l'intention de la Commission européenne et du gouvernement russe.



Réunion du Forum « Transport Dialogue » Russie-UE, le 21 juillet 2004.

## La Conférence Internet de l'IRU

La Conférence Internet de l'IRU réunit des représentants des autorités publiques et des Associations membres de l'IRU, réparties sur l'ensemble du vaste territoire de la CEI. La Conférence Internet 2004 a porté sur les problèmes que rencontrent sur la route les transporteurs internationaux. Elle a proposé une mesure pour contrer « l'extorsion sur les routes », en utilisant les sites des Associations membres de l'IRU pour recueillir des informations sur les pratiques illégales d'extorsion exercées par les fonctionnaires sur les usagers de la route. La Conférence Internet 2005 devrait avoir lieu en milieu d'année.



*Igor Rounov (Responsable, Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI), participe à la Conférence Internet.*

## Escorte douanière

Les Douanes russes exigent que certains types de marchandises de grande valeur voyagent sur territoire russe sous escorte douanière. Cependant, la sous-traitance des services d'escorte à des entreprises commerciales a occasionné des retards évitables et une augmentation injustifiée des charges. Des efforts conjoints de l'IRU et de l'ASMAP en vue de persuader le parlement russe et les Douanes à améliorer le système d'escorte ont enfin porté leurs fruits avec la signature par le Président Putin, de la loi fédérale #139-FZ, le 11 novembre 2004.

## Horizon 2005

En 2005, l'IRU intensifiera son activité de formation grâce à la diffusion, à travers la CEI, d'informations sur les activités de l'Académie IRU. Elle maintiendra aussi ses efforts en vue d'une harmonisation des standards de formation et visera à établir la reconnaissance mutuelle des certificats de compétence professionnelle de l'Académie IRU pour les transporteurs routiers internationaux dans l'ensemble de la CEI. Un groupe interparlementaire sera établi en février 2005. Il réunira des parlementaires de tous bords représentant tous les niveaux d'assemblées législatives du pays, et aura pour objectif de faciliter l'harmonisation de la législation du transport routier dans la CEI. Les travaux préparatoires débiteront lors d'une conférence internationale de l'IRU sur le transport de personnes par route, qui aura lieu à Odessa en 2006.



Présidence de la réunion du Comité de liaison auprès de la CEI à Erevan, 19 novembre 2004 (de gauche à droite) : Igor Rounov (Responsable, Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI), Vladimir Florea (Président, Comité de liaison de l'IRU auprès de la CEI et Président, AITA, Moldova) et Grant Beglaryan (premier Vice-ministre, ministère des Transports et des Communications, Arménie).

# Conclusion du Secrétaire général



Le transport routier ne manque pas de défis ni d'opportunités. La libéralisation économique s'est traduite par une augmentation du nombre des membres de l'IRU qui continuent de collaborer étroitement entre eux et avec l'IRU afin d'aider les transporteurs routiers à améliorer la qualité et l'efficacité de leurs services.

La sûreté a bénéficié d'une attention accrue depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001. L'IRU souligne que l'accroissement de la sûreté ne peut pas s'obtenir au détriment de la facilitation; l'un ne va pas sans l'autre. En outre, la sûreté ne signifie pas seulement lutter contre le terrorisme. Le trafic de personnes, la fraude et le vol, ajoutés à la violence contre les conducteurs, sont des problèmes qui gagnent en importance. Le secteur du transport routier a un rôle important à jouer, tel qu'illustré par les récentes lignes directrices de sûreté de l'IRU, proposant des conseils de sûreté à l'intention des responsables des divers maillons de la chaîne logistique. Néanmoins, l'IRU s'est également attachée à s'assurer que le secteur du transport routier assume sa part de responsabilités mais pas davantage.

L'information, élément-clé de la facilitation, constitue une opportunité à saisir puisqu'elle constitue aussi le meilleur moyen d'améliorer la sûreté. Le Système TIR représente une source unique d'informations fiables et rapides sur les mouvements de marchandises. Il constitue ainsi un instrument rentable, capable d'améliorer la sûreté, et ce dans le monde entier ! Tout au long de l'année 2004, l'IRU et ses membres ont travaillé avec les services douaniers et d'autres partenaires du secteur public pour rendre le Système TIR plus durable, notamment grâce à un système amélioré de gestion des risques rendu possible par le biais d'une utilisation élargie et plus efficace d'un système de transmission électronique de données. Cette direction sera maintenue et intensifiée au cours de l'année à venir.

La mondialisation entraîne un marché international plus compétitif, mais aussi riche en opportunités. Par ailleurs, ce marché se développe dans un environnement plus complexe qui requiert, plus que jamais, la réalisation du slogan de l'IRU « Travailler ensemble pour un meilleur avenir ». À nouveau, tel que souligné lors du Congrès de Yokohama en 2004, l'IRU va dans la bonne direction en optant pour les technologies modernes en vue d'améliorer la communication entre les membres et le Secrétariat général. Les membres peuvent introduire eux-mêmes les données relatives aux temps d'attente aux frontières sur le site Web de l'IRU et nous avons récemment ajouté un nouvel outil pour faciliter l'entrée des données des Associations quant aux mesures de suivi mises en œuvre au niveau national en fonction des priorités.

La formation est également un ingrédient essentiel pour améliorer la compétitivité des transporteurs. En harmonisant les standards de formation, l'Académie IRU assure la reconnaissance internationale des compétences professionnelles et l'excellence des diplômés des Instituts de formation accrédités. Au départ, l'Académie visait à étendre son champ d'application géographique par le biais de sa première gamme de produits, le CCP pour les cadres du transport routier. Ses efforts se tournent à présent vers la diversification de ses produits et en 2005, elle lancera une nouvelle gamme de produits dans le domaine du transport de marchandises dangereuses par route (ADR).

Il va sans dire qu'en 2005 et dans les années à venir, l'IRU continuera de travailler plus concrètement et plus efficacement encore avec ses membres et l'ensemble de ses partenaires des secteurs public et privé actifs dans le transport routier, pour réaliser son objectif statutaire visant à « contribuer, dans l'intérêt de toute la collectivité, au développement et à la prospérité dans tous les pays, du transport routier et international ». Unissons nos forces afin de travailler ensemble pour un meilleur avenir !

Martin Marmy

*Travailler ensemble  
pour un meilleur avenir*

**IRU**

*d e p u i s      1 9 4 8*



*Travailler ensemble  
pour un meilleur avenir*



*d e p u i s    1 9 4 8*

**Union Internationale des Transports Routiers,  
Secrétariat général**

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](mailto:iru@iru.org)  
Web : [www.iru.org](http://www.iru.org)

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

32-34 avenue de Tervuren  
Bte 37  
B-1040 Bruxelles  
Belgique

Tél : +32-2-743 25 80  
Fax : +32-2-743 25 99  
Courriel : [brussels@iru.org](mailto:brussels@iru.org)  
Web : [www.iru.org](http://www.iru.org)

**Délégation permanente de l'IRU auprès  
de la Communauté des États indépendants**

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

Tél : +7-095-258 17 59  
Fax : +7-095-258 17 60  
Courriel : [moscow@iru.org](mailto:moscow@iru.org)  
Web : [www.iru-cis.ru](http://www.iru-cis.ru)

