

L'IRU se présente



2 0 0 6

*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 de l'IRU	5
Le Réseau international de l'IRU	6
L'IRU se présente	7
Structure de l'IRU : Assemblée générale, Conseils Transport, Présidence	8
Secrétariat général de l'IRU	14
Organisations partenaires de l'IRU	18
Transport routier et économie	19
Priorités de l'IRU : développement durable	20
Sécurité routière	22
Académie IRU	24
Innovation	28
Incitations	30
Infrastructure	33
Priorités de l'IRU : facilitation du commerce, du tourisme et du transport routier	34
Questions d'ordres général et commercial	34
Transport routier – Marchandises	36
Caravane de camions Pékin-Bruxelles	37
3e Conférence Euro-Asie sur le transport routier	38
Conférence ministérielle conjointe, Pékin	40
Facilitation du transport routier et Lignes directrices de sûreté	42
Systèmes de transit douanier et Régime TIR	44
Transport routier et questions sociales, y compris le tachygraphe	47
Tourisme et transport routier – Voyageurs, y compris les taxis	49
Autres activités de l'IRU	52
Union européenne (UE)	56
Communauté des États indépendants (CEI)	58
Conclusion du Secrétaire général	60

Membres de l'IRU



Un réseau international de 180 membres dévoués et expérimentés dans 70 pays.

Introduction du Président



L'économie de marché étant devenue la norme dans la plupart des pays, le processus de mondialisation de l'économie et de la chaîne logistique non seulement se poursuit, mais encore s'accélère. Il revient dès lors à nous, transporteurs routiers, de maintenir, voire d'améliorer davantage le niveau de qualité élevée des services de transport.

Ces conditions impliquent tous les acteurs de la chaîne logistique et, notamment, les responsables d'entreprises de transport et leurs employés.

D'où l'importance de la formation professionnelle de base et de la formation continue. Raison pour laquelle l'Académie IRU poursuivra, voire intensifiera, ses efforts pour améliorer ses standards et fournir aux étudiants une reconnaissance internationale de l'excellence de leur formation professionnelle, attestée par un diplôme et sa publication sur le site Web de l'IRU. L'Académie IRU poursuivra par ailleurs ses efforts pour continuer d'accréditer les meilleurs instituts de formation.

En outre, on peut relever que cet engagement formel de l'IRU et de ses membres pour améliorer la formation professionnelle, contraste avec la faiblesse et l'inefficacité des critères d'accès à la profession qui ne satisfont pas au niveau de qualité requis.

Une des difficultés à laquelle notre profession est actuellement confrontée est la flambée des prix du carburant. L'IRU demande aux gouvernements le courage politique de reconnaître que dans la mesure où le transport routier commercial dépend à 100 % du pétrole, ils leur revient de diversifier le marché de l'énergie en encourageant le développement d'énergies non fossiles partout où des alternatives rentables existent, en particulier pour la production d'électricité et le chauffage domestique.

L'IRU condamne le manque total d'harmonisation des règles sociales, non seulement entre l'Accord AETR actuellement en vigueur dans 43 pays et le nouveau Règlement 3820 de l'Union européenne qui entrera en vigueur prochainement, mais aussi entre l'application du Règlement 3820 et celui du tachygraphe numérique dont l'introduction sera source de nouvelles discriminations.

Comment peut-on garantir des conditions de concurrence équitables lorsque la mise en place, par l'ensemble des États, des règles sociales dans un monde globalisé nécessite à chaque fois plus de 5 ans de négociations ?

Une autre condition sine qua non pour améliorer la mobilité des personnes et des marchandises et assurer la protection de l'environnement,

des économies d'énergie et la sécurité routière : garantir que les recettes de la fiscalité routière soient exclusivement réinjectées dans la construction, l'entretien et l'amortissement des routes et que la tarification d'usage soit réalisée au moyen d'un seul système interopérable.

En matière d'environnement, la profession estime que l'utilisation progressive des moteurs Euro 3, Euro 4 et bientôt Euro 5, satisfait pleinement aux objectifs fixés. Il convient, dès lors, d'éviter d'engager des investissements supplémentaires considérables dont l'effet serait négligeable.

Enfin, l'IRU se réjouit d'avoir été à l'origine de la réouverture de la Route de la Soie laquelle, plus qu'un itinéraire, est un véritable concept. Cette réouverture permettra l'irrigation économique de tous les pays allant de l'océan Pacifique à l'ouest de la Chine et jusqu'à l'océan Atlantique.

Pour conclure, je puis vous assurer que l'IRU poursuivra ses activités de facilitation du transport routier de personnes et de marchandises et ses efforts en faveur du développement durable. Je compte sur votre solidarité et votre coopération pour communiquer et défendre, mieux encore que par le passé, nos prises de position auprès de vos partenaires et des décideurs politiques nationaux.

Je compte sur vous au même titre que vous pouvez compter sur moi !



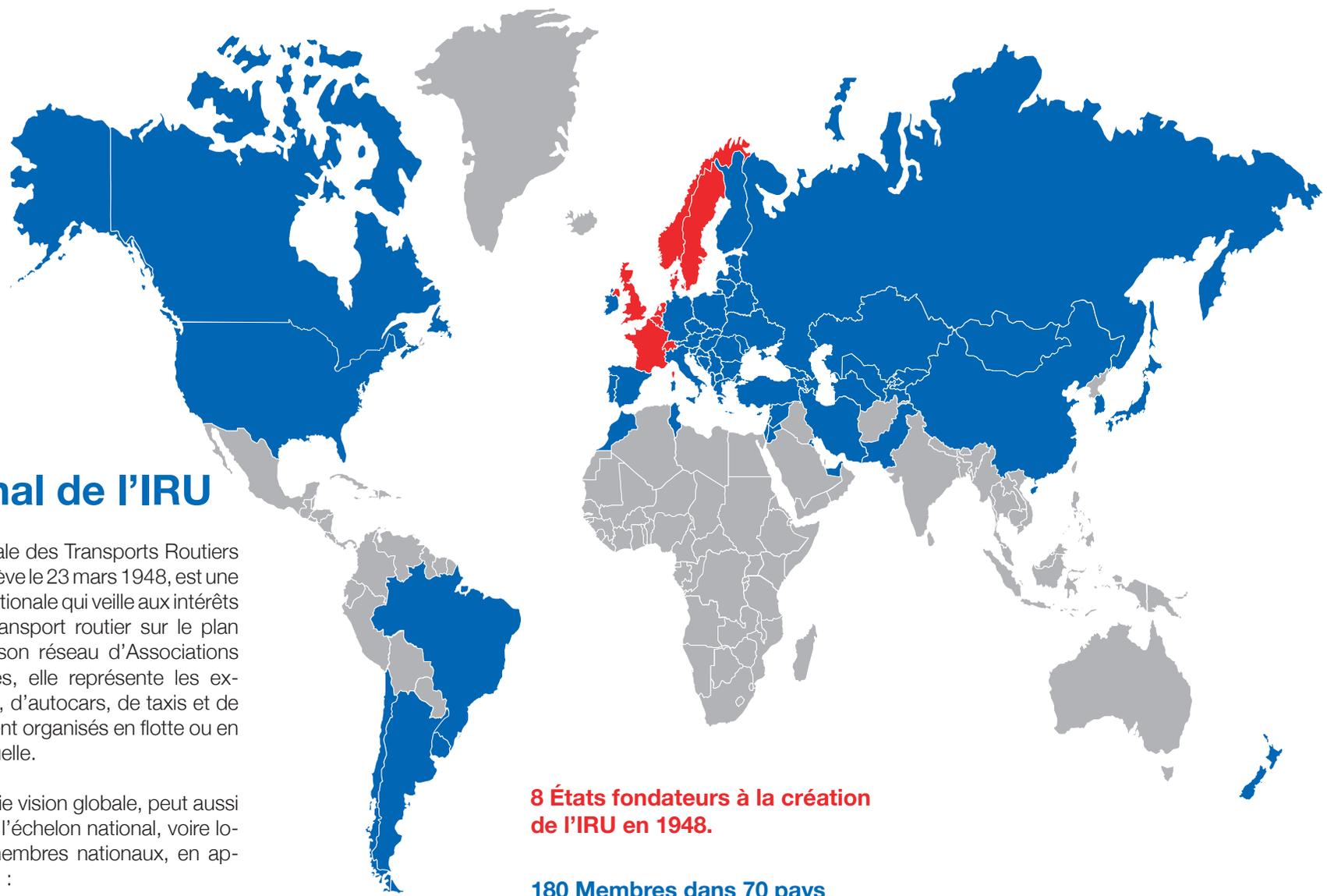
Paul Laeremans

Le réseau international 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 du transport routier sur le plan mondial. 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'IRU, qui a une vraie vision globale, peut aussi agir efficacement à l'échelon national, voire local, grâce à ses membres nationaux, en appliquant son slogan :

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



8 États fondateurs à la création de l'IRU en 1948.

180 Membres dans 70 pays en 2006.

L'IRU se présente

La mission de l'IRU

La mission de l'IRU est de faciliter le transport routier et d'utiliser la formation pour renforcer la compétence professionnelle du secteur et améliorer 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. De conserve 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, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse.

Aujourd'hui, elle compte 180 membres dans 70 pays sur les cinq continents.

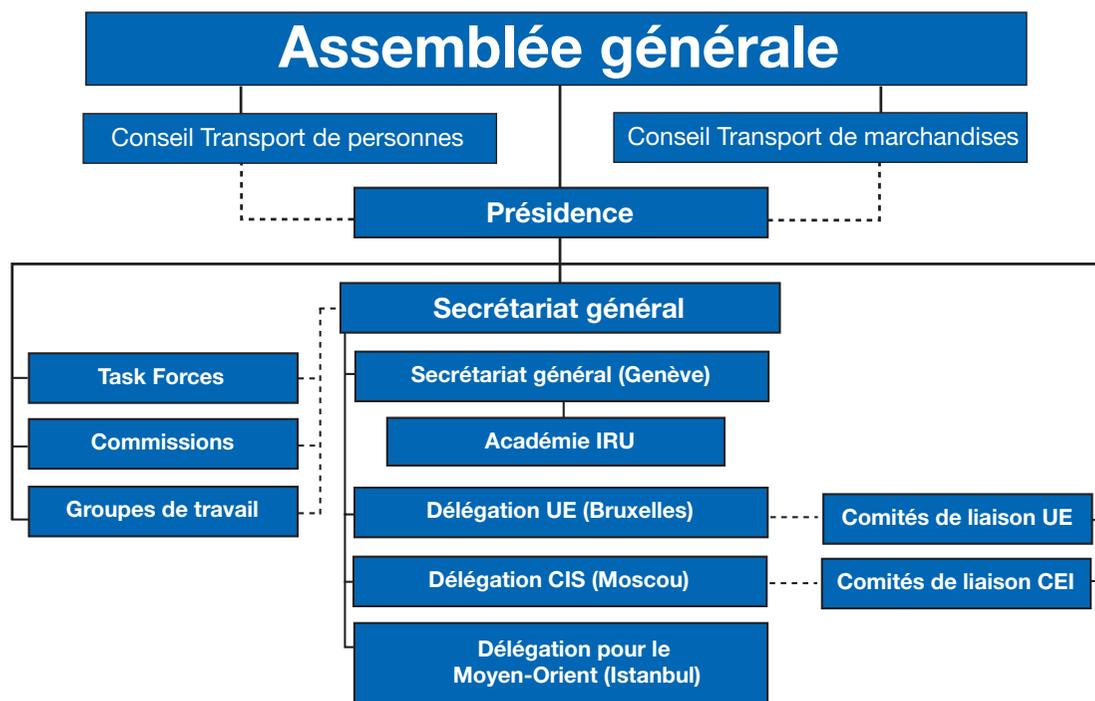
Les membres actifs de l'IRU sont les Associations nationales de transport routier les plus représentatives. Les membres associés de l'IRU sont issus des industries ayant des liens étroits avec le transport routier, à savoir les constructeurs de véhicules, les compagnies pétrolières, les fabricants de pneumatiques et les gestionnaires de systèmes d'information.

Les membres de l'IRU contribuent au 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'unité 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.

Structure de l'IRU



Structure de l'IRU

L'IRU est une organisation démocratique, basée sur l'affiliation de ses membres, dont la structure est la suivante :

Les organes statutaires :

- L'Assemblée générale de l'IRU
- Les Conseils Transport de personnes et Transport de marchandises de l'IRU
- La Présidence de l'IRU

Pour définir la politique des transports de l'IRU, ils sont assistés par les organes suivants :

- Les Task Forces, Commissions et Groupes de travail de l'IRU
- Les Comités de liaison de l'IRU auprès de la CEI et de l'UE

Le Secrétariat général est l'organe de l'IRU chargé de l'administration de l'organisation. Le Secrétariat général comprend le siège de l'IRU à Genève et les Délégations permanentes à Bruxelles, Moscou et Istanbul.

L'Assemblée générale

L'Assemblée générale

L'Assemblée générale de l'IRU est composée de l'ensemble des membres actifs et associés de l'IRU. Elle exerce l'autorité souveraine. L'Assemblée générale se réunit deux fois par an.

Tous les deux ans, l'Assemblée générale procède aux élections statutaires du Président de l'IRU et des membres de la Présidence et désigne l'Organe de contrôle indépendant et les Commissaires aux comptes.

L'Assemblée générale a pour principales attributions de définir les objectifs de l'IRU en matière de transport et de délibérer, adopter et faire connaître l'avis de l'IRU sur tous les aspects de la politique des transports.

Il appartient en outre à l'Assemblée générale d'approuver le Rapport annuel sur l'état de l'organisation.



Réunion de l'Assemblée générale de l'IRU à Genève.

Les Conseils Transport

Conseil Transport de marchandises



Le Bureau du Conseil Transport de marchandises :

De gauche à droite : **Miklos Hinfner**, Vice-président du CTM, ATRH, Hongrie,
Janusz Lacny, **Président du CTM**, ZMPD, Pologne,
Roger King, Vice-président du CTM, RHA, Royaume-Uni

Le Conseil Transport de marchandises (CTM) de l'IRU est composé de l'ensemble des membres actifs représentant le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et pour compte propre. Le CTM se réunit au moins deux fois par an.

Tous les deux ans, le CTM procède aux élections statutaires du Président et des Vice-présidents du Conseil et désigne ses candidats à la Présidence de l'IRU. Le CTM a pour principales attributions de définir les objectifs de la politique des transports de l'IRU et de délibérer, adopter et faire connaître la position de l'IRU sur toutes les questions relatives au transport routier de marchandises.

Conseil Transport de personnes



Le Bureau du Conseil Transport de personnes :

De gauche à droite : **Yves Mannaerts**, Membre du Bureau du CTP, FBAA, Belgique,
Gunther Mörli, Vice-président du CTP, BDO, Allemagne,
Francesco Pacifico, **Président du CTP**, ANAV, Italie,
Jaroslav Hanak, Vice-président du CTP, CESMAD Bohemia, République tchèque

Le Conseil Transport de personnes (CTP) de l'IRU est composé de l'ensemble des membres actifs représentant le transport routier professionnel de personnes, y compris les taxis et voitures de louage avec conducteur. Le CTP se réunit au moins deux fois par an.

Tous les deux ans, le CTP procède aux élections statutaires du Président et des Vice-présidents du Conseil et désigne ses candidats à la Présidence de l'IRU. Le CTP a pour principales attributions de définir les objectifs de la politique des transports de l'IRU et de délibérer, adopter et faire connaître la position de l'IRU sur toutes les questions relatives au transport routier de personnes.

La Présidence

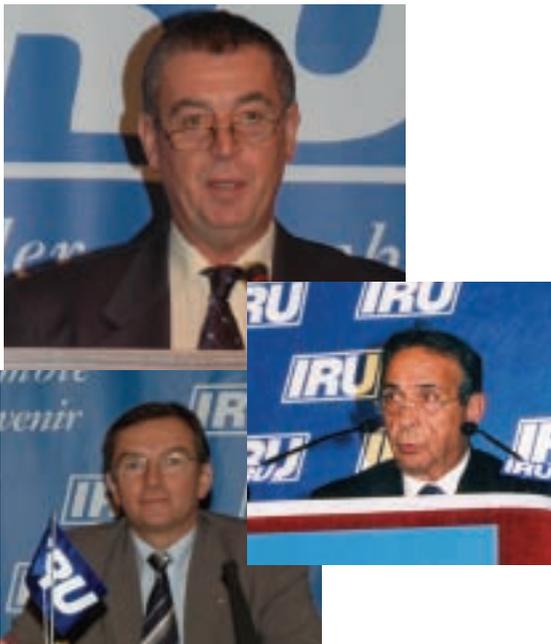
La Présidence

La Présidence de l'IRU est l'organe exécutif de l'Assemblée générale de l'IRU, chargé de la direction des affaires de l'IRU et de l'exécution de toutes les décisions prises par l'Assemblée générale conformément aux Statuts et au Règlement intérieur de l'IRU.

La Présidence établit tous les Règlements et Directives de l'IRU nécessaires à un fonctionnement sûr et efficace des services et à une saine gestion de l'IRU.

La Présidence tient une réunion chaque fois qu'il est nécessaire.

Le Président de l'IRU préside également l'Assemblée générale et la Présidence de l'IRU.



Président, IRU/Vice-présidents, IRU
De haut en bas : **Paul Laeremans, Président, IRU, FBAA Belgique** et les deux Vice-présidents, IRU, **Francesco Pacifico, ANAV, Italie** et **Janusz Lacny, ZMPD, Pologne**



La Présidence de l'IRU :

De gauche à droite (debout) : Toivo Kuldkepp, ERAA, Estonie, Vladimir Florea, AITA, Moldova, Dick van den Broek Humphreij, EVO, Pays-Bas, Pere Padrosa, ASTIC, Espagne, Graham Smith, CPT, Royaume-Uni, David C. Green, Royaume-Uni, Plamen Tzalkov, AEBTRI, Bulgarie, Florinel Andrei, ARTRI, Roumanie

*De gauche à droite (assis) : Yuriy Sukhin, ASMAP, Fédération de Russie, Janusz Lacny, Vice-président, IRU, ZMPD, Pologne, **Paul Laeremans, Président, IRU, FBAA, Belgique**, Francesco Pacifico, Vice-président, IRU, ANAV, Italie, Martin Marmy, Secrétaire général,*

Comités de liaison



Réunion du Comité de liaison Transport de marchandises auprès de l'UE (CLTM) le 12 octobre 2005 à Budapest. De gauche à droite : Miklos Hinfner, Vice-président, CLTM, ATRH, Hongrie, Pere Padrosa, Vice-président, CLTM, ASTIC, Espagne, Bertil Dahlin, Président, CLTM, SA, Suède, assistés de Liesbeth Geysels et Hubert Linssen du Secrétariat général, IRU.

Comité de liaison Transport de marchandises auprès de l'UE (CLTM)

Le Comité de liaison Transport de marchandises auprès de l'UE (CLTM) réunit, au moins deux fois par an, les Associations membres de l'IRU des 25 États membres de l'UE afin de traiter, dans le cadre de la politique de l'IRU, de questions régionales comme l'examen à mi-parcours du Livre blanc de l'UE - publié en avril-mai 2006 - la révision de la réglementation sociale de l'UE et le tachygraphe numérique qui, malgré de nombreuses interventions de l'IRU, se développent et sont introduits de façon chaotique, l'élimination des coûts externes de la Directive sur l'Eurovignette et enfin, l'introduction d'une interopérabilité des systèmes de péage au sein de l'UE.

Comité de liaison auprès de la CEI (CLCEI)

Le Comité de liaison auprès de la CEI (CLCEI) réunit, au moins deux fois par an, les Associations membres de l'IRU des 12 pays de la CEI afin de traiter, dans le cadre de la politique de l'IRU, de questions régionales comme la promotion de la mise en œuvre, par les gouvernements de l'ensemble des pays de la CEI, des Conventions de la CEE-ONU relatives au transport routier et à la facilitation des échanges; l'élaboration d'un Accord sur un certificat de pesage unifié pour la CEI, en voie de ratification par les gouvernements concernés; la promotion du Certificat de compétence professionnelle harmonisé pour la CEI; la révision, en collaboration avec les gouvernements, du contingent multilatéral CEMT pour assurer la pérennité des autorisations CEMT; et enfin, la promotion par les Associations IRU de la politique de l'IRU en faveur du transport routier de personnes.



Réunion du Comité de liaison auprès de la CEI, présidée par Vladimir Florea, AITA, Moldova, et d'autres membres de l'IRU de la région de la CEI.

Commissions

Les Commissions, Groupes de travail et Task Forces internationaux de l'IRU réunissent des représentants des membres de l'IRU 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 (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, RUSSIE)



La réunion de la CAJ à Budapest, 12 octobre 2005



La réunion du TA à Genève, 2 novembre 2005

Les Groupes de travail de l'IRU et leur Président

Transport combiné (GETC)

ANTOANÉTA IVANOVA (AEBTRI, BULGARIE)

Marchandises dangereuses (GEMD)

PAUL WAUTERS (FEBETRA, BELGIQUE)

Taxis et voitures de louage avec conducteur (TA)

JEAN-PAUL GALLÉ (FLEAA, LUXEMBOURG)

Groupes de travail

GENÈVE



Siège de l'IRU à Genève

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 a son siège à Genève et des Délégations permanentes auprès de l'Union européenne (UE) à Bruxelles, auprès de la Communauté des États indépendants (CEI) à Moscou et pour le Moyen-Orient et Région à Istanbul. Il emploie des personnes d'une trentaine de nationalités provenant des cinq continents. En collaboration avec ses membres, le Secrétariat général est également chargé, sur mandat de l'ONU, d'assurer le bon fonctionnement du Régime TIR de transit douanier.

Le siège du Secrétariat général de l'IRU à Genève

Le siège du Secrétariat général de l'IRU est 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

MARTIN MARMY

Secrétaire général adjoint

UMBERTO DE PRETTO

Responsable – Transport marchandises, Facilitation et Événements

PETER KRAUSZ

Responsable – Transport de personnes

OLEG KAMBERSKI

Responsable – Finance et Administration

MARK MENDEZ

Responsable – Technologies de l'information

HARESH JOSHI

Responsable – Régime TIR

JEAN ACRI

Responsable – Affaires juridiques

WALDEMAR CZAPSKI

Responsable – Développement durable

JENS HÜGEL

Responsable – Affaires techniques

JACQUES MARMY

Responsable – Académie IRU

BRUNO DINGEMANS

BRUXELLES

La Délégation permanente de l'IRU auprès de l'UE à Bruxelles

Étant donné le volume et la complexité des questions touchant le transport routier au sein de l'UE, l'IRU a établi dès 1973 une Délégation permanente auprès de l'UE à Bruxelles. 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
HUBERT LINSSEN

Délégué général adjoint et Responsable – Transport de marchandises UE
LIESBETH GEYSELS

Responsable – Transport de personnes
OLEG KAMBERSKI

Responsable – Affaires sociales et Affaires fiscales UE
DAMIAN VICCARS

Responsable – Transport de personnes UE
MARC BILLIET

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

- Servir les intérêts du secteur UE du transport routier.
- Œuvrer pour que la législation européenne permette un transport routier efficace et une saine concurrence.
- 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 particulièrement avec la Direction générale des Transports et de l'Énergie (DG TREN), avec le Parlement européen, et notamment avec le Comité Transport (TRAN), ainsi qu'avec le Conseil Transport réunissant les ministres européens des Transports, son secrétariat et les représentants permanents des États membres de l'UE.



Le bâtiment de la Délégation permanente de l'IRU auprès de l'UE à Bruxelles



Le bâtiment de la Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI à Moscou

La Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI

La Communauté des États indépendants (CEI) englobe les pays formant 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 comprend entre autres fonctions celles de :

Délégué général

IGOR ROUNOV

Administrateur principal, Politique

DMITRY LARIONOV

Administratrice, Communication

ELENA ANFIMOVA

Administrateur principal, Douanes

ARKADY SHMELEV

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

- Intégrer la politique de l'IRU et les systèmes de transport de l'UE au sein de la CEI.
- Harmoniser la législation du transport routier des États membres de la CEI par la mise en œuvre des instruments multilatéraux de facilitation de la CEE-ONU.
- Développer un espace commun de transport sur le territoire des pays de la CEI.
- Proposer des outils d'information en langue russe destinés 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 avec les gouvernements des États membres de la CEI et leurs agences.

M O S C O U

ISTANBUL

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

La Délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et Région a été inaugurée le 1^{er} mai 2005 à Istanbul.

La Délégation a été établie afin de mieux tenir compte de l'évolution importante des échanges découlant des changements économiques intervenus dans le cadre du processus de mondialisation et de libéralisation dans plusieurs pays de la région.

Délégué général

HAYDAR ÖZKAN



Les principaux objectifs de la Délégation de l'IRU pour le Moyen-Orient et Région

- Promouvoir la politique de l'IRU et l'Académie IRU auprès des membres de l'IRU et des Associations de transporteurs des pays de la région.
- Contribuer au développement de la politique de transport routier et des infrastructures visant à faciliter le commerce, le tourisme et le transport routier entre les pays des régions de la CEE-ONU, de la CESAO-ONU et de la CESAP-ONU par la mise en œuvre des instruments multilatéraux de facilitation de la CEE-ONU.
- Assurer le suivi des initiatives de l'IRU pour rapprocher l'Europe et l'Asie faisant suite à la récente réouverture de la Route de la Soie par l'IRU.



Le bâtiment de la délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et Région à Istanbul

Organisations partenaires de l'IRU

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

- Divers organes des Nations Unies, y compris la CNUCED, la CEE-ONU, la CESAP-ONU, la CESAO-ONU, le PNUE, l'OIT, l'OMI et l'OMS
- 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 Parlement européen
- le Conseil européen
- le Conseil Transport de la Communauté des États indépendants
- la Coopération économique de la Mer Noire (BSEC)
- la Communauté économique eurasiennne (EurAsEC)
- l'Espace économique commun (EEC)
- l'Association Géorgie - Ukraine - Ouzbékistan - Azerbaïdjan - Moldova (GUUAM)

Elle collabore également avec de nombreuses associations internationales représentant d'autres secteurs ayant un lien direct avec le commerce et le transport.



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

Le transport routier, pilier de l'économie mondiale

Le transport routier constitue le meilleur outil de production pour servir l'économie mondiale moderne, tout en rapprochant les hommes et en permettant une meilleure répartition des richesses au profit du développement social et économique.

Le transport routier de marchandises, dans la foulée du processus de mondialisation, n'est plus qu'un simple mode de transport; il est devenu un véritable outil de production.

De même, le transport routier collectif de personnes est un élément majeur d'une mobilité durable.

Quelques faits essentiels :

- En Union européenne, le secteur des transports emploie 7.5 millions de personnes (2002), dont 61% dans les transports terrestres.
- Dans l'économie européenne moderne, 85% des marchandises transportées par route, en tonnes, ne parcourent qu'une distance égale ou inférieure à 150 km pour laquelle il n'existe aucune alternative économiquement viable.
- De plus, en termes de valeur, plus de 90% des marchandises transportées par voie terrestre le sont par route; en volume, cette proportion atteint les 80%.

Transports de personnes en 2002 :

	EU 25		USA*	
	bio pkm	%	bio pkm	%
Automobile	4 203	78%	6 544	86%
Autobus/Autocar	486	9%	238	3%
Rail	346	6%	24	0%
Tram/Métro	57	1%	25	0%
Avion	308	6%	808	11%
TOTAL	5 400	100%	7 639	100%

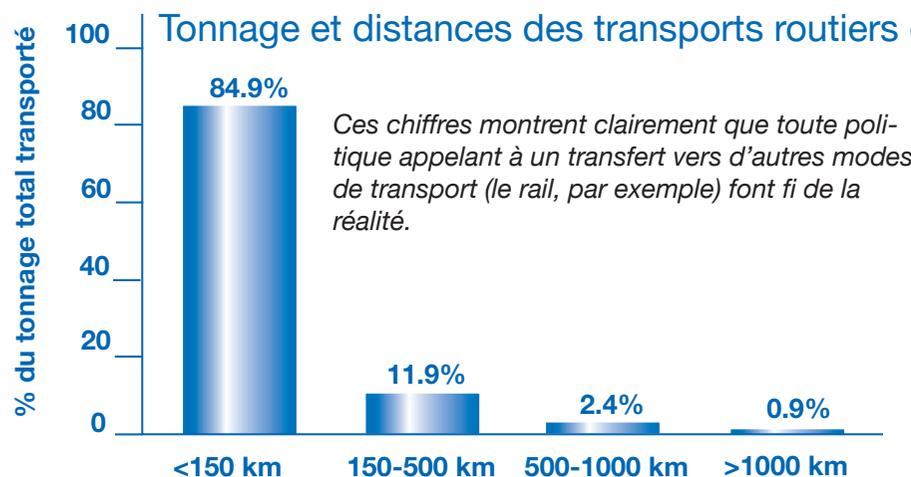
Transports de marchandises en 2002 :

	EU 25		USA*	
	bio tkm	%	bio tkm	%
Route	1 554	72%	1 534	30%
Rail	354	16%	2 183	43%
Nav. intérieure	129	6%	505	10%
Pipeline	120	6%	841	17%
TOTAL	2 157	100%	5 063	100%

* Données pour 2001

Source : EU Energy and Transport in Figures, 2004 (Eurostat)

Tonnage et distances des transports routiers en Europe



Ces chiffres montrent clairement que toute politique appelant à un transfert vers d'autres modes de transport (le rail, par exemple) font fi de la réalité.

Source : NEA, Eurostat, 2004

D é v e l o p p e m e n t d u r a b l e

IRU



*En route vers
le 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.

Priorités de l'IRU : développement durable

Le développement durable est un objectif politique à long terme qui consiste à créer un équilibre entre les priorités économiques, sociales et environnementales définies dans l'Agenda 21, adopté par 182 pays lors du 1^{er} Sommet de la Terre à Rio de Janeiro en 1992. L'IRU contribue à atteindre cet objectif en améliorant la productivité, la sécurité routière, les économies d'énergie et les réductions à la source des émissions et autres impacts sur l'environnement.

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 des 3 "i", basée sur l'innovation, les incitations et l'infrastructure, qui représente la voie la plus rentable vers un développement durable.



Conférence ICET, Budapest

Les 13 et 14 octobre 2005, l'IRU et son Association membre hongroise, l'ATRH, ont organisé la Conférence et Exposition internationales sur la sécurité des transports routiers. Au cours de la conférence, il a été souligné que la performance de la profession routière en matière de sécurité s'est considérablement améliorée et que l'implication d'un véhicule utilitaire dans un accident n'indique pas automatiquement qu'il en est responsable.

Malgré cela, le secteur du transport routier voit se multiplier les nouveaux règlements restrictifs et coûteux en matière de sûreté. Le document de clôture de la conférence a conclu que la seule façon d'améliorer encore la sécurité routière est d'identifier d'abord les causes principales d'accidents impliquant des véhicules utilitaires et, ensuite, de cibler ces causes par des mesures rentables.



Sécurité routière

La sécurité routière a toujours été une priorité pour l'IRU et ses membres. Elle constitue un élément-clé du développement durable. À l'IRU, les questions de sécurité routière sont traitées par la Commission pour la Sécurité routière et, pour ce qui concerne les aspects techniques, par la Commission des Affaires techniques de l'IRU.

Pour promouvoir la sécurité routière et les meilleures pratiques, l'IRU travaille en étroite collaboration avec de nombreux partenaires tels que la Banque mondiale, la CEE-ONU, les instances de l'UE et le Partenariat mondial pour la sécurité routière.

Mesures techniques pour améliorer la sécurité routière

La Commission des Affaires techniques de l'IRU traite de questions telles que le marquage du contour des véhicules et le rétro-équipement de rétroviseurs sur les poids lourds. Dans les deux cas, l'IRU est persuadée que ces mesures sont prématurées tant que les principales causes d'accidents impliquant des camions demeurent inconnues. Les ressources limitées de la profession doivent servir à s'attaquer tout d'abord aux principales causes d'accident.

Étude européenne sur les causes d'accident impliquant des camions (ETAC)

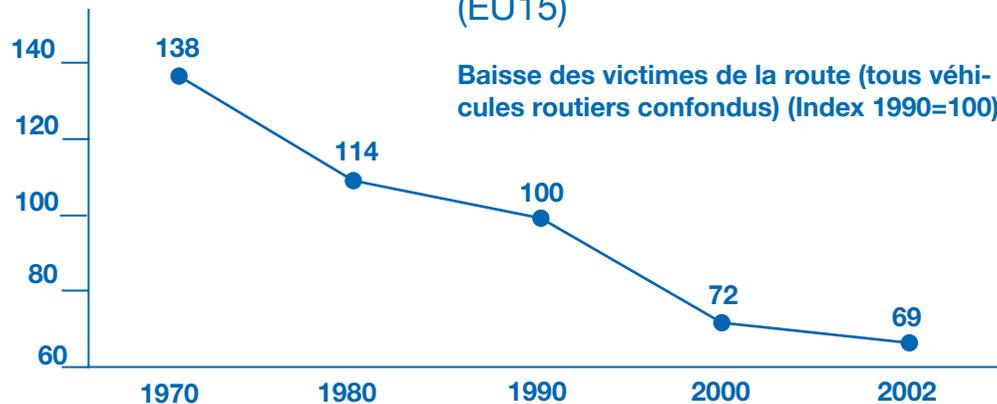
L'absence de données fiables sur les causes d'accidents impliquant des poids lourds a amené l'IRU et la Commission européenne à lancer une étude scientifique conjointe afin d'analyser les causes principales de ces accidents.

Des équipes d'experts enquêtent actuellement sur 600 accidents de camions en Allemagne, Espagne, France, Hongrie, Italie, aux Pays-Bas et en Slovénie afin d'en déterminer la causalité et de recommander des mesures correctives ciblées et efficaces.



À la réunion de la Commission pour la Sécurité routière, Vuthy Phan (tout à gauche), Chef du projet ETAC au CEESAR, a présenté l'état d'avancement de l'étude et son suivi à Gyula Köfalvi, Président de la CSR, IdB, Hongrie, et aux membres de la CSR.

Évolution de la sécurité routière (EU15)



Source: EU Energy & Transport in Figures, 2003

Aide-mémoire du conducteur de taxi, d'autocar et de camion

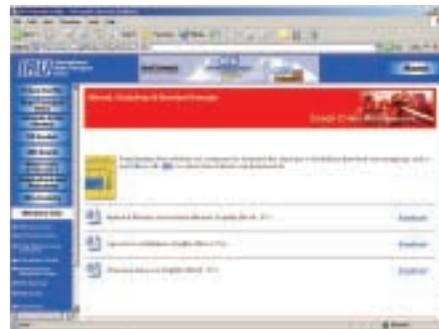
La Charte de l'IRU pour la sécurité routière, signée par tous les membres de l'IRU lors de l'Assemblée générale de l'IRU à Yokohama, Japon, réaffirme l'engagement de la profession en faveur de l'amélioration de la sécurité routière. L'un des outils envisagé dans la Charte pour la sécurité routière est l'aide-mémoire IRU du conducteur d'autocar, de taxi et de camion. Un an après leur publication, les aide-mémoire étaient utilisés par 29 Associations membres de l'IRU dans 24 pays. L'aide-mémoire IRU est disponible en 19 langues et plus de 50 000 exemplaires ont déjà été distribués.



Les aide-mémoire du conducteur de l'IRU récapitulent les mesures à prendre avant, pendant et après chaque trajet.

Gestion de crise

Avec le plein appui de ses membres, l'IRU a élaboré un système de gestion de crise, dont un manuel détaillé, pour aider les autocaristes et les associations à travailler ensemble dans l'éventualité d'un grave accident d'autocar. Un séminaire de formation de deux jours a été organisé en janvier 2005 à Bruxelles à l'intention des gestionnaires de crise nationaux et des Secrétaires généraux des Associations membres de l'IRU.



La page Web de l'IRU consacrée à la gestion de crise aide les Associations membres de l'IRU à échanger les meilleures pratiques et à coordonner les mesures à prendre en cas d'accident.

Amélioration de la sécurité routière : programme de Sécurité de l'IRU pour les autobus et les autocars

L'IRU a lancé un programme de Sécurité pour les autobus et les autocars dont l'objectif est de renforcer les exigences techniques pour les nouveaux véhicules et de mettre en oeuvre les actes d'engagement volontaires de l'industrie qui dépassent les obligations légales afin d'améliorer le niveau de sécurité, déjà très élevé, du secteur.





Académie IRU

L'Académie IRU, inaugurée en 1999, restée une priorité de l'IRU depuis lors, garantit l'excellence de la formation dans le transport routier par le biais de son réseau d'Instituts de formation accrédités par l'Académie IRU (ATI) et fournit aux diplômés une reconnaissance internationale de leur diplôme, preuve de leur compétence professionnelle.

Principaux objectifs de l'Académie IRU

L'Académie IRU occupe une position unique et privilégiée pour diriger l'harmonisation des standards de formation, intégrer les meilleures pratiques au niveau international et s'assurer, en toute indépendance, que ces standards de formation soient en totale conformité avec l'acquis communautaire de l'UE, les autres instruments juridiques et les besoins de l'industrie du transport routier.

L'année dernière, l'Académie IRU a poursuivi son programme de Certificat de Compétence Professionnel (CCP) pour les cadres du transport routier qui, avec plus de 6 000 diplômés délivrés depuis son lancement, remporte un vif succès. Quatre nouveaux Instituts de formation accrédités (ATI) ont rejoint le réseau de l'Académie IRU, qui compte désormais 34 ATI pour le CCP dans 30 pays. L'Académie IRU a lancé son programme ADR pour le transport de marchandises dangereuses et continue de collaborer étroitement avec l'industrie pour la formation sur le tachygraphe numérique et le CCP de conducteur.

Dans toutes ces initiatives, l'Académie IRU bénéficie du soutien qualifié du Comité consultatif de l'Académie IRU (ADC), présidé par Martine-Sophie Fouvez (CEMT). L'ADC de l'IRU compte

des représentants de la Banque mondiale, de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT), de la Commission européenne, de la Fédération européenne des ouvriers du transport (ETF) et de la Fondation européenne pour la formation (FEF).

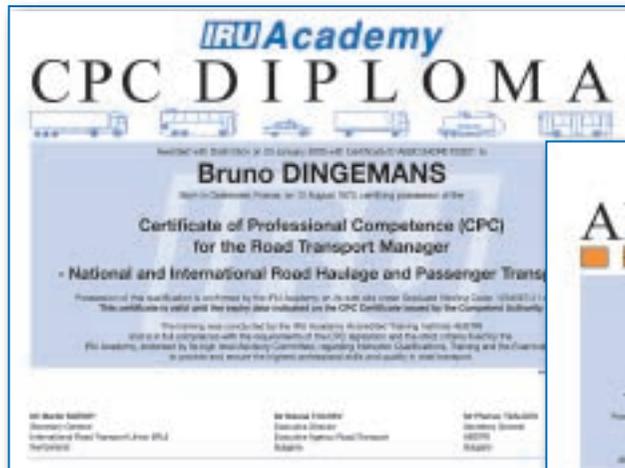
Grâce à sa nouvelle plate-forme Internet, l'Académie IRU propose aux ATI un meilleur espace de promotion et aux Diplômés de plus amples opportunités de carrière et d'affaires. L'Académie IRU contribue aussi à renforcer la sécurité routière, la qualité des services et l'image de marque de la profession routière en améliorant les compétences des professionnels de la route pour mieux répondre aux défis à venir.



Les professionnels du transport routier, formés par l'Académie IRU, ont des connaissances et des compétences plus étendues et bénéficient d'une plus large reconnaissance internationale, ce qui leur donne un net avantage concurrentiel sur le marché.

Programme ADR de l'Académie IRU

L'Académie IRU a lancé son Programme ADR pour le transport de marchandises dangereuses, 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). Le lancement de ce programme a coïncidé avec l'inauguration de l'application « IRU Academy On-line » qui permet aux Instituts de formation accrédités (ATI) et aux Diplômés d'accéder à un site Web sécurisé qui leur est dédié.



Programme CCP pour les cadres du transport routier

Former davantage de professionnels de la route et augmenter le nombre d'Instituts de formation accrédités resteront, en 2006, la priorité majeure de l'Académie IRU qui dispense une formation harmonisée au CCP pour les cadres du transport routier et assure aux professionnels une reconnaissance internationale de leurs réalisations dans le domaine de la formation.

OPINION



MATHIEU GROSCH
Membre du Parlement européen
Commission des Transports et du
Tourisme

« Pour le Parlement européen, l'Académie IRU est un partenaire très important pour la formation professionnelle des conducteurs avant, pendant et après sa mise en œuvre.

L'Académie IRU est le principal fournisseur de formations harmonisées basées sur la réalité de la profession à l'intention des formateurs qui permette une reconnaissance internationale de l'excellence professionnelle de ses diplômés ».

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 plate-forme du transport aux Pays-Bas, a organisé avec succès en 2004-2005 des cours de formation à distance CCP pour les cadres du transport routier en Chine et en Russie. Les Associations participantes, membres de l'IRU, à savoir la CRTA (Chine) et l'ASMAP (Russie), poursuivront ce projet en 2006-2007 avec le soutien de l'Académie IRU.



Tatiana Minaeva, Présidente du Comité d'Accréditation de l'Académie IRU, ASMAP, Russie et Limei Wang, Secrétaire générale, CRTA, Chine se sont liées d'amitié suite au projet Académie IRU/Banque mondiale.

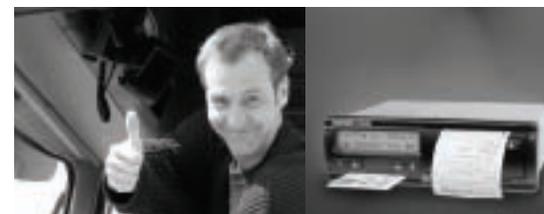
2^e Séminaire de l'Académie IRU, 18 mai 2005, Tallinn

« L'introduction du tachygraphe numérique est prématurée » !

L'Académie IRU a organisé à Tallinn, Estonie, son deuxième séminaire international sur le thème : « Êtes-vous prêts pour l'introduction du tachygraphe numérique au 5 août 2005 ? ». Organisé en partenariat avec l'Association membre de l'IRU, ERAA, et Siemens VDO Automotive, ce séminaire a donné à quelque 130 professionnels d'Europe et d'Asie l'occasion de débattre de l'offre de formation ainsi que de surmonter la débâcle du tachygraphe numérique par des propositions constructives. La conclusion fut claire : les gouvernements ne sont pas prêts pour la date d'introduction, initialement fixée au 1^{er} janvier 2006.



Lors du Séminaire de l'Académie IRU sur le tachygraphe numérique, Siemens VDO a présenté ses logiciels de formation (Computer Based Training - CBT), qui ont été approuvés par l'Académie IRU comme supports à l'utilisation du tachygraphe numérique.



La formation professionnelle sera un facteur-clé de réussite de l'introduction du tachygraphe numérique en 2006.

Séminaire de l'Académie IRU sur la formation des conducteurs professionnels, Istanbul

« L'industrie du transport routier de demain ne laissera aucune place aux amateurs » !

Les 29 et 30 septembre 2005, l'Académie IRU a organisé son 3^e Séminaire consacré à l'examen de la prochaine mise en oeuvre obligatoire du Règlement CE/2003/59 sur la formation professionnelle des conducteurs. Ce séminaire était organisé en partenariat avec les Associations turques membres de l'IRU, UND (transport de marchandises) et UATOD (transport de personnes).

Dans son discours d'ouverture, Bruno Dingemans a critiqué le désintéressement total des médias à l'égard de la promotion de la formation professionnelle et a appelé les gouvernements à publier les législations nationales pertinentes en temps voulu.



Cetin Nuhoglu, Président de l'UND, évoque à la télévision turque l'importance de la formation professionnelle.



Les délégués présents au Séminaire de l'Académie IRU sur la formation des conducteurs professionnels.



170 délégués de 37 pays ont contribué de façon constructive à la réussite du séminaire de l'Académie IRU à Istanbul.



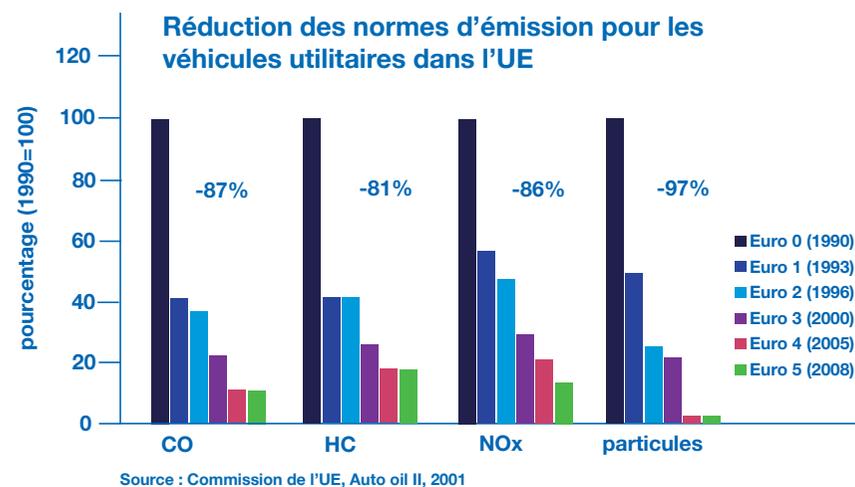
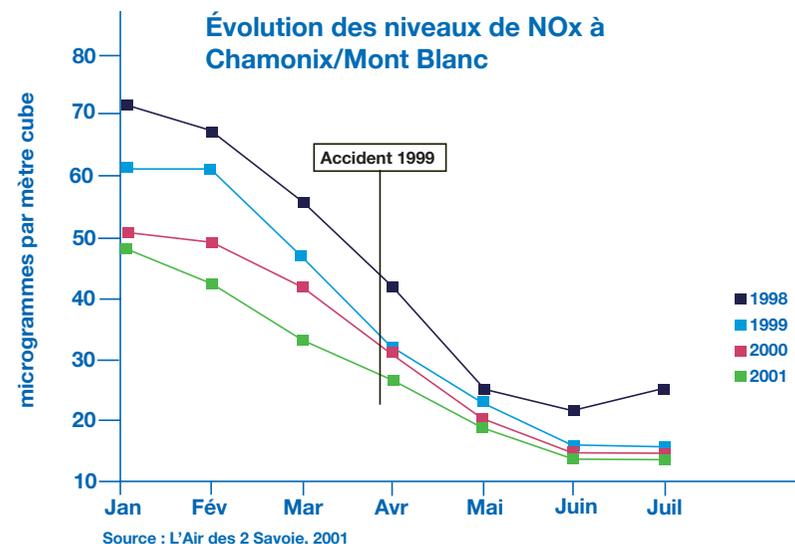
Les participants au fructueux débat d'experts (de gauche à droite) : Daniel Henriksson, SCANIA, Mehmet Erdogan, UATOD, TOFED et Kent Tourism Company, Tamer Dincsa-hin, UND et TRIOSPED, Bruno Dingemans, Académie IRU, Brian Szukala, FTA, Yilmaz Kilavuz, ministère turc des Transports et Communications.

Innovation

Stratégie de l'IRU pour réduire les émissions

En matière de protection de l'environnement, l'IRU a de tout temps défendu une réduction des émissions « à la source » par l'amélioration des infrastructures, des technologies et du professionnalisme. C'est pourquoi, malgré l'investissement colossal que cela implique, l'IRU a toujours soutenu le développement des normes Euro qui ont permis, en quelques années seulement, une réduction des émissions de 97%. Cependant, pour garantir l'efficacité des normes Euro 4 et 5, les gouvernements doivent assurer que l'additif « Ad Blue » nécessaire à la réduction catalytique sélective (RCS) soit disponible à toutes les stations-service diesel.

À Chamonix, les mesures de la qualité de l'air montrent que la réduction des émissions n'est pas théorique, mais bien réelle. En effet, l'interruption de la circulation suite à la fermeture du Tunnel du Mont Blanc à fin 1999, n'a pas affecté les mesures d'émissions à Chamonix, ce qui confirme qu'aujourd'hui, la pollution découle plus de l'activité humaine et du climat, que de la circulation routière.



Energie - Activités de l'IRU sur la scène internationale

L'IRU a multiplié les actions et interventions auprès des organes internationaux compétents - Nations Unies, Agence Internationale de l'Énergie (AIE), Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) et Union européenne - pour faire connaître sa position sur la stabilisation des effets de la crise pétrolière. Dans son message au séminaire consacré à la « Gestion de la demande de pétrole dans les transports », l'IRU a souligné, à l'intention des décideurs, que le secteur du transport routier ne dispose d'aucune alternative viable au gazole. Les gouvernements doivent donc harmoniser la fiscalité sur le gazole à usage professionnel à un niveau plus bas et taxer les énergies fossiles pour toutes leurs applications actuelles afin d'encourager une diversification du marché pétrolier là où il existe déjà des alternatives.

En réponse à ces interventions, certains États membres de l'UE – la Belgique et la France – ont introduit ou sont en train d'introduire des systèmes de dégrèvement fiscal sur le carburant pour les transporteurs professionnels. D'autres pays, comme la Chine, ont adopté des décisions politiques en vue de stabiliser le prix du gazole car ils considèrent le transport routier comme un outil de production indispensable.

Lors du Conseil Transports de l'UE, le Commissaire européen en charge des transports, Jacques Barrot, a reconnu la nécessité d'une stratégie énergétique pour l'ensemble de l'UE, y compris l'introduction d'un gazole professionnel, avec une législation qui permette aux transporteurs de répercuter les hausses inattendues du prix des carburants sur leurs clients.

Réservons l'or noir au transport routier

Le Secrétaire général de l'IRU a rencontré à Vienne le Secrétaire général de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) pour discuter de politiques en matière d'énergie durable affectant le secteur du transport routier. Parmi les éléments-clés de la discussion, le rôle irremplaçable du transport routier en tant qu'outil de production, sa dépendance totale vis-à-vis du pétrole et la nécessité, pour les gouvernements, de diversifier le marché de l'énergie en réservant l'or noir aux applications qui ne disposent d'aucune alternative viable, comme c'est le cas du transport routier. Ceci doit être fait par la mise en œuvre de politiques énergétiques encourageant le recours aux énergies non fossiles là où des alternatives viables existent déjà, comme pour la production de chaleur et d'électricité, par le biais d'une politique fiscale adéquate.



Réunion à l'OPEP à Vienne (de gauche à droite) : Brahim Akkil (Analyste de l'industrie pétrolière, OPEP), Umberto de Pretto (Secrétaire général adjoint, IRU), Dr Adnan Shihab-Eldin (Secrétaire général, OPEP), Martin Marmy (Secrétaire général, IRU), Mohammad Alipour-Jeddi (Responsable, Analyse du marché pétrolier, OPEP), Jens Hügel (Responsable – Développement durable, IRU).

Nouvelle stratégie de l'IRU pour stabiliser le prix des carburants

Suite à la flambée des prix à la pompe, l'Assemblée générale de l'IRU, outre sa demande permanente aux gouvernements de diversifier le marché de l'énergie là où il existe des alternatives viables – pour les installations fixes par exemple – a adopté à l'unanimité une déclaration préconisant deux mesures urgentes : la réduction de la fiscalité sur le gazole, actuellement très élevée, et une facilitation de l'ajustement des prix de transport en fonction des hausses de prix du carburant.

OPINION



DR. SHIHAB-ELDIN
Secrétaire général, OPEP

« À mon avis, de nombreux gouvernements n'assument pas leurs responsabilités quand il s'agit de diversifier les marchés de l'énergie ».

Incitations

Les gouvernements doivent fournir de réelles et efficaces mesures d'incitation pour encourager les transporteurs routiers à adopter sans tarder les technologies les plus récentes et les meilleures pratiques afin de mieux protéger l'environnement.

Pourquoi n'y a-t-il pas de mesures d'incitation gouvernementales en faveur des autocars et des camions Euro 4 et Euro 5 ?

Par le passé, la CEMT, l'UE et de nombreux gouvernements proposaient des incitations pour encourager l'usage de camions plus sûrs et plus respectueux de l'environnement, par le biais des systèmes Euro 2 et Euro 3. Cependant, malgré le succès de telles mesures d'incitation sur le taux de renouvellement de la flotte, les demandes répétées de l'IRU n'ont toujours pas eu d'effet sur la mise en œuvre de mesures d'incitation en faveur des nouveaux véhicules Euro 4 et Euro 5, dont la performance environnementale est optimale.

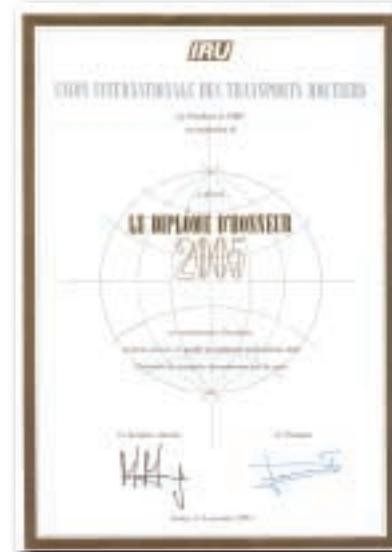
Incitations et distinctions IRU

Les incitations sont les outils les plus efficaces pour promouvoir le recours aux technologies de pointe et la mise en œuvre des meilleures pratiques en faveur du développement durable. C'est pourquoi, la profession routière, sous l'égide de l'IRU, continuera de proposer des incitations sous forme de distinctions récompensant les efforts extraordinaires fournis par les transporteurs.

Diplômes d'honneur de l'IRU

Lors de l'Assemblée générale de novembre 2005, la Présidence a remis le Diplôme d'honneur de l'IRU à **703 conducteurs du transport routier** originaires de **22 pays**.

Ces diplômes sont décernés aux conducteurs les plus méritants, sur la base de nominations présentées par les Associations membres. Ceux-ci doivent notamment avoir parcouru un minimum d'un million de kilomètres sur les 15 dernières années de service en transport international, sans avoir causé d'accident. Une telle performance, qui mérite d'être saluée, sert d'exemple aux jeunes conducteurs tout en permettant d'améliorer l'image de la profession.



Incitations en faveur de la sécurité routière

Un conducteur qualifié a plus de chances d'éviter les accidents et de sauver des vies, tout en contribuant à réduire les coûts de réparation et d'entretien pour le transporteur. En outre, un conducteur qualifié utilise moins de carburant, ce qui contribue également à la réduction globale des émissions.

Consciente de ce fait, l'IRU a été partenaire officielle et membre du jury de l'édition 2005 du Concours Scania du Jeune conducteur européen (YETD), qui vise à promouvoir l'importance du conducteur pour l'amélioration de la sécurité routière et pour le développement durable au sein de la profession routière. Quelque 13 000 conducteurs ont participé aux épreuves nationales YETD avant de parvenir à la finale à Stockholm.



Le « Trophée de la ville » IRU 2005

La **ville de Dresde** en Allemagne a reçu le Trophée de la ville 2005 de l'IRU. Cette distinction de l'IRU consacre et récompense les villes qui appliquent des politiques favorables au tourisme en autocar et qui encouragent le tourisme en investissant dans des installations destinées à faciliter l'accès aux villes pour les autocars.

La ville de Dresde a mis au point un système de stationnement et de guidage étendu et modulable qui consiste en un réseau dense d'aires interconnectées de stationnement et d'attente pour autocars, dotées des installations, de la signalisation et des équipements de guidage nécessaires aux conducteurs et aux voyageurs, y compris lorsque ces derniers deviennent des piétons. Le plan a fait l'objet d'un débat public et a été adopté par les principaux acteurs politiques, sociaux et économiques, dont les opérateurs d'autobus et d'autocar. Cet engagement à long terme a permis à la ville de Dresde d'enregistrer un chiffre record de touristes voyageant par autocar avoisinant le million en 2004.



Gunther Mörl (à gauche), Vice-président, Conseil Transport de marchandises de l'IRU, remet le Trophée de la ville 2005 à M. Herbert Fessenmayr (centre), Maire responsable du développement de la ville de Dresde, et au Dr Matthias Mohaupt (droite), Responsable du département des Transports de la ville de Dresde.



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. Le thème pour 2005 était « Le transport public sur demande : la technologie au service des besoins des clients ». Le prix Eurochallenge 2005 a été décerné à l'entreprise autrichienne **ÖBB Postbus** pour son projet pilote de système d'appel BEHA. ÖBB Postbus a mis en place une solution dynamique pour combler les défaillances de service et de réseau qui affectent souvent les régions faiblement peuplées, à demande réduite ou d'accès difficile.

De gauche à droite : Walter Wasner et Martin Krammer de ÖBB-Postbus GmbH, Autriche, sont les lauréats du prix Eurochallenge 2005 de l'IRU.

Prix IRU du meilleur transporteur routier de la CEI 2005

Afin d'accroître le prestige du secteur du transport routier international, la troisième édition annuelle du « Prix du meilleur transporteur routier international de la CEI » a eu lieu dans la CEI en 2005.

Le jury a décerné le « **Trophée de l'IRU 2005** » aux entreprises de transport suivantes :

- **OrWest, Bélarus**, (1-10 véhicules)
- **Man-Service, Ukraine**, (11-50 véhicules)
- **Iugintertrans, Moldova**, (+ de 50 véhicules)



Premier rang : V. Florea, Président, CLCEI, Président, AITA, S. Hada-rovich, Directeur, Orwest, Bélarus, N. Borovoy, Président, BAIRC, P. Kairyak, Directeur, Iugintertrans, Moldova, M. Marmy, Secrétaire gé-néral, IRU

Second rang : A. Shevtsov, Responsable de la division Trans-ports, Orwest, Bélarus, L. Kos-tiuchenko, Président, AIRCU, A. Blagodir, Directeur, Man-Service, Ukraine, P. Laeremans, Président, IRU

Ces distinctions ont été remises lors de l'Assemblée générale de l'IRU.

De gauche à droite : Yuriy Sukhin, ASMAP, Fédération de Russie, Janusz Lacny, Vice-président, IRU, ZMPD, Pologne



Le jury a également décerné le « Certificat de l'IRU 2005 » aux entreprises de transport suivantes :

- **Kama-Trucks, Russie** pour la qualité de ses services et l'étendue de ses activités sociales dans la région
- **Avto+, Ukraine** pour sa flotte de véhicules écologiques et pour sa politique sociale
- **Sovtransavto-Bryansk-Holding, Russie** pour sa performance économique en 2005.

Infrastructure

Tarification routière

L'IRU soutient pleinement le principe selon lequel chaque mode de transport doit couvrir les coûts qu'il engendre. Cependant, les recettes prélevées auprès des usagers de la route doivent être consacrées, avant tout, à l'amélioration, l'entretien et l'amortissement de l'infrastructure routière, son adaptation étant essentielle pour répondre aux besoins croissants de mobilité des personnes et des biens, comme le réclament les citoyens jour après jour, ainsi que pour renforcer la sécurité routière, augmenter les économies de carburant et accroître la protection de l'environnement.

Le défi actuel découle des différentes approches adoptées par les gouvernements quant à l'application supplémentaire de taxes et de tarification routière motivées par la congestion, les coûts externes, etc. Contraire aux intérêts des transporteurs et de l'économie, ces dispositions peuvent au mieux être qualifiée de mesures « à la carte ». En outre, pour l'IRU, si les coûts externes doivent être calculés, il convient aussi de tenir compte des avantages externes, et ce, pour tous les modes de transport !

L'Union européenne promeut le processus de tarification routière, en cours dans plusieurs pays, par le biais de sa Directive sur l'Eurovignette. L'Accord de compromis sur la limitation des « péages moyens pondérés » (unité de base pour calculer les taxes routières) au seul remboursement des coûts d'infrastructure était un pas dans la bonne direction. Par ailleurs, les coûts externes ont été exclus de ces taxes jusqu'à nouvel ordre. Toutefois, la décision finale de compromis du Parlement européen d'autoriser les États membres à utiliser les recettes des péages pour subventionner les chemins de fer et le budget général, pénalise l'industrie des transports routiers et donc l'économie dans son ensemble.

En effet, une formidable occasion a ainsi été manquée de remédier à des décennies d'un grave sous-investissement dans le réseau routier et à ses conséquences funestes pour le développement d'un transport routier durable. Il appartient dès lors à l'IRU, à l'échelon européen mais également dans d'autres pays, de sans cesse rappeler aux décideurs que le manque d'investissement dans l'infrastructure routière est contre-productif pour la protection de l'environnement comme pour le développement économique, et que l'augmentation de la fiscalité du transport routier ne parviendra pas à réaliser un transfert vers d'autres modes de transport.

OPINION

« Au nom du ministère des Transports de la Fédération de Russie, je tiens à remercier l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) de ses efforts pour attirer l'attention du monde sur le potentiel des pays eurasiens en matière de transit et de son importante contribution au développement du transport routier est-ouest de marchandises ».



*Igor LEVITIN
Ministre des Transports de la Fédération de Russie*

Facilitation

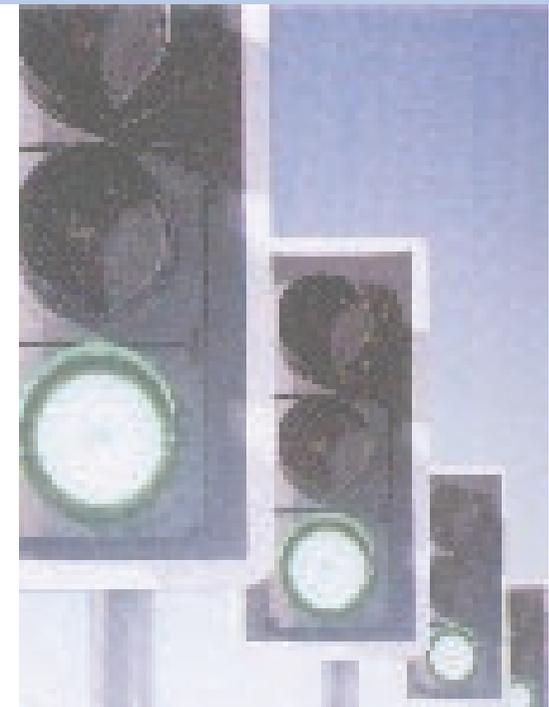
Priorités de l'IRU : facilitation du commerce, du tourisme et du transport routier

Questions d'ordres général et commercial

La facilitation vise à éliminer les obstacles administratifs fiscaux et physiques au transport routier, et donc au développement économique, que représente l'augmentation des échanges et du tourisme.

L'opinion de l'IRU est sans équivoque : toute pénalité infligée au transport routier inflige, en fin de compte, une pénalité plus grande encore à 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 volume et, d'autre part, parce qu'il y 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 instances politiques nationales et internationales pour réduire, voire éliminer les obstacles.

La sûreté et la facilitation sont interdépendantes, et pour garantir les deux, l'information est essentielle. Le Conseil Transport de marchandises de l'IRU a adopté des Lignes directrices en matière de sûreté des transports routiers de marchandises, adaptées également par le Conseil Transport de personnes avec les mêmes recommandations cadre pour renforcer la sûreté du transport de personnes par autocar, autobus et taxi. La profession est consciente de ses propres tâches et obligations et appelle les gouvernements et les organisations internationales à renoncer à une réglementation excessive dans le domaine de la sûreté, qui pourrait entraîner une situation chaotique quant aux règles à observer par le transporteur.



Généralités relatives à la facilitation

Le secteur du transport routier est particulièrement concerné par les difficultés de passage aux frontières rencontrées dans diverses régions du monde. Des contrôles efficaces sont essentiels, mais ils doivent s'appuyer sur les technologies modernes comme le guichet unique et la gestion des risques. La productivité du transport routier est aussi affectée par les difficultés des conducteurs professionnels à se procurer des visas. L'IRU a évoqué la question auprès de plusieurs 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 à entrées multiples assortis de procédures d'obtention simples, bon marché et rapides.



8^e Conférence TransEuro, « Un an après... », Tallinn

La 8^e Conférence TransEuro sur le transport routier qui a eu lieu les 19 et 20 mai 2005 à Tallin, Estonie, a réuni près de 500 participants de 29 pays d'Europe et d'Asie. Organisé en partenariat avec l'Association membre de l'IRU ERAA et sous le patronage du Premier ministre estonien, Andrus Ansip, cet événement intitulé « Un an après... » a dressé l'inventaire des évolutions nécessaires et des mesures à prendre pour renforcer le transport routier de personnes et de marchandises en Europe suite à l'élargissement de l'UE à dix nouveaux États membres.



Martine-Sophie Fouvez, Administratrice principale à la CEMT et Présidente du Comité consultatif de l'Académie IRU



En partenariat avec
ERAA 



Andrus Ansip, Premier ministre estonien, ouvre la 8^e Conférence TransEuro à Tallinn.



Transport routier – Marchandises

Pas de commerce sans transport routier

Agenda de Doha de l'OMC pour le développement

Le secteur de la logistique représente environ 6% du PIB mondial alors que la valeur totale des opérations logistiques dépasse largement 10% du commerce mondial. En conséquence, la contribution des activités logistiques au maintien de la mobilité des marchandises au niveau mondial pèse plus de 2 000 milliards d'USD (2004). Le transport routier de marchandises se taille la part du lion de la chaîne logistique mondiale : les camions acheminent plus de 80% de l'ensemble des marchandises transportées par voie terrestre à travers le monde. Ainsi, toute mesure de facilitation du transport routier aura un impact bénéfique sur le bien-être de l'ensemble des Nations.

C'est pourquoi la profession routière en appelle à la Conférence ministérielle de l'OMC, qui a eu lieu en décembre 2005 à Hong Kong et qui poursuit ses travaux, pour qu'elle étende la notion de facilitation du commerce à la mobilité des marchandises (chargements) et aux autres véhicules (camions, etc.) et pour qu'elle améliore et clarifie les articles VIII et X du GATT régissant la facilitation des transactions d'exportation et d'importation, ce qui, sans nul doute, aura aussi un effet positif sur le transport international de marchandises par route. De plus, les gouvernements doivent clarifier l'Article V du GATT sur la liberté de transit et assurer sa stricte application.

L'industrie du transport routier sait que le dossier sur la facilitation des échanges ne représente qu'une partie des questions qui détermineront le destin de l'Agenda de Doha pour le développement. Elle espère néanmoins que ce dossier sera conclu avec succès indépendamment du résultat des autres négociations.

OPINION



ZHANG CHUNXIAN
Ministre des Communications de la
R. P. de Chine

« Le transport routier eurasiatique a jeté un pont économique et culturel entre l'Asie et l'Europe. Nous sommes prêts à travailler avec les pays de ces deux continents pour apporter une contribution positive à la poursuite du développement de l'industrie des transports routiers entre l'Europe et l'Asie ».

La Caravane de camions Pékin – Bruxelles, un pont entre l'Asie et l'Europe

La 3e Conférence Euro-Asie sur le transport routier, axée sur le thème « Transport routier : le pont entre l'Asie et l'Europe », a célébré le lancement de la première caravane commerciale de camions de l'histoire à relier Pékin à Bruxelles qui a rouvert la Route de la Soie, vieille de 2 000 ans.

Cette initiative novatrice entendait répondre à une réelle demande des entreprises qui produisent en Chine et souhaitent trouver des alternatives de transport viables vu la congestion galopante des ports chinois et la flambée des tarifs du transport maritime.

La caravane de camions a parcouru 12 000 km sous le mot d'ordre « De Pékin à Bruxelles, le transport routier moteur du progrès » pour démontrer aux décideurs politiques et économiques que le transport routier peut, aujourd'hui déjà, constituer une alternative rentable et efficace en termes de temps pour le transport de biens produits en Chine vers les marchés d'Europe, de la CEI, du Moyen-Orient et de la côte Est des États-Unis.

L'objectif de cette Caravane de camions s'est inscrit dans la droite ligne du message de Li Xiannian, ancien Président de la R.P. de Chine, qui a déclaré que « Relancer le transport routier, c'est faire prospérer l'économie nationale », des paroles source de motivation pour l'ensemble des membres de l'IRU.



Le Secrétaire général de l'IRU remet un cheval, symbole d'échanges et de prospérité, à Yao Mingde, Président de la CRTA, en présence de Janusz Lacny, Vice-président de l'IRU, lors du départ de la Caravane composée de cinq camions.



Les conducteurs de camion à leur arrivée à Bruxelles.



En partenariat avec les Associations pionnières de l'IRU



Les cinq camions qui ont rouvert la Route de la Soie de Pékin à Bruxelles.

3^e Conférence Euro-Asie sur le transport routier



Discours de Zhenglin Feng, Vice-ministre des Communications, RPC



Point presse par Chengzhi Ju, Directeur général, ministère des Communications, RPC



Enrico Grillo Pasquarelli, Directeur, Transports terrestres, DG TREN, CE (UE)



Discours de Mingde Yao, Président de la CRTA.

La Déclaration de la Conférence IRU

Par la Déclaration de la Conférence IRU sur la promotion du transport international de marchandises par route, approuvée le 27 septembre 2005 à Pékin par 900 participants, la profession routière demande aux gouvernements :

- D'encourager l'intégration progressive du marché du transport routier.
- De faciliter le transport routier par l'accès aux Conventions de l'ONU et leur mise en oeuvre par les pays d'Asie et d'Europe, pour réglementer le transport routier international.
- De réduire les nombreuses barrières artificielles et bureaucratiques aux échanges et au transport entre l'Asie et l'Europe et de renforcer la sûreté du transport routier.
- De prendre acte des avantages de la stratégie des 3 "i" de l'IRU pour le développement durable.

4^e Conférence Euro-Asie de l'IRU sur le transport routier, Varsovie

4th Euro-Asian Road Transport Conference



Warsaw, May 2007

Suite au grand succès rencontré en 2005 à Pékin lors de la 3^e Conférence Euro-Asie de l'IRU, associée à la Conférence ministérielle ainsi qu'au lancement de la Caravane de camions Pékin-Bruxelles, l'Association ZMPD, en collaboration avec le gouvernement polonais, accueillera en 2007 cette manifestation internationale majeure consacrée au rôle essentiel que le transport routier peut jouer en rapprochant les économies nationales le long de l'ancienne Route de la Soie.



Wojcieck Siemicki, Président, ZMPD, invite l'IRU à tenir la 4^e Conférence Euro-Asie de l'IRU sur le transport routier, en parallèle à une Conférence des ministres, en 2007 à Varsovie.



Visite de représentants gouvernementaux de haut niveau à Ju Huang, Vice-premier ministre chinois, sous l'impulsion du Secrétaire général de l'IRU.



3rd Euro-Asian Road Transport Conference



Beijing, 26-27 September 2005

3^e Conférence Euro-Asie sur le transport routier, tenue conjointement à la Conférence ministérielle, Pékin

La 3^e Conférence Euro-Asie et Exposition de l'IRU sur le transport routier ont eu lieu à Pékin en présence de plus de 900 responsables gouvernementaux et commerciaux de haut niveau en provenance de 45 pays et de 20 hauts représentants gouvernementaux qui participaient à la Conférence ministérielle consacrée aux mesures à prendre pour mieux relier l'Europe et l'Asie par le transport routier.



Limei Wang, Secrétaire générale de la CRTA, ouvre l'Exposition internationale à Pékin avec le Secrétaire général de l'IRU.



Soirée de gala avec la participation de plus de 50 groupes ethniques chinois.



Cérémonie d'ouverture de la 3^e Conférence Euro-Asie sur le transport routier.

**Extrait de la
DÉCLARATION CONJOINTE DE LA CONFÉRENCE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS EURASIENS**
adoptée le 27 septembre 2005 à Pékin, République populaire de Chine

Les ministres des Transports et les représentants accrédités des ministres de la République d'Azerbaïdjan, de la République du Bélarus, de la République populaire de Chine, de la République Tchèque, de la Géorgie, de la Grèce, de la République islamique d'Iran, de la République du Kazakhstan, de la Mongolie, de la République islamique du Pakistan, de la République de Pologne, de la Roumanie, de la République slovaque, de la République de Turquie, d'Ukraine et de la République socialiste du Vietnam, invités par le ministre des Communications de la République populaire de Chine (MOC), ont assisté le 27 septembre 2005 à la réunion des ministres eurasiens à Pékin et les 26 et 27 septembre 2005, à la 3e Conférence Euro-Asie sur le transport routier, co-organisée par le MOC et l'Union Internationale des transports Routiers (IRU).

De même, les organisations internationales et les institutions financières, y compris la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP-ONU), la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), la Commission européenne (CE) et l'IRU étaient représentées à cette réunion.

Des discussions approfondies et intenses ont été menées dans un climat constructif et franc sur le thème du Renforcement du développement et de la coopération quant au transport routier entre l'Asie et l'Europe.

LES MINISTRES S'ENGAGENT À

1. Renforcer la coopération internationale amicale et mutuellement bénéfique pour développer les infrastructures routières et le transport en vue de promouvoir la prospérité économique et le progrès social en Asie et en Europe.
2. Multiplier les efforts pour développer les infrastructures routières afin d'établir un couloir de transport eurasien nécessaire à la croissance du transport routier.

3. Encourager l'adhésion des pays concernés aux Conventions des Nations Unies portant sur la facilitation du transport routier international et sur la création de conditions favorables au transport transfrontalier et au transport en transit grâce à l'abolition des barrières non physiques dues à des formalités artificielles et bureaucratiques en vue de faciliter le transport routier entre l'Asie et l'Europe
4. Établir un système de transport intégré, ouvert et durable afin d'assurer des services de transport de marchandises et de personnes par route qui soient sûrs, efficaces, fiables et respectueux de l'environnement.
5. Prendre des mesures pour éliminer durablement les risques potentiels pesant sur le transport routier international et améliorer l'efficacité des mesures d'urgence du transport routier en cas de catastrophe naturelle, assurant ainsi la sûreté des individus et des véhicules.
6. Explorer la possibilité d'établir un mécanisme d'échanges et de communication réguliers sur les actualités et la technologie de pointe relatives au développement du transport routier dans ces pays.
7. Faire appel aux organisations internationales et institutions financières concernées pour qu'elles soutiennent le développement du couloir de transport routier eurasien.
8. Demander à l'IRU de continuer de prendre une part active dans la promotion du transport routier international.

Les ministres et leurs représentants ont exprimé leur grande appréciation au ministre des Communications de la République populaire de Chine pour avoir organisé cette réunion et ont exprimé leur gratitude pour l'accueil qui leur a été réservé.



Étaient présents à la Cérémonie de clôture (de gauche à droite) : Zhenglin Feng, Vice-ministre des Communications, RPC, Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, Chunxian Zhang, Ministre chinois des Communications, K. Simonovsky, Vice-premier ministre, République tchèque, Janusz Lacny, Vice-président de l'IRU.



José Capel Ferrer, Directeur, division des Transports, CEE-ONU



Li Yuwei, Directeur, division des Transports, CESAP-ONU

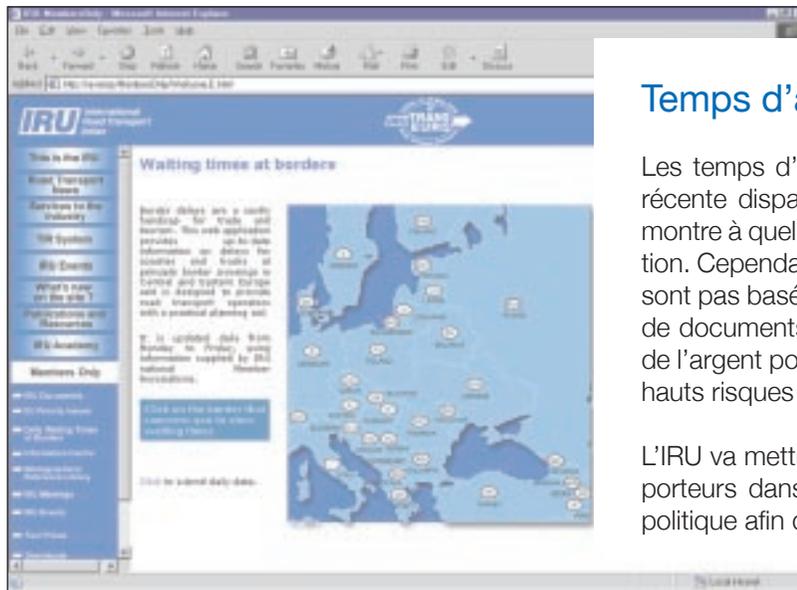
Conférence ministérielle conjointe à Pékin

La Conférence ministérielle de l'IRU a adopté la Déclaration conjointe (voir ci-contre) et assisté au départ de la Caravane de camions Pékin-Bruxelles, pionnière de la réouverture de la Route de la Soie vieille de 2000 ans.



Cérémonie d'ouverture de la Réunion des ministres des Transports eurasiens à Pékin

Facilitation du transport routier et lignes directrices de sûreté



Temps d'attente aux frontières

Les temps d'attente aux frontières restent une préoccupation majeure pour la profession. La récente disparition des frontières internes de l'UE entre anciens et nouveaux États membres montre à quel point l'impact d'un tel changement peut être bénéfique pour la fluidité de la circulation. Cependant, trop de frontières souffrent encore d'un excès de bureaucratie : les contrôles ne sont pas basés sur les procédures modernes de la gestion des risques (Risk Management), trop de documents sont exigés; c'est le règne de la paperasserie et l'on extorque aux conducteurs de l'argent pour des services injustifiés, etc. Les frontières encombrées sont devenues des lieux à hauts risques où l'on s'expose à toutes sortes d'activités illicites.

L'IRU va mettre à jour son Observatoire des temps d'attente aux frontières pour aider les transporteurs dans leurs tâches quotidiennes et les associations dans leurs activités de lobbying politique afin d'améliorer les procédures et de réduire les temps d'attente.

Sûreté du transport routier = Lignes directrices de sûreté de l'IRU

Règlements et législation en matière de sûreté sont développés de façon totalement désordonnée par l'OMD, l'UE, la CEMT, l'ISO, le CEN et d'autres organes. L'IRU met en garde contre le chaos qui en découle, préjudiciable aux échanges et au tourisme et donc au développement économique. Proposant une alternative viable, la profession routière a développé ses propres Lignes directrices de sûreté pragmatiques, destinées aux responsables, conducteurs, chargeurs/clients, transporteurs de marchandises dangereuses et à ceux qui coopèrent avec les Douanes. Cette autorégulation de la profession a récemment été complétée par des Lignes directrices de sûreté pour le secteur du transport routier de personnes.

Pour la profession routière, toute mesure juridique en matière de sûreté devrait être mise en œuvre par le biais des Conventions de l'ONU sur la facilitation – telles que les Conventions TIR et ADR – et autres instruments juridiques afin de garantir simultanément la sûreté et la facilitation.



Les Lignes directrices de sûreté de l'IRU en matière de transport routier sont disponibles en français, anglais, russe et allemand.

Documents électroniques pour le transport de marchandises

La Commission des Affaires juridiques de l'IRU (CAJ) élabore actuellement une nouvelle version de la lettre de voiture CMR, qui 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 également faciliter la création d'une lettre de voiture CMR électronique, mais ceci nécessite l'entrée en vigueur du Protocole de la Convention CMR qui y inclut l'échange électronique de données. Le second projet de Protocole a été examiné par la CEE-ONU en octobre 2005. Le projet définitif, qui sera développé par l'UNIDROIT, la CNUDCI et l'IRU, sera examiné par la CEE-ONU en octobre 2006.



L'IRU travaille avec l'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.

Promotion du transport combiné

L'IRU encourage le transport combiné pour des raisons de capacités. Cependant, la qualité médiocre des services de fret offerts par les chemins de fer ne permet pas vraiment de considérer le ferroutage comme un mode de transport complémentaire valable vu les exigences élevées de la chaîne logistique. Plusieurs propositions de la Commission européenne, dont Marco Polo et l'Unité de chargement intermodal, ont été rejetées car, loin de promouvoir le transport intermodal, elles se contentaient de subventionner un unique mode de transport : le rail.

La sûreté des transports est une priorité pour l'IRU, qui souligne que les questions de sûreté sont les mêmes pour le transport intermodal ou unimodal. Cependant, lors d'un Forum international sur la sûreté du transport intermodal organisé par le Bureau International des Containers (BIC), il a été décevant d'apprendre que les opérateurs ferroviaires ne prennent aucune mesure concrète pour assurer la sûreté des gares et terminaux de transport combiné.

Marchandises dangereuses



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 outre, des Lignes directrices communes concernant la sûreté liée à l'ADR ont été développées avec d'autres partenaires du secteur (dont le CEFIC et la FIATA) pour assurer une approche et une mise en œuvre harmonisées des exigences de sûreté de l'Accord ADR, entrées en vigueur au 1er juillet 2005.

En 2006, l'IRU se concentrera sur la simplification des instructions des consignes écrites à l'intention des conducteurs et assurera le secrétariat d'un groupe de travail ad hoc de la CEE-ONU, établi pour passer cette question en revue.

Le GEMD, en collaboration avec l'Académie IRU, contribuera également à l'organisation d'un séminaire sur les modifications de l'ADR 2007 qui aura lieu en septembre 2006 à St-Petersbourg.



Systèmes de transit douanier et Régime TIR

À l'heure actuelle, le transport et les échanges ont besoin de solutions globales pour faciliter le passage des marchandises aux frontières. La réponse à ces besoins est un système de transit douanier efficace et sûr qui leur permette de rationaliser et alléger les formalités douanières et d'accélérer le passage aux frontières des véhicules et des marchandises. Le seul système global qui s'applique partout dans le monde est le Régime TIR, administré par l'IRU, actuellement en vigueur dans quelque 60 pays.

En route vers un Régime TIR durable

Fort de son soutien de sa Commission des Affaires douanières (CAD), l'IRU compte bien garantir la durabilité du Régime TIR, qui a été créé et continue de fonctionner sous la forme d'un partenariat entre secteurs privé et public, représentés respectivement par l'IRU, ses Associations membres, les titulaires agréés TIR, les institutions financières qui soutiennent la chaîne internationale de garantie, d'une part, et par les autorités douanières nationales, la CEE-ONU et les organes de la Convention TIR, d'autre part.

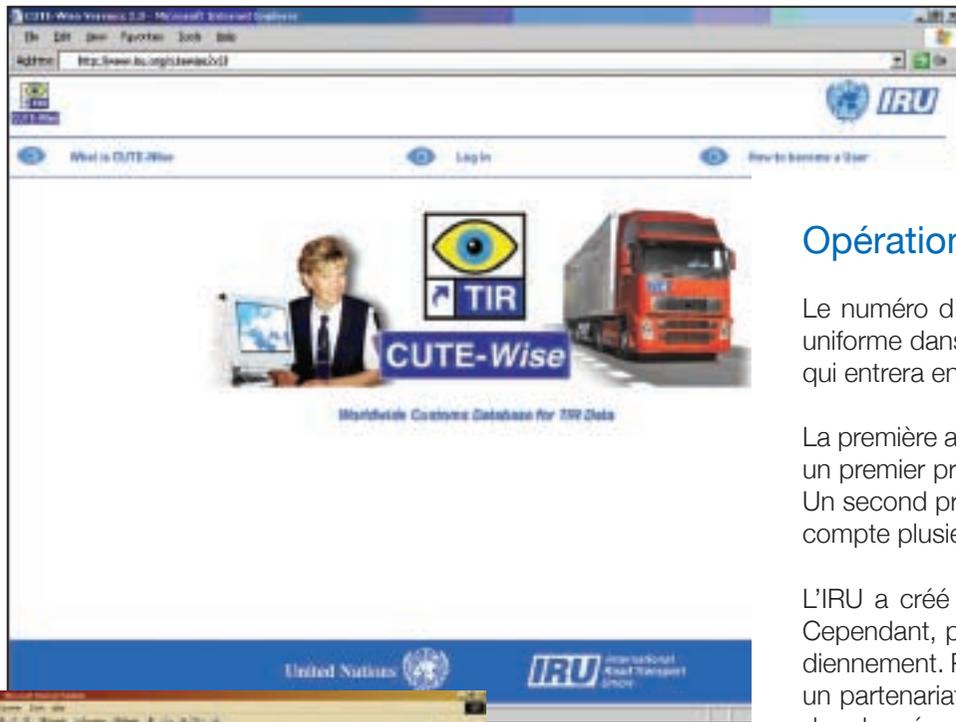
L'IRU collabore étroitement avec la CEE-ONU sur les questions de durabilité du Régime TIR, y compris les travaux de révision de la Convention TIR. De même, l'IRU collabore étroitement avec la DG TAXUD de la Commission européenne pour assurer le bon fonctionnement du Régime TIR dans l'UE et dans le cadre des opérations d'import/export de l'UE avec des pays tiers. L'IRU participe également aux activités de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) en raison de l'intérêt mutuel d'établir un équilibre entre la sûreté et la facilitation du commerce.

Tout au long de l'année 2005, l'IRU a pris part aux travaux du Conseil d'experts de la Douane pour élaborer des propositions d'amendements et de révision de plusieurs articles du Code des douanes de la Fédération de Russie ayant trait aux intérêts des transporteurs routiers internationaux, y compris son article 87 (escorte douanière). Des travaux ont également eu lieu dans le cadre du Code de la Fédération de Russie relatif aux violations administratives.

En 2005, la formation TIR a été assurée pour les partenaires du Régime TIR originaires d'Ukraine, de Serbie et Monténégro, du Kirghizistan, de Roumanie, du Kazakhstan, de Chine, de Thaïlande, du Danemark et de Syrie.



De gauche à droite : Klaus Schröder, Président de la Commission des Affaires douanières de l'IRU (CAD), AIST Allemagne et Jan Mejländer-Larsen, Vice-président de la CAD, NLF Norvège



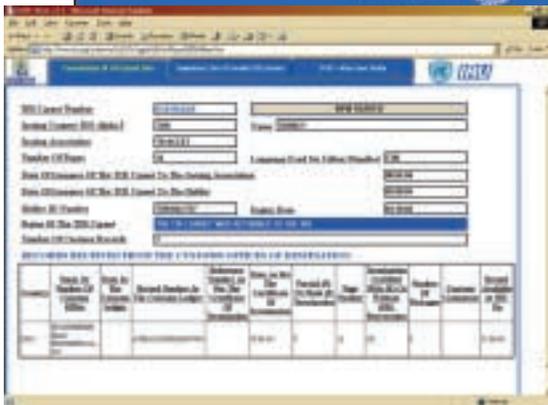
Opérations et support IT

Le numéro d'identification (ID) du titulaire de Carnet TIR est dorénavant appliqué de manière uniforme dans toutes les Associations TIR, conformément à l'amendement à la Convention TIR qui entrera en vigueur le 1er avril 2006.

La première application intégrée IT de gestion du Carnet TIR (AskTIR) a été élaborée par l'IRU et un premier projet pilote a abouti avec succès au déploiement d'AskTIR auprès de la RHA (UK). Un second projet pilote AskTIR est en cours auprès de l'AEBTRI (Bulgarie), une Association qui compte plusieurs bureaux émetteurs.

L'IRU a créé le système SafeTIR pour améliorer la gestion des risques dans le Régime TIR. Cependant, pour qu'il soit efficace, les données requises doivent être reçues sans délai, quotidiennement. Pour ce faire, l'IRU collabore étroitement avec les Parties contractantes et entretient un partenariat fructueux avec les Douanes fédérales de Russie afin d'accélérer la transmission des données de fin d'opération TIR et d'aider les postes de douane à se doter d'accès électroniques aux données CUTE-Wise.

De concert avec la DG TAXUD, les États membres de l'UE et ses membres, l'IRU continuera de renforcer les synergies entre les Régimes T et TIR et de faciliter encore le transport routier en utilisant le NCTS pour assurer la continuité des opérations TIR à destination, en provenance de ou traversant l'UE. L'IRU développe actuellement une interface Web pour permettre aux titulaires de Carnets TIR de saisir et de transmettre leurs prénotifications TIR aux autorités douanières de l'UE en format électronique standard.



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

Expansion du Régime TIR

L'IRU prend part à l'expansion géographique du Régime TIR en organisant ou participant à des manifestations internationales en Chine, Thaïlande et Asie centrale. Ces séminaires et missions dans des pays d'Asie et du Pacifique, ainsi qu'une meilleure coopération avec la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP-ONU) et la Banque asiatique de développement (BASD) ont permis aux autorités et aux opérateurs du commerce de cette région de mieux appréhender le fonctionnement du Régime TIR et ses avantages pour tous les intervenants dans le contexte d'une économie mondialisée en pleine croissance.

L'IRU a été ajoutée à la liste des agences partenaires du Bureau de l'ONU pour les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (OHRLLS), qui vise à mettre en place des systèmes de transit efficaces pour faciliter l'accès des pays enclavés aux marchés mondiaux.



Jean Acri, Responsable – Régime TIR, IRU lors du départ de la Caravane de camions à Pékin



Autres régimes de transit

En 2005, l'IRU a poursuivi sa collaboration avec la Commission européenne et diverses autorités douanières nationales pour régler les difficultés techniques du système NCTS lorsqu'il est utilisé dans le contexte de transports 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.

TIR : horizon 2006

La collaboration avec la CEE-ONU et la Commission européenne va continuer de se concentrer sur l'évolution de la révision du Code des douanes communautaire. L'entrée en vigueur de la nouvelle annexe 10 à la Convention TIR au 12 août 2006 devrait pousser les Douanes à mettre en œuvre les mesures nécessaires pour assurer la transmission journalière, sans délai, de toutes les données SafeTIR. L'usage de CUTE-Wise par les bureaux de douane renforcera également la gestion des risques. Le déploiement d'AskTIR continuera avec les Associations TIR intéressées. L'IRU continuera par ailleurs de travailler sur l'extension du Régime TIR pour répondre aux exigences du transport intermodal de marchandises (rail-route, mer-route).

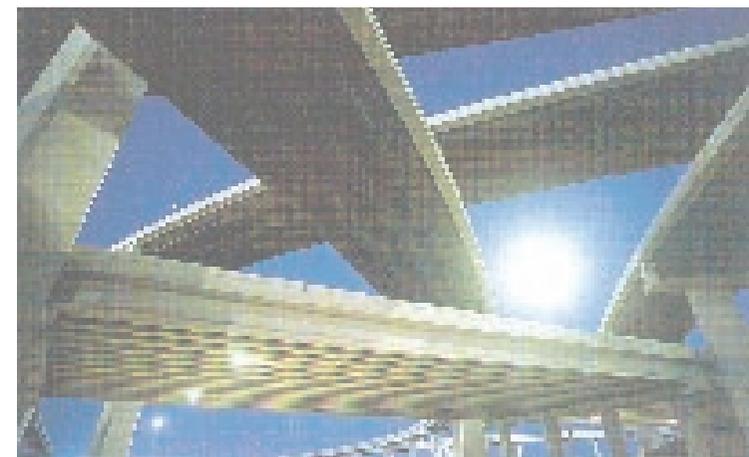
Aspects sociaux du transport routier

Aujourd'hui, la profession routière se trouve face à trois événements importants : la mise en oeuvre du processus d'amendement du Règlement 3820 de l'UE, l'introduction du tachygraphe numérique et l'intégration de ces deux changements majeurs dans l'AETR de la CEE-ONU. La profession est en butte au chaos créé par la multiplication et l'inefficacité des initiatives gouvernementales visant à renforcer la sécurité routière et créer une situation équitable pour assurer l'égalité des chances sur le marché à tous les opérateurs de flotte. Les gouvernements ne reconnaissent toujours pas que le transport routier ne s'arrête pas aux frontières, et surtout pas aux frontières de l'UE ! L'IRU regrette que Bruxelles ne mette pas la même énergie à introduire également des changements sociaux dans l'AETR afin d'éviter toute discrimination entre transporteurs routiers. Sans une adaptation simultanée de l'AETR – prévue dans seulement deux ans – cela va créer, pour les transports avec les pays tiers, un manque d'harmonisation tant des règles à appliquer que de la façon dont elles vont être mises en oeuvre, ce qui entraînera davantage de distorsions de concurrence sur le marché des transports routiers.

Temps de conduite et de repos

L'IRU a rencontré de nombreuses difficultés lors de la révision du Règlement 3820. Les Règles de l'UE sur les temps de conduite et de repos ont fait l'objet d'une contestation par l'IRU de six éléments majeurs de la position commune du Conseil. C'est pourquoi, avec ses membres, l'IRU a lancé une importante action de lobbying auprès du Parlement européen. Les priorités de l'IRU pour la seconde lecture comportaient les exigences suivantes : plus de six jours de conduite consécutifs entre deux repos hebdomadaires, pas de limite à 56 heures du temps de conduite hebdomadaire, plus de souplesse dans la répartition du temps de repos journalier, pas de repos régulier hebdomadaire de 45 heures toutes les deux semaines, une simplification des dispositions relatives aux pauses et pas d'inversion de la charge de la preuve en cas d'infraction de la part des conducteurs. L'issue du vote en seconde lecture du Parlement en séance plénière en avril 2005 n'a été que partiellement positive.

Les principales avancées obtenues en seconde lecture ayant été abandonnées au cours de la procédure de conciliation, l'IRU a renouvelé ses actions de lobbying pour assurer le respect des principaux besoins opérationnels de la profession. Une résolution adoptée le 4 novembre 2005 par l'Assemblée générale de l'IRU a été communiquée aux gouvernements nationaux ainsi qu'aux instances de l'UE. L'IRU a une nouvelle fois rencontré des membres de l'équipe de Conciliation du Parlement européen et des responsables de la présidence britannique pour exiger une issue satisfaisante. Néanmoins, la révision, qui a débouché sur une réduction de la flexibilité des exigences de repos hebdomadaire, est un revers cinglant pour le transport de personnes en raison de la suppression de la règle des 12 jours.



L'idée que se font les gouvernements de règles du jeu équitables

Règles sur le temps de travail

La Directive sectorielle relative au temps de travail dans le secteur du transport routier devait entrer en vigueur dans les États membres en mars 2005. Cependant, au moins neuf pays de l'Union n'ont pas respecté le délai imparti, donnant lieu à des craintes de distorsions de la concurrence entre les États membres appliquant la Directive et ceux qui ne le font pas. Outre la question de la mise en oeuvre ou non de cette législation, les membres de l'IRU se sont déclarés préoccupés des différentes façons dont divers États membres en ont interprété certaines dispositions. L'IRU s'est engagée à établir une vue d'ensemble de l'application de cette législation à travers l'UE et va poursuivre cette enquête en 2006 afin de fournir à ses Associations membres des informations précises et à jour.



Tachygraphe digital

L'introduction du tachygraphe digital a été et reste un fiasco dans de nombreux États membres.

Suite à un lobbying intense de l'IRU, l'impossibilité de maintenir le délai au 5 août 2005 a finalement été reconnue par le Commissaire Barrot dans une lettre du 22 juillet qui annonçait aux États membres une ultime période de tolérance au 1^{er} janvier 2006.

Cependant, malgré la fixation par la Commission du nouveau délai au 1^{er} janvier 2006, la date limite finale ne peut en fait n'être décidée qu'au terme de la procédure de conciliation sur les règles relatives aux temps de conduite et de repos, par une demande du Parlement et du Conseil à la Commission d'amender formellement la date d'introduction. En seconde lecture du Règlement, le Parlement européen a proposé des dates réalistes : le 6 août 2006 pour les véhicules neufs et le 6 août 2007 pour tous les véhicules nouvellement immatriculés. Malheureusement, les négociations de conciliation ont donné lieu à un compromis qui rend obligatoire l'introduction du tachygraphe digital 20 jours après la publication du nouveau Règlement sur les temps de conduite et de repos au Journal officiel de l'Union européenne.

A fin 2005, au moins dix États membres de l'UE ne sont toujours pas prêts administrativement à mettre en oeuvre cette nouvelle technologie. En outre, cette date indéterminée n'occasionnera que davantage de confusion et d'incertitude. L'IRU exige donc que la Commission européenne publie des lignes directrices réalistes à l'attention des États membres pour prémunir les transporteurs contre toute pénalisation et éviter une restriction de leurs mouvements dans l'UE du fait de la mise en oeuvre d'une législation irréalisable.

50^e anniversaire de la Convention CMR & 6^e Symposium des Juristes, Deauville

L'IRU organise en collaboration avec l'Institut du droit international des transports (IDIT) de Rouen (F) et l'Association française des transports routiers internationaux (AFTRI - F) un Symposium international pour commémorer le 50^e anniversaire de la signature de la Convention CMR le 19 mai 1956 à Genève.

La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) et l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) prendront part à cet important événement qui aura lieu les 18 et 19 mai 2006 à Deauville (F).

Les meilleurs spécialistes du droit des transports feront bénéficier les participants d'une mise en perspective des problèmes juridiques essentiels posés par les contrats de transport international de marchandises. En outre, de nombreux spécialistes aux niveaux national et international seront présents à ce Symposium.

Tourisme et transport routier – Voyageurs

Développement du transport de personnes

En 2005, l'IRU a lancé une refonte en profondeur de son système international de classification par étoiles pour les autobus et autocars. Le système moderne de classification par étoiles de l'IRU vise à apporter une valeur ajoutée à tous les opérateurs d'autobus et d'autocars ainsi qu'aux prestations offertes par leurs véhicules classifiés par une harmonisation, au niveau international, des normes de confort et de qualité des véhicules.

Les questions relatives aux lignes régulières internationales – comme la délivrance d'autorisations, l'harmonisation des accords bilatéraux, le contrôle des documents de voyage, les temps d'attente aux frontières et les contrôles routiers techniques, inscrits à l'ordre du jour des décideurs politiques de toute l'Europe – représentent un autre domaine important d'activité pour l'IRU et ses membres.

Taxe sur la valeur ajoutée dans le transport de personnes (TVA)

La discrimination qui résulte de la non-application de la TVA sur la vente de billets d'avion, mais qui est maintenue pour les billets d'autocars, crée une distorsion de concurrence 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. Le procès entamé par un opérateur d'autocars de tourisme belge pour discrimination entre les modes de transport n'a pas permis d'apporter une solution juridique à cette distorsion de concurrence. 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.

Forum international de l'autobus et de l'autocar, Shanghai

bus & coach 

Le Forum de l'autobus et de l'autocar a eu lieu à Shanghai, Chine, le 16 mars 2005. L'événement, organisé conjointement par l'IRU, Busworld, l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) et l'Association chinoise membre de l'IRU, la China Road Transport Association (CRTA), a réuni quelque 350 délégués venus d'Asie, d'Australasie, d'Europe et, bien sûr, de Chine. Le Forum a mis en avant les immenses opportunités du marché très dynamique du transport collectif de personnes par route en Chine ainsi que le potentiel énorme que constitue l'afflux de touristes chinois à l'étranger.



De gauche à droite : Hans Rat, Secrétaire général, UITP, Limei Wang, Secrétaire générale, CRTA, Paul Laeremans, Président de l'IRU, Luc Glorieux, Directeur général, Busworld



Exigences de service public

Le 20 juillet 2005, la Commission européenne adoptait une version révisée de sa proposition relative aux exigences de service public. Si le nouveau texte a beaucoup simplifié la proposition d'origine, qui date de l'an 2000, il a étendu les possibilités d'exemptions de l'objectif général, qui est d'introduire la concurrence dans les transports publics. L'IRU est favorable à des mécanismes ouverts, équitables et transparents pour introduire la concurrence sur le marché des transports publics pour les autobus et autocars. Les opérateurs de toute taille doivent bénéficier d'opportunités commerciales égales sur le marché. Sous la présidence britannique, le Conseil a entamé l'examen du nouveau texte, mais il est peu probable qu'il parvienne à une position commune d'ici fin 2005. Il appartient donc aux présidences autrichienne et finlandaise de poursuivre ces travaux en 2006.

Droits des passagers

En février 2005, la Commission européenne a présenté sa Communication sur le renforcement des droits des passagers dans l'Union européenne et fait part de son intention politique d'étendre les mesures de protection des passagers aux modes de transport autres qu'aérien. Le 2 mars 2005, l'IRU organisait avec la Commission un séminaire sur les droits des passagers afin de débattre des mesures envisagées pour le transport international en autocar de tourisme. Le 14 juillet 2005, la Commission européenne a lancé une consultation sur les droits des passagers dans le transport international par autobus et autocar, comme la responsabilité en cas d'accident ou de perte des bagages, l'assistance aux personnes à mobilité réduite et l'indemnisation des passagers. Les résultats de cette consultation sont actuellement à l'examen et une initiative législative de la Commission est attendue au cours de 2006.

L'IRU a pris position en indiquant que les transporteurs de passagers par autobus et autocar actifs sur le marché international offrent des services qui répondent déjà à des normes élevées concernant les droits des passagers et qu'aucune nouvelle mesure réglementaire ne devrait être imposée qui augmenterait inutilement la charge financière pour les transporteurs de passagers par autobus et autocar. Il faut se concentrer en priorité sur la simplification, l'harmonisation et une meilleure application des règles en vigueur.

4^e Forum européen de l'Autobus et de l'Autocar, Courtrai

bus & coach 

Le 4^e Forum européen de l'Autobus et de l'Autocar, organisé conjointement par l'IRU, la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT) et Busworld a eu lieu à Courtrai (Belgique) le 21 octobre 2005. Quelque 130 participants venus d'Europe, d'Asie et d'Afrique et représentant les autorités compétentes, les autorités de contrôle, les associations professionnelles et opérateurs d'autobus et d'autocar ont participé à ce Forum. Le débat s'est concentré sur des problèmes tels que les contrôles routiers et les contrôles aux frontières qui sont longs et parfois inutiles, la concurrence déloyale (y compris par d'autres modes de transport) et les procédures longues et bureaucratiques d'obtention d'autorisations et de visas pour les conducteurs professionnels. Le débat a insisté sur la nécessité d'une disposition multilatérale adéquate régissant les autorisations et services réguliers internationaux par



busworld

autobus et autocar, les accords bilatéraux existants étant largement perçus comme étant complexes, opaques et souvent discriminatoires.

OPINION

« La CEMT se réjouit d'être associée aux réflexions de la profession routière sur la facilitation des services réguliers internationaux. Nous voulons contribuer à la création d'un environnement international adéquat pour les services d'autobus et d'autocar en Europe, dans le respect des principes du marché et des normes de qualité strictes pour les conducteurs, les véhicules et les entreprises ».



JACK SHORT,
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL, CEMT



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.

Les conclusions et recommandations de l'étude TØI sur la « Réglementation des taxis en Europe » ont été présentées en avril 2005 à l'occasion d'une Table Ronde de la CEMT sur la Réglementation et la Déréglementation dans le secteur des Taxis qui s'est tenue à Paris.

En 2005, l'IRU et la CEMT ont lancé une étude conjointe sur les « Aspects techniques de l'accessibilité des taxis », faisant suite à une recherche commune antérieure sur les « Aspects économiques de l'accessibilité des taxis » datant de 2001. Les résultats de cette étude en cours seront disponibles dès le deuxième semestre de 2006.

Séminaire IRU sur les taxis, Cologne

En collaboration avec son Association membre allemande BZP, l'IRU organise un séminaire international dans le cadre du plus important Salon mondial du Taxi qui se tiendra en octobre 2006 à Cologne (D).



Sûreté du transport de personnes

Le 3 novembre 2005, le Conseil Transport de personnes de l'IRU a adopté une gamme complète de lignes directrices volontaires en matière de sûreté pour les exploitants et conducteurs d'autobus, d'autocars et de taxis.

Autres activités

Les voies prioritaires (Green Lanes) roumaines pour les camions TIR stimulent le développement en réduisant les temps d'attente aux frontières

L'IRU et ses Associations membres roumaines - l'ARTRI et l'UNTRR - ont salué les décisions prises par le gouvernement roumain de faciliter le commerce par la création de voies prioritaires (Green Lanes) pour le dédouanement rapide des camions TIR et pour améliorer la gestion des risques par l'accélération et le perfectionnement de la transmission des données de fin d'opération TIR via le système électronique SafeTIR de l'IRU.

TIR

Le Régime TIR de transit douanier est un instrument de facilitation du commerce créé par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, qui en a mandaté la gestion à l'IRU.

L'IRU presse le Vice-président Verheugen d'assurer un transport routier de meilleure qualité

Le Président de l'IRU, Paul Laeremans et le Secrétaire général, Martin Marmy, ont rencontré Günter Verheugen, Vice-président de la Commission européenne chargé des « Entreprises et industrie ». Ils l'ont informé de problèmes qui sapent la durabilité du transport routier dans l'UE élargie et l'ont pressé de travailler avec ses collègues Commissaires afin d'encourager l'esprit d'entreprise de la profession routière à assurer de meilleures rentabilité et qualité de service dans tous les États membres.



De gauche à droite : Martin Marmy, Secrétaire général IRU, Günter Verheugen, Vice-président, Commission européenne, Paul Laeremans, Président, IRU, Hubert Linssen et Liesbeth Geysels, Délégation permanente de l'IRU auprès de l'UE.

L'IRU avertit le Vice-président Barrot que si la politique de l'UE continue à pénaliser le transport routier, l'économie en souffrira

Les principaux responsables de l'IRU ont rencontré Jacques Barrot, Vice-président de la Commission européenne en charge des Transports. Ils l'ont informé d'un nombre de problèmes affectant le transport routier et souligné le fait que, si la politique de l'UE continue à pénaliser le transport routier, l'économie dans son ensemble en pâtira. Parmi les préoccupations évoquées, notons la législation sociale excessivement complexe, la nécessité de renforcer les critères d'accès à la profession, le bon usage des données de l'étude IRU-Commission UE sur les causes d'accidents impliquant des camions, le manque d'incitations à la mise en œuvre de mesures de développement durable, le manque d'harmonisation de la tarification routière, le besoin d'une surveillance de la circulation suite à l'élargissement de l'UE et l'accès du secteur privé aux contrats de transport public des passagers.



De gauche à droite : Hubert Linssen, Délégué général de l'IRU auprès de l'UE, Martin Marmy, Secrétaire général IRU, Isabelle Kardacz, DG TREN, politique des transports terrestres, Jacques Barrot, Vice-président, Commission européenne, Paul Laeremans, Président, IRU, Francesco Pacifico et Janusz Laczny, Vice-présidents de l'IRU, Bertil Dahlin, Président, CLTM de l'IRU.

Autres activités de l'IRU

Le Premier Ministre moldave rencontre le Président de l'IRU

Le Premier Ministre de la République de Moldova, Vasile Tarlev, a rencontré le Président de l'IRU, Paul Laeremans, le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy, et le Président du Comité de liaison de l'IRU auprès de la Communauté des États indépendants, Vladimir Florea, qui est aussi Président de l'AITA, l'Association moldave membre de l'IRU, pour discuter du rôle essentiel que joue le transport routier pour le développement de l'économie moldave.



Rencontre à Chisinau (de gauche à droite). Vasile Tarlev, Premier Ministre moldave, Vladimir Florea, Président, AITA, Paul Laeremans, Président, IRU.

Le Président moldave reçoit l'IRU

Le Président de la République de Moldova, Vladimir Voronin, a reçu les hauts responsables de l'IRU lors d'une réunion qui a souligné l'importance qu'attache le gouvernement moldave au maintien de bonnes relations avec les organes internationaux ainsi que l'importance du secteur du transport routier pour l'économie moldave.



Rencontre avec le chef de l'État moldave (de gauche à droite) : Martin Marmy, Secrétaire général, IRU, Vladimir Voronin, Président, Moldova et Paul Laeremans, Président, IRU.

L'IRU rend hommage à une personnalité du transport russe

Yuri Sukhin, membre de la Présidence de l'IRU, Président de l'ASMAP, Russie, et ancien ministre des Transports de la Fédération de Russie, a reçu le titre de Membre d'honneur de l'IRU.



Yuri Sukhin visiblement ému lors de la remise du titre de Membre d'honneur de l'IRU. De gauche à droite: Martin Marmy, IRU, Janusz Lacny, IRU, Yuri Sukhin, membre de la Présidence, IRU, Francesco Pacifico, IRU, Paul Laeremans, Président de l'IRU.

Autres activités de l'IRU

Un dirigeant de la CESAP-ONU discute de facilitation avec l'IRU

Li Yuwei, Responsable des Affaires économiques de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP-ONU) a rencontré le Secrétaire général et des hauts responsables de l'IRU pour débattre d'une amélioration de la facilitation du commerce, du tourisme et du transport routier entre l'Europe et l'Asie.



Rencontre au siège de l'IRU à Genève (de gauche à droite) : Jens Hügel, IRU, Jean Acri, IRU, Li Yuwei, Affaires économiques et facilitation des transports, CESAP-ONU, Martin Marmy, IRU, Philippe Werro, IRU, Peter Krausz, IRU.

L'IRU demande, pour des raisons de sécurité, des tunnels à deux tubes sur les axes routiers stratégiques pour l'économie

Afin d'assurer une sécurité routière et une sûreté économique maximales, l'IRU renouvelle son appel aux gouvernements de mettre en vigueur le Rapport des Nations Unies de 2002 et la Directive de l'UE de 2005 sur la sécurité des tunnels, qui recommandent des tunnels à deux tubes sur les principaux axes routiers.



Attaques contre les conducteurs de poids lourds internationaux : la CEMT et l'IRU mènent l'enquête

La CEMT et l'IRU ont lancé une enquête conjointe suscitant une réaction directe des opérateurs de flotte et des conducteurs sur les attaques perpétrées à l'encontre des conducteurs de camion. Cette enquête s'inscrit dans le cadre d'une étude sur la criminalité affectant le trafic international de poids lourds. L'étude a déjà reçu plus de 2 000 réponses de 30 pays.



Autres activités de l'IRU

L'IRU informe la « Conférence de l'Asia Society » de la réouverture de la Route de la Soie

Lors de la « Conférence commerciale internationale de l'Asia Society » à Almaty, Kazakhstan, l'IRU a déclaré aux 450 responsables gouvernementaux et commerciaux de haut niveau venus de 36 pays que la réouverture de la Route de la Soie offrirait une alternative rentable pour expédier les biens produits en Chine vers les marchés de l'UE, de la CEI, du Moyen-Orient et même de la côte est des Etats-Unis d'Amérique. Pour y parvenir, le Kazakhstan et tous les autres pays eurasiens doivent mettre en œuvre les principaux instruments multilatéraux de facilitation de l'ONU afin d'éliminer les obstacles procéduraux et bureaucratiques qui étouffent la croissance économique en freinant l'outil de production irremplaçable qu'est le transport routier.



L'IRU présente les instruments de facilitation de l'ONU à l'industrie sud-américaine du transport routier

En tant qu'orateur principal au Congrès de la « Camera Interamericana de Transportes » (CIT) à Bogota, Colombie, l'IRU a présenté les nombreux avantages stratégiques que représentent la signature et la mise en œuvre des principaux instruments de facilitation de l'ONU, dont la Convention TIR. Parmi ceux-ci, une réduction des temps d'attentes aux frontières et une baisse de la fraude qui, aujourd'hui, juggle les échanges commerciaux entre les pays d'Amérique du Sud.



31^e Congrès mondial de l'IRU, Istanbul, 2008

Le 31^e Congrès mondial de l'IRU aura lieu à Istanbul en 2008

Le 31^e Congrès mondial de l'IRU aura lieu à Istanbul du 15 au 17 mai 2008 sur invitation conjointe des Associations turques membres de l'IRU - Union of Chambers and Commodity Exchanges of Turkey - UCCET (TOBB), International Anatolia and Thrace Bus Operators Society (UATOD) et International Transporters Association (UND).



De gauche à droite : Ö. Çetin Nuhoglu, Président UND, Martin Marmy, Secrétaire général, IRU, Rifat Hisarciklioglu, Président TOBB, Binali Yıldırım, ministre turc des Transports, Paul Laeremans, Président, IRU, Halim Mete, Vice-président TOBB, Ahmet Yalamanoglu, Président UATOD.

Union européenne (UE)

Le Président du CLTM, Bertil Dahlin, et le Secrétariat de l'IRU à Bruxelles ont rencontré le Directeur général de la DG TREN, François Lamoureux, pour lui présenter officiellement la position de l'IRU sur l'avenir de l'industrie européenne des transports routiers. L'objectif principal de ce document était de souligner que la stratégie globale du Livre blanc, fondée sur le concept du « transfert modal », ne fonctionne pas et de rappeler aux législateurs que la qualité de service et la souplesse du transport routier fait partie intégrante de la production, de la distribution et du tourisme modernes.



À la Commission européenne (de gauche à droite) : Bertil Dahlin, Président, Comité de liaison Transport de marchandises auprès de l'UE, IRU, Liesbeth Geysels, IRU, François Lamoureux, Directeur général, DG TREN, Hubert Linssen, IRU, Isabelle Kardacz, Chef d'unité, Transports terrestres, DG TREN, Stefan Tostmann, Chef d'unité, Autoroutes de la mer et intermodalité, DG TREN.

Le Comité de liaison Transport de marchandises de l'IRU auprès de l'UE

Le Comité de liaison Transport de marchandises auprès de l'UE (CLTM) s'est réuni au printemps à Bruxelles et en automne à Budapest, en présence de Zoran Kazatsay, Directeur général adjoint de la DG TREN.

Les questions à l'ordre du jour comprenaient notamment la modification du Règlement 3820/85 de l'UE sur les temps de conduite et de repos, la tarification des infrastructures (Eurovignette), l'accès à la profession, la flambée des prix du pétrole, le cabotage et l'examen à mi-parcours du Livre blanc.



Zoran Kazatsay, Directeur général adjoint de la DG TREN.

Cocktail de printemps de l'IRU

Le cocktail de printemps de la Délégation permanente de l'IRU auprès de l'UE a eu lieu à Bruxelles, en présence de près de 200 politiciens et responsables européens, membres et amis de l'IRU. L'invité d'honneur Enrico Grillo Pasquarelli, Directeur, Transports terrestres, DG TREN, a confirmé « l'importance du transport routier pour l'économie de l'UE ».



Enrico Grillo Pasquarelli, Directeur, Transports terrestres, DG TREN



Arrimage des chargements des camions

L'IRU convient que les normes OMI et CEN pour l'arrimage des chargements offrent chacune des degrés de sécurité acceptables. Étant donné le besoin urgent de développer des lignes directrices européennes harmonisées pour l'arrimage des chargements, l'IRU participe au groupe d'experts de la Commission européenne qui traite de cette importante question. Le groupe d'experts s'est rallié à la position de l'IRU selon laquelle les deux méthodes (OMI et CEN) sont acceptables. Une fois adoptées, le 28 février 2006, par le Groupe de haut niveau sur la Sécurité routière, les meilleures pratiques pour l'arrimage des chargements seront publiées sur le site Web de la Commission européenne.

Objectifs pour 2006

La Commission va continuer à encourager l'adoption de politiques en faveur de la sécurité routière et de la protection de l'environnement au cours des présidences autrichienne et finlandaise de l'UE en 2006. Une meilleure réglementation et un suivi de l'application des règles existantes figurent aussi parmi les priorités de la Commission pour 2006.

L'IRU entend renforcer sa coopération avec le Vice-président responsable des Transports, Jacques Barrot, avec les Commissaires Stavros Dimas (Environnement), Günter Verheugen (Vice-président, Entreprises et Industrie) et Franco Frattini (Justice, Liberté et Sécurité), ainsi qu'avec le nouveau Directeur général de la DG TREN en vue de trouver des solutions optimales dans les dossiers dont ils ont la charge.

Le suivi de l'impact du nouveau Règlement sur les temps de conduite et de repos et la résolution des problèmes continuels liés à l'introduction du tachygraphe digital sur les nouveaux véhicules figureront parmi les priorités de l'IRU à Bruxelles. D'autres questions importantes seront les conséquences de l'élargissement de l'UE pour les transporteurs, le temps de travail, la tarification des infrastructures, l'accès à la profession et au marché, l'introduction de la concurrence dans les transports publics par autobus et autocar, d'éventuelles propositions législatives sur les droits des passagers en transport international par autobus et autocar, la sûreté, et la révision du Livre blanc sur la politique de transport commune de l'UE.

Communauté des États indépendants (CEI)

Promouvoir le développement de la législation du transport routier dans la CEI

Afin d'intensifier l'interaction avec les Parlements des pays membres de la CEI, l'IRU a créé en 2005 le Groupe interparlementaire de la CEI pour le transport routier (IPG). Ce groupe compte des membres des parlements de la CEI prêts à s'investir pour améliorer la législation du transport routier et interpellier leurs Parlements respectifs dans l'intérêt de la profession. Le besoin d'une adhésion rapide aux instruments multilatéraux de la CEE-ONU sur la facilitation des échanges est un des aspects les plus importants des activités de ce groupe. Grâce aux premières étapes réalisées par l'IRU avec le soutien de l'IPG, la question de l'adhésion aux Conventions de la CEE-ONU est devenue importante pour les parlements de Moldova, d'Ukraine, de Géorgie et du Bélarus.



S. Semashko, Chambre des représentants, Assemblée nationale du Bélarus et N. Borovoy, Vice-président du Comité de liaison de l'IRU, BAIRC (Bélarus) à la réunion IPG.

Quant à l'harmonisation des normes techniques pour les pays membres de la CEI, les travaux se sont poursuivis en vue de l'élaboration d'un Accord sur la reconnaissance mutuelle des certificats de compétence professionnelle harmonisés pour la CEI dans le domaine du transport de marchandises.

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

Lors de sa 15^e réunion, tenue à Genève, le CLCEI a débattu de la meilleure façon d'introduire des accords intergouvernementaux sur un certificat de pesage unifié pour la CEI et d'encourager les progrès dans la facilitation du transport routier international et de l'harmonisation de la législation de transport de la CEI par l'application des Conventions et Accords internationaux multilatéraux de la CEE-ONU en matière de facilitation.

Dialogue UE-Russie sur les transports

Le Dialogue UE-Russie sur les transports s'est poursuivi en 2005 dans le cadre de la Table ronde des industriels UE-Russie, dont la structure comporte un groupe de travail sur les transports au sein de laquelle l'IRU représente le secteur des transports routiers.

Le développement des infrastructures routières reliant la Russie et l'UE, les caractéristiques spécifiques de la construction et de l'usage des routes à péage et les partenariats entre secteurs public et privé ont également été évoqués lors de tables rondes sur le transport routier organisées conjointement avec les Ambassades luxembourgeoise et britannique, en collaboration avec la Délégation permanente de la Commission européenne en Russie.

La décision prise par les responsables des Transports de Russie et de la Commission européenne d'entamer un dialogue UE-Russie sur les transports au niveau gouvernemental devrait considérablement simplifier le suivi par les agences gouvernementales des propositions émanant des associations commerciales et des entreprises.

Table ronde de l'UE sur le transport routier

Selon la tradition, des tables rondes sont organisées avec l'Ambassade du pays qui préside l'Union européenne. Ainsi, les tables rondes ont lieu deux fois par année suivant la présidence tournante de l'UE.

La 14^e table ronde sur le transport routier a été organisée en mai 2005 avec l'Ambassade du Luxembourg. La réunion a principalement porté sur les questions relatives au réseau routier et aux infrastructures routières, couvrant le développement des systèmes routiers en Russie et dans d'autres pays de la CEI. La possibilité d'introduire des routes à péages en Russie a été évoquée dans les présentations des représentants de l'Agence routière fédérale du ministère des Transports russe et du Conseil intergouvernemental des opérateurs routiers de la CEI.

La 15^e réunion de la table ronde s'est tenue en décembre 2005 de conserve avec l'Ambassade britannique et la délégation de la Commission européenne auprès de la Russie.

La réunion a porté sur les résultats du Sommet UE-Russie, le Dialogue sur le Transport et la Caravane de camions Pékin-Bruxelles qui a réouvert la Route de la Soie.



Table ronde, de gauche à droite : K. Bestsebo, ministère des Transports, Fédération de Russie A. Kalmes, Ambassade du Luxembourg auprès de la Fédération de Russie, I. Rounov, IRU, J-L. Lavroff, Délégation de la Commission européenne auprès de la Fédération de Russie.

Campagne « Contre l'extorsion sur les routes de la CEI »

Poursuivant leurs travaux visant à abolir les obstacles non physiques au développement du transport routier, la Délégation de l'IRU auprès de la CEI, en collaboration avec les Associations membres de l'IRU des pays de la CEI, ont lancé la campagne Internet « Contre l'extorsion sur les routes de la CEI ». L'objectif poursuivi était de publier le nom des services et des postes de contrôle qui extorquent les transporteurs routiers. Au cours de cette campagne, 154 messages de transporteurs ont été reçus de 10 pays de la CEI : Russie, Ukraine, Kazakhstan, Moldova, Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Bélarus, Kirghizistan et Ouzbékistan.

Les informations ainsi récoltées ont été transmises aux ministères des Transports, aux Douanes et à la police du Kazakhstan, de Russie et d'Ukraine.

Les réponses reçues des ministères des Transports du Kazakhstan, de Russie et d'Ukraine, de la police routière du Kazakhstan et du Service fédéral de supervision des transports de Russie, montrent que la campagne contre l'extorsion est appréciée et largement soutenue. Ces départements et services ont tenu compte, dans leur travail, des informations qui leur ont été transmises par l'IRU.

Objectifs pour 2006

Pour 2006, les principaux objectifs de la Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI seront les suivants :

- Engager les Associations membres de l'IRU à adhérer aux Conventions et Accords internationaux de l'ONU sur le transport routier, notamment à travers le Groupe interparlementaire de la CEI.
- Développer la coopération avec des associations économiques régionales intergouvernementales : la CEI, la Communauté économique eurasienne (EurAsEC), l'Espace économique commun (EEC) et l'Association Géorgie-Ukraine-Ouzbékistan-Azerbaïdjan-Moldova (GUUAM).
- Soutenir les initiatives et le développement des programmes de l'Académie IRU dans les pays membres de la CEI, dont les programmes sur le transport de marchandises dangereuses et la formation par correspondance, la promotion d'un certificat de compétence professionnelle harmonisé, etc.
- Soutenir les Associations membres de l'IRU dans le développement du transport de personnes et prendre des mesures particulières pour inclure les nouveaux membres dans les travaux du Conseil Transport de personnes de l'IRU.
- Développer le projet NELTI (Nouvelle initiative pour les transports terrestres eurasiens).



Le monde change et nous devons changer avec lui

Jusqu'en 1989, le monde était pour ainsi dire divisé en deux blocs : d'un côté les pays occidentaux à économie de marché, et de l'autre, les pays orientaux – dont la Chine – à économie planifiée. Il n'y avait donc pas de politique économique globale.

Depuis la chute du Mur de Berlin, le développement économique est entraîné par la mondialisation et nous avons une vision globale de l'avenir. Si la conséquence principale de la mondialisation dans une économie libéralisée est de faire de la recherche, de fournir les meilleurs produits et d'effectuer des échanges commerciaux dans les meilleures conditions

Conclusion du Secrétaire général

sociales, économiques et fiscales possible, il nous faut aussi reconnaître que le marché est global pour tous et que la force motrice de l'économie va aussi rechercher les meilleurs emplacements pour réaliser ses affaires.

Aujourd'hui, suite à la mondialisation, à la chute du communisme dans l'ancienne Union soviétique et au fait que la Chine et l'Inde se soient tournées vers le capitalisme, quelque 1.5 milliard de nouveaux travailleurs ont rejoint les effectifs globaux de la population active, soit presque le double de personnes que si la Chine, l'Inde et l'URSS n'avaient pas rejoint le processus actuel de mondialisation.

Toutefois, malgré ce profond changement, les gouvernements ne font presque rien pour mettre en place les mesures d'accompagnement nécessaires au regard de l'évolution des processus de production, des échanges et, surtout, de la chaîne logistique. C'est pourquoi, il est absolument vital que chacun de nous et chacune de nos organisations, qui sommes concernés au premier chef par les échanges et les transports, se réveille et suive de près les transformations fondamentales qui s'opèrent dans le monde des affaires.

Le processus de mondialisation – avec les différences énormes qui existent entre toutes ces économies nationales libéralisées en termes de connaissances, de disponibilité des matières premières et de charges sociales – engendrera une augmentation spectaculaire non seulement du commerce et du transport, mais également des demandes spécifiques de la clientèle et de la concurrence.

Avec la concurrence féroce qui règne sur le marché et dans une telle situation difficile, il est du devoir de chaque entrepreneur de rechercher et de saisir les meilleures opportunités. C'est pourquoi, sur ce marché hautement concurrentiel, la création de valeur ajoutée – y compris dans la chaîne logistique – devient si complexe qu'aucune entreprise ni association, qu'aucun opérateur de flotte ni institut de formation, n'arrivera à relever seul ce défi.

En outre, si les grandes entreprises vont être obligées d'agir en petit afin de répondre à la demande croissante de services sur mesure et de produire de la valeur ajoutée par des tâches spécifiques, les petites organisations, comme l'IRU ou l'Académie IRU, grâce à leur réseau mondial de membres dévoués et expérimentés, seront capables d'agir en grand, permettant ainsi à chacun des affiliés de leurs membres d'agir vraiment en grand, donc d'agir globalement.

Pour atteindre cet objectif, la meilleure association, le meilleur institut de formation et la meilleure entreprise de transport, sera celui qui se révélera capable de coopérer le mieux aux échelons national et international. En effet, vu la taille du marché mondial, seuls des partenariats performants permettront de saisir ces nouvelles opportunités.

La récente organisation de la 3^e Conférence Euro-Asie de l'IRU à Pékin, associée à une Conférence ministérielle conjointe organisée avec l'entière coopération du Gouvernement chinois, qui a réuni 900 participants de 45 pays, 20 Ministres et personnalités de haut

niveau et qui a également marqué le lancement de la première caravane de camions de Pékin à Bruxelles, est la preuve que la vision de l'IRU est la bonne et que l'IRU entreprend les actions nécessaires à l'adaptation de notre profession à un monde en pleine mutation.

De fait, la réouverture de la Route de la Soie – un vieux rêve de l'IRU – est aussi le fruit de la volonté de plusieurs Associations membres de l'IRU de l'UE, de Russie, du Kazakhstan et de Chine de coopérer non seulement pour relier Pékin à Bruxelles, mais surtout pour irriguer et relier tous les pays et toutes les entreprises, le long des 12 000 km de la Route de la Soie ainsi rouverte. Ces Associations et ces opérateurs de flotte sont de véritables pionniers dotés d'un réel esprit de coopération.

Leur esprit d'entreprise montre clairement que le transport routier est toujours et partout à la disposition de chacun, afin d'unir les hommes et de mieux répartir les richesses, raison pour laquelle il doit être facilité. Avec ce projet, à l'instar de toutes les activités quotidiennes de notre organisation, l'objectif de l'IRU est très clair : il s'agit d'améliorer la connaissance, échanger les expériences et de mettre en œuvre, en collaboration avec nos Associations membres, les nombreux Accords et Conventions multilatéraux de l'ONU, de la CEMT et des autres instruments juridiques régionaux, élaborés en collaboration avec l'IRU au cours des 58 dernières années, afin de faciliter partout le transport routier et les échanges.

Le scientifique français Louis Pasteur a dit une fois que « La chance ne sourit qu'aux esprits

bien préparés ». Pour que la chance nous sourie aujourd'hui, et à plus forte raison demain, nous devons être capables de partager avec les gouvernements, les citoyens, le monde des affaires et les Membres pionniers de l'IRU, tous les avantages de la vision globale de l'IRU, de ses activités et de son réseau international de membres expérimentés. Nous devons être prêts à coopérer, nous devons être prêts à apprendre à apprendre, nous devons être prêts à nous adapter, et nous devons préparer notre stratégie et notre action jour après jour, de façon coordonnée, pour relever avec succès les nouveaux défis qui nous attendent et pour mieux saisir les nouvelles opportunités.

Grâce à l'engagement et l'esprit de pionniers des membres de l'IRU, grâce au dévouement de son Secrétariat, l'IRU est bien armée – comme elle l'était pour la réouverture de la Route de la Soie – pour transformer les défis évoqués dans ce rapport en nouvelles réussites.



Martin Marmy



IRU Dubai
Emirates

30th WORLD CONGRESS
14-16 March 2006



30^e Congrès mondial de l'IRU

Dubaï, 14 - 16 mars 2006

Le transport routier : maillon vital du progrès !

www.iru.org

*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
Web : 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
Web : 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. : +7-495-258 17 59
Fax : +7-495-258 17 60
Courriel : moscow@iru.org
Web : www.iru-cis.ru

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

Büyükdere Caddesi
Yapi Kredi Plaza, C Blok, Kat:15
Levent 34330 Istanbul
Turquie

Tél. : +90-212-264 07 01
Fax : +90-212-264 07 02
Courriel : istanbul@iru.org
Web : www.iru.org

