



L'IRU se présente 2007

IRU

Union
Internationale des
Transports Routiers

*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*



depuis 1948



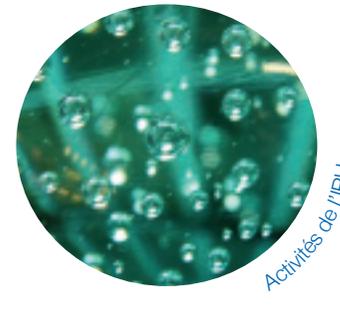
Réseau international de l'IRU



Développement durable par l'IRU



Facilitation par l'IRU



Activités de l'IRU

Table des matières

Introduction du Président de l'IRU	4	Priorités de l'IRU: Facilitation du commerce, du tourisme et du transport routier	34
L'IRU se présente	5	Questions d'ordre général et commercial	34
Le réseau international de l'IRU	6	Facilitation du transport routier et sûreté	36
Structure de l'IRU: Assemblée générale,		30 ^{ème} Congrès mondial de l'IRU - Dubaï	38
Conseils Transport, Présidence	8	Régimes de transit douaniers et Régime TIR	42
Comités de liaison de l'IRU	12	Transport routier et questions sociales	45
Commissions / Groupes de travail de l'IRU	13	Tourisme et transport routier	46
Secrétariat général de l'IRU	14	Autres activités des Délégations permanentes de l'IRU	50
Organisations partenaires de l'IRU	18	Union européenne (UE)	51
Le transport routier se présente	19	Communauté des États indépendants (CEI)	54
Priorités de l'IRU: développement durable	20	Moyen-Orient et Région	56
Sécurité routière	21	Conclusion du Secrétaire général	58
Innovation	23		
Académie de l'IRU	24		
Incitations	29		
Infrastructure	32		



Introduction du Président de l'IRU

4

Comme l'indique le nom de l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU), sa plus grande force est son UNITÉ. Le réseau mondial de membres unis qui représentent le secteur du transport de voyageurs et de marchandises par route est ce qui confère à l'IRU sa crédibilité, son expertise, son influence et sa capacité à penser globalement tout en agissant localement !

En effet, en plus de ses services de transport en porte à porte de grande qualité, en tant que partie intégrante de tout système logistique et en sa qualité d'outil de production vital, le transport routier est le seul mode de transport qui permet et garantit une forte valeur ajoutée aux relations entre les personnes.

Dans une économie mondialisée, ce n'est pas la grande ou la petite taille d'une entreprise qui détermine sa survie. C'est plutôt la qualité et le professionnalisme des services proposés, qui dans tous les cas requièrent une formation appropriée! Cette demande croissante d'améliorer la formation et les compétences professionnelles peut être satisfaite au mieux grâce aux activités en plein essor de l'Académie de l'IRU, unique en son genre, et de ses Instituts de formations accrédités qui, jour après jour dans le monde entier, offrent à tous leurs diplômés une formation de grande qualité et une reconnaissance internationale de leur professionnalisme.

De la même manière, en renforçant les critères qualitatifs d'accès à la profession, y compris le degré de formation, notre profession et la société dans son ensemble peuvent être protégées contre les mercenaires nocturnes qui mettent à mal la sécurité routière et dégradent l'environnement, nuisent à notre image et représentent une concurrence déloyale !

Les gouvernements, et en particulier les ministres des Transports, devraient savoir que l'IRU et ses membres ont toujours manifesté leur disposition et leur engagement à travailler dans un réel esprit de partenariat public-privé pour fournir le maillon vital du progrès dans toutes les nations, par le biais d'un transport routier professionnel de grande qualité.

Mais pour ce faire, les nombreuses réglementations sociales, fiscales et techniques qui régissent la profession des transports routiers doivent être harmonisées et appliquées avec rigueur.

Les gouvernements doivent éliminer la paperasserie et minimiser les entraves bureaucratiques à la libre circulation et au transit des personnes, des marchandises et, en outre, des véhicules et conducteurs qui les transportent.

Des mesures de sûreté efficaces sont nécessaires pour garantir la mobilité permanente des personnes et des biens. Cependant, la sûreté ne doit pas devenir le nouveau visage du protectionnisme d'État. Il faut trouver un juste équilibre entre les considérations de facilitation et celles de sûreté, comme le proposent les lignes directrices de l'IRU en matière de sûreté.

Le secteur des transports routiers a pris ses responsabilités en termes de développement durable et a investi massivement dans des véhicules à la pointe des dernières technologies qui rentabilisent le carburant de manière optimale. Il revient désormais aux gouvernements de prendre les mesures qui s'imposent pour mettre en œuvre des politiques énergétiques effectives, visant à stabiliser les prix du carburant utilisé par ces véhicules routiers, en diversifiant le marché du pétrole et en encourageant l'utilisation de véhicules économiques par le biais d'incitants appropriés, comme le réclame l'IRU depuis des années.

Le slogan de l'IRU, «Travailler ensemble pour un meilleur avenir» reste le pilier et la condition préalable du progrès.

Paul Laeremans

L'IRU se présente



Un réseau international de 180 membres, dont l'engagement et l'expérience sont prouvés dans plus de 70 pays



L'IRU présente son réseau international

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 à l'échelle mondiale. 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 »

Réseau international



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 prône l'égalité de traitement de tous les modes. 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.

Les 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.

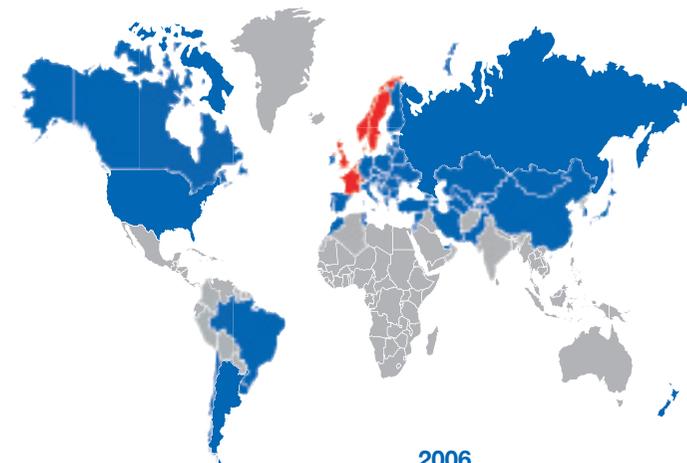
Les membres actifs de l'IRU sont les Associations nationales de transport routier les plus représentatives. Les membres associés de l'IRU sont issus d'industries ayant des liens étroits avec le transport routier, à savoir les constructeurs de véhicules, les compagnies pétrolières, les fabricants de pneumatiques 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, grâce à l'engagement et au 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 œuvrer en faveur d'une double priorité : **le développement durable** et **la facilitation** du transport routier. Ces deux priorités constituent les éléments fondamentaux de son programme de travail.

Couverture géographique de l'IRU



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

2006
180 Membres dans
70 pays en 2006

IRU

Structure de l'IRU

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

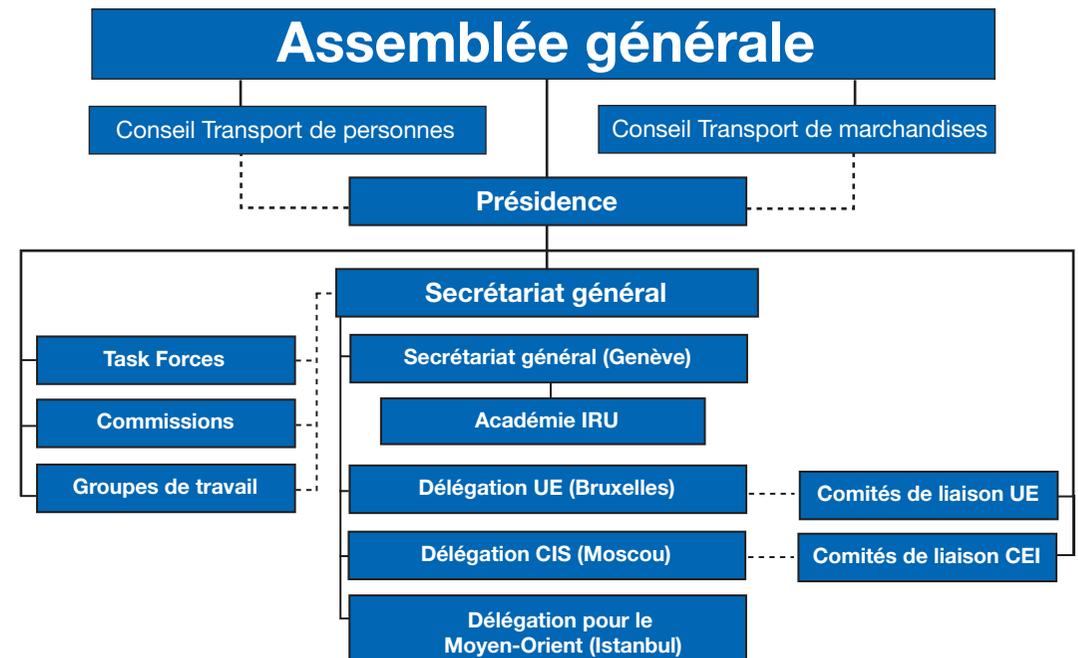
Les organes statutaires :

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

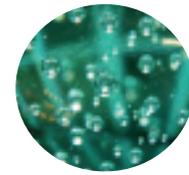
Pour définir la politique des transports de l'IRU, ils sont assistés par les organes suivants :

- 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



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

L'Assemblée générale de l'IRU

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 prérogatives de définir les objectifs de l'IRU en matière de transport et de délibérer, adopter et faire connaître l'opinion 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.

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 de marchandises par route.

Conseil Transport de personnes



Le Bureau du Conseil Transport de personnes :

De gauche à droite : Yves Mannaerts, FBAA, Belgique, Graham Smith, CPT, Royaume-Uni, **Francesco Pacifico, Président du CTP**, ANAV, Italie, Jaroslav Hanak, Vice-président du CTP, CESMAD Bohemia, République tchèque, Gunther Mörl, Vice-président du CTP, BDO, Allemagne

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 de personnes par route.

Présidence



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) : Iouri Soukhine, ASMAP, Fédération de Russie, Janusz Lacny, Vice-président de l'IRU, ZMPD, Pologne, **Paul Laeremans, Président de l'IRU**, FBAA, Belgique, Francesco Pacifico, Vice-président de l'IRU, ANAV, Italie, Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU



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

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 se réunit aussi souvent que nécessaire.

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



Réunion du Comité de liaison Transport de marchandises auprès de l'UE (CLTM). De gauche à droite : Miklos Hinfner, Vice-président du CLTM, ATRH, Hongrie, Pere Padrosa, Vice-président du CLTM, ASTIC, Espagne, Bertil Dahlin, Président du CLTM, SA, Suède.

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, qui a été 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'Euro-vignette et enfin, l'introduction d'une interopérabilité des systèmes de péage au sein de l'UE.

Comité de liaison auprès de la CEI (CLCEI)

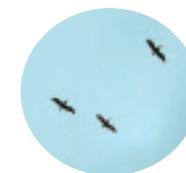
Le CLCEI rassemble deux fois par an les Présidents et représentants de 12 associations de transports routiers de la CEI. Lors de la 16^{ème} réunion du CLCEI à Tachkent en juin dernier, Vladimir Florea, Président de AITA, a été réélu Président du CLCEI et Nikolai Borovoi, Président de BAMAP ainsi que Makhsat Saktaganov, Président de KAZATO, ont été réélus Vice-présidents.

Cette année, le CLCEI a discuté des dernières évolutions de la législation du transport routier international, telles que l'introduction du tachygraphe numérique et le marquage rétro-réfléchissant, la question des visas, les progrès effectués pour promouvoir un Certificat uniformisé pour la CEI de compétence professionnelle et le statut du Certificat de poids uniformisé pour la CEI, ainsi que la suppression des barrières au transport international.



Réunion du Comité de liaison auprès de la CEI présidée par Vladimir Florea, Président du CLCEI, AITA, Moldavie, et autres Membres de l'IRU de la région de la CEI.

Commissions / Groupes de travail



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 internationales de l'IRU et leurs Présidents

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)

Les groupes de travail internationaux de l'IRU et leurs Présidents

Transport combiné (GETC)

ANTOANÉTA IVANOVA (AEBTRI, BULGARIE)

Marchandises dangereuses (GEMD)

PAUL WAUTERS (FEBETRA, BELGIQUE)

Taxis et voitures de louage avec conducteur (TA)

HUBERT ANDELA (KNV, PAYS-BAS)



Le nouveau Président du groupe Taxis et voitures de louage avec conducteur, Hubert Andela, KNV-Taxi, entre ses deux Vice-présidents, Nina Nizovsky, STL, Finlande et Thomas Grätz, BZP, Allemagne



Genève

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, originaires des cinq continents. Le Secrétariat général de l'IRU, de concert avec ses membres, assure également la promotion et l'application des accords multilatéraux de facilitation les plus efficaces, comme les instruments de l'ONU. Dans ce contexte, l'IRU est le partenaire chargé d'administrer le système de transit douanier TIR, sous mandat de l'ONU.

Le Secrétariat de l'IRU, suite à la réouverture de l'ancienne Route de la Soie avec l'aide du gouvernement chinois, travaille étroitement par le biais de sa Délégation permanente, avec les gouvernements et les agences gouvernementales correspondantes. L'objectif est de connecter entre elles, grâce au transport routier en porte-à-porte, toutes les entreprises qui jalonnent cette route, ainsi que de transformer cette initiative eurasiatique de l'IRU en nouvelle « success story ».

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 de marchandises, Facilitation & Evénements

PETER KRAUSZ

Responsable – Transport de personnes

OLEG KAMBERSKI

Responsable – Finance & Administration

ERIC BENOIST

Responsable – Technologies de l'information

HARESH JOSHI

Responsable – Régime TIR

JEAN ACRI

Responsable – Affaires juridiques

CHRISTIAN PIAGET

Responsable – Développement durable

JENS HÜGEL

Responsable – Affaires techniques

JACQUES MARMY

Responsable – Académie de l'IRU

BRUNO DINGEMANS

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 de nombreux organes des Nations Unies qui influencent les transports routiers internationaux, notamment la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) et l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

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 visant à instaurer 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

Responsable – CLTM

MARC BILLIET

Officier de liaison avec le Parlement européen

RAFAEL JIMENEZ-AYBAR

Responsable – Transport de personnes

OLEG KAMBERSKI

Responsable – Affaires sociales et Affaires fiscales UE

DAMIAN VICCARS

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

- Servir les intérêts du secteur des transports routiers communautaires;
- Faire en sorte que la législation communautaire permette un transport routier efficace et une concurrence loyale;
- S'assurer que les initiatives politiques de l'UE reflètent les intérêts et les préoccupations du secteur du transport routier;
- Assurer le suivi des initiatives Euro-Asie de l'IRU auprès des gouvernements, des agences inter-gouvernementales et des membres de l'IRU dans la région, suite à la récente réouverture de la Route de la Soie, en coopération avec le gouvernement chinois.

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 la Commission Transports (TRAN), ainsi qu'avec le Conseil Transports réunissant les ministres européens des Transports, son secrétariat et les représentants permanents des États membres auprès de l'UE.





M o s c o u

Les principaux objectifs de la Délégation CEI de l'IRU

- Intégrer la CEI dans les politiques de l'IRU et les systèmes de transport routier de l'UE;
- Harmoniser la législation régissant les transports routiers entre États membres de la CEI par la mise en œuvre des accords multilatéraux de facilitation les plus efficaces, tels que les instruments de la CEE-ONU;
- Assurer le suivi des initiatives Euro-Asie de l'IRU auprès des gouvernements, des agences intergouvernementales et des membres de l'IRU dans la région, suite à la récente réouverture de la Route de la Soie, en coopération avec le gouvernement chinois;
- Développer un espace commun de transport sur les territoires des pays de la CEI;
- Proposer des outils d'information en langue russe pour les transporteurs routiers de la CEI.

La Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI

La Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI a été établie à Moscou en 1998 pour aider au développement des entreprises de transport routier dans la région de la CEI, et accélérer l'intégration des systèmes de transport routier ainsi que l'harmonisation de la législation régissant les transports routiers dans la CEI et les États membres de l'UE.

La Délégation permanente collabore étroitement avec la Conférence de coordination des transports 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.

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

I s t a n b u l

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

La Délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et Région, basée à Istanbul en Turquie, a pour mission de coopérer avec les organisations régionales et internationales, ainsi qu'avec les Associations membres de l'IRU et les autorités nationales. Sa tâche consiste à développer et faciliter le transport routier, à la croisée de continents et de régions qui s'étendent de la Mer noire, Turquie incluse, jusqu'en Europe et en Afrique du Nord-Est, via tous les pays du Moyen-Orient jusqu'aux économies les plus dynamiques du monde en Asie du Sud-Est, en coopérant si nécessaire avec les Délégations permanentes de l'IRU auprès de l'UE et de la CEI. Forte d'une telle vision globale et de plus d'une perspective régionale, la Délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et Région a la possibilité de travailler de concert avec les organisations internationales et régionales qui y sont localisées ou sont intéressées par diverses régions de cette partie du globe, où de nombreux défis restent à relever.

Délégué général
HAYDAR ÖZKAN

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

- Promouvoir les politiques de l'IRU et l'Académie de l'IRU auprès des membres de l'IRU et des associations de transports des pays de la région;
- Contribuer au développement de politiques et d'infrastructures de transport routier, facilitant ainsi 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 accords multilatéraux de facilitation les plus efficaces, tels que les instruments de l'ONU ;
- Assurer le suivi des initiatives Euro-Asie de l'IRU dans la région auprès des gouvernements, des agences intergouvernementales et des membres de l'IRU dans la région, suite à la récente réouverture de la Route de la Soie par l'IRU.



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.

Organisations partenaires de l'IRU

L'IRU entretient d'étroites relations avec de nombreuses organisations intergouvernementales, à savoir:

- Divers organes des Nations Unies, y compris la CNUCED, la CEE-ONU, la CESAP-ONU, la CESA-ONU, le PNUE, l'OMT, 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 (CEMN)
- la Communauté économique eurasiennne (EurAsEC)
- l'Espace économique commun (EEC)
- l'Association Géorgie - Ukraine - Azerbaïdjan - Moldavie (GUAM)

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

Le transport routier se présente



Le transport routier: pilier de l'économie mondiale

Le transport routier, en porte-à-porte ou comme partenaire des autres modes, fournit des services irremplaçables pour servir l'économie à l'échelle locale ou mondiale, 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, à l'ère de la mondialisation, n'est plus un simple mode de transport mais est devenu un véritable outil de production.

De même, les transports en commun par route constituent un élément majeur de la mobilité durable.

Quelques faits essentiels :

- Dans l'Union européenne des 25, le secteur des transports routiers emploie 7,5 millions de personnes, dont 61% dans les transports terrestres.
- Dans les économies les plus modernes, 85% du transport de marchandises, en tonnes, se fait sur des distances de 150 km ou moins, pour lesquelles il n'existe aucune alternative économiquement viable.
- En outre, en termes de valeur, plus de 90% des marchandises transportées par voie terrestre le sont par la route. En volume, cela représente plus de 80%.

Transport de personnes en 2003 :

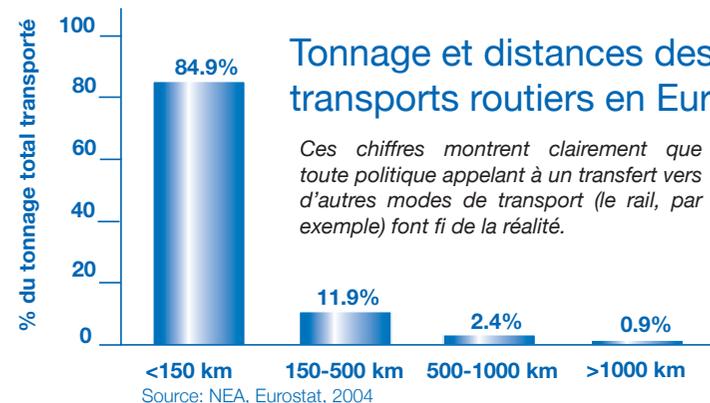
	EU 25 bio pkm	EU 25 %	USA* bio pkm	USA* %
Voiture	4 444	77%	7 008	87%
Autobus				
Autocar	483	8%	226	3%
Rail	345	6%	22	0%
Tram/métro	72	1%	18	0%
Avion	449	8%	813	10%
TOTAL	5 793	100%	8 087	100%

Transport de marchandises en 2004:

	bio tkm	%	bio tkm	%
Route	1 683	73%	1 845	33%
Rail	379	16%	2 341	42%
Nav. fluviale	130	6%	476	9%
Pipeline	124	5%	861	16%
TOTAL	2 316	100%	5 523	100%

* données pour 2003

Source: L'énergie et le transport communautaires en chiffres, 2005 (Eurostat)



Tonnage et distances des transports routiers en Europe

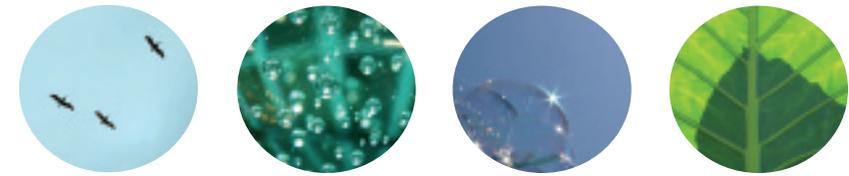
Ces chiffres montrent clairement que toute politique appelant à un transfert vers d'autres modes de transport (le rail, par exemple) font fi de la réalité.

Développement durable

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 à s'être publiquement engagé dans ce sens. Pour ce faire, 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.



Sécurité routière

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

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.

Étude européenne sur les causes d'accidents impliquant des camions

L'absence de données fiables sur les causes d'accidents impliquant des camions a amené l'IRU et la Commission européenne à lancer une étude scientifique.

Des équipes d'experts ont analysé plus de 600 accidents dans plusieurs pays d'Europe.

Les résultats préliminaires montrent que 75% des accidents qui impliquent des camions sont causés par les autres usagers de la route. En outre, les experts ont confirmé que le manque de visibilité du camion n'est en aucun cas une cause majeure d'accident.



Amélioration de la sécurité routière – Programme de sécurité de l'IRU pour les autobus et les autocars

L'objectif du Programme de sécurité pour les autobus et les autocars lancé par l'IRU est de renforcer les exigences techniques pour les nouveaux véhicules et d'instaurer la pratique des actes d'engagement volontaires de la profession qui dépassent les obligations juridiques, afin d'améliorer encore davantage les performances de sécurité déjà excellentes du secteur.





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

La Charte de l'IRU pour la sécurité routière réaffirme l'engagement de la profession à contribuer autant que possible à l'amélioration de la sécurité routière. L'un des outils envisagé dans le cadre de la Charte pour la sécurité routière est l'aide-mémoire IRU du conducteur d'autocar, de taxi et de camion. Les aide-mémoires sont 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.



L'IRU et l'UICR se partagent la distribution de l'aide-mémoire du conducteur de camion et d'autocar



Réunion au siège de l'IRU à Genève (de gauche à droite): Jens Hügel, IRU, Joe Sidon, Président BCL, Umberto de Pretto, IRU, Ludwig A. Büchel, Président UICR, Michael Büchel, Webmaster UICR, Bruno Dingemans, IRU

Améliorer la sécurité routière en abordant la question du facteur humain

Selon les statistiques internationales, les camions et autocars conduits de manière professionnelle sont impliqués dans moins d'accidents de la route par km parcouru que les autres véhicules. Néanmoins, lorsqu'ils sont impliqués dans un accident, les conséquences peuvent être plus graves du fait de leur poids et de leurs dimensions plus importants. Les conducteurs de camions et d'autocars doivent donc adopter une conduite hautement responsable, et ce en toutes circonstances.

Dans ce contexte, le Président de l'Union Internationale des Chauffeurs Routiers (UICR), M. Ludwig A. Büchel, a rencontré des représentants de l'IRU pour déterminer la façon dont une coopération IRU-UICR pourrait contribuer à l'amélioration de la sécurité routière, par le biais d'une meilleure communication et d'une meilleure formation professionnelle, comme celle dispensée par l'Académie de l'IRU et ses Instituts de formation accrédités.



Innovation

Stratégie de l'IRU pour réduire les émissions

En matière de protection de l'environnement, l'IRU a de tout temps défendu la réduction des émissions à la source par l'amélioration des infrastructures, des technologies et du professionnalisme. C'est pourquoi, malgré l'énorme investissement financier que cela implique, l'IRU a toujours appuyé le développement de normes d'émissions strictes, telles que les normes Euro. Cependant, afin d'assurer le fonctionnement optimal des véhicules Euro IV et Euro V, les gouvernements doivent garantir la disponibilité à la pompe de l'additif « AdBlue » requis, et ce sur une couverture géographique étendue.



AdBlue® à la pompe des stations-service

Distribution de l'AdBlue® à grande échelle : condition sine qua non à un transport routier propre et sûr

Lors du 61^{ème} Salon international du véhicule utilitaire IAA à Hanovre en Allemagne, l'IRU a présenté, en partenariat avec l'Association de l'industrie automobile d'Allemagne (VDA), un séminaire international sur la nécessité de distribuer de l'AdBlue® pour que les véhicules utilitaires équipés de la technologie de réduction catalytique sélective (SCR) puissent respecter les dernières exigences en matière d'émissions.

Les transporteurs routiers ont prouvé que la distribution de l'AdBlue® en Europe et en Asie est soit insuffisante, soit inexistante, et que remplir les réservoirs de camions ou d'autocars à l'aide de bidons n'est pas professionnel.

Afin de respecter les dernières exigences Euro IV et V en matière d'émissions, une majorité de constructeurs a opté pour le système « SCR ». Cette technique nécessite l'additif carburant AdBlue®. Toutefois, sans AdBlue®, les véhicules Euro IV et V ne respecteront pas les normes d'émissions et un limiteur de couple moteur réduira considérablement leur vitesse, ce qui pourrait rendre les routes dangereuses pour les autres usagers. La disponibilité de l'AdBlue® aux pompes des stations-service sur une couverture géographique étendue doit donc être garantie.

OPINION



DR MIKHAIL NIZOV,
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION INTERNATIONALE TECHNIQUE DE L'IRU (CIT) ET VICE-PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS INTERNATIONAUX DE RUSSIE (ASMAP)

« Seule une infrastructure d'approvisionnement en AdBlue® aisément accessible permettra au secteur du transport routier de tirer les performances écologiques optimales de cette dernière technologie innovante, qui fait partie de la stratégie du secteur pour réaliser son objectif de développement durable. »

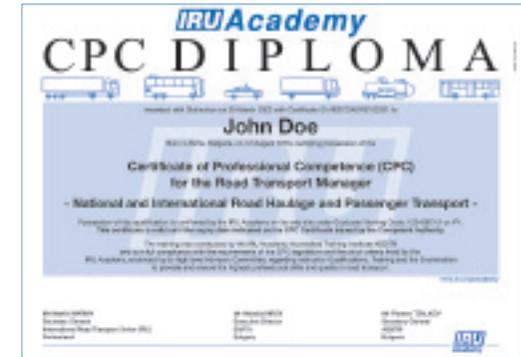


Académie de l'IRU – qualité et professionnalisme par la formation

L'Académie de l'IRU occupe une position unique pour diriger l'harmonisation des normes de formation, intégrer les meilleures pratiques internationales et vérifier, en toute indépendance, que ces normes de formation sont conformes en tout point à l'acquis communautaire de l'UE et aux autres instruments juridiques internationaux, ainsi qu'aux besoins de l'industrie du transport routier.

L'Académie de l'IRU a lancé la 2^{ème} version de son application « IRU Academy Online ». Ce système propose à chaque diplômé l'accès à un site Internet personnalisé, offrant des possibilités d'avancement et des opportunités commerciales accrues. Elle propose également à chaque ATI un site Internet privé et sécurisé lui permettant de gérer et promouvoir en ligne ses cours accrédités par l'Académie de l'IRU. L'Académie de l'IRU contribue aussi à améliorer la sécurité routière, la qualité du service et l'image de la profession en rendant les professionnels de la route capables de relever efficacement les défis de demain.

En 2006, l'Académie de l'IRU a fait la promotion du programme de Certificat de compétence professionnelle pour les cadres du transport routier (CCP), qui a rencontré un franc succès avec 4000 diplômés supplémentaires. Le réseau international d'Instituts de formation accrédités de l'Académie de l'IRU compte au total 34 ATI CCP dans 30 pays. L'Académie de l'IRU a piloté le Programme sur les marchandises dangereuses (ADR) à travers l'AEBTRI, ATI bulgare et Membre de l'IRU, avec quelque 1000 certificats délivrés. L'Académie de l'IRU travaille toujours étroitement avec la profession et divers instituts pilotes de formation sur un



Spécimen de Diplôme de CCP de l'IRU

Programme de formation au tachygraphe ainsi que sur une formation CCP pour conducteur.

Pour ces nombreuses initiatives, l'Académie de l'IRU bénéficie du soutien total du prestigieux Comité consultatif de l'Académie (ADC), présidé par Martine-Sophie Fouvez (CEMT). L'ADC de l'IRU est composé de représentants de la Banque mondiale, de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), de la Conférence européenne des ministres de Transports (CEMT), de la Commission européenne, de la Fédération européenne des ouvriers du transport (ETF) et de la Fondation européenne pour la formation (FEF). L'Académie de l'IRU reçoit aussi le soutien de l'Organisation internationale du travail (OIT) et du Parlement européen.



Martine-Sophie Fouvez, CEMT, a été réélue Présidente du Comité consultatif de l'Académie de l'IRU (ADC) pour le mandat 2007-2008

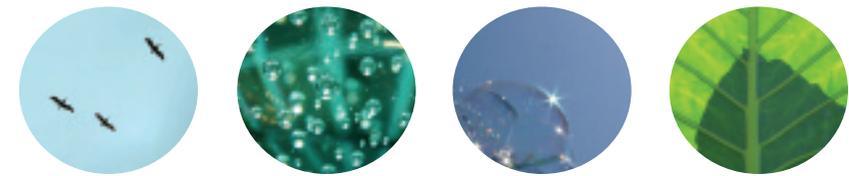
Académie de l'IRU

L'IRU garantit l'excellence de la formation dans le transport routier grâce à son réseau d'Instituts de formation accrédités par l'Académie de l'IRU (ATI) et offre aux diplômés une reconnaissance internationale de leur compétence professionnelle par le biais des diplômes de l'Académie de l'IRU.



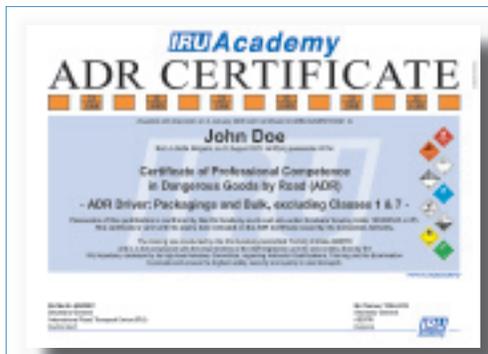
Reconnaissance internationale de l'excellence en formation

L'Académie de l'IRU



Programme ADR de l'Académie de l'IRU

L'Académie de l'IRU a piloté son Programme sur les marchandises dangereuses (ADR) en vrac et emballées à l'exclusion des explosifs (classe 1) et des substances radioactives (classe 7) avec l'aide de l'AEBTRI, son ATI bulgare et Membre de l'IRU. Cette initiative a coïncidé avec le lancement de l'« IRU Academy Online », une application Internet grâce à laquelle les Instituts de formation accrédités de l'Académie de l'IRU et les diplômés peuvent accéder à leurs pages web privées et sécurisées. Au cours de la phase d'essai, l'ATI AEBTRI a délivré à lui seul environ 1000 Certificats ADR de l'Académie de l'IRU.



Modèle de Certificat ADR de l'Académie de l'IRU, offrant aux diplômés ADR la reconnaissance internationale de leurs compétences professionnelles, accumulées grâce à une formation ADR de grande qualité conçue par l'Académie de l'IRU

Programme Tachygraphe

L'Institut de formation belge FCBO, partenaire officiel de l'Association membre de l'IRU FBAA, a conclu un accord avec l'Académie de l'IRU pour élaborer un programme IRU Academy sur le tachygraphe. Ce programme de formation apprendra aux conducteurs à utiliser correctement les tachygraphes analogique et numérique, et couvrira également les nouvelles règles relatives au temps de conduite et de repos. Le programme s'accompagne d'une brochure exhaustive et simple d'utilisation à l'attention des conducteurs, leur expliquant les fonctions et les différentes icônes du tachygraphe numérique.



Murielle Daen, Directrice de l'Institut de formation FCBO, à la réunion des ATI de l'Académie de l'IRU à Saint-Petersbourg



Comité d'accréditation de l'Académie de l'IRU (AAC) 2007-2008

Les nouveaux membres élus du Comité d'accréditation de l'Académie de l'IRU pour le mandat 2007-2008 sont : Faruk Jasarevic (ECOS), Geert Machenil (IWT-ITR), Calin Ioan Sabau (FATII-ARTRI), Murielle Daen (FCBO), et Tatiana Minaeva (ASMAP). Le Comité est présidé par Tomislav Ivanchev (Directeur des ATI de l'AEBTRI).

OPINION



FARUK JASAREVIC, DIRECTEUR ATI ECOS (BOSNIE - HERZÉGOVINE)

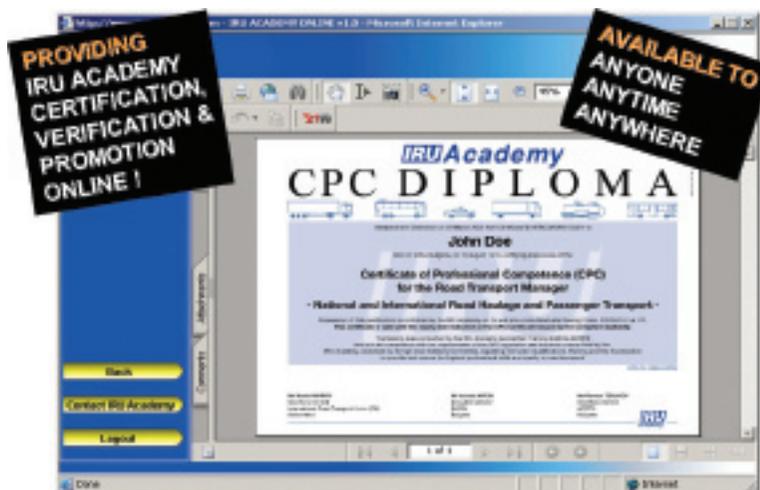
« Grâce à nos efforts de promotion conjugués à ceux de l'Académie de l'IRU, y compris par l'organisation de séminaires et de cérémonies de remise des diplômes ainsi que par la couverture de la presse écrite et télévisée, j'ai pu tripler le nombre d'étudiants venant prendre des cours dans mon Institut de formation accrédité par l'Académie de l'IRU. »



L' "IRU Academy Online" ... des solutions informatiques et des diplômés en ligne, disponibles partout, pour tous, tout le temps!

Lors de la réunion des ATI de l'Académie de l'IRU, ces derniers ont fait une démonstration en direct de l' "IRU Academy Online". Il s'agit d'une application Internet grâce à laquelle les ATI performants obtiennent, pour tous les programmes de l'Académie de l'IRU, leur site Internet privé et sécurisé à travers lequel ils peuvent créer leurs propres cours, recruter des étudiants, imprimer localement les Certificats et/ou Diplômes de l'Académie de l'IRU et faire leur propre promotion ainsi que celle de leurs cours via le site Internet de l'Académie.

Ces nouvelles possibilités sont également ouvertes à tous les diplômés de l'Académie de l'IRU qui, par le biais de leur page Internet individuelle et privée disponible dans leur langue nationale pour la plupart, bénéficient d'une visualisation en ligne de leurs Certificats et/ou Diplômes en format PDF. Cette page Internet leur permet aussi de mettre à jour les informations qui les concernent, de créer leur curriculum vitae, et de donner l'occasion aux employeurs et/ou clients potentiels de consulter leurs qualifications et leur CV en ligne.



La réunion des ATI de l'Académie de l'IRU rassemble un réseau de formation mondial!

La 1^{ère} réunion des ATI de l'Académie de l'IRU, qui a eu lieu à Saint-Petersbourg en septembre sur invitation de l'ASMAP, a fait office de plateforme permettant aux ATI d'échanger leurs points de vue, d'étendre leur réseau et de faire connaître leur affiliation à l'Académie de l'IRU.



Réunion des ATI de l'Académie de l'IRU, Saint-Petersbourg, Russie

OPINION



TOMISLAV IVANCHEV,
PRÉSIDENT DU Co-
MITÉ D'ACCREDITATION DE
L'ACADÉMIE DE L'IRU
(AAC) POUR 2007-
2008, DIRECTEUR ATI
AEBTRI (BULGARIE)

« L'Académie de l'IRU joue un rôle essentiel pour l'harmonisation des programmes pédagogiques des ATI et l'amélioration des compétences, tant des diplômés que des professionnels. »



Lors de son intervention, Bruno Dingemans, responsable de l'Académie de l'IRU, a souligné l'impérieuse nécessité pour l'ensemble de la profession de se tenir prête à appliquer toute nouvelle législation, ce que seule permet une formation appropriée. M. Dingemans a ajouté que « les médias ont la responsabilité de faire connaître le besoin accru de formation professionnelle pour rester compétitif dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui. La survie d'une entreprise ne dépend pas de sa taille, mais plutôt de sa capacité à fournir des prestations de grande qualité, grâce à des personnes ayant suivi les programmes de formation continue adéquats qui leur permettent de saisir de nouvelles opportunités commerciales et d'embrasser de nouvelles carrières ».

En partenariat avec



Le 4^{ème} séminaire de l'Académie de l'IRU qui s'est tenu en septembre 2006 à Saint-Petersbourg a attiré quelque 200 délégués venus d'Amérique du nord, d'Europe, du Moyen-Orient et d'Asie.

Le séminaire de l'Académie de l'IRU s'impose comme l'événement de formation incontournable !

Au 4^{ème} séminaire international de l'Académie de l'IRU, organisé en partenariat avec l'Association des transporteurs routiers internationaux de Russie (ASMAR), les dernières évolutions législatives étaient à l'honneur :

- la mise à jour pour 2007 de la Convention européenne du 30 septembre 1957 sur le transport international par terre de marchandises dangereuses (ADR),
- le nouveau Règlement relatif aux temps de conduite et de repos (CE/561/2006),
- l'introduction du tachygraphe numérique (DTCO), et
- la Directive relative à la formation des conducteurs professionnels (2003/59/CE).

Des intervenants de haut niveau, parmi lesquels Mathieu Grosch du Parlement européen, Helmut Rein du ministère fédéral allemand des Transports et Anatoly Voronine du ministère russe des Transports, ont participé à ce séminaire, et ils ont tous souligné l'importance de l'Académie de l'IRU dans le développement d'un enseignement harmonisé et de qualité pour la profession routière.



Durant sa présentation, Mathieu Grosch, Membre du Parlement européen (MPE), Commission Transports et tourisme, a exprimé la volonté du Parlement européen de travailler avec l'Académie de l'IRU sur la formation professionnelle obligatoire des conducteurs (2003/59/CE).



4^{ème} séminaire international de l'Académie de l'IRU Saint-Petersbourg, Russie



Transport routier et pétrole

Pour l'industrie des transports routiers, le pétrole n'est pas une source d'énergie parmi d'autres mais revêt au contraire une importance capitale et stratégique, étant même considéré comme de l'« or noir ». Dans la mesure où il n'existe pas d'alternative viable au pétrole pour le transport routier et où aucun autre mode ne peut offrir les mêmes services, de nombreux pays imposent des droits d'accise et des taxes excessifs et injustifiés sur le carburant diesel, et son prix à la pompe est quatre fois celui du brut vendu par l'OPEP.

Cela prouve que même si tous les pays ont une politique fiscale sur le carburant utilisé pour les transports, pratiquement aucun ne dispose d'une politique énergétique. Une telle politique exige au

minimum des mesures qui améliorent la rentabilité de l'énergie et du pétrole, basées sur des économies d'énergie et sur la diversification des sources d'énergie utilisées dans les installations fixes, y compris par le biais d'incitants et de systèmes de taxation efficaces, là où il existe des alternatives viables au pétrole. Cette politique énergétique doit s'accompagner d'une fiscalité modérée et équilibrée pour les secteurs où il n'existe pas d'alternative viable au pétrole, comme dans le cas du transport routier.

Dans le contexte actuel de mondialisation de l'économie, le transport routier n'est pas un simple mode de transport, mais avant tout un outil de production vital pour assurer la compétitivité du développement durable de l'économie et du commerce de chaque pays. Un approvisionnement continu des transports routiers en diesel, conjugué à une taxation modérée, est une condition indispensable pour permettre à chaque pays d'atteindre les objectifs de l'Agenda 21 et du Millénaire présentés par l'ONU.

Le renforcement des réglementations dans le domaine de l'environnement constitue un défi majeur à l'échelle de la planète. Pourtant, compte tenu de la taxation massive du carburant diesel, le droit d'émettre du CO₂ – tel que le prévoit le protocole de Kyoto – est davantage un nouveau commerce fiscal rentable qu'une mesure permettant de réduire effectivement la pollution. On peut donc en conclure que pour rendre les taxes sur le CO₂ réellement efficaces afin d'en réduire les émissions – en tenant compte du fait que le marché pétrolier est mondial et que les émissions de CO₂ représentent un défi mondial – il faut les prélever à la source du marché mondial dans les pays producteurs de pétrole où chaque baril est produit et non pas, comme c'est le cas aujourd'hui, dans les pays consommateurs où le carburant diesel est déjà lourdement taxé.

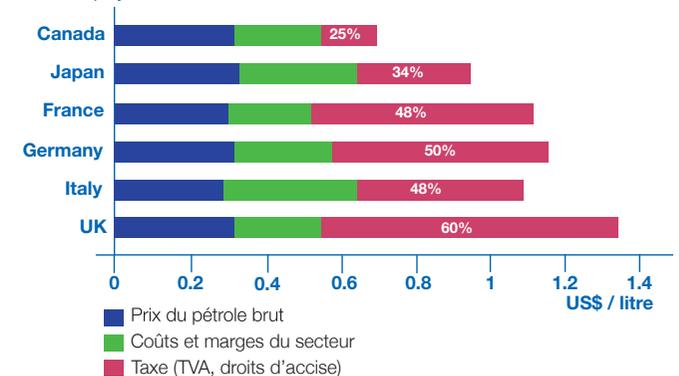
OPINION



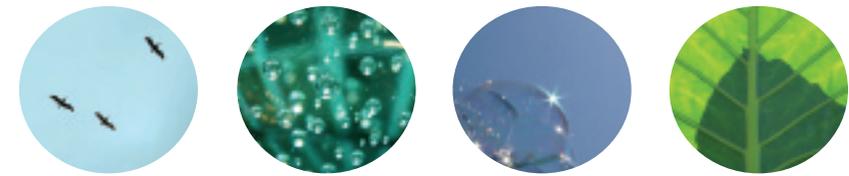
H.E. MOHAMMED BARKINDO,
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
SUPPLÉANT, OPEP

« Les sommes substantielles générées par les taxes sur le carburant ne servent pas à améliorer les infrastructures de transport routier malgré le besoin pressant de soulager les goulets d'étranglement, qui sont eux-mêmes la cause d'un gaspillage de carburant important et d'une pollution superflue. »

Qui récupère quoi sur chaque litre de carburant diesel dans les pays du G7?



Source: Gouvernements nationaux, OPEP 2006

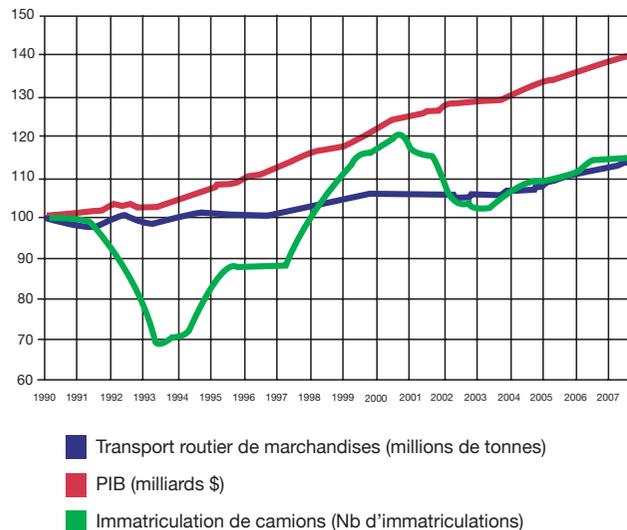


Incitations

L'IRU publie ses Indices du transport routier chaque trimestre, indiquant l'évolution du PIB, les volumes transportés par route et les immatriculations de véhicules utilitaires neufs dans les pays de l'OCDE.

Pour l'année 2006, les indices de l'IRU ont prévu une croissance économique de 1,8% et une croissance de 1,77% des transports routiers. Afin de faire correspondre l'augmentation des volumes de transport avec celle des véhicules propres, il faut que l'immatriculation de véhicules utilitaires neufs augmente de 2,8% en 2006. Les gouvernements doivent donc sans plus attendre mettre en place des incitations commerciales réellement efficaces pour encourager les transporteurs à adopter les meilleures technologies et pratiques dont ils disposent et découpler ainsi le transport routier de son impact sur l'environnement.

Indices de l'IRU - Europe occidentale OCDE



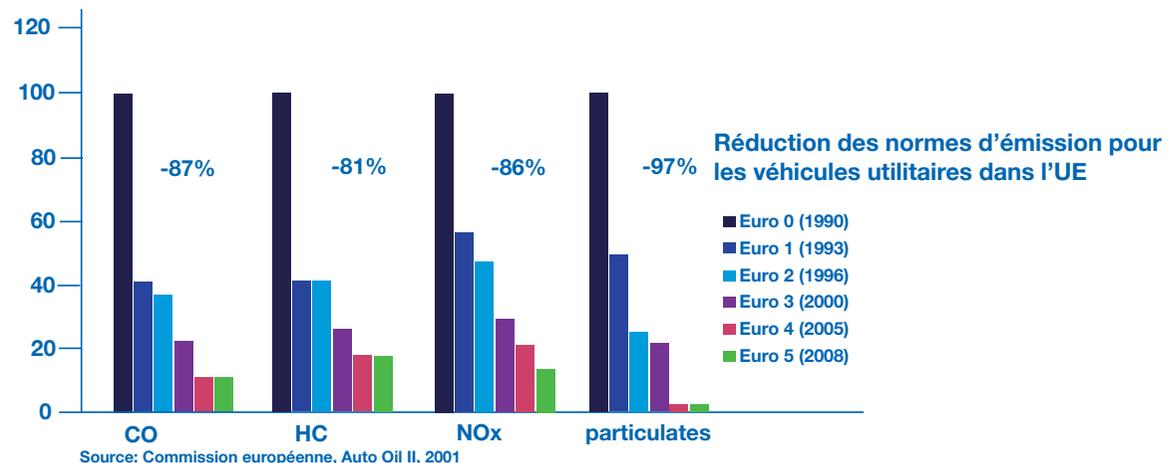
Les Euro III doivent bénéficier des mêmes quotas CEMT que les Euro IV et Euro V

Conformément à sa stratégie des 3 "i" (innovation, incitations et infrastructure) pour réaliser ses objectifs de développement durable, l'IRU a toujours soutenu les normes Euro comme un système efficace pour assurer une réduction massive des émissions produites à la source par les véhicules et proposer un transport routier propre et sûr. Dans ce contexte, l'IRU soutient également le système de quotas de la CEMT qui constitue une incitation concrète pour accélérer l'introduction des dernières technologies comme le système de normes Euro.

Actuellement, les véhicules Euro III présentent des niveaux d'émissions d'échappement constants sur toute leur durée de vie. En outre, ils sont équipés de toutes les dernières fonctionnalités techniques en matière de sécurité.

Les véhicules Euro IV et Euro V, qui sont dotés des dernières technologies de type Réduction catalytique sélective (SCR), sont déjà sur le marché mais n'offrent pas encore de solutions techniques fiables alors qu'ils nuisent à la sécurité routière et présentent des performances écologiques moindres.

Au mois de novembre, les pays membres de la CEMT ont décidé de réduire les primes et le coefficient lors du calcul des quotas de permis de la CEMT pour les véhicules Euro III, respectivement à partir de 2008 et 2009. Pourtant, les véhicules Euro III emploient des technologies qui se sont avérées plus sûres et plus propres, alors que l'infrastructure assurant une distribution d'AdBlue® à grande échelle, nécessaire pour garantir des performances optimales aux véhicules Euro IV et V, n'est pas encore en place. L'IRU maintient donc que les mêmes primes et coefficients que ceux prévus pour les Euro IV et V doivent s'appliquer aux véhicules Euro III, au moins jusqu'en octobre 2009.





Grand Prix d'Honneur

Le "Grand Prix d'Honneur", distinction créée par l'IRU en 1967, est décerné par un jury international lors des Congrès mondiaux de l'IRU à un ou plusieurs conducteur(s), actif(s) dans le transport routier national ou international, ayant accompli un acte de bravoure exceptionnel pendant le service. Le lauréat de cette année est un chauffeur d'autocar allemand, **Stefan Porath**, nommé par la Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) pour avoir sauvé une mère de famille bloquée dans une voiture en flammes.

Le jury international a décidé de rendre un hommage spécial aux "**héros inconnus**", ces conducteurs de camions qui ont perdu la vie en aidant à reconstruire l'Irak. Chaque jour, des milliers de conducteurs de camions traversent la frontière iraquienne pour livrer des matériaux de construction, du matériel médical et de la nourriture afin de soulager la souffrance du peuple iraquien. Ce travail n'est pas sans danger. Agressions, enlèvements et meurtres sont monnaie courante.

Le Diplôme d'honneur de l'IRU et le diplôme du Grand Prix d'Honneur de l'IRU



Diplômes d'honneur de l'IRU

30

A l'occasion de l'Assemblée générale en novembre 2006, la Présidence de l'IRU a remis le Diplôme d'honneur de l'IRU à **1026 conducteurs professionnels** de **27 pays**. Le Diplôme d'honneur a également été décerné pour la première fois à **10 chauffeurs** de **5 pays**.

Ces Diplômes sont attribués sur la base de recommandations faites par les Associations membres et rendent hommage aux conducteurs de transports routiers les plus méritants ayant conduit, au minimum, 1 million de kilomètres au cours d'une carrière d'au moins 20 ans sans avoir causé d'accident. De telles performances méritent d'être saluées et servent d'exemple aux jeunes conducteurs tout en améliorant l'image de la profession.

OPINION



Stefan Porath, chauffeur d'autocar et héros de l'IRU, BDO, Allemagne

« Pour moi, c'était l'évidence même de porter secours dans une situation d'urgence. Un conducteur professionnel a des responsabilités particulières vis-à-vis des autres. Si la situation se présentait à nouveau, je referais exactement la même chose. »

OPINION



Halim Mete Vice-président, Union des Chambres et des échanges de matières premières (TOBB), Turquie

« En essayant de faire leur travail, ces héros inconnus ont perdu la vie. Ce Grand Prix d'Honneur est l'expression de l'appréciation et du respect que nous avons pour eux. »

Prix des meilleures entreprises de transport routier de la CEI de l'année 2006

Le concours de la meilleure entreprise de transport routier de la CEI s'est déroulé pour la 4^{ème} fois en 2006. Les critères d'excellence se sont fait chaque année plus sévères pour les concurrents, ce qui a contribué à relever le prestige de cette compétition. En plus de devoir faire preuve d'un haut degré d'efficacité économique, les candidats doivent décrire leurs politiques sociales et innovantes, ainsi que leurs programmes en faveur de l'environnement. Le concours de 2006 a mis en présence les candidats de transporteurs internationaux venus d'Arménie, du Belarus, de Géorgie, du Kazakhstan, de Moldavie, d'Ouzbékistan, de Russie et d'Ukraine.

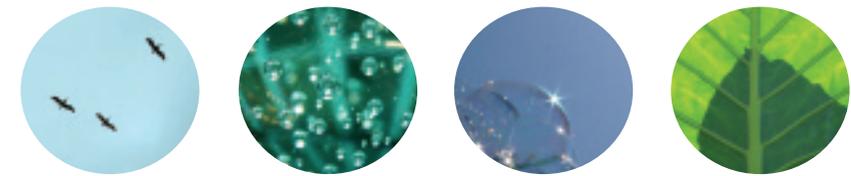
De gauche à droite: N. Gorbel, Directeur général, Belgruzmagistralavtotrans, Belarus, Y. Baranov, Directeur général, Novaya Linia, Russie, P. Laeremans, IRU, et V. Poznikhirenko, Directeur général, Trans-Group, Ukraine



Les prix ont été remis lors de l'Assemblée générale de l'IRU



De gauche à droite: K. Sidiknazarov, Président, AIRCUZ, Ouzbékistan, T. Kaplan, Secrétaire général, KAZATO, Kazakhstan, N. Borovoy, Président, BAMAP, Belarus, P. Laeremans, IRU, I. Soukhine, Président, ASMAP, Russie



Les **vainqueurs de 2006** sont:

Belgruzmagistralavtotrans, Belarus

(1 à 10 véhicules)

TransGroup, Ukraine

(11 à 50 véhicules)

Novaya Linia, Russie

(50 véhicules et plus)

Certificats d'honneur remis à:

Global Link, Kazakhstan

pour ses normes internationales de gestion d'entreprise

Hojiakbar, Ouzbékistan

pour l'attention apportée à la formation professionnelle

Intertransexpeditiya, Russie

pour la mise en place de programmes écologiques

Sarrali Trans, Moldavie

pour la politique de sécurité de l'entreprise

Sovtransavto-Bryansk-Holding, Russie

pour ses nombreux programmes sociaux

Vestintertrans, Belarus

pour le renouvellement de sa flotte en véhicules Euro III

Infrastructure

Tarifcation 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, la maintenance et l'amortissement des infrastructures routières, dans la mesure où il est indispensable d'adapter l'infrastructure pour répondre au besoin croissant de mobilité des personnes et des biens, comme l'exigent chaque jour un peu plus les citoyens, tout en augmentant simultanément la sécurité routière, les économies de carburant et la protection de l'environnement.

Le défi qui se pose à l'heure actuelle est la conséquence d'approches gouvernementales disparates quant à l'application de charges fiscales supplémentaires sur les infrastructures, motivées par la congestion, les coûts externes, etc. et pour lesquelles l'expression « à la carte » est la plus indiquée pour décrire la situation, aux dépens des transporteurs et de l'économie. Pour l'IRU, si les coûts externes doivent être calculés, les avantages externes doivent l'être aussi, et ce pour tous les modes de transport!

Les États membres de l'Union européenne continuent à appliquer, de manière unilatérale, de nouveaux mécanismes de fixation des prix pour l'usage des infrastructures, qui sont incompatibles avec d'autres systèmes de péage. La Commission européenne doit ici adopter un rôle de leader, faute

de quoi les transporteurs devront bientôt affronter la perspective d'installer 28 boîtiers dans les cabines de leurs camions pour pouvoir effectuer leur transport au sein du marché intérieur !

Si l'UE ne réagit pas, il est certain que nous serons témoins, dans les années à venir, de la prolifération de nouveaux systèmes de paiement incompatibles. En plus de l'intention non dissimulée de la République tchèque et de la Hongrie, la Pologne, la Slovaquie et la Slovénie envisagent à leur tour d'introduire bientôt des systèmes de péage à distance, à l'instar de la Suède, de la Belgique et des Pays-Bas !

La priorité pour l'IRU et ses membres est de faire en sorte que ces systèmes de paiement soient compatibles entre eux et que les usagers commerciaux de la route récupèrent une proportion équitable des initiatives nationales en matières de taxation des infrastructures, tant pour compenser l'introduction de nouveaux péages routiers, que pour réduire le lourd tribut fiscal que paie le secteur au travers de taxes imposées sur le carburant et les véhicules.

Nouveau nom de domaine .travel

Tous les exploitants d'autobus, d'autocars et de taxis, membres d'une association commerciale nationale affiliée à l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU), sont habilités à être certifiés par l'IRU. Un nom .travel identifie l'entreprise comme un acteur homologué de l'industrie du voyage.



Réunion lors du Congrès mondial de l'IRU à Dubaï (de gauche à droite): Paul Laeremans, IRU, Ron Andruff, Président & DG, Tralliance Corporation, créateur de .travel et Martin Marmy, IRU



Projet de revitalisation de la Route de la Soie



Pionniers de la Caravane Pékin-Bruxelles

L'une des priorités de la Délégation permanente de l'IRU au Moyen-Orient et Région en 2006 a été de promouvoir une passerelle terrestre entre l'Europe et l'Asie, qui permette non seulement de connecter toutes les entreprises qui jalonnent les 15 000 km de la Route de la Soie, mais aussi de livrer des marchandises par route en porte-à-porte entre l'Extrême Orient et l'Europe. La concrétisation de ce projet entraînerait une connectivité accrue des économies et sociétés que traverse la Route de la Soie, apportant ainsi paix et prospérité.

De nombreuses activités de suivi sont en cours depuis la réouverture de la Route de la Soie, en collaboration avec le gouvernement chinois. Ce projet a été approuvé lors de la réunion du Comité de liaison de l'IRU auprès de la CEI à Tachkent, ainsi qu'à la réunion du Conseil de coordination des transports de la CEI, puis présenté aux ministres des Transports de la CEI.

Étape importante, le projet est désormais à l'ordre du jour de la réunion au sommet de l'Organisation de la coopération de Shanghai.

La Chambre de commerce des États-Unis a entrepris une étude et préparé un rapport confirmant la faisabilité économique de transports routiers le long de la passerelle terrestre eurasiatique. La Délégation permanente de l'IRU a également fait une promotion active des résultats de cette étude auprès des pays de la CEI et de la Communauté des entreprises européennes, à l'occasion de la Table ronde annuelle sur le transport routier à Moscou.

La Délégation permanente de l'IRU au Moyen-Orient et Région a entrepris le même effort de promotion auprès de la CEMN et de la CESAP-ONU, où le projet a été largement soutenu.



Réunion promotionnelle de la Route de la Soie à Tachkent



Pékin



Bruxelles



Facilitation

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

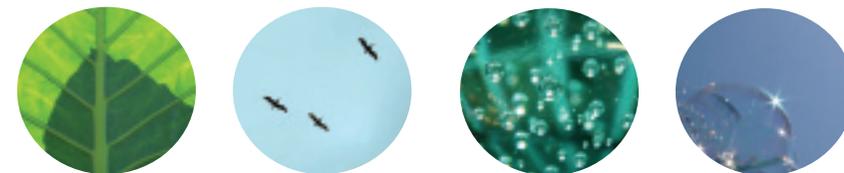
Questions d'ordre général et commercial

La facilitation a pour but de supprimer les barrières administratives, fiscales et physiques qui entravent le transport routier et donc le développement économique, en augmentant les échanges et le tourisme.

La position de l'IRU est claire: toute pénalité infligée au transport routier ne fait qu'infliger une pénalité plus lourde encore sur l'économie dans son ensemble. Il n'est pas seulement important d'améliorer le transport routier plutôt que d'en accroître le volume, mais il en va aussi de l'intérêt de la société que le mode de transport qui constitue actuellement le moteur du progrès économique ne soit pas pénalisé. Il est donc impératif de faire connaître le rôle crucial du transport routier et que l'IRU et ses membres obtiennent l'appui des instances politiques nationales et internationales pour abaisser, voire éliminer, ces barrières.

Sûreté et facilitation sont indissociables ; l'information est essentielle pour garantir ces deux éléments. Les Conseils Transport de marchandises et de personnes de l'IRU continuent la promotion des Lignes directrices en matière de sûreté des transports routiers de marchandises. La profession est consciente de ses propres tâches et devoirs, et appelle les gouvernements et les organisations internationales à faire en sorte que les nouvelles réglementations relatives à la sûreté soient exclusivement fondées sur les lignes directrices de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), afin d'éviter l'écllosion d'une situation chaotique résultant de l'incohérence des règles que les transporteurs doivent observer.

Facilitation



Facilitation: généralités

Le secteur du transport routier est particulièrement concerné par les difficultés de passage des 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, mais 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.

L'IRU renforce encore davantage sa collaboration avec la Chine

Suite à la conférence Euro-Asie conjointe qui s'est tenue à Pékin en 2005, l'IRU a rencontré une délégation du ministère des Communications de la République Populaire de Chine. Cette délégation était conduite par le Vice-ministre Xu Zuyuan, qui a déclaré: "la Conférence Euro-Asie de l'IRU à Pékin a entraîné une meilleure compréhension de la Chine et nous a aidés à reconnaître que le transport routier est une richesse commune aux hommes du monde entier. »



Réunion à Genève (de gauche à droite): Martin Marmy, IRU, Xu Zuyuan, Vice-ministre, ministère des Communications, République Populaire de Chine

L'IRU rencontre de hauts représentants d'Iran

L'IRU a rencontré de hauts représentants du ministère des Routes et des Transports de la République Islamique d'Iran, parmi lesquels le ministre adjoint Mohammad Bokharai et le Directeur général, Mohammed Javad Atrchian, ainsi que l'Association membre iranienne de l'IRU, la Chambre de Commerce, d'Industrie et des Mines de l'Iran (ICCIM). La mission de cette délégation était d'assurer le suivi de la Conférence Euro-Asie organisée conjointement en 2003 à Téhéran, et de renforcer la coopération dans le domaine de la formation professionnelle et de la facilitation du commerce, du tourisme et du transport routier, dans la région et le long de l'ancienne Route de la Soie.



Signature du Protocole précisant les domaines de coopération renforcée entre l'IRU et ses partenaires publics et privés en Iran (de gauche à droite): Martin Marmy, IRU et Mohammad Bokharai, ministre adjoint iranien des Routes et des Transports



Facilitation du transport routier et 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 un tel changement peut être bénéfique pour la fluidité de la circulation. Cependant, trop de frontières extérieures de l'UE, d'Asie et d'autres continents, souffrent encore d'un excès de bureaucratie : les procédures de contrôle ne s'appuient pas sur des technologies modernes, 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 et coûtent des milliards de dollars chaque année à l'économie.

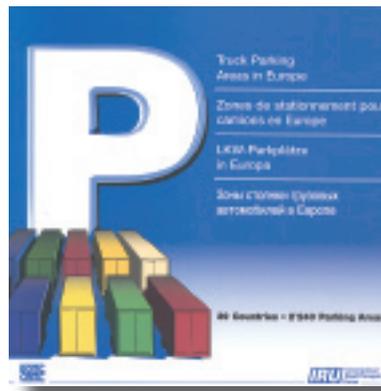
L'Observatoire sur Internet des temps d'attente aux frontières de l'IRU a été mis à jour par le Secrétariat général au cours de l'année 2006. La nouvelle application peut aisément s'étendre à de nouveaux pays et frontières en fonction des besoins et de la bonne volonté des associations – qui fournissent les données – à entrer quotidiennement dans le système les temps d'attente aux frontières. Cet outil Internet devrait faciliter le travail journalier des conducteurs et des personnes qui élaborent les itinéraires au sein des entreprises.

Sûreté du transport routier

L'IRU a saisi chaque occasion d'appeler les gouvernements à harmoniser toutes les initiatives de sûreté existantes dans le cadre des lignes directrices de l'Organisation mondiale des Douanes afin d'éviter l'éclosion d'une situation chaotique qui résulterait d'une surenchère de réglementations nationales et internationales liées à la sûreté. De telles réglementations sont actuellement en cours d'élaboration à la Commission européenne (CE), l'Organisation mondiale des Douanes (OMD) et l'Organisation internationale de normalisation (ISO).

Dans le contexte du projet de Règlement cadre de la CE sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, l'IRU a insisté sur le besoin impératif de garder les coûts des mesures de sûreté à un niveau raisonnable. Les avantages offerts aux transporteurs certifiés "sûrs" doivent être strictement déterminés et appliqués, et les responsabilités de l'État vis-à-vis de la sûreté doivent être clairement définies.

Le fer de lance de l'IRU lors de ses interventions à la CE, l'OMD et l'ISO est la réduction du nombre de données exigées par les systèmes de certification et la création d'une interface, la reconnaissance mutuelle et la complémentarité entre les divers régimes d'opérateur économique agréé (OEA).



Les résultats préliminaires de l'étude IRU-CEMT sur les agressions de chauffeurs internationaux montrent qu'un conducteur sur six a été victime d'une agression au cours des cinq dernières années, à l'origine de séquelles physiques et psychologiques, et de plusieurs milliards d'euros de perte pour le commerce et le transport. Les résultats finaux de l'analyse seront publiés conjointement avec la CEMT au premier trimestre 2007.

L'IRU a mis à jour la liste IRU-CEMT des aires de stationnements sécurisées pour les camions. Elle sera disponible en version papier et électronique (interactive) au premier semestre 2007.

Facilitation

Documents électroniques du transport de marchandises

La Commission des Affaires juridiques de l'IRU (CAJ) continue ses travaux d'élaboration d'une nouvelle version de la lettre de voiture CMR, visant à harmoniser son utilisation en proposant un modèle qui tient compte des pratiques courantes qui se sont développées depuis la dernière version datant de 1976.

Le développement de ce nouveau modèle tend également à faciliter la création d'une lettre de voiture CMR électronique. Néanmoins, ce second projet dépend toujours de l'adoption par la CEE-ONU du Protocole à la Convention CMR sur la lettre de voiture électronique qui est prévue pour 2007 avec entrée en vigueur en 2008.



L'IRU travaille avec UNIDROIT pour préparer le Protocole définitif de la Convention CMR, permettant l'introduction d'une lettre de voiture CMR électronique.

50^{ème} Anniversaire de la Convention CMR et 6^{ème} Symposium juridique de l'IRU, Deauville

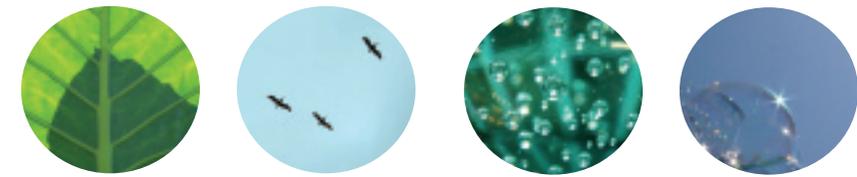
Quelque 200 avocats spécialisés en droit des transports, et autres conseillers juridiques auprès d'Associations membres nationales de l'IRU et d'entreprises de transport routier originaires d'une trentaine de pays, ont participé au 6^{ème} Symposium des Juristes à Deauville en mai 2006. Ce symposium, qui commémorait le 50^{ème} anniversaire de la signature de la Convention CMR le 19 mai 1956 à Genève, a permis aux meilleurs spécialistes du droit des transports de mettre en perspective les problèmes juridiques fondamentaux que posent les contrats de transport international de marchandises et de discuter, en particulier, de l'application harmonisée de cette importante convention ainsi que de son avenir dans l'ère électronique.



Martin Marmy, IRU, Isabelle Bon Garcin, Présidente, CAJ et F.J. Sanchez-Gamborino, Vice-président, CAJ font leurs adieux à Waldemar Czapski



Ancien et nouveau responsable des Affaires juridiques de l'IRU (de gauche à droite): Waldemar Czapski et Christian Piaget



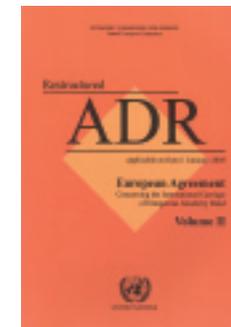
Marchandises dangereuses

L'IRU a fait office de Secrétariat pour le Groupe de travail ad hoc de la CEE-ONU spécialement établi pour examiner les résultats de la simplification des consignes écrites à l'intention des conducteurs.

Le Groupe d'experts de l'IRU sur les marchandises dangereuses (GEMD) a rédigé, comme partie intégrante des Lignes directrices de l'IRU en matière de sûreté du transport routier, des lignes directrices spécialement destinées aux petites et moyennes entreprises transportant des marchandises dangereuses par route.

Le GEMD restera essentiellement concentré sur le pilotage de l'évolution des questions de sûreté, y compris les activités de normalisation d'analyse des risques et la modification des définitions ADR existantes, afin que toutes les parties impliquées dans la chaîne du transport puissent assumer au mieux leurs responsabilités respectives.

Le GEMD lancera, en partenariat avec l'Académie de l'IRU, un projet d'harmonisation du Certificat ADR (Chapitre 8.2) et poursuivra le suivi de la classification des tunnels avec ses membres.



L'IRU intégrera également la publication du nouvel ADR 2007 dans les activités de l'Académie de l'IRU.



30^{ème} Congrès mondial de l'IRU



Le Secrétaire général de l'IRU accueille Son Altesse le Cheikh Hamdan ben Rashid Al Maktoum et Son Excellence Eng. le Sultan ben Saeed Al Mansoori



Abdulla Ahmed Al Zaabi en plein debriefing des médias sur le succès du Congrès mondial de l'IRU



Le trophée du pays d'accueil du Congrès mondial de l'IRU a été remis à Binali Yildirim, ministre des Transports et des Communications, Turquie. Le prochain Congrès mondial de l'IRU aura lieu à Istanbul en 2008

« Le transport routier, maillon vital du progrès »

Le 30^{ème} Congrès mondial de l'IRU à Dubaï aux Émirats Arabes Unis qui s'est tenu du 14 au 16 mars 2006, a attiré plus de 1200 participants originaires de 70 pays à travers le monde. Il a été organisé en partenariat avec l'Association membre de l'IRU, l'International Automobile Touring Club aux Émirats Arabes Unis, sous le patronage de S.E. le Cheikh Mohammed ben Rashid Al Maktoum, Vice-président et Premier ministre des EAU, Émir de Dubaï. Cet événement témoigne qu'en plus de ses services de transport en porte à porte de grande qualité, le transport routier d'aujourd'hui, en tant qu'outil moderne de production et partie intégrante de tout système logistique, est le seul mode de transport capable d'assurer la forte valeur ajoutée des relations entre les hommes.



Plus de 1200 participants venus de 70 pays étaient présents au 30^{ème} Congrès mondial de l'IRU à Dubaï



Les membres de l'IRU ont signé la Déclaration de Dubaï

Opinions sur le Congrès mondial de l'IRU



**Son Altesse le Cheikh Mohammed
ben Rashid Al Maktoum**

Vice-président & Premier ministre des EAU,
Émir de Dubai



« La clef de la prospérité future, non seulement aux Émirats Arabes Unis mais pour toutes les économies, réside dans le développement de partenariats publics-privés pour lever les barrières qui freinent le transport routier, et donc le commerce et le tourisme. »

Boguslaw Liberadzki

Membre du Parlement européen, Pologne



« Le transport routier a une fois de plus prouvé son dynamisme et sa vitalité, et répond aux exigences de l'industrie moderne comme à la demande des usagers. »

Fan Duanwei

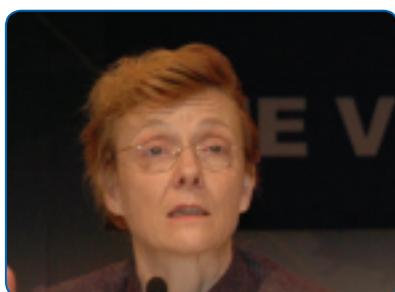
Vice-président, Sinotrans, Chine



« Le marché chinois de la logistique est très prometteur mais il n'en est encore qu'au tout début de son développement. »

Maryvonne Plessis-Fraissard

Directrice, Banque mondiale



« La Banque mondiale s'est efforcée de promouvoir un financement fiable, transparent, participatif et consacré à la gestion des transports routiers par le biais d'un système de fonds réservés aux transports. »

Mohammed Barkindo

Secrétaire général suppléant de l'OPEP, Autriche



« Taxer les produits énergétiques est souvent perçu comme un moyen de récolter des recettes fiscales (...) Ces taxes ne servent pas à améliorer l'infrastructure de transport, malgré le besoin pressant de soulager les goulets d'étranglement. »

Thomas J. Donohue

Président et DG, Chambre de commerce,
États-Unis



« Il est essentiel d'insister auprès des décideurs politiques et du grand public sur l'importance du camionnage pour l'économie et notre style de vie. »

Déclaration de Dubaï de l'IRU

LE TRANSPORT ROUTIER EST LE MAILLON VITAL DU PROGRES !

Toute économie ou société moderne a besoin de transport pour fonctionner.

Le transport routier est le principal moyen pour atteindre cet objectif.

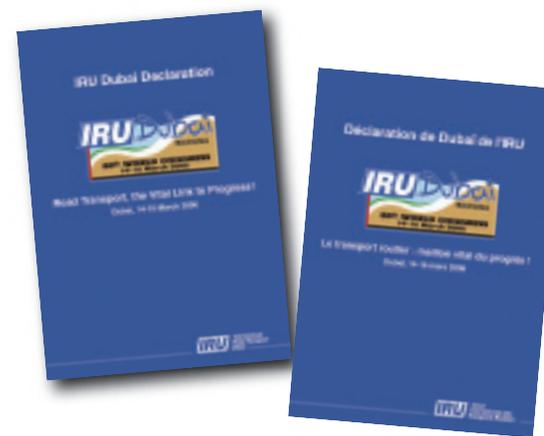
Le transport routier est devenu un outil de production essentiel à toutes les économies. En tant que prestataire de services de qualité à ses clients, et donc au consommateur, le transport routier est un maillon vital du progrès.

Sans transport routier performant, aucun développement durable n'est possible au sens des Objectifs du Millénaire des Nations Unies. C'est pourquoi, s'ils entendent atteindre leurs objectifs économiques, sociaux et environnementaux, les gouvernements doivent mettre en œuvre des politiques visant à faciliter les transports routiers plutôt qu'à les entraver.

Le développement économique et des échanges serait nettement favorisé partout dans le monde par un renforcement de la coopération mutuelle sur les infrastructures routières et le développement du transport routier, ainsi que par l'établissement d'un cadre juridique adéquat régissant la facilitation des transports routiers transfrontaliers et en transit. Ceci devrait s'accompagner de l'élimination des obstacles non physiques au transport routier, résultant de formalités artificielles et bureaucratiques qui bloquent les transports routiers intérieurs et internationaux.

L'IRU, ses Associations membres et les transporteurs routiers, conscients du rôle essentiel que joue le transport routier dans le progrès économique, social et environnemental, et conformément à la Stratégie des « 3 i » de l'IRU pour le développement durable, fondée sur l'innovation, les incitations et l'infrastructure, ont pris leurs responsabilités afin de répondre aux besoins de mobilité du progrès.

La contribution du transport routier à la société moderne ne pourra cependant réaliser tout son potentiel que si l'ensemble des intervenants, et notamment les décideurs politiques, ainsi que l'industrie du transport routier, travaillent en étroite collaboration afin de :

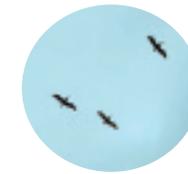


Réaliser le développement durable :

En reconnaissant que la société moderne a besoin d'une logistique performante et que le transport routier joue un rôle essentiel dans l'efficacité de la chaîne logistique et dans les systèmes de transport de personnes et intermodaux.

En reconnaissant et en complétant les initiatives prises par le secteur du transport routier. Il s'agit d'offrir de réelles mesures d'incitation afin d'accélérer la contribution des transporteurs à la protection de l'environnement par des mesures novatrices à la source. Toutefois, les innovations ne déploieront tous leurs avantages que si les gouvernements s'assurent que les infrastructures existantes sont pleinement exploitées et consentent des investissements adéquats dans de nouvelles infrastructures afin d'éliminer les liaisons manquantes et les goulets d'étranglement.

Déclaration de Dubaï de l'IRU



Réaliser la facilitation :

En admettant que la demande croissante de services de transport routier dépend de la croissance économique et ne peut donc pas en être dissociée. Simultanément, la croissance du transport routier peut être dissociée de son impact sur l'environnement. Les gouvernements doivent donc renoncer aux politiques de transfert modal péna-lisant le transport routier, car ceci aura un impact encore plus négatif sur l'économie dans son ensemble.

En mettant en œuvre une politique énergétique durable qui prend dûment en compte le fait que le transport routier dépend totalement du pétrole et n'a actuellement aucune source d'énergie alternative qui soit économiquement viable. Des investissements massifs dans de nouveaux véhicules routiers plus propres ne seront bénéfiques du point de vue de l'environnement que si la qualité de carburant requise et les additifs nécessaires sont disponibles partout.

En améliorant la sécurité routière en ciblant les causes principales des accidents impliquant des véhicules utilitaires identifiés sur une base scientifique.

En mettant en œuvre des solutions d'un système de transport ouvert, durable et intégré ouvrant la voie à la poursuite du développement du transport routier, jetant ainsi des bases solides pour la prospérité économique et le progrès social.

En développant davantage de systèmes de libre-échange, de mobilité des personnes et de transport qui soient prévisibles et non discriminatoires à l'échelon national et international par une réduction des obstacles bureaucratiques à la circulation et au transit des personnes, des marchandises, des véhicules routiers et de leurs conducteurs.

En encourageant l'adhésion aux Conventions des Nations Unies sur la facilitation du transport routier international et leur application et en établissant des conditions favorables pour les transports transfrontaliers, les barrières non physiques restant des obstacles majeurs à la poursuite du développement du transport routier.

En introduisant et en mettant en œuvre des réglementations fiscale, sociale et technique efficaces. Les gouvernements doivent pleinement respecter le principe de non discrimination entre modes de transport.

En permettant aux transporteurs routiers d'être concurrentiels dans un marché moderne. Assurer une concurrence loyale, tant au sein du secteur routier qu'entre les divers modes de transport, est une condition sine qua non pour toute amélioration de la performance et de la compétitivité. Des critères adéquats de capacité financière et d'excellence professionnelle des cadres du

transport, ainsi qu'une formation de haut niveau des conducteurs, sont essentiels pour offrir des services de qualité à la société et à l'économie. Il faut pour cela utiliser, entre autres, la reconnaissance internationale qu'apporte l'Académie IRU et son réseau étendu d'instituts de formations accrédités.

En prenant des mesures pour éliminer les éventuels risques et dangers inhérents au transport routier international par la prévention d'attaques des conducteurs et du vol des véhicules ainsi que des marchandises notamment en créant un réseau de places de parking sûres.

En offrant aux pays enclavés, dont nombre sont des nations émergentes, un accès aux prestations de transport routier afin de favoriser le développement économique et social de ces Etats. Les projets du type Route de la Soie peuvent se révéler très utiles dans ce cadre.

Tout en appelant les partenaires gouvernementaux du transport routier à prendre leurs responsabilités par le biais de la présente Déclaration, l'IRU et ses Associations membres renouvellent également leur engagement à œuvrer en faveur de toute la collectivité en offrant des services de transport routier de meilleure qualité et plus efficace pour mieux lutter contre la pollution.

Dubaï, 16 mars 2006



TIR

Régimes de transit douaniers 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, accélérant ainsi le passage aux frontières des véhicules et des marchandises. Le seul système global applicable partout dans le monde est le Régime TIR, administré par l'IRU et actuellement en vigueur dans une soixantaine de pays.

L'IRU participe également aux activités de la CEE-ONU, de l'OMC et notamment aux travaux de l'Organisation mondiale des Douanes (OMD), en raison de l'intérêt mutuel d'équilibrer la sûreté et la facilitation des échanges.

Tout au long de l'année 2006, l'IRU a pris part à différents forums, comme le Conseil d'experts de la Douane d'État de la Fédération de Russie et le Comité du Code des douanes communautaires de l'UE, pour suivre l'évolution des législations nationales et internationales qui touchent aux intérêts des transporteurs routiers internationaux.

En 2006, la formation TIR a été dispensée aux acteurs TIR de Chine, d'Iran, de Jordanie, du Kirghizistan, de Mongolie et de Syrie.

Vers un Régime TIR durable

Les membres de l'IRU, forts du soutien de la Commission des Affaires douanières de l'IRU (CAD), comptent bien garantir la durabilité du Régime TIR. Pour réaliser cet objectif, il est indispensable de restaurer, à tous les niveaux, un partenariat efficace et équilibré entre secteurs privé et public, représentés respectivement par les Parties contractantes, l'IRU, ses Associations membres, les titulaires TIR agréés, et 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 apporte toute son attention aux questions de durabilité du Régime TIR, comme les travaux de révision de la Convention TIR et l'informatisation de la procédure 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.



Fonctionnaire douanier scellant un camion sous couvert du Régime TIR

Régime TIR

Nouvelles étapes du processus d'informatisation du Régime TIR

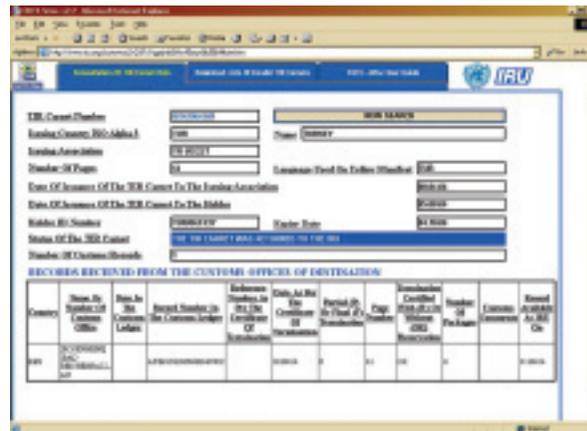
Le numéro d'identification (ID) du titulaire de Carnet TIR est désormais appliqué de manière uniforme pour toutes les Associations TIR, conformément à l'amendement à la Convention TIR qui est entré en vigueur le 1er avril 2006.

La première application informatique intégrée de gestion du Carnet TIR (AskTIR) a été développée par l'IRU. Tandis qu'un premier projet pilote a abouti avec succès au déploiement d'AskTIR à la RHA (UK), un second projet pilote AskTIR est en cours auprès de l'AEBTRI (Bulgarie), une Association qui compte plusieurs bureaux émetteurs. Le déploiement de l'AskTIR est prévu pour 2007.

Depuis 1995, à la demande des assureurs internationaux qui couvrent la chaîne de garantie, l'IRU a pleinement développé et appliqué, avec les autorités douanières nationales, le système SafeTIR qui améliore la gestion des risques dans le Régime TIR. Cependant, pour qu'il soit efficace, les données douanières requises doivent être reçues et traitées le même jour. Pour ce faire, l'IRU collabore toujours étroitement avec les Parties contractantes. L'entrée en vigueur de la nouvelle Annexe 10 à la Convention TIR le 12 août 2006 oblige désormais les autorités douanières à prendre sans délai les mesures nécessaires pour parvenir à transmettre, dans la même journée, toutes les données SafeTIR.

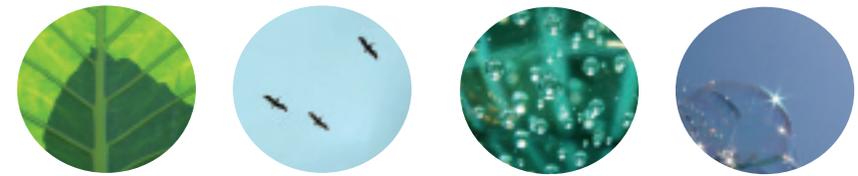
C'est dans ce même esprit de partenariat fructueux que l'IRU a élaboré, avec le service des Douanes fédérales de Russie, un projet spécifique, le projet SafeTIR Temps-réel, afin d'accélérer la transmission des données de fin d'opération TIR et d'aider l'équipement des postes frontières en accès électronique aux données CUTE-Wise.

En collaboration avec la DG TAXUD, les États membres de l'UE et ses membres, l'IRU a développé et mis en œuvre le projet NCTS/TIR visant à renforcer les synergies entre les Régimes T et TIR et à faciliter ainsi davantage le transport routier en utilisant le NCTS pour assurer la continuité des opérations TIR vers, depuis ou à travers l'UE. Une interface Internet pour les titulaires de Carnets TIR, leur permettant de saisir et de transmettre leurs pré-notifications TIR aux autorités douanières de l'UE en format électronique standard, a été développée par l'IRU et administrée dans le cadre d'une phase pilote qui a débuté courant 2006 dans certains États membres de l'UE, avec pour objectif d'élargir progressivement le projet à tous les États membres et à d'autres Parties contractantes de la Convention TIR.



The screenshot shows a web-based application interface for TIR operations. It features a header with the IRU logo and navigation tabs. Below the header is a form with various input fields and dropdown menus, including sections for 'TIR Carnet Details', 'TIR Carnet Information', and 'TIR Carnet Status'. At the bottom of the form, there is a table titled 'RECORDS RECEIVED FROM THE CUSTOMS OFFICES OF DESTINATION' with columns for 'Country', 'Date of Receipt', 'Status', 'Type of Operation', 'Value', 'Weight', 'Volume', 'Number of Packages', 'Number of Containers', and 'Number of Vehicles'.

L'application informatique CUTE-Wise développée par l'IRU

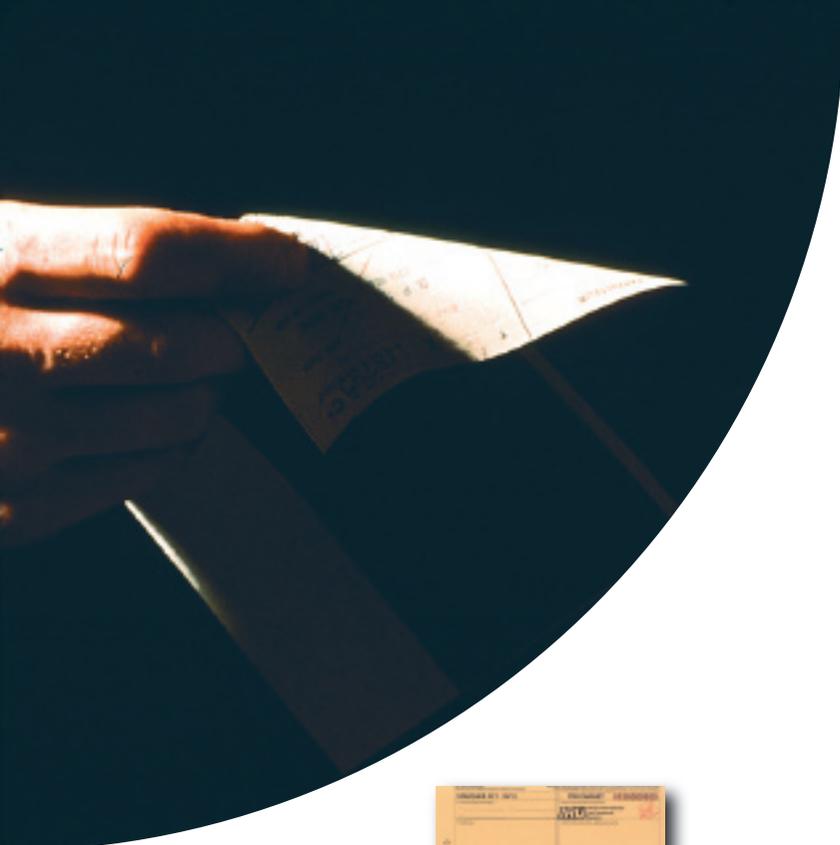


Expansion du Régime TIR

L'IRU participe toujours à l'élargissement de la couverture géographique du Régime TIR en rencontrant des experts du Moyen-Orient, de l'Asie orientale ou de l'Asie du sud, afin d'attirer leur attention sur les avantages, en termes de facilitation du commerce et de sûreté, qu'apporte le Régime TIR dans le contexte d'une économie mondiale en pleine croissance.

L'IRU a également intensifié sa coopération avec certaines agences partenaires, telles que la Banque asiatique de développement et le Bureau de l'ONU pour les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (OHRLLS), qui s'efforcent toutes de mettre en place des systèmes de transit efficaces pour faciliter l'accès des pays les moins développés aux marchés mondiaux.

La mise en œuvre du projet NCTS/TIR se poursuivra afin de garantir la continuité des opérations TIR vers, depuis et à travers l'UE.



TIR: Horizon 2007

Au cours de l'année 2006, la publication de divers documents officiels de l'ONU attaquant sans fondements l'IRU sur le financement des organes TIR de l'ONU, doublée d'une interférence évidente des partenaires publics dans les relations bilatérales TIR de l'IRU et accompagnée du développement d'un système de transit alternatif indépendant de l'IRU et de ses membres, a fortement menacé le partenariat public-privé sur lequel repose le Régime TIR, et donc, le rôle de l'IRU en tant que partenaire administrateur.

Afin de restaurer un vrai partenariat public-privé (PPP) équilibré et effectif, une délégation de la Présidence, avec l'appui total des membres de l'IRU, a entrepris les démarches appropriées auprès de la CEE-ONU, de l'UE et des quelques Parties contractantes directement impliquée dans cette situation.

En novembre, l'Assemblée générale a adopté à l'unanimité une Résolution appelant les Parties contractantes à restaurer un réel PPP effectif, à cesser les interférences dans les relations bilatérales contractuelles de l'IRU, à renier les propos diffamatoires tenus à l'encontre de l'IRU, à instaurer une procédure de financement des organes TIR légale et acceptable, à réorienter le projet e-TIR pour assurer l'informatisation progressive des procédures TIR existantes, et à légaliser tous les amendements substantiels apportés à la Convention TIR depuis 1994 par le biais d'une conférence de révision.

Après cette adoption unanime de la Résolution de l'IRU, la tâche principale de l'IRU et de ses Associations membres en 2007 sera d'entreprendre les démarches nécessaires auprès des autorités douanières participant aux Comité administratif (AC.2), afin de restaurer le partenariat public-privé sur la base des six points de la Résolution de l'IRU pour assurer la pérennité du Régime TIR.

OPINION



*Miroslaw Zielinski,
Directeur de la poli-
tique douanière, DG
TAXUD, s'adressant
à l'Assemblée
générale de l'IRU*

« J'espère que suite aux décisions judicieuses de l'IRU et que par le biais d'une collaboration fructueuse entre l'IRU et la CEE-ONU soutenue par la Commission européenne, toutes les parties pourront continuer à travailler ensemble pour le bien du commerce international et de l'industrie des transports. »



Transport routier et questions sociales

Le nouveau Règlement relatif aux temps de conduite et de repos, le tachygraphe numérique et l'élargissement de ces deux profonds changements à toute la région AETR, représentent toujours un sérieux défi pour le secteur des transports routiers. La majeure partie des travaux législatifs étant désormais achevée, il est temps pour la profession de mettre à l'essai ces nouvelles réglementations et exigences. Néanmoins, ni l'IRU ni les législateurs ne peuvent considérer leur tâche comme terminée. Ces règles et exigences doivent maintenant devenir claires et praticables sur tout le territoire de l'UE et au-delà.

Temps de conduite et de repos

Afin de garantir la stricte mise en application du Règlement, un certain nombre de dispositions doivent encore être clarifiées avant l'entrée en vigueur de la législation. Certaines zones d'ombres relèvent notamment de la conduite en dehors de la portée du Règlement, de la notification d'autres types de travaux effectués par les conducteurs pour le compte d'employeurs annexes et, dans une moindre mesure – suite à une clarification partielle – de la possibilité de prendre des pauses dans un véhicule en mouvement. Des éclaircissements plus généraux mais tout aussi importants sont également nécessaires en ce qui concerne la date d'entrée en vigueur de nouvelles règles équivalentes en Suisse, et les implications concrètes de leur mise en pratique pour les véhicules en transit en Suisse sous couvert des règles AETR après le 11 avril 2007. Une harmonisation des contrôles effectués sur le bord de la route doit également être envisagée suite à l'introduction du principe d'extraterritorialité pour les infractions, tout comme les mesures pratiques garantissant que transporteurs et contractants partagent l'écoresponsabilité avec les employeurs lors du non respect des nouvelles règles.



Tachygraphe numérique

Le 1^{er} mai 2006, l'utilisation du tachygraphe numérique est devenue obligatoire sur l'ensemble du territoire de l'UE dans tous les véhicules neufs soumis au Règlement 2006/561/CE. Pourtant, 7 États membres de l'UE ne sont pas parvenus à fournir à leurs transporteurs les moyens pratiques de respecter cette obligation. Depuis le 1^{er} mai, certains progrès ont été effectués par ces États membres. La Hongrie, la Slovaquie et la Slovénie sont désormais prêtes. Mais à l'heure où nous écrivons, Chypre, la Grèce, Malte et le Portugal ne sont toujours pas prêts pour ce nouveau dispositif.

L'IRU a écrit au Commissaire européen chargé des Transports, Jacques Barrot, priant la Commission d'user de tous ses pouvoirs pour pousser ces administrations nationales à rattraper leur retard le plus rapidement possible.

En parallèle, l'IRU compile actuellement – pour la présenter par la suite à la Commission européenne ainsi qu'à d'autres acteurs – une liste des problèmes liés au fonctionnement du tachygraphe numérique. Cette liste circulera parmi les parties concernées afin de pouvoir y trouver des solutions appropriées. Un élément clef de ce travail sera de faire en sorte que ce dispositif, son fonctionnement, la formation requise et les exigences de réglementation quant au téléchargement et à l'archivage des données, ne posent aucun problème pratique aux transporteurs.



Promotion du transport combiné

L'IRU encourage le transport combiné pour des raisons de capacité. Cependant, la qualité médiocre des services de fret fournis par les chemins de fer interdit quasiment de considérer le transport combiné comme une solution de transport viable. Une étude du groupe de conseil suisse RappTrans sur les terminaux de transport combiné a confirmé que certains problèmes opérationnels et une mauvaise gestion de l'infrastructure, sont les principaux obstacles à l'amélioration de la qualité du service du transport combiné. L'IRU a préparé, sur la base de cette étude, une fiche d'information sur les goulets d'étranglement engendrés par les terminaux de transport intermodal et a analysé leur impact sur les transporteurs routiers. A contre-courant de la technique du transfert vertical pratiqué à l'heure actuelle, l'IRU a toujours plaidé en faveur de systèmes de chargement et de déchargement horizontaux qui n'exigent pas de déplacer le train de sous les lignes à haute tension. En outre, cette technique permet le chargement et le déchargement simultané de tous les conteneurs et caisses amovibles. Par sa simplicité, un tel système rendrait possible la construction de terminaux en dehors des agglomérations pour des investissements limités, ce qui permettrait de répondre rapidement à une augmentation ou à un changement de la demande.

Tourisme et transport routier

Développement du transport de personnes

Les problèmes liés aux lignes intérieures régulières - comme l'obtention d'autorisations, l'harmonisation des accords bilatéraux, la vérification des documents de voyages, les temps d'attente aux frontières et les contrôles sur le bord des routes - qui sont à l'ordre du jour des décideurs politiques dans toute l'Europe, constituent un champ d'activité prépondérant pour l'IRU et ses Membres.

Accès au marché

En juillet 2006, la DG TREN de la Commission européenne a lancé un processus de consultation auprès des parties prenantes sur l'accès au marché international, le cabotage et l'accès à la profession du transport par autobus et autocar, avec pour objectif de récolter le retour nécessaire pour envisager la modification des textes juridiques actuels. La réunion a été suivie d'une audition des parties concernées en novembre 2006. Les nouvelles propositions législatives pourraient tomber courant 2007.

Données manquantes

Une étude pilote sur certaines statistiques de base (coûts, rentabilité, part de marché, taxes, etc.) du transport par autobus et autocar en Europe a été réalisée par l'IRU et diffusée auprès des Associations membres au premier semestre 2006. L'étude servira aussi de document de référence pour les travaux à venir sur les statistiques des trajets longue distance par autobus et autocar en Europe.

Séminaire sur les contrôles

Un séminaire du CTP sur l'harmonisation des règles et des contrôles dans le transport international par autobus et autocar a été organisé en février 2006 à Bruxelles.



Quelques intervenants du séminaire, de gauche à droite: Martin Marmy, IRU, Serge Nossovitch, Secrétaire général, FNTV, France, Enrico Grillo Pasquarelli, Directeur Transports terrestres, Commission européenne, DG TREN, Jean Wyns, Président, FBAA, Belgique, Tom Jenkins, Directeur exécutif ETOA, Yves Marchadour, ancien Président de Eurocontrol Route, Paul Laeremans, IRU

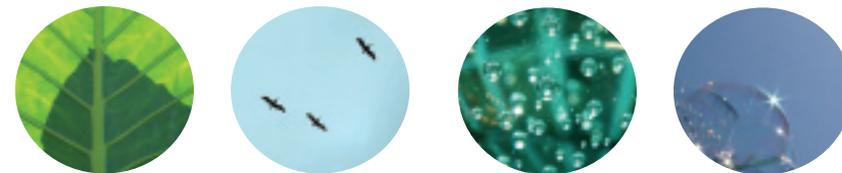


Table ronde conjointe IRU-DG TREN

Suite à l'adoption et à la promotion parmi les membres et les partenaires gouvernementaux du Mémorandum sur les contrôles dans le transport routier (publié en anglais, français, allemand et russe), une table ronde conjointe IRU-DG TREN a été organisée en septembre, avec la participation de l'industrie du transport routier (marchandises et voyageurs), des autorités de contrôles compétentes de l'UE à 25+2 pays, et de la Commission européenne. L'objectif principal était de contribuer à l'harmonisation de la législation, de son interprétation, de sa mise en pratique et des contrôles aux niveaux communautaire et international, par le biais de partenariats à long terme entre le secteur et les autorités de contrôle compétentes, à l'échelon national et international.



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 datait de l'an 2000, il a étendu les possibilités d'être exempté de l'obligation d'atteindre l'objectif général, qui est d'introduire la concurrence dans les transports publics. Au cours du premier semestre 2006, la présidence autrichienne du Conseil est parvenue à trouver un accord politique entre les États membres. Bien que cet accord reconnaisse le droit des opérateurs à mettre en place des services de transport public, il étend encore davantage les possibilités de faire échapper les opérateurs intérieurs à la concurrence. L'IRU reste favorable à des mécanismes ouverts, équitables et transparents pour introduire la concurrence sur le marché des transports publics pour les services d'autobus et d'autocars. Les opérateurs de toute taille doivent bénéficier d'opportunités commerciales égales sur le marché. Il revient donc à la présidence finlandaise au second semestre 2006 et à la présidence allemande au premier semestre 2007 de finaliser cette position commune et de l'envoyer au Parlement européen pour seconde lecture.



Droits des passagers

Suite à sa Communication de février 2005 sur le renforcement des droits des passagers au sein de l'Union européenne et à sa consultation de juillet 2005 sur les droits des passagers dans le transport international par autobus et autocar, la Commission européenne a organisé une audience des parties prenantes en mars 2006, à laquelle s'est rendu le Secrétaire général de l'IRU ainsi que plusieurs représentants de ses Associations membres. La Commission européenne mène actuellement une étude d'évaluation d'impact avant de se prononcer définitivement sur la nouvelle proposition. Elle sera publiée début 2007.

L'IRU a pris position, indiquant que les exploitants d'autobus et d'autocars présents sur le marché international proposent des services qui satisfont déjà à des critères élevés en matière de droits des passagers, et qu'aucune réglementation supplémentaire susceptible d'en augmenter inutilement le poids financier ne doit être imposée. La priorité doit être accordée à une simplification, une harmonisation et une meilleure application des règles existantes.



Transport routier – Taxis

48

Le groupe "Taxis" touche à de nombreuses questions d'intérêt et de préoccupations communs au secteur des autobus et des autocars, comme le carburant professionnel, l'accès à la profession, la sécurité routière, les temps de travail et la sûreté des transports publics. Toutes ces questions sont abordées avec le CTP, puisqu'elles sont soumises aux mêmes législations nationales.

En juillet 2005, l'IRU et la CEMT ont lancé une étude conjointe sur les aspects techniques de l'accessibilité des taxis. Après avoir consulté de manière approfondie les principaux constructeurs et convertisseurs, la CEMT et l'IRU sont à présent dans la phase de validation de l'étude. Les résultats finaux seront présentés lors d'un séminaire qui sera organisé au premier trimestre 2007.

Séminaire international des taxis de l'IRU, Cologne

En octobre 2006, l'IRU, en partenariat avec son Association membre allemande BZP et le Fachvereinigung Taxi und Mietwagen Nordrhein, a organisé le premier séminaire international des taxis dans le cadre de l'Europäische Taximesse à Cologne en Allemagne. L'événement a attiré quelque 80 participants issus du secteur des taxis d'Europe, de la CEI, d'Asie et des États-Unis, ainsi que des représentants des autorités qui ont examiné la façon dont la technologie peut aider l'industrie des taxis à proposer aux usagers des services sur-mesure.

Les participants sont parvenus à la conclusion que les dernières technologies innovantes, comme le GPS ou le GPRS, constituent le meilleur moyen de satisfaire une demande de plus en plus exigeante et de conquérir les marchés émergents. L'informatisation des centrales d'expédition signifie plus d'efficacité, moins de carburant consommé et moins d'entretien des véhicules, ce qui entraîne pour les chauffeurs une amélioration de l'environnement de travail et de la sécurité. Les services proposés sont plus rapides et sur-mesure. Les usagers sont donc globalement plus satisfaits et l'image du secteur s'en trouve améliorée, ce qui ouvre davantage d'opportunités commerciales tout en conjuguant durabilité avec rentabilité.



Intervenants à la 1^{ère} session interactive: Anton Eberl, Président, AISÖ; Brian McBride, ancien Président, TLPA; Alexander Georgievich Vorobyev, Responsable adjoint dde la section chargée de l'administration municipale de la circulation routière, Département Transports, Moscou, Russie; Mary Crass, Administratrice principale, CEMT



4th Euro-Asian Road Transport Conference



Warsaw, 14-15 June 2007

En partenariat avec

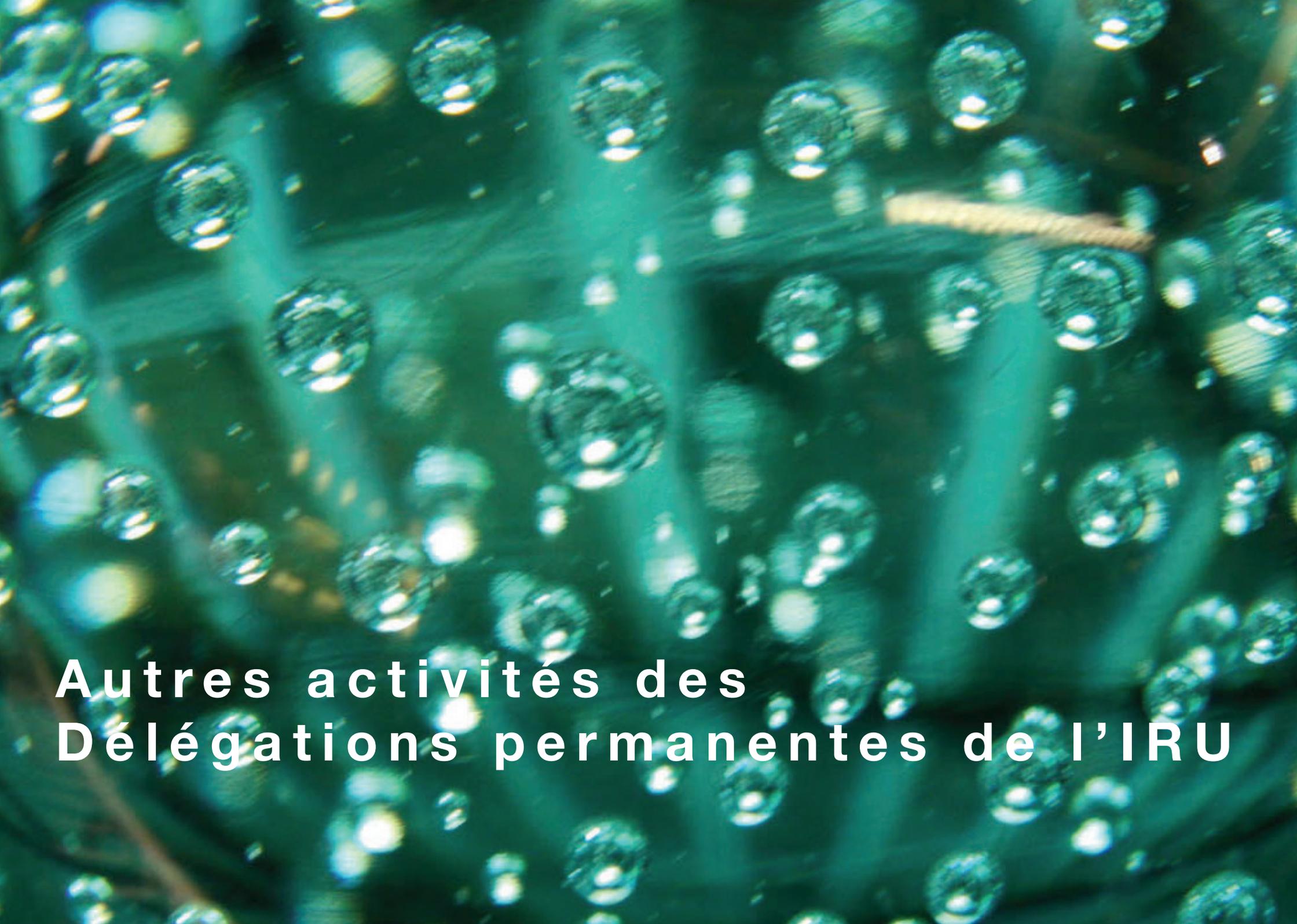
ИНГОСТРАХ
Ingosstrakh

**“En route vers le succès: défis et opportunités du marché
eurasiatique du transport de marchandises”**

Une Conférence de l'IRU organisée en partenariat avec l'Association des transporteurs routiers internationaux en Pologne (ZMPD) et réunion ministérielle

Sous le patronage du ministre des Transports de Pologne

Varsovie, 14-15 juin 2007



**Autres activités des
Délégations permanentes de l'IRU**

Autres activités de l'IRU



Union européenne (UE)

Conférence de presse sur l'étude TransCare

Une conférence de presse a été convoquée en avril afin de rendre publics les résultats de l'étude menée par TransCare publiée par l'IRU et BGL. Ralf Jahncke de TransCare a expliqué que l'étude prouve que le seul moyen d'augmenter les parts de marché du transport de fret pour le secteur ferroviaire européen est de s'ouvrir à la concurrence et d'améliorer ses services. Selon l'étude TransCare, seul 1,22% du volume transporté aujourd'hui par les camions dépend entièrement des coûts, induisant ainsi un certain potentiel de transfert vers le rail. De plus, l'augmentation considérable des péages pourrait créer une délocalisation des entreprises européennes, ce qui entraînerait l'affaiblissement de la position européenne sur le plan de la concurrence mondiale.



De gauche à droite: Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, Hauptgeschäftsführer, BGL, Hubert Linssen, IRU, Ralf Jahnke, Président, TransCare AG

Comité de liaison de l'IRU « Transport de marchandises » auprès de l'Union européenne

Le Comité de liaison Transport de marchandises auprès de l'UE (CLTM) s'est réuni à Bruxelles au printemps et à l'automne.

Au cours de ces réunions, les membres ont eu l'occasion de discuter de la révision à mi-parcours du Livre blanc de la Commission européenne sur les transports, des présidences de l'UE, de l'accès au marché et à la profession, et du tachygraphe numérique.



Réunion du CLTM (de gauche à droite): Hubert Linssen, IRU, Bertil Dahlin, Président du CLTM, Emma Tuddenham, IRU, Umberto de Pretto, IRU



Livre blanc sur les transports

La révision à mi-parcours tant attendue du Livre blanc sur les transports a finalement été rendue publique en juin 2006. Comme prévu, la politique de transfert modal forcé, défendue dans le Livre blanc original de 2001, a été rééquilibrée pour refléter la place cruciale du secteur routier sur la scène des transports européens. Malgré tout, il est évident qu'une part trop importante du budget déjà limité des Réseaux transeuropéens (RTE) est allouée à l'infrastructure ferroviaire. Les décideurs communautaires doivent montrer un ferme engagement politique et financier envers les réseaux routiers, à la hauteur de l'importante contribution du transport routier à l'économie européenne. La révision à mi-parcours devrait être débattue au Parlement européen d'ici la fin 2006 et au cours du premier trimestre 2007.



Présidences de l'UE (Autriche / Finlande)

En mai, le Délégué général de l'IRU auprès de l'UE, Hubert Linssen, a rencontré la présidence entrante finlandaise en la personne de Susanna Huovinen, ministre finlandaise des Transports et des Communications, pour un échange d'opinions sur la future présidence, axée sur la logistique.



*Réunion à Helsinki:
Susanna Huovinen,
ministre des Trans-
ports et des Commu-
nications, Finlande, et
Hubert Linssen, IRU*

Séminaire sur le lobbying

L'IRU a organisé un séminaire à Bruxelles sur le "Lobbying". Le séminaire visait à expliquer l'importance du lobbying, de même qu'à discuter des différentes stratégies et canaux pouvant être employés. Des personnalités haut placées de l'UE, comme Mathieu Grosch MPE et Francis Morgan, Membre du Cabinet du Commissaire Barrot, ont pris part au débat.



*Mathieu Grosch, Membre du Parlement européen et
Francis Morgan, Membre du Cabinet Barrot*

Séminaire sur l'élargissement

Un séminaire conjoint CE-IRU sur les conséquences de l'élargissement a été organisé. Les trois ateliers du séminaire ont chacun permis une approche différente : celle des transporteurs, celle des contrôleurs et celle des gouvernements. On pouvait compter parmi les intervenants Juan-Miguel Sanchez Garcia, Directeur général du ministère espagnol des Transports et Bertil Dahlin, Président du CLTM de l'IRU.

Décorations hongroises décernées à l'IRU

Lors d'une cérémonie qui s'est déroulée en septembre 2006 à l'ambassade de Hongrie, Son Excellence, M. Ferenc Robák, Ambassadeur de Hongrie en Belgique, a remis de prestigieuses décorations à M. Paul Laeremans, Président de l'IRU et à M. Hubert Linssen, Délégué Général de la Délégation Permanente de l'IRU auprès de l'UE. En effet, le Président hongrois, M. László Sólyom, a décerné la Croix d'Officier de l'Ordre du Mérite de la République de Hongrie à M. Laeremans. La même distinction a été attribuée quelques semaines plus tard au Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy. M. Linssen s'est vu décerner la Croix de Chevalier de l'Ordre du Mérite de la République de Hongrie. MMM. Laeremans, Marmy et Linssen ont reçu ces décorations en reconnaissance du soutien qu'ils ont apporté aux opérateurs hongrois de transport routier de marchandises et de personnes pendant la phase de préparation à l'accession des nouveaux États membres à l'UE.



De gauche à droite: Son Excellence Ferenc Robák, Ambassadeur de Hongrie en Belgique, Szabolcs Schmidt, Responsable de l'unité Transports terrestres/DG TREN Commission européenne, Hubert Linssen, IRU, Paul Laeremans, IRU, Zoltán Kazatsay, Directeur général adjoint/DG TREN Commission européenne, Miklos Hinfner, Secrétaire général de l'Association des transports routiers de Hongrie (MKFE)

Autres activités de l'IRU



Cocktail de printemps de l'IRU

Ce prestigieux rendez-vous annuel a été fixé à Bruxelles en février 2006. Près de 200 personnes étaient présentes, parmi lesquelles des décideurs majeurs des institutions européennes, tels que MPE et hauts fonctionnaires, ainsi que des membres de l'IRU originaires des 25 Etats membres de l'UE.

Jacques Barrot, Vice-président de la Commission européenne chargé des Transports et Matthias Ruete, Directeur général, de la DG TREN de la Commission européenne



Paolo Costa, Président de la Commission Transports et tourisme du Parlement européen

Objectifs pour 2007

Le lancement de la communication sur la logistique par la présidence finlandaise sera suivi par la présidence allemande entrante, puis par la présidence portugaise, avec la publication d'un plan d'action pour la logistique.

Le suivi des travaux sur l'accès au marché et à la profession, l'évolution de la question du tachygraphe numérique et l'entrée en vigueur du nouveau Règlement relatif aux temps de conduite et de repos font également partie des priorités. L'IRU apportera sa contribution aux consultations sur le transport urbain et la logistique, et prendra une part active à la préparation de l'introduction des péages pondérés pour les camions sur les RTE. La Commission européenne a prévu sa première Journée européenne de la sécurité routière pour 2007, et l'IRU compte bien faire partie intégrante de cet événement.

L'IRU poursuivra ses travaux avec les décideurs clés des institutions européennes, comme le Vice-président de la Commission chargé des Transports, Jacques Barrot.



Jacques Barrot, Vice-président de la Commission européenne chargé des Transports soulignant la nécessité d'appliquer le slogan de l'IRU « Travailler ensemble pour un meilleur avenir »



Communauté des États indépendants (CEI)

#	Pays	Adhésion aux conventions CEE-ONU	Incl.: adhésion en 2006	Excl.: adhésion amorcée
1	Arménie	7	5	
2	Azerbaïdjan	12	3	5
3	Belarus	14	2	4
4	Géorgie	12	1	
5	Kazakhstan	9	1	5
6	Kirghizistan	5		2
7	Moldavie	6	2	11
8	Russie	20		1
9	Tadjikistan	4		
10	Turkménistan	5		
11	Ukraine	16	2	1
12	Ouzbékistan	11		

Nombre total de conventions de la CEE-ONU relatives au transport routier: 26

Promotion des Accords multilatéraux les plus efficaces, du type des instruments de l'ONU

En 2006, La Délégation de l'IRU auprès de la région de la CEI s'est concentrée sur l'accroissement des adhésions d'États membres de la CEI aux accords multilatéraux les plus efficaces, tels que les instruments de la CEE-ONU et de la CEMT, thème principal de la 4ème Conférence internationale annuelle de l'IRU sur le transport routier dans la CEI.

Une étude analytique sur l'adhésion des États membres de la CEI aux Conventions sur le transport routier et aux Accords relatifs au transport routier de l'ONU, fournit une analyse de la participation de chaque pays de la CEI aux conventions existantes, et recommande une stratégie qui garantirait une adhésion plus répandue aux accords multilatéraux les plus efficaces, tels que les instruments de la CEE-ONU et de la CEMT.

Des réunions sur ces questions ont été organisées avec les représentants des autorités compétentes de l'Arménie, du Belarus, de Géorgie, du Kazakhstan, de Moldavie et d'Ouzbékistan.

Si la diminution des permis multilatéraux de la CEMT est considérée par les gouvernements et les Associations membres de l'IRU de la région de la CEI comme une mesure communautaire néo-protectionniste, tous sont néanmoins heureux de constater que leurs efforts communs ont abouti à l'adhésion de plusieurs pays à ces importants accords internationaux qui régissent le secteur du transport routier.

Réunions du Comité de liaison de l'IRU auprès de la CEI

Le Comité de liaison de l'IRU auprès de la CEI opère dans le cadre de la politique des transports de l'IRU. L'objectif principal du Comité de liaison est, entre autres, de promouvoir activement le rôle et l'importance des transports routiers dans les pays de la CEI, en insistant sur l'indépendance d'initiative et l'autonomie de la profession, et de faire valoir les intérêts de ses membres auprès des gouvernements et des organisations internationales.

Le CLCEI réunit deux fois par an les Présidents et représentants de 12 associations de transport routier de la CEI pour discuter des objectifs d'actualité et partager les dernières informations disponibles sur les questions de transport routier dans la CEI et à l'international, comme par exemple l'amélioration de la législation régissant les transports dans la région de la CEI, la progression des États membres de la CEI vers l'adhésion aux conventions internationales et aux instruments des Nations Unies relatifs au transport routier, ou la promotion d'une passerelle terrestre eurasiatique.



Réunion du Comité de liaison auprès de la CEI à Tachkent (de gauche à droite): **Vladimir Florea, Président du CLCEI de l'IRU**, Igor Rounov, IRU, et invités gouvernementaux

Autres activités de l'IRU



Promotion du Livre Bleu de l'IRU sur le transport routier en Géorgie et en Arménie

Lors de sa visite en Géorgie et en Arménie, à l'occasion de la présentation du Livre bleu de l'IRU sur le transport routier dans le Sud Caucase, le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy, accompagné du Délégué permanent de l'IRU auprès de la région de la CEI, Igor Rounov, et des personnalités dirigeantes des Associations de l'IRU dans ces deux pays, en ont rencontré les plus hautes autorités. La participation de la Géorgie aux Conventions et Accords de la CEE-ONU sur les transports routiers, le projet de l'IRU de revitaliser la Grande Route de la Soie, ainsi que d'autres questions relatives aux transports routiers ont été discutées avec le Premier ministre, Zurab Nogaid-



De gauche à droite : Igor Rounov, IRU, Alexander Chkheidze, Président de GIRCA, Martin Marmy, IRU et Valery Chechelashvili, premier adjoint au ministre des Affaires étrangères de Géorgie

Table ronde sur le transport routier

La 16^{ème} Table ronde sur le transport routier, organisée en octobre 2006 avec l'Ambassade finlandaise auprès de la Fédération de Russie a abordé les points suivants:

- Dialogue intergouvernemental EU-Russie sur le transport et l'infrastructure
- Développement des infrastructures routières et des pôles logistiques en Russie
- Passerelle de transit terrestre entre l'Europe occidentale et l'Asie du sud-ouest (transit russe).

Des arrangements sont en cours afin d'organiser des tables rondes avec l'Ambassade de Finlande (1er semestre 2007) et d'Allemagne (second semestre).



De gauche à droite: Andrey Tonkikh, Responsable du département des transports routiers, Mintrans, Russie, Igor Rounov, IRU, Jean-Louis Lavroff, Conseiller, Délégation de l'UE en Russie, Soili Mäkeläinen-Buhanist, ministre-conseiller, Responsable de la section Économie et Commerce, Ambassade de Finlande

Objectifs pour 2007

Les principaux objectifs de la Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI pour 2007 sont:

- continuer les travaux en cours avec les gouvernements des États membres de la CEI sur leur adhésion aux Conventions et Accords essentiels de la CEE-ONU;
- aider à l'élaboration de la législation du transport routier dans les États membres de la CEI, avec l'assistance du Centre d'expertise juridique de la Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI et les départements juridiques des Associations membres;
- coopérer avec les pactes commerciaux régionaux conclus au sein de la CEI (EurAsEC, Espace économique commun, GUAM, Organisation de la Coopération de Shanghai) pour promouvoir les priorités de l'IRU;
- développer le projet de passerelle terrestre eurasiatique (réouverture de la Grande Route de la Soie) en coopération avec la Chambre de commerce des États-Unis et les Associations membres de l'IRU;
- démanteler les barrières non physiques au transport routier dans la CEI en lançant une seconde étude sur l'altération des transports routiers qui en résulte, et en apportant des informations mises à jour sur les indices de protection du marché dans les divers pays.



Moyen-Orient et Région

Cocktail d'inauguration de l'IRU

La Délégation permanente de l'IRU au Moyen-Orient et Région a organisé un cocktail d'inauguration à Istanbul en janvier 2006. Les Associations membres de l'IRU d'une vingtaine de pays ont répondu à l'appel, de même qu'une centaine de fonctionnaires politiques et transporteurs routiers.

Session de brainstorming de l'IRU sur le transport routier au Moyen-Orient et dans sa région: défis prioritaires et solutions

Des représentants d'Associations membres de l'IRU et d'autres partenaires de l'industrie du transport routier ont pris part à la session de brainstorming de l'IRU, à Istanbul en janvier 2006. Les participants de pays du Moyen-Orient et de la région ont évalué l'approche, le soutien et les activités que l'IRU et ses Membres doivent développer pour mieux servir le transport routier et l'économie de la région, dans le contexte de la mondialisation et de la libéralisation du commerce.



Associations membres de l'IRU du Moyen-Orient à la session de brainstorming à Istanbul

IRU - CEMN

La signature du Protocole d'Accord entre l'IRU et la CEMN (Organisation de la coopération économique de la Mer Noire) à Sochi en septembre 2006, a entériné une nouvelle forme de coopération avec ce bloc de pays composé de 12 nations qui s'étendent de l'Adriatique aux mers Noire et Caspienne. Une attention particulière a été portée à la réouverture de la Route de la Soie et à l'élaboration de solutions pour une intégration plus poussée des marchés des États membres de la CEMN : Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Géorgie, Grèce, Moldavie, Roumanie, Russie, Serbie, Turquie et Ukraine.



Haydar Özkan, IRU et Son Excellence, l'Ambassadeur Leonidas Chrysanthopoulos, signant le Protocole d'Accord IRU-CEMN à Sochi, Russie

Autres activités de l'IRU



*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*

IRU

d e p u i s 1 9 4 8

Coopération entre Associations membres

Le Délégué général de l'IRU au Moyen-Orient et Région et le Responsable de l'IRU des relations extérieures TIR se sont rendus au Liban, en Syrie et en Jordanie en juillet 2006. Ces visites ont été organisées en partenariat avec les Associations membres de ces pays, à savoir CCIAB, SNCICC et RACJ.

Cette mission a été un succès total, non seulement du fait des fructueux résultats obtenus lors des contacts et réunions en haut lieu avec les autorités nationales de ces pays, mais surtout au regard de la solidarité née à cette occasion entre les Associations membres de l'IRU, qui s'est incarnée dans le premier exemple concret de travail concerté à ce niveau régional.

Horizon 2007

En 2007, la Délégation permanente de l'IRU au Moyen-Orient et Région se concentrera sur le suivi de la coopération mise en place avec les organisations régionales et internationales, parmi lesquelles:

- la CESAO-ONU: favoriser l'élaboration d'un Protocole d'accord sur la facilitation du transport routier, promouvoir les conventions et accords de la CEE-ONU sur le transport, soutenir les activités portant sur la sécurité routière;
- la CEMN: encourager la création d'un système de quota multilatéral régional, promouvoir la réouverture de la Route de la Soie à travers la région de la CEMN;
- la CESAP-ONU: soutenir l'établissement d'une Conférence asiatique des ministres des Transports, mener des projets conjoints régionaux visant au renforcement des capacités des Associations et à la facilitation du transport routier;
- l'UATT: élaborer des solutions régionales pour pallier les obstacles à l'industrie du transport routier et promouvoir la formation professionnelle au niveau régional.

2007 verra aussi des efforts accrus pour susciter l'intérêt et l'appui des diverses organisations gouvernementales régionales et des institutions financières du Moyen-Orient et Région en vue d'obtenir un soutien actif pour atteindre les objectifs susmentionnés en 2007.

Objectifs pour 2007

Les principaux objectifs de la Délégation permanente de l'IRU au Moyen-Orient et Région pour 2007 sont les suivants:

- promouvoir activement le rôle du transport routier au Moyen-Orient et dans sa région dans le cadre des politiques de l'IRU et, de concert avec les Associations membres, défendre ses intérêts vis-à-vis des gouvernements et des organisations régionales et internationales;
- appuyer les activités des organes de l'ONU liées à l'expansion et à l'application correcte des conventions et accords de la CEE-ONU relatifs au transport dans la région;
- susciter une prise de conscience générale de la nécessité pour la région et de l'importance dans le monde d'une formation professionnelle internationalement reconnue, avec des normes internationales harmonisées pour une industrie plus performante, au profit de l'économie et de la société dans leur ensemble;
- faciliter l'accès des transporteurs à des services qui tiennent compte de leurs besoins et améliorent la qualité de leur gestion ainsi que leur rentabilité.

Conclusion du Secrétaire général



58

Notre expérience immédiate ne porte pas sur la réalité, mais seulement sur la perception que nous avons

La libéralisation des économies, associée à la globalisation des marchés, a créé une nouvelle économie basée sur la libre circulation des personnes, des marchandises, des capitaux, du savoir faire, des technologies et des services. Ces changements importants n'affectent pas seulement les diverses règles et législations, mais aussi le

fonctionnement et l'organisation des institutions publiques et des entreprises privées.

La force de ce changement tient d'une part à la révolution économique engendrée par l'augmentation fulgurante et massive des nouveaux acteurs sur le marché, et d'autre part à la révolution technologique des techniques de l'information. Elle touche notamment le secteur des services, de la logistique, et des transports.

Selon les statistiques disponibles, de 1950 à 2004, la valeur du commerce mondial est passée de 375 milliards à 8200 milliards de dollars, soit une augmentation de 22 fois ou de 5,9% par an sur cette période.

Dans tous les pays, mais en particulier dans les grands pays industrialisés, on constate un décalage croissant entre le fonctionnement de cette nouvelle économie et celui des institutions publiques. En effet, si la nouvelle économie fonctionne globalement à l'âge de l'information en permettant à chaque entrepreneur de mieux saisir les nouvelles opportunités, les institutions publiques nationales ou internationales, elles, évoluent encore selon les principes de l'âge industriel du siècle dernier.

Ainsi, les gouvernements qui ont pour mission d'adapter les conditions cadres aux changements majeurs sont aujourd'hui totalement dépassés par les problèmes croissants qu'ils doivent pourtant régir. En effet, la libéralisation des économies et la globalisation des marchés reposent sur des règles contenues dans les Accords de l'OMC signés

en 1994. Selon ces règles en vigueur dans tous les États membres de l'OMC, les échanges de marchandises sont protégés de tout subside par les Accords du GATT. Ces mêmes règles assurent également la liberté de transit des marchandises. Toutefois, le commerce des services ne bénéficie pas d'une telle protection, sauf s'il est lié à des marchandises exportées.

Tandis que dans la plupart des pays développés, 85% du transport routier de marchandises se fait sur des distances inférieures à 150 km, et qu'il représente moins de 1% au-delà de 1000 km, les facteurs de distorsion de la concurrence ne proviennent pas pour l'essentiel de la globalisation des échanges. Ceux-ci résultent plutôt des inégalités de traitement entre modes de transport et du manque d'harmonisation des règles qui les régissent.

En effet, contrairement au commerce et aux transports routiers, les entreprises d'État dont la privatisation n'est toujours pas à l'ordre du jour, continuent de manier les forces du marché dans de très nombreux secteurs des services transport, et ce en toute impunité, notamment par le biais des généreuses subventions d'État qui leur sont accordées.

Sur le plan international, même si les effets de l'échec du cycle de Doha en 2005 et en 2006 ne sont pas encore mesurables, cet échec est bien le résultat d'une crise de confiance envers les accords supranationaux de libéralisation de l'économie.

Le blocage des accords multilatéraux et la multiplication récente des accords bilatéraux de libre



échange démontrent que chaque État souhaite mieux contrôler ses relations avec ses partenaires. Toutefois, pour bénéficier des avantages d'un accord bilatéral, il faut que le système multilatéral marche. L'accord bilatéral doit demeurer un complément et non devenir un substitut, et il doit rester compatible avec les règles multilatérales. Enfin, certains dossiers, comme l'harmonisation des contrôles aux frontières, l'application de la réglementation sociale, les procédures de transit ou douanières, ne peuvent être réglés que par le biais d'accords multilatéraux.

Le transport routier a été libéralisé sans aucune mesure d'accompagnement. Aujourd'hui, même si ses services sont très sollicités pour satisfaire au besoin de mobilité des personnes et des marchandises, il est victime de nombreuses distorsions de concurrence qui pénalisent tant son activité que le développement économique.

C'est pourquoi un cadre juridique approprié, facilitant avec efficacité le transport routier, transfrontalier et de transit en donnant des chances égales à chacun sur le marché, pourrait profiter largement au développement économique et social. Par ailleurs, l'abolition des barrières non physiques, dues à de trop nombreuses formalités artificielles et bureaucratiques, constituerait également une avancée très importante. De même, un tel cadre favoriserait l'esprit d'entreprise ainsi que la création de partenariats interentreprises fructueux et performants, aussi bien au niveau national qu'international.

Concernant le développement durable, si des

politiques fiscales sur les carburants existent partout, pratiquement aucun pays consommateur de pétrole ne dispose d'une vraie politique énergétique. Pourtant, toute politique énergétique durable devrait reposer sur des mesures d'incitation pour réduire la consommation des énergies non renouvelables, et sur la diversification des énergies fossiles utilisées dans les installations fixes, où de très nombreuses alternatives rentables au pétrole existent.

Si dans le transport routier, les carburants fossiles qui n'ont pas d'alternative rentable, ont toujours été considérés comme de l'Or Noir, il est inconcevable qu'une fiscalité totalement abusive – sans mesures d'incitation en faveur des véhicules plus verts et plus sûrs – se traduise par des prix du diesel à la pompe de 100 dollars le baril en Russie ou aux USA, et même de 270 dollars le baril au Royaume-Uni, quand le prix de l'OPEP ne dépasse pas les 58 dollars le baril.

En résumé, la politique des transports trop souvent basée sur des dogmes, au lieu d'être basée sur des faits, occulte totalement la contribution vitale du transport routier au développement durable, et s'incarne dans des mesures restrictives, voire punitives, à son encontre.

C'est pourquoi, pour permettre à chaque pays d'atteindre les objectifs de l'Agenda 21 et du Millénaire de l'ONU, il faut partout inciter la communauté scientifique à examiner en détail, avec courage et en toute indépendance, les pénalités injustifiées et les distorsions de concurrence croissantes qui frappent le transport routier national et

international.

Le transport routier dans l'économie libéralisée et globalisée est devenu un outil de production efficace irremplaçable. C'est pourquoi toute pénalité imposée sur le transport routier implique une pénalité plus grande encore sur le commerce et l'économie. Grâce à sa flexibilité et à la qualité des services offerts, le transport routier, accessible à chacun toujours et partout, reste le mieux placé pour relever les défis du développement durable tout en contribuant en même temps au développement économique global.

Comme l'a montré le mythe de la caverne de Platon il y a 2400 ans, notre expérience immédiate n'est pas la réalité mais seulement notre perception. Cela est toujours vrai aujourd'hui, surtout compte tenu de la rapidité des changements et du besoin permanent de s'adapter pour mieux saisir les nouvelles opportunités.

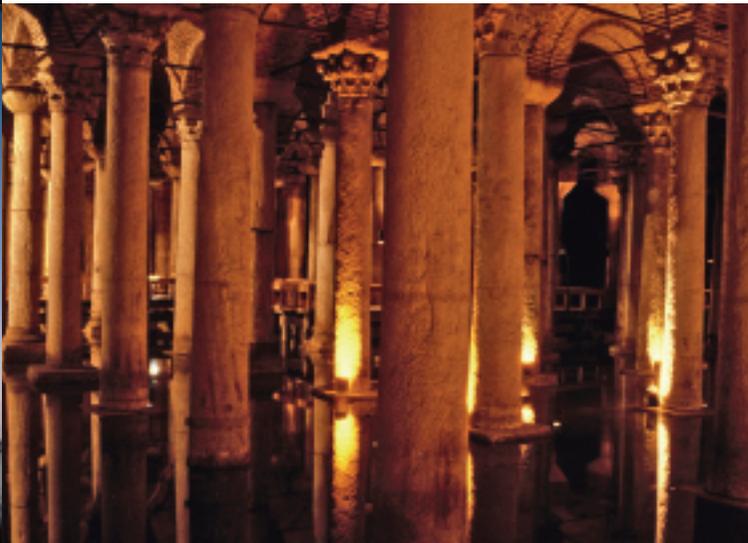
Martin Marmy

3^eème Congrès mondial de l'IRU

**Le transport routier, moteur de
la paix et de la prospérité!**

Istanbul, 15-16 Mai 2008







Working together
for a better future



Travailler ensemble
pour un meilleur avenir

*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*



d e p u i s 1 9 4 8

*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*

IRU

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 région de la CEI**

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 & Région**

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

Tél. : +90-212-284 97 47
Fax : +90-212-284 97 57
Courriel : istanbul@iru.org
Web : www.iru.org

IRU