



# L'IRU en 2008



*Travailler ensemble  
pour un meilleur avenir*

**IRU**

*depuis 1948*

# Table des matières



**Introduction du Président de l'IRU** 4

**Le réseau international de l'IRU** 6

Mission de l'IRU 7

Priorités de l'IRU 7

Membres de l'IRU 7

Structure de l'IRU 8

Assemblée générale de l'IRU 9

Conseils Transport de l'IRU 10

Présidence de l'IRU 11

Comités de liaison de l'IRU 12

Commissions / Groupes de travail de l'IRU 13

Secrétariat général de l'IRU 14

Organisations partenaires de l'IRU 18

Présentation du transport routier 19

**Priorités de l'IRU:**

**Développement durable** 20

Sécurité routière 20

Innovation 21

Académie de l'IRU 26

Incitations 30

Infrastructures 32

**Priorités de l'IRU: Facilitation du commerce, du tourisme et du transport routier** 34

Questions d'ordre général et commercial 34

Facilitation et sûreté du transport routier 38

4<sup>ème</sup> Conférence Euro-Asie du transport routier, Varsovie 41

Le Régime TIR prêt à faciliter le commerce mondial 46

Questions sociales du transport routier 50

Tourisme et transport routier de personnes 52

**Autres activités des**

**Délégations permanentes de l'IRU** 56

Union européenne (UE) 57

Communauté des États indépendants (CEI) 60

Moyen-Orient et région 62

**Conclusions du Secrétaire général** 64



L'année 2008 marque le début de mon mandat en tant que nouveau Président de l'IRU. C'est une tâche que j'ai acceptée avec beaucoup d'honneur, mais également avec un grand sens des responsabilités qui m'incombent, à la lumière des défis d'envergure mondiale auxquels nous sommes tous confrontés.

L'année 2008 est également celle du 60<sup>ème</sup> anniversaire de l'IRU. En 1948, les pères fondateurs de l'IRU ont eu la bonne vision, qui est toujours clairement mentionnée dans les statuts de l'IRU et qui constitue aussi aujourd'hui la devise de l'IRU : « Travailler ensemble pour un meilleur avenir ».

En 60 ans passés sur les routes, les bus, les cars, les taxis et les camions sont devenus le moteur du commerce et du tourisme dans le monde entier, mais ils sont aussi partout devenus des vecteurs de progrès économique et social.

L'IRU, en représentant le secteur du transport routier et les transporteurs comme moi-même à travers le monde, joue un rôle central dans l'amélioration des services es-

# Introduction du Président de l'IRU

sentuels de transport en permettant la mobilité requise des personnes et des biens qui sont l'essence même de TOUTES les économies et nations.

Le rôle de l'IRU s'étend bien au-delà de la simple promotion des intérêts du secteur des transports routiers. C'est même pour l'IRU une obligation statutaire que d'œuvrer pour le bien public, pleinement consciente du rôle irremplaçable que joue le secteur pour unir les hommes et mieux répartir les richesses en assurant, grâce à une grande flexibilité et une grande qualité, ses indispensables services en porte-à-porte ou en s'imposant comme l'un des plus efficaces partenaires réels de la co-modalité.

A l'ère des communications électroniques qui voyagent à la vitesse de la lumière, changeant ainsi le visage et la nature de chaque transaction commerciale, le temps manque souvent pour permettre à quiconque d'identifier et de répondre efficacement aux pressions causées par la révolution informatique sans précédent qui transforme les systèmes, les pratiques, et les procédures de transport et de logistique.

Ajoutez à cela les conséquences pour nos entreprises de la mondialisation et de la libéralisation des économies, où chacun est aujourd'hui en concurrence avec tout le monde et partout, et constatez que les transports routiers modernes ne sont plus un simple mode de transport, mais qu'ils sont bel et bien devenus un outil de production très efficace !

Si entrer dans la profession reste facile, gérer avec succès une entreprise de transport routier – en dépit des nombreuses opportunités nouvelles – devient de plus en plus ardu, notamment en raison de la globalisation de la demande et, surtout, de la mondialisation de la concurrence.

Parce que nous sommes face à un avenir toujours plus complexe et exigeant, il est évident qu'un transport routier moderne et efficace va rester le principal mode de transport à même de garantir la demande en mobilité des personnes et des biens générée par la modernisation de l'économie.

Cependant, pour promouvoir le rôle majeur du transport routier comme force motrice du progrès, nous devons être capables de travailler ensemble, nous devons être capables de nous adapter, nous devons être capables de changer, nous devons être capables d'apprendre à apprendre, sinon dure sera la chute !

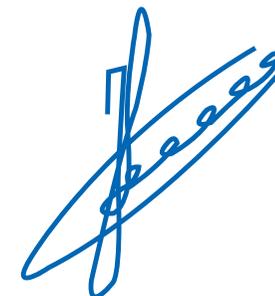
Se confronter avec succès aux défis et opportunités d'aujourd'hui et de demain va exiger l'exploitation, plus que jamais en 60 ans d'expérience, de la vision globale de l'IRU et de sa capacité à agir localement au travers de son réseau international unique de 180 associations membres de l'IRU dans 72 pays sur les 5 continents.

Suite aux très fructueuses activités accomplies par mon prédécesseur, Paul Laeremans, au cours des six années de son mandat, je suis pleinement confiant en ce que l'IRU et ses membres sont mieux équipés aujourd'hui qu'ils l'ont jamais été pour relever ensemble les défis mondiaux de sûreté, de sécurité routière, d'économies d'énergie, de soulagement de la pauvreté,

ainsi que pour promouvoir la facilitation du transport routier et du tourisme, conformément aux exigences du développement durable.

Les défis qui se dressent devant nous sont nombreux, mais les opportunités sont plus nombreuses encore. En travaillant en partenariat avec ses membres, l'IRU peut se faire le moteur du progrès économique, social et environnemental !

Forte de son dynamisme, de son engagement et de sa détermination, l'IRU abordera 2008 avec l'esprit de ses 20 ans mais avec trois fois plus d'expérience !

A stylized blue ink signature of Janusz Lacny, consisting of several overlapping loops and lines.

Janusz Lacny



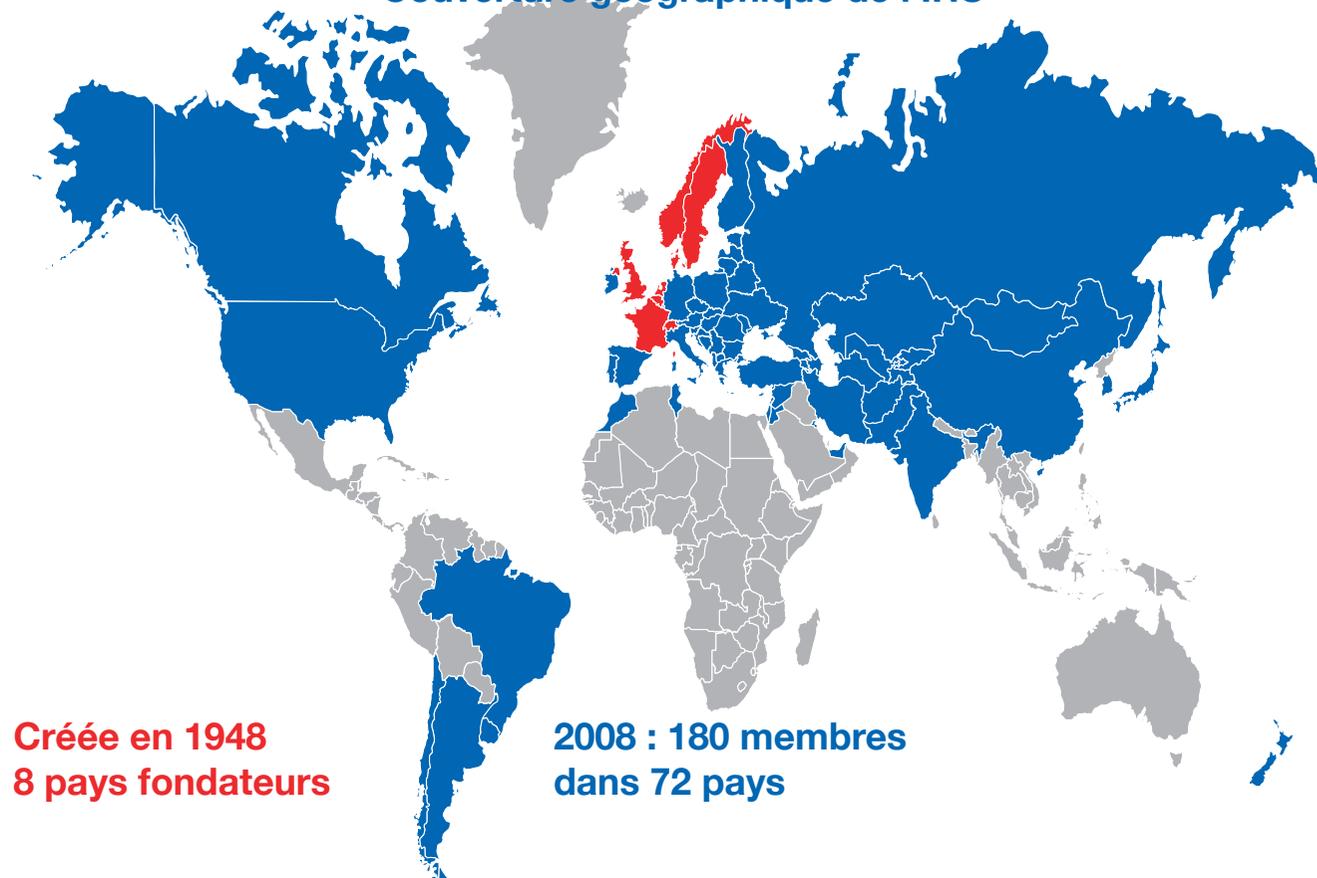
## Mission de l'IRU

La mission de l'IRU est de faciliter le transport routier partout dans le monde et d'utiliser la formation pour promouvoir la compétence professionnelle du secteur et améliorer la qualité des services offerts par la profession. Elle défend la liberté du client 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.

## 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



## 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 72 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.



# Structure de l'IRU

## Structure de l'IRU

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

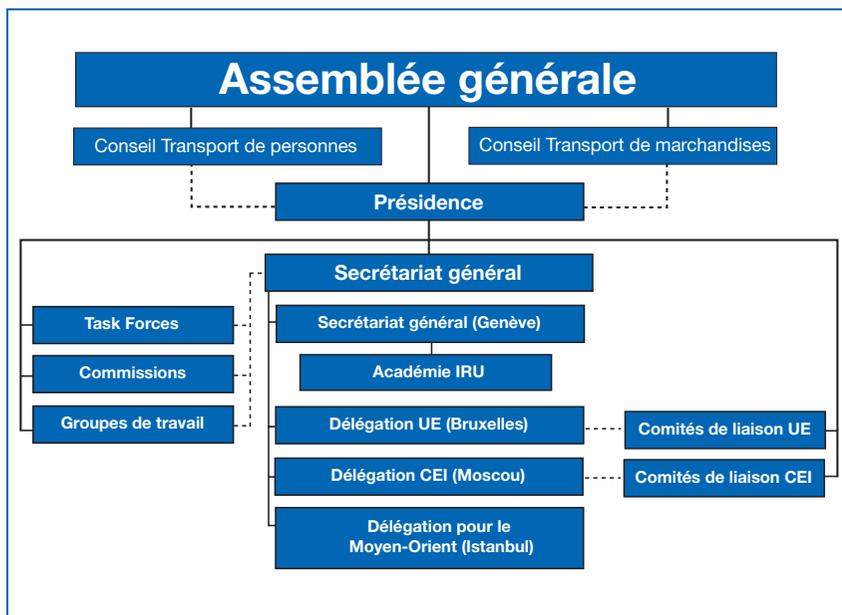
Ses organes statutaires :

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

sont assistés pour la définition des politiques de l'IRU par :

- 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.



# Assemblée générale de l'IRU

## 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, les Conseils Transport de personnes et de marchandises, qui font partie de l'Assemblée générale, procèdent ensemble aux élections statutaires de leurs Présidents et Vice-présidents, du Président de l'IRU et des membres de la Présidence, et désignent 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.



# Conseils Transport de l'IRU

## Conseil Transport de marchandises

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, qui fait partie de l'Assemblée générale, 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 prérogatives 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 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, qui fait partie de l'Assemblée générale, 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 prérogatives 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.



### Le bureau du Conseil Transport de marchandises:

De gauche à droite: Roger King, Vice-président du CTM, RHA, Royaume-Uni, **Pere Padrosa, Président du CTM**, ASTIC, Espagne, et Kakhramon Sydiknazarov, Vice-président du CTM, AIRCUZ, Ouzbékistan



### Le bureau du Conseil Transport de personnes:

De gauche à droite: Larisa Vashetkina, Vice-présidente du CTP, BAMAP, Belarus, **Graham Smith, Président du CTP**, CPT, Royaume-Uni, et Yves Mannaerts, Vice-président du CTP, FBAA, Belgique



# Présidence de l'IRU

## Présidence

La Présidence de l'IRU est l'organe exécutif de l'Assemblée générale de l'IRU, chargé de diriger les affaires de l'IRU et d'exécuter 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.



### Présidence

*De gauche à droite (debout): Gueorgui Petrov, AEBTRI, Bulgarie, Antonio Mousinho, ANTRAM, Portugal, Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, Dick van den Broek Humphreij, EVO, Pays-Bas, Vladimir Florea, AITA, Moldova, Jaroslav Hanak, CESMAD Bohemia, République tchèque, Toivo Kuldkepp, ERAA, Estonie, Florinel Andrei, ARTRI, Roumanie*  
*De gauche à droite (assis): Iouri Sukhine, ASMAR, Fédération de Russie, Graham Smith, Vice-président de l'IRU, CPT, Royaume-Uni, **Janusz Lacny, Président de l'IRU**, ZMPD, Pologne, Pere Padrosa, Vice-président de l'IRU, ASTIC, Espagne, Izzet Salah, UND, Turquie*



**Président / Vice-présidents de l'IRU**  
*De haut en bas: **Janusz Lacny, Président de l'IRU**, ZMPD, Pologne et les deux Vice-présidents de l'IRU, Pere Padrosa, ASTIC, Espagne et Graham Smith, CPT, Royaume-Uni*

# Comités de liaison de l'IRU

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

Le Comité de liaison auprès de l'UE pour le transport de marchandises (CLTM) réunit, au moins deux fois par an, les associations membres de l'IRU des 27 États membres de l'UE afin de traiter, dans le cadre de la politique de l'IRU, les questions régionales comme les nouvelles propositions de Règlement pour l'accès à la profession et l'accès au marché, 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 anarchique, l'élimination des coûts externes de la Directive sur l'Eurovignette, le Plan d'action de la Commission européenne pour la logistique ou encore l'introduction de l'interopérabilité des systèmes de péage communautaires.

**Le Bureau du Comité de liaison auprès de l'UE pour le transport de marchandises (CLTM).** De gauche à droite: **Bertil Dahlin, Président du CLTM, SA, Suède,** et **Pere Padrosa, Vice-président du CLTM et Vice-président de l'IRU, ASTIC, Espagne**



**Le Bureau du Comité de liaison auprès de la CEI (CLCEI).** De gauche à droite: **Vladimir Florea, Président du CLCEI, AITA, Moldova,** **Makhsat A. Saktaganov, Vice-président du CLCEI, KAZATO, Kazakhstan,** et **Nicolai Borovoi, Vice-président du CLCEI, BAMAP, Belarus.**



## Comité de liaison auprès de la CEI (CLCEI)

Le Comité de liaison de l'IRU auprès de la CEI rassemble les représentants d'associations de transporteurs routiers internationaux, membres de l'IRU dans les pays de la CEI, et se réunit deux fois par an.

Les réunions du CLCEI à Tbilissi (Géorgie) et Chisinau (Moldova), ont permis de discuter des questions d'importance pour les transporteurs routiers de la CEI, comme l'évolution des législations régissant le transport routier à l'échelle nationale et internationale, le développement des relations avec les organisations économiques régionales (Communauté économique eurasiennne - EurAsEC, Organisation de la Coopération économique de la mer Noire - BSEC et Conférence de coordination des transports des ministres des Transports de la CEI - CTC CEI), la formation professionnelle de spécialistes du transport routier international, ainsi que les dispositions relatives aux visas des conducteurs internationaux. Une attention toute particulière a été portée au projet de l'IRU de faire revivre la Route de la Soie.

Un appel a été lancé sur une initiative du CLCEI, de concert avec la CTC CEI, à l'intention du Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations-Unies pour l'Europe (CEE-ONU), concernant les amendements à l'Accord AETR et l'applicabilité du Règlement communautaire 561/2006/CE aux transporteurs des pays non-membres de l'UE.

# Commissions / Groupes de travail de l'IRU

Les Commissions, Groupes de travail et Task forces de l'IRU regroupent les 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.

## 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 (MKFE, HONGRIE)**

### Services aux transporteurs routiers (CSE)

**JOSÉ RIBEIRO DA CRUZ (ANTRAM, PORTUGAL)**

### Affaires sociales (CAS)

**GEORGES CAUSSE (FNTR, FRANCE)**

### Affaires techniques (CIT)

**MIKHAIL NIZOV (ASMAR, RUSSIE)**



*Le Bureau du Groupe Taxis et voitures de louage avec conducteur. De gauche à droite : Nina Nizovsky, Vice-présidente du Groupe Taxis, STL, Finlande, **Hubert Andela**, Président du Groupe Taxis, KNV-Taxi, Pays-Bas et Thomas Grätz, Vice-président du Groupe Taxis, BZP, Allemagne*

## 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 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 ressortissants d'une trentaine de pays différents venus des cinq continents. Le Secrétariat général de l'IRU, de concert avec ses membres, assure également la promotion et l'application des plus efficaces accords multilatéraux de facilitation, tels que 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 en vue d'interconnecter, grâce au transport routier en porte-à-porte, toutes les entreprises qui jalonnent la Route de la Soie afin de transformer cette initiative eurasiennne de l'IRU en nouvelle « success story ».

## Le siège 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).

# Genève

Le Secrétariat général de l'IRU à Genève comprend les principales fonctions suivantes :

### Secrétaire général

**MARTIN MARMY**

### Secrétaire général adjoint

**UMBERTO DE PRETTO**

### Responsable – Transport de marchandises, Facilitation & Événements

**PETER KRAUSZ**

### Responsable – Transport de personnes

**OLEG KAMBERSKI**

### Responsable – Affaires juridiques

**CHRISTIAN PIAGET**

### Responsable – Affaires techniques

**JACQUES MARMY**

### Responsable – Communication

**JULIETTE EBÉLÉ**

### Responsable – Développement durable

**JENS HÜGEL**

### Responsable – Finance & Administration

**ERIC BENOIST**

### Responsable – Formation IRU

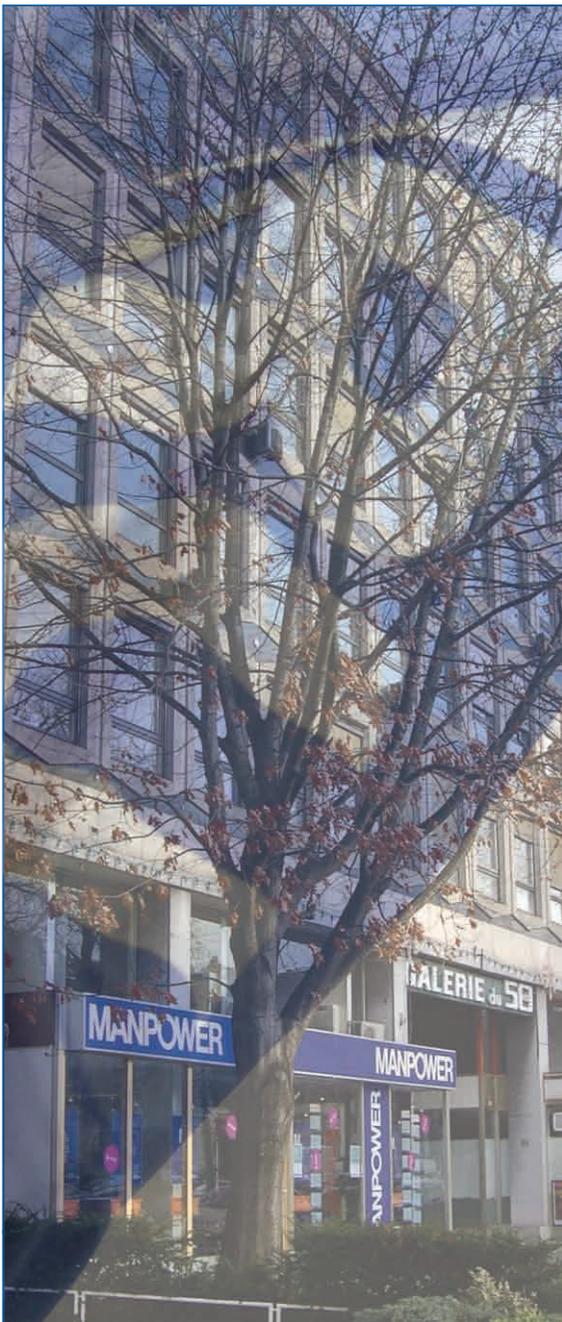
**PATRICK PHILIPP**

### Responsable – Régime TIR

**JEAN ACRI**

### Responsable – Technologies de l'information

**PARESH CHANDRA**



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

Étant donné le volume et la complexité des questions concernant le transport routier qui sont débattues 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 les principales fonctions suivantes:

**Délégué général**  
**MICHAEL NIELSEN**

**Responsable – CLTM**  
**MARC BILLIET**

**Responsable – Transport de personnes**  
**OLEG KAMBERSKI**

**Responsable – Affaires sociales & Affaires fiscales communautaires**  
**DAMIAN VICCARS**

**Responsable – Administration & Événements**  
**MURIEL VANDEROOST**

**Officier de liaison avec le Parlement européen**  
**RAFAEL JIMENEZ-AYBAR**

# Bruxelles

## 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 des transports routiers;
- 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 de l'IRU auprès de l'UE pour le transport de marchandises et par celle du Conseil Transport de personnes, ainsi qu'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 des ministres européens des Transports, son secrétariat et les représentants permanents des États membres auprès de l'UE.



## 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 afin d'aider au développement du transport routier de marchandises dans la région de la CEI, et d'accélérer l'intégration des systèmes de transport routier ainsi que l'harmonisation de la législation des transports dans les États membres de la CEI et de l'UE.

## 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 des transports routiers au sein des 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 inter-gouvernementales et des membres de l'IRU de 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.

# M o s c o u

La Délégation permanente travaille en étroite collaboration 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 de l'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 les fonctions principales suivantes :

### Délégué général

**IGOR ROUNOV**

### Administrateur principal - Politique

**DMITRY LARIONOV**

### Administrateur principal - Douanes

**ARKADY SHMELEV**

### Administratrice – Communication

**ELENA ANFIMOVA**



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

La Délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et Région, basée à Istanbul, a pour mission de coopérer avec les organisations régionales et internationales, ainsi qu'avec les associations membres de l'IRU et les autorités nationales en vue de développer et faciliter le transport routier, à la croisée de continents et de régions qui partent de la Turquie en Europe et de l'Égypte en Afrique, traversent toute la région du Moyen-Orient et s'étendent jusqu'aux économies les plus dynamiques du monde en Asie du Sud-Est. Forte de cette vision globale comportant plus d'une perspective régionale, la Délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et Région a l'opportunité de collaborer avec les organisations régionales et internationales localisées dans les diverses régions de cette prometteuse partie du globe, ou qui s'y intéressent.

**Délégué général**  
**HAYDAR ÖZKAN**

**Chargée de projets**  
**LOBNA AL LAMII**

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

- Promouvoir les politiques de l'IRU ainsi que 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 pour le 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 auprès des gouvernements, des agences intergouvernementales et des membres de l'IRU de la région, suite à la récente réouverture de la Route de la Soie par l'IRU, avec la coopération de gouvernements du Moyen-Orient, d'Asie et de la Chine.

# I s t a n b u l



## 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 CESAO-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)
- le Forum international des Transports (ITF)
- la Commission européenne
- le Parlement européen
- le Conseil européen
- l'Union arabe des transports terrestres (AULT)
- la Coopération économique de la mer Noire (BSEC)
- la Conférence de coordination des transports de la Communauté des États indépendants (CCT CEI)
- l'Espace économique commun (EEC)
- l'Organisation de coopération économique (OCE)
- la Communauté économique eurasienne (EurAsEC)
- l'Association Géorgie – Ukraine – Azerbaïdjan – Moldova (GUAM)

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

*Les bureaux du Secrétariat général de l'IRU à Genève sont situés à cinq 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 les échanges.*

# Présentation du transport routier

## Le transport routier: une composante essentielle de l'économie mondiale

Le transport routier, en porte-à-porte ou comme partenaire des autres modes, propose un service irremplaçable pour irriguer l'économie locale et mondiale, tout en unissant les hommes et en assurant une meilleure répartition des richesses, se faisant ainsi le garant du développement social et économique. Suite au processus de mondialisation, le transport de marchandises par route a dépassé son statut de simple mode de transport pour devenir un véritable outil de production. Le transport collectif de personnes par route est également un élément majeur de la mobilité durable.

L'Union Internationale des Transports Routiers publie chaque trimestre ses Indices du transport routier, sur la base du PNB, des volumes de marchandises transportées par route et des immatriculations de nouveaux véhicules commerciaux dans une sélection de pays de l'OCDE.

## Indices du transport routier: ralentissement en 2007

En 2007, les Indices de l'IRU ont montré une légère baisse de la croissance économique, avec une hausse de 2% du PNB.

Sur la même période, les volumes transportés par route ont augmenté de 1,5% seulement.

Les immatriculations de véhicules neufs se sont stabilisées autour de 89 000 unités par trimestre. Ce n'est que vers la fin de l'année que le nombre d'immatriculations de véhicules neufs a rebondi, enregistrant ainsi une hausse de 1% de nouveaux véhicules immatriculés sur l'année.

Tandis que 2006 reflétait l'interdépendance du PNB et des volumes de transport routier, avec des taux de croissance de respectivement 2,1% et 2,0%, l'année 2007 a montré que l'industrie des transports routiers prend des mesures pour transporter mieux plutôt que transporter plus, ce qui entraîne une amélioration des performances économiques, environnementales et sécuritaires.

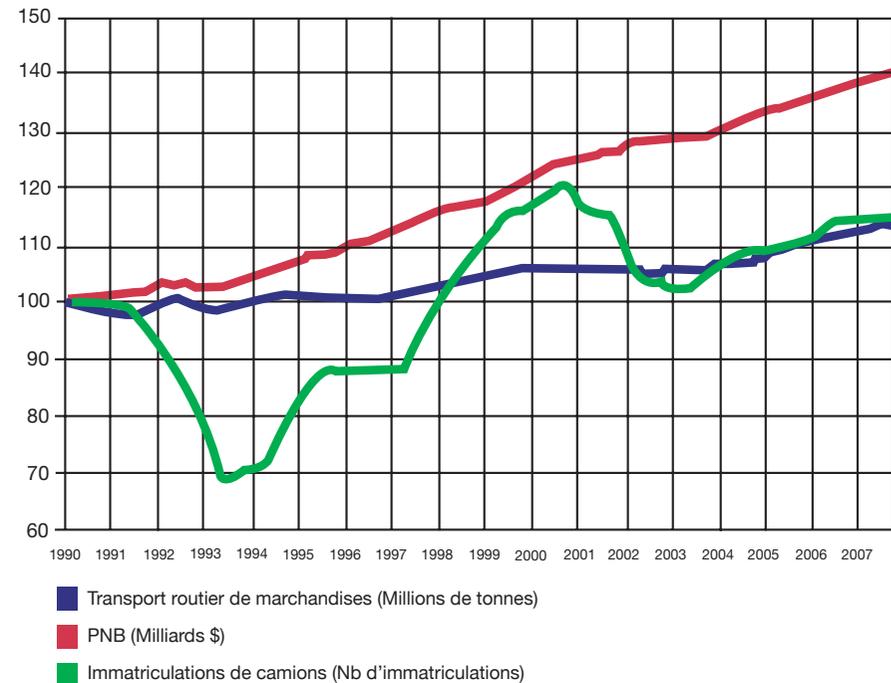
## Que faut-il pour obtenir une tasse de café dans un bar ?

Les efforts coordonnés de **29 entreprises** dans **18 pays** !

Dans la mesure où le transport routier est devenu un outil de production vital de notre économie mondialisée, toute pénalité appliquée aux transports routiers forcera les entreprises à délocaliser leur production, générant ainsi encore plus de transports !

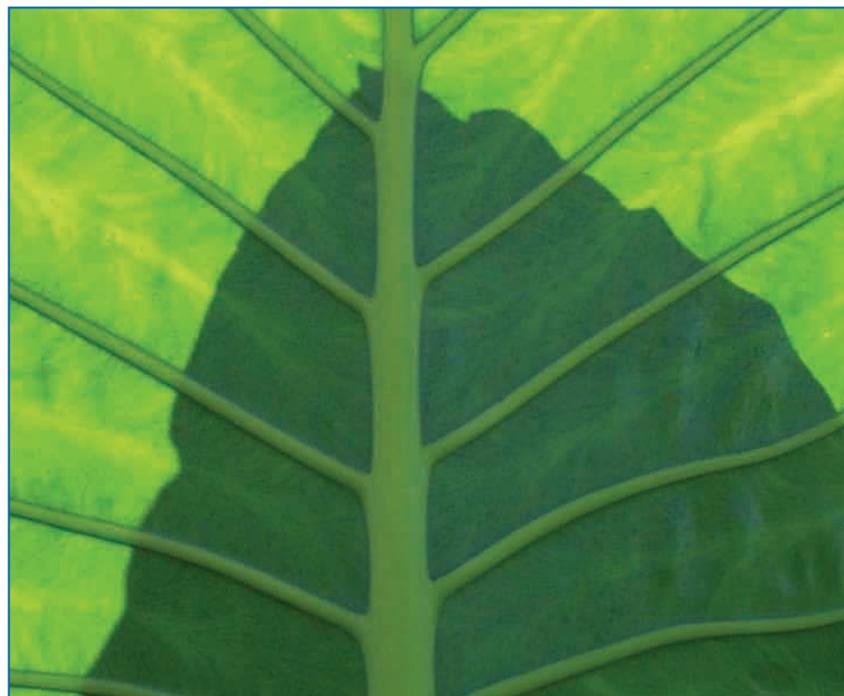


## Indices de l'IRU – Europe occidentale, OCDE





# 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<sup>er</sup> 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. La stratégie des 3 « i » n'a pas seulement été validée par le Programme des Nations-Unies pour l'environnement (PNUE), mais également recommandée auprès d'autres groupes industriels pour les inciter à faire de même.

### Sécurité routière

La sécurité routière a toujours été une priorité pour l'IRU et ses membres. Elle constitue également un aspect fondamental du développement durable. Les questions de sécurité routière sont abordées par la Commission pour la Sécurité routière de l'IRU et par la Commission des Affaires techniques pour ce qui est des aspects techniques.

Pour promouvoir la sécurité routière et les meilleures pratiques possibles, l'IRU collabore étroitement 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.

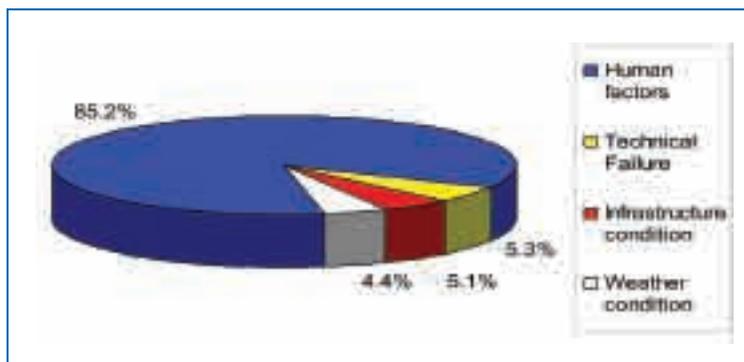
# Innovation

## Pour renforcer la sécurité routière, il faut cibler la bonne personne!

Une étude scientifique sur les « Causes d'accidents de camions en Europe » (ETAC), commandée conjointement par la Commission européenne et l'IRU, a identifié les principales causes d'accidents impliquant des poids-lourds en Europe. Les résultats de l'étude ETAC montrent que l'erreur humaine, qu'il s'agisse de celle du conducteur de camion ou d'un autre usager de la route, est la cause principale de 85,2% des accidents. En revanche, 75 % des accidents liés au facteur humain sont causés par les autres usagers, contre 25% causés par le conducteur de poids-lourd. D'autres facteurs comme les défaillances techniques, l'état de l'infrastructure ou les conditions météorologiques jouent par comparaison un rôle mineur, représentant respectivement 5,3%, 5,1% et 4,4% des causes principales d'accident.

L'analyse en profondeur de l'erreur humaine a révélé qu'une vitesse inadaptée, le non respect des règles à observer aux intersections et une mauvaise manœuvre lors d'un changement de voie sont les principales causes d'accident entre un camion et un autre usager de la route. Même si la fatigue est communément considérée comme un facteur d'accident majeur, l'étude ETAC prouve qu'en réalité, la fatigue a constitué la cause majeure de 6% seulement de l'ensemble des accidents.

Afin de cibler ces principales causes d'accident et de réduire le nombre global de victimes tuées dans des accidents impliquant des camions, l'étude recommande essentiellement d'améliorer la formation à la conduite des autres usagers et de moderniser les programmes d'auto-écoles, afin d'aider les nouveaux conducteurs à mieux comprendre les manœuvres des camions et à conduire en conséquence. Dans la mesure où la sécurité routière pose également problème dans d'autres parties du monde, y compris dans les pays de la CEI, l'IRU a l'intention de rechercher des partenariats scientifiques similaires avec les instituts compétents des pays intéressés.

Quelle est la première cause des accidents de poids lourds en Europe? L'erreur humaine, dans 85% des cas. Sans que « parmi ces choses impliqués au facteur humain, 75% sont provoqués par les autres usagers de la route et 25% par les routiers », précise d'emblée l'IRU. A son tour : l'étude scientifique «ETAC», qu'elle a financée avec la Commission européenne et réalisée à partir de 624 accidents impliquant au moins un camion et ayant fait au moins un blessé. Dans 27% des cas, l'automobile et/ou le piéton a provoqué l'accident à une intersection, dans une file (20%), lors d'un changement de voie (19,5%),

interstitif et une stabilisation : non-respect du code de la

Les causes d'accidents impliquant les poids lourds en Europe

Cause	Percentage
Human factors	85.2%
Technical Failure	5.3%
Infrastructure condition	5.1%
Weather condition	4.4%

Source: IRU



## Les roches racontent l'histoire de la terre et de ses changements climatiques D'une palmeraie à un désert de glace

Selon les géologues, l'histoire de la terre remonte à 4 milliards d'années au moins. Le soulèvement des Alpes en une impressionnante chaîne montagneuse qui a eu lieu lorsque les continents européen et africain sont entrés en collision, principalement lors des 30 derniers millions d'années, par la surrection de la croûte terrestre. Certains des plus hauts sommets des Alpes suisses, comme le Cervin, appartenaient à l'origine à l'Afrique. Les Alpes font donc partie d'un système montagneux relativement jeune.

Les roches sont donc les seules témoins et archives de l'histoire de la Terre. Leur composition et leur structure nous renseignent

sur les conditions environnementales qui régnaient lors de leur genèse, ainsi que sur la rapidité des changements géologiques ou climatiques.

A titre d'exemple, il y a près de 20 000 ans, la région actuelle de la capitale suisse se trouvait sous une couche de glace d'environ 400 mètres d'épaisseur, provenant des glaciers du Rhône et de l'Aar. Pourtant, quelque 20 millions d'années auparavant régnait dans cette ville de Berne un climat méditerranéen à subtropical.

Selon l'analyse des roches, depuis environ 2 millions d'années, se sont succédé de

nombreuses périodes chaudes et glaciaires. A chaque nouvelle progression, les glaciers usent en partie les dépôts de roche depuis longtemps consolidés. Les collines autour du centre de Berne, composées des moraines frontales du glacier de l'Aar, témoignent de ces flux et reflux du glacier. D'autres moraines témoignent des nombreux cycles de réchauffement / refroidissement du climat. Ceux-ci ont résulté en de nombreux flux et reflux des glaciers qui laissent des traces parfaitement visibles de nos jours sur les moraines latérales qui existent dans tous les glaciers alpins (voir image).

Toutefois, lorsqu'il s'agit de l'histoire de la Terre, la rapidité de changements géologiques ou climatiques se calcule à une autre échelle que celle qui est commune dans les commentaires médiatiques du moment, relatifs à la rapidité des changements climatiques.

En effet, si l'on condensait sur une seule année l'histoire de la terre et celle notamment des 25 millions d'années qui ont vu la naissance des Alpes, et plus particulièrement des 20 000 dernières années où la ville de Berne est née, les Alpes suisses auraient vu le jour le 28 décembre à 17h15, tandis que Berne aurait vu le jour un 31 décembre à minuit moins 2 minutes et 30 secondes.

## Changement climatique et CO<sub>2</sub>

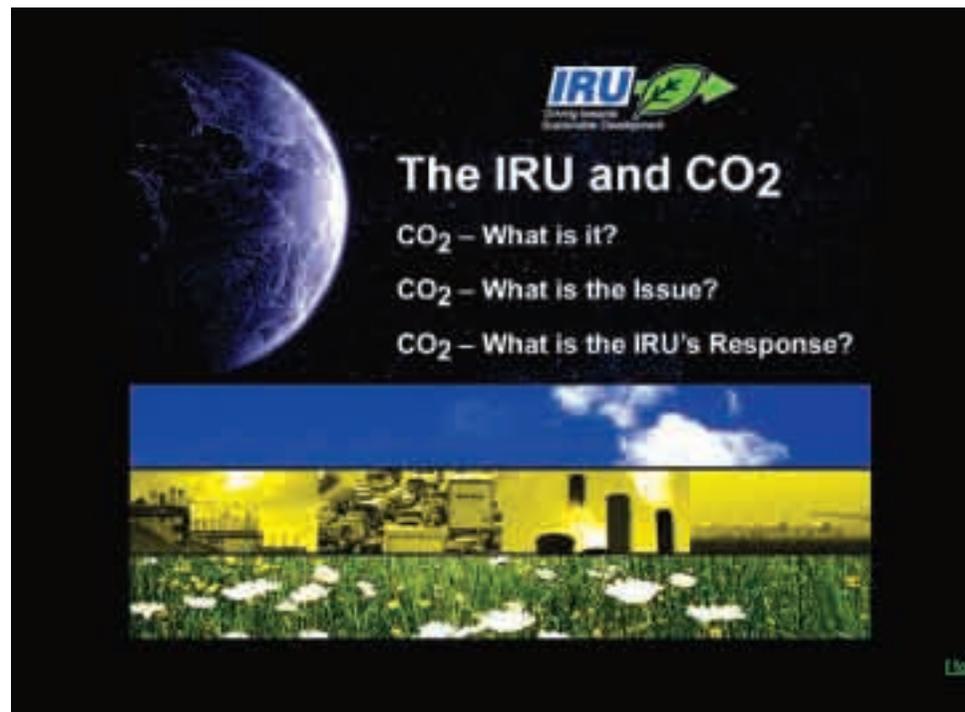
En ce qui concerne le changement climatique, la pensée dominante du moment, basée non pas sur l'usage judicieux de la raison, mais sur les images chocs d'une filmologie émotionnelle et anxiogène, consiste à lier le réchauffement de la planète à la seule production de CO<sub>2</sub> par l'être humain.

Pourtant, depuis des millénaires, l'histoire de la Terre inscrite dans la roche prouve que la planète a déjà subi de très nombreux cycles de réchauffement / refroidissement, allant de la palmeraie au désert de glace. C'est pourquoi, soyons objectifs et réalistes, l'histoire de la Terre gravée dans la roche démontre clairement que la supposée corrélation entre la production de CO<sub>2</sub> et le réchauffement climatique n'est pas suffisante pour en prouver la causalité.

Compte tenu que le droit d'émettre du CO<sub>2</sub> prévu par le Protocole de Kyoto, repose sur des bases biaisées, compte tenu que la taxation des carburants fossiles, et notamment du carburant diesel, est massive partout, ce protocole représente davantage un nouveau droit de polluer, générant dans tous les pays consommateurs de carburants fossiles non pas seulement du CO<sub>2</sub> inutile, mais un nouveau commerce non équitable à la fiscalité très rentable, en particulier pour les grands pays consommateurs de carburants fossiles. Il n'est donc pas surprenant de constater que le Protocole de Montréal sur la réduction des gaz à effet de serre, qui repose non pas sur une fiscalité inefficace mais sur des bases scientifiques sérieuses qui ont permis leur élimination, contribue déjà bien davantage à la réduction des gaz à effet de serre que ce que prévoit celui de Kyoto jusqu'en 2012.

En effet, si l'objectif des taxes sur le CO<sub>2</sub> est d'en réduire les émissions d'une manière efficace en diminuant la consommation des énergies fossiles, on doit alors tenir compte du fait que le marché pétrolier est mondial, que les émissions de CO<sub>2</sub> représentent un défi mondial. De ce fait, pour permettre aux objectifs du protocole de Kyoto de se réaliser, il est indispensable de mettre en œuvre notamment les deux mesures suivantes. D'une part les taxes sur le CO<sub>2</sub> doivent être prélevées non pas dans les pays consommateurs mais exclusivement à la source dans les pays producteurs de pétrole. D'autre part, comme les grands groupes industriels et commerciaux ont investi en Chine, en Inde et dans de nombreux autres pays en demandant à ces derniers de produire la plupart des biens consommés dans le monde, il est également indispensable que les pays industriels procèdent maintenant aux transferts des technologies les plus performantes en matière d'énergie vers ces nouvelles usines du monde, afin de leur permettre d'utiliser l'énergie et notamment les énergies fossiles de la manière la plus efficace et la plus économique afin d'en réduire la consommation globale et par voie de conséquence les émissions de CO<sub>2</sub>.

En outre, pour éviter toute discrimination et inscrire ces droits de polluer dans le cadre d'un commerce équitable, il est nécessaire que les recettes tirées des taxes sur le CO<sub>2</sub> soient utilisées à titre de mesure budgétaire pour compenser, dans les pays producteurs, la baisse des exportations de pétrole qui résulterait d'une baisse de la consommation des énergies fossiles. Il faut également reconnaître que le prélèvement de taxes sur le CO<sub>2</sub>, sur des carburants déjà lourdement



Site Internet consacré au CO<sub>2</sub>: [www.iru.org/index/en\\_policy\\_co2\\_home](http://www.iru.org/index/en_policy_co2_home)

taxés comme cela est actuellement le cas dans les pays consommateurs de pétrole, a davantage l'effet pervers de transformer ces taxes CO<sub>2</sub> en un simple droit à polluer que de réduire l'usage des carburants fossiles.

### Action de l'IRU

L'IRU s'est exprimée lors de la « Conférence de Davos sur le changement climatique et le tourisme », organisée par l'Organisation mondiale du tourisme. L'IRU y a souligné que l'économie mondiale ne peut pas fonctionner sans transports routiers et que les taxis, les bus, les cars et les camions sont devenus pour les touristes un élément vital de la chaîne de mobilité internationale, indiquant ainsi la marche à suivre pour

atténuer les effets du transport et du tourisme sur l'environnement.

Au cours d'une audience au Parlement européen sur les émissions de CO<sub>2</sub>, l'IRU a demandé une politique énergétique durable, fondée sur la diversification des énergies utilisées partout où il existe déjà des alternatives économiquement viables.



## Le transport routier et le pétrole

Dans le transport routier, le pétrole n'est pas une source d'énergie parmi d'autres mais revêt au contraire une importance capitale et stratégique, le pétrole est même considéré comme de l' "or noir", dans la mesure où il n'existe pas d'alternative viable, à court terme ou à long terme, autre que le pétrole dans le transport routier, et où les réserves de carburant fossile sont limitées. C'est pourquoi il est indispensable que les gouvernements mettent en œuvre dans tous les pays une politique énergétique efficace, de manière à assurer aux enfants de nos enfants de pouvoir continuer à bénéficier de cette énergie indispensable à la mobilité efficace des personnes et des marchandises actuellement offerte par le transport routier.

Une telle politique de l'énergie doit exiger une amélioration de l'efficacité énergétique de toutes les sources existantes et se baser sur les économies et la diversification des sources d'énergie utilisées notamment dans les installations fixes.

Cette politique de diversification du marché de l'énergie doit être basée sur des mesures d'incitations pour encourager l'usage d'énergies nouvelles, et sur des mesures fiscales efficaces pour réduire l'utilisation de carburants fossiles dans les installations fixes, qui représentent 70% de la consommation totale du pétrole et pour lesquelles il existe déjà des alternatives viables et rentables. Il ne faut pas oublier que dans la plupart des pays, la majorité de ces installations fixes utilisant des énergies fossiles est propriété d'État. Ainsi, si les gouvernements souhaitent réellement diminuer les émissions de CO<sub>2</sub>, ils peuvent agir sans tarder dans la mesure où les 3/4 de la consommation de carburants fossiles est sous leur seul contrôle.

Il ne faut pas non plus oublier que dans le contexte actuel de la mondialisation de l'économie le transport routier, qui est le seul mode capable de fournir un service porte-à-porte, n'est pas un simple mode de transport, mais il est devenu un outil de production vital permettant d'assurer la compétitivité et le développement durable de l'économie, d'unir les hommes et de mieux répartir les richesses dans chaque pays. Un approvisionnement continu des transports routiers en diesel, conjugué à une taxation modérée, est donc une condition indispensable pour permettre à chaque pays d'atteindre les objectifs de l'Agenda 21 et du Millénaire fixés par l'ONU.

 **Did you know...?**  
Facts on Road Transport and Oil

La publication de l'IRU « Saviez-vous que.. ? Transport routier et pétrole : la réalité » disponible dans la librairie de l'IRU: [www.iru.org](http://www.iru.org)

**Nécessité de diversifier le marché de l'énergie**



## Approche modulaire

L'approche modulaire, qui consiste à assembler des combinaisons existantes de remorques pour parvenir à une plus grande capacité de volume par véhicule, a suscité d'intenses débats, de nombreux essais dans divers Etats membres de l'UE et un grand intérêt de la part des entreprises.

En juin 2007, en plus de la présentation de dix-huit combinaisons modulaires différentes, l'IRU a organisé un séminaire sur la faisabilité d'utiliser des camions assemblés selon l'approche modulaire, rassemblant des transporteurs de marchandises, des scientifiques, des législateurs et des associations nationales, afin d'examiner les avantages et défis potentiels d'une circulation à grande échelle de camions modulaires.

Les essais actuels ont démontré que l'approche modulaire permet un meilleur transport plutôt qu'un transport de quantité. En réalité, cette approche présente un certain nombre d'avantages majeurs en termes d'efficacité accrue, de possibilité de transporter les mêmes charges avec moins de véhicules, d'optimisation de l'emploi d'un nombre de plus en plus restreint de conducteurs, d'augmentation de la capacité disponible, de meilleure compatibilité avec les autres modes de transport de marchandises, de diminution de la consommation de carburant, de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et d'une usure de revêtement routier moindre du fait d'un nombre plus important d'essieux et donc d'un poids réduit par essieu. C'est pourquoi les Etats sont encouragés à effectuer les tests appropriés afin de déterminer d'une part si l'approche modulaire est la plus adaptée et si oui, quelles combinaisons, et d'autre part, d'identifier les ajustements nécessaires pour en faciliter la circulation.

Étant donné que l'approche modulaire offre de nombreux avantages, son développement et son utilisation doivent être encouragés. Dans cette perspective, en vue d'harmoniser les diverses techniques et le design de véhicules actuellement utilisés ou en préparation, l'IRU demande que gouvernements et décideurs fassent le meilleur usage des études, recherches et résultats de tests disponibles afin de proposer une harmonisation internationale optimale des combinaisons modulaires pour en permettre l'échange entre tous les pays, et leur adaptation pour en faciliter l'usage.





**IRU** Accredited  
Training  
Institute  
**Academy**



## Académie de l'IRU

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

### L'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 des transports routiers.

Depuis le lancement du programme de Certificat de compétence professionnelle (CCP) pour manager de transports routiers, plus de 9 000 diplômés ont été délivrés. Le réseau d'ATI de l'Académie de l'IRU comporte un total de 35 centres délivrant ces CCP dans 30 pays. En 2007, dix instituts ont obtenu l'accréditation de l'Académie, dont trois réaccréditations.

Suite au pilotage fructueux du programme pour Marchandises dangereuses (ADR) par le biais de l'ATI du membre bulgare de l'IRU, AEBTRI, qui a délivré plus de 2 000 Certificats ADR de l'Académie de l'IRU, le programme a été lancé. L'Académie de l'IRU a également finalisé un programme de Formation au tachygraphe. Le développement du programme de CCP pour conducteur est également en bonne voie pour être lancé en 2008.

Tous les programmes existants et à venir utilisent l'application « IRU Academy Online », qui propose à chaque diplômé l'accès à un site Internet personnalisé, offrant des possibilités d'évolution et des opportunités professionnelles accrues. Cette application propose également à chaque ATI un site Internet privé et sécurisé permettant d'administrer et de promouvoir en ligne leurs cours accrédités par l'Académie de l'IRU. L'Académie de l'IRU contribue aussi à renforcer 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.

### Le Comité consultatif de l'Académie de l'IRU

Pour toutes ses nombreuses initiatives, l'Académie de l'IRU bénéficie du plein appui du prestigieux Comité consultatif de l'Académie de l'IRU (ADC), présidé par Martine-Sophie Fouvez (ITF). L'ADC est composé de représentants de la Banque mondiale, de la Commission économique des Nations-Unies pour l'Europe (CEE-ONU), du Forum international des transports (ITF), 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.

# Académie de l'IRU

## L'ATI de l'AEBTRI dirige le Comité d'accréditation de l'Académie de l'IRU (AAC) en 2007-2008

Tomislav Ivanchev, Président de l'AAC pour le mandat 2007-2008 et Responsable de l'ATI de l'AEBTRI en Bulgarie, a souligné l'importance de l'accréditation par l'Académie de l'IRU et d'une formation de grande qualité internationalement reconnue, surtout pour les nouveaux États membres de l'UE.

Il contribuera à la promotion des programmes de formation et des activités de réseautage de l'Académie de l'IRU, telles que la 6<sup>ème</sup> édition du Séminaire international de l'Académie de l'IRU et autres événements connexes.

Les autres membres de l'AAC sont: Faruk Jasarevic (ECOS), Geert Machenil (IWT-ITR), Calin Ioan Sabau (FATII-ARTRI), Murielle Daen (FCBO) et Tatiana Minaeva (ASMAP).

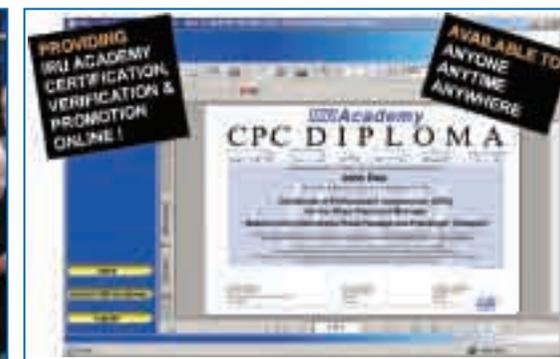
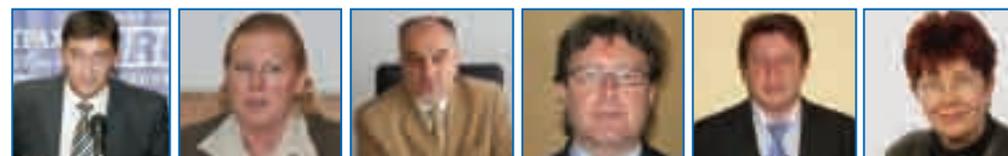
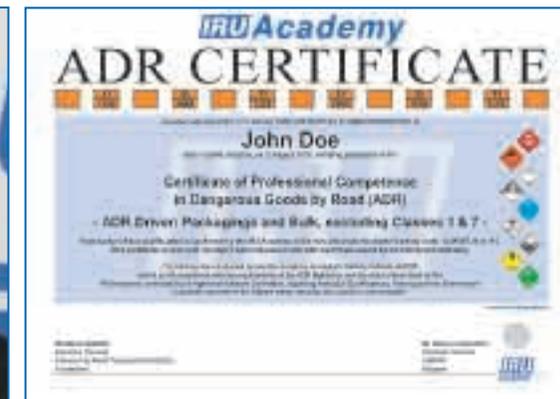
## Programme ADR de l'Académie de l'IRU

L'Académie de l'IRU a lancé son programme Marchandises dangereuses (ADR) pour conducteurs transportant des marchandises dangereuses emballées ou en vrac, à l'exception des explosifs (Classe 1) et des substances radioactives (Classe 7), suite à l'opération pilote menée avec succès par l'ATI du membre bulgare de l'IRU, AEBTRI qui a délivré plus de 2 000 certificats ADR. Tous les diplômés obtiennent un accès à une page Internet individuelle et sécurisée fournie par l' « IRU Academy Online », une application Internet permettant aux diplômés de promouvoir leurs qualifications.

Le critère essentiel du contrôle de qualité de ce programme est le facteur humain dans la formation. Toutes les procédures et autres formulaires d'inscription destinés aux ATI sont disponibles dans une brochure d'inscription simple d'utilisation. A partir de 2008, l'Académie de l'IRU proposera des sessions d'instruction pour formateurs ADR en plusieurs langues et dans divers pays.

## Séminaire de l'AULT et de l'Académie de l'IRU

L'Union arabe des transports terrestres (AULT) et l'Académie de l'IRU ont organisé un séminaire conjoint le 30 octobre 2007 à Istanbul afin de promouvoir la formation professionnelle au Moyen-Orient et dans sa région. Ce séminaire constitue la première étape de la concrétisation d'un protocole d'entente entre les deux organisations, qui comprend notamment l'établissement par l'AULT, en partenariat avec le Club automobile royal de Jordanie (RACJ), d'un Institut accrédité par l'Académie de l'IRU.





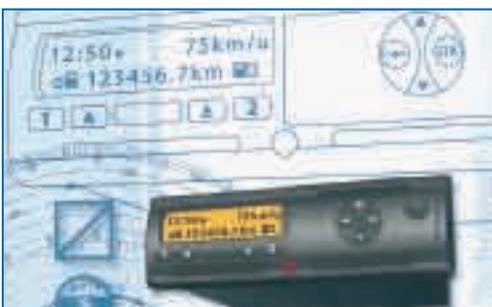
# Académie de l'IRU

## L'UICR et l'Académie de l'IRU unissent leurs forces

La veille du 50<sup>ème</sup> anniversaire de l'Union internationale des chauffeurs routiers (UICR), l'Académie de l'IRU et l'UICR ont organisé un séminaire conjoint, autour du thème : « Améliorer les compétences professionnelles par une bonne formation », afin d'étudier comment l'Académie de l'IRU pouvait aider l'UICR et ses membres à faire face à la législation du transport routier et relever les défis de demain.

« De nos jours, une formation appropriée est essentielle pour garantir un avantage concurrentiel aux entreprises actives sur les marchés locaux et internationaux. Pourtant, les entreprises de transport qui recherchent des solutions efficaces de formation se heurtent souvent au manque actuel d'harmonisation et de transparence des normes et des procédures de formation. L'Académie de l'IRU résout ce problème », a expliqué Bruno Dingemans, Responsable de l'Académie.

Ludwig Büchel, Président de l'UICR, a déclaré : « L'UICR est honorée de voir l'Académie de l'IRU ouvrir son 50<sup>ème</sup> anniversaire. Cela souligne la concrétisation récente d'un dialogue fructueux et soutenu avec l'IRU, qui profitera à tous les acteurs du transport routier. »



## Programme tachygraphe

L'Académie de l'IRU, avec l'aide de l'institut de formation pilote belge, FCBO, a finalisé un programme de Formation au tachygraphe. Grâce à un outil d'apprentissage interactif disponible dans tous les instituts s'étant inscrits et ayant reçu l'accès à ce programme, il est enseigné aux conducteurs l'utilisation correcte des tachygraphes analogique et numérique, ainsi que la maîtrise des nouvelles règles du temps de conduite et de repos.

Le programme est accompagné d'une brochure exhaustive et simple destinée aux conducteurs, expliquant les fonctionnalités et les icônes du tachygraphe numérique.

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

La 2<sup>ème</sup> réunion des ATI de l'Académie de l'IRU s'est tenue à Amsterdam aux Pays-Bas le 26 septembre 2007, dont plus de 40 participants, venus d'aussi loin que l'Inde ou l'Argentine, ont souligné l'importance pour les prestataires de formation. Ce forum annuel leur permet un échange de vues et leur offre l'opportunité d'élargir leur réseau, sous l'égide de l'Académie de l'IRU.

## Le projet VIH/SIDA

L'Académie de l'IRU s'est activement impliquée dans la recherche de solutions au défi croissant que représente la prolifération du VIH/SIDA parmi les conducteurs professionnels. Elle a uni ses forces à celles de l'Organisation internationale du travail (OIT) et de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) pour développer un programme tripartite de formation au VIH/SIDA destiné aux conducteurs, aux managers et aux instructeurs, qui sera intégré aux programmes de CCP de l'Académie de l'IRU pour conducteurs et managers.

## Nouveau centre de formation au nom du Secrétaire général de l'IRU

En hommage à son importante contribution aux transports routiers, l'Association des transporteurs routiers internationaux (AITA) a ouvert à Chisinau, Moldova, un nouveau centre de formation, baptisé du nom du Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy.

Dans son discours d'inauguration, il a rappelé le rôle crucial de la formation dans le contexte complexe et hautement concurrentiel du transport routier local et international d'aujourd'hui, secteur pour lequel la formation des conducteurs et des managers a d'importantes répercussions en termes de sécurité routière, de protection de l'environnement, de consommation de carburant, d'efficacité et de rentabilité, sans oublier l'image de la profession.

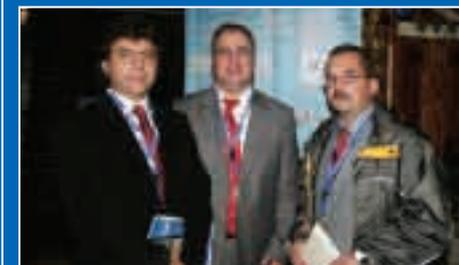
# ÉVÉNEMENT IRU



## Le séminaire de l'Académie de l'IRU souligne l'importance de la formation des conducteurs

Le 5<sup>ème</sup> Séminaire international de l'Académie de l'IRU sur la pénurie de conducteurs, organisé avec le soutien de CCV et ECOS, en partenariat avec Westland Groep, EVO (Association hollandaise de transport et logistique), KNV (*Koninklijk Nederlands Vervoer*), NEA (centre de recherche et formation sur les transports), NIWO (*Stichting Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie*) et TLN (*Transport & Logistiek Nederland*), a exploré les défis liés à la pénurie de conducteurs et les remèdes éventuels.

Le séminaire a rassemblé des professionnels venus d'une quarantaine de pays d'Amérique latine, des Etats-Unis, d'Afrique, d'Europe et d'Asie, de même que des experts de la Commission européenne, du Forum international des Transports (ITF), et de l'Union internationale des chauffeurs routiers (UICR), qui ont tous présenté leurs perspectives sur l'emploi des conducteurs, la migration, les salaires, les prestations sociales et les conditions de travail, ainsi que sur les flux de circulation et l'image de la profession auprès du public. Il en est ressorti que la formation est fondamentale pour attirer des conducteurs et les garder.



Dans ses remarques de conclusion, Yves Mannaerts, Directeur de la FBAA (Fédération belge des Exploitants d'autobus et d'autocars et des Organisateurs de voyages), a déclaré : « L'Académie de l'IRU et ses partenaires vont contribuer à créer des solutions, surtout pour garantir une mise en place sans heurts du nouveau Règlement sur la formation obligatoire des conducteurs (2003/59/CE) en mettant à disposition, via le réseau d'Instituts de formation accrédités par l'Académie de l'IRU, le Programme de CCP pour conducteurs, qui leur fournit une reconnaissance internationale de la qualité de leur formation en transport routier ! »



# Développement durable

## Incitations

### Diplômes d'honneur de l'IRU

Lors de l'Assemblée générale de novembre 2007, la Présidence a remis le Diplôme d'honneur de l'IRU à **1400 conducteurs routiers** de **24 pays**, dont **45 chauffeurs de taxis**.

Ces Diplômes sont décernés – sur la base de désignations par les Associations membres – aux conducteurs de transports routiers les plus méritants qui ont effectué au minimum un million de kilomètres, au cours d'une carrière d'au moins 20 ans, sans provoquer d'accident. Une telle performance mérite d'être saluée et sert d'exemple aux conducteurs plus jeunes, tout en améliorant l'image de la profession.

### Bons conducteurs récompensés

Pour la troisième fois, Scania, en partenariat avec l'IRU, a organisé le Concours Scania du conducteur. Plus de 40 000 jeunes conducteurs sur les cinq continents se sont mesurés pour devenir le meilleur jeune conducteur du monde. Les épreuves nationales ainsi que l'épreuve finale ont comporté des tests théoriques et pratiques. La compétition a clairement montré qu'un conducteur formé a de meilleures chances d'éviter les accidents tout en diminuant les émissions et les coûts de carburant, d'entretien et de réparation pour le transporteur.



*Marek Szerenos dont l'entreprise est membre de l'association polonaise membre de l'IRU, ZMPD, a reçu un camion Scania flambant neuf pour avoir remporté le Concours Scania du jeune conducteur européen 2007.*

*Photo: Polski Traker*



## Prix IRU City Trophy & Eurochallenge 2007

Les lauréats des concours de cette année sont, pour le City Trophy, la ville de Chester et pour l'Eurochallenge, Journey Solutions – tous deux du Royaume-Uni.

Le City Trophy a reconnu l'engagement à long terme de la ville de Chester à mettre en place une politique de gestion des autocars efficace et tournée vers l'avenir, ainsi qu'une stratégie favorable aux entreprises.

Le prix Eurochallenge 2007 de l'IRU est allé à PLUSBUS, un système unique de billetterie nationale intégrée pour train et bus instauré en Grande-Bretagne par «Journey Solutions», un partenariat de plusieurs entreprises privées d'exploitation de trains et d'autobus et d'associations commerciales.

Pour la première fois, les deux trophées ont été décernés pendant la cérémonie officielle d'ouverture de l'exposition Busworld en Belgique le 18 octobre 2007, en présence de plusieurs centaines de personnalités belges et européennes du monde politique et des affaires.

## Prix 2007 du meilleur transporteur international de la CEI

Le concours fait autorité parmi les associations de transporteurs et les entreprises de transports routiers internationaux de la CEI. La règle veut que les associations désignent les vainqueurs de concours nationaux et régionaux, mais le concours reste néanmoins ouvert. Règlement, termes et documentation sont disponibles sur le site Internet de la Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI et n'importe quelle entreprise est autorisée à y participer.

La documentation requise pour la présentation au concours doit apporter la preuve d'importants progrès économiques et technologiques réalisés par les entreprises de transports routiers des pays de la CEI, d'un accroissement de l'efficacité du transport routier et de l'attention accordée par les entreprises à l'aspect social et environnemental de leurs performances.

Les **vainqueurs de 2007** sont:

**Avtovneshtans, Belarus**  
(1-10 véhicules) pour sa formation professionnelle

**UTG, Ukraine**  
(11-50 véhicules) pour son système de contrôle informatique des véhicules

**LAA Trans, Ukraine**  
(50 véhicules et +) pour ses programmes de formation spécifiques

Des **Certificats spéciaux** ont été décernés à :

**Beltransways, Belarus**  
pour ses performances économiques

**TRANSFUR, Kazakhstan**  
pour l'expansion géographique de ses opérations de transport routier

**Balkantir, Moldova**  
pour la haute qualité de ses services



De gauche à droite : Serge Nossovitch, Président du jury Eurochallenge, Secrétaire général, FNTV, et Giles Fearnley, Président, Journey Solutions, Royaume-Uni



De gauche à droite : Francesco Pacifico, IRU, James Latham, Maire de Chester, Royaume-Uni, Collin Potts, Responsable du parc culturel, Chester, Royaume-Uni



De gauche à droite : Paul Laeremans, IRU, Alla Lepkovitch, Directrice adjointe, Avtoneshtrans, Belarus et Janusz Lacny, IRU



De gauche à droite : Marina Pekerman, Propriétaire de LAA Trans, Ukraine, Sergiy Necay, PDG de LAA Trans, Paul Laeremans, IRU, Irina Lesnichevskaya, Propriétaire de LAA Trans, et Janusz Lacny, IRU



De gauche à droite : Martin Marmy, IRU, Leonid Kostyuchenko, Président, AIRCU, Ukraine, recevant le prix au nom de l'entreprise UTG, Ukraine, et Paul Laeremans, IRU



De gauche à droite : Vladimir Florea, Président, AITA, Moldova, Theodor Kaplan, Secrétaire général, KAZATO, Kazakhstan, Paul Laeremans, IRU, et Alexander Soloshechev, Directeur général, BAMAP, Belarus

# Développement durable

## Infrastructure

Le transport routier est aujourd'hui un outil de production et les gouvernements du monde entier doivent mettre les infrastructures indispensables à la préservation du mode de vie qui est le nôtre au 21<sup>ème</sup> siècle à la disposition de ce moteur inégalé de croissance économique et de développement. La mobilité des personnes et des biens dépend d'une utilisation efficace des infrastructures existantes mais également d'un développement de ces infrastructures ajusté sur la future demande en services de transport.

En outre, on ne peut nier le fait qu'une circulation fluide peut réduire d'un tiers la consommation de carburant et donc des émissions. Il est également prouvé que les routes congestionnées sont également les routes les plus dangereuses. Supprimer les goulets d'étranglement et construire les sections routières manquantes devrait donc être une priorité pour tout gouvernement soucieux de la sécurité ou de l'environnement. C'est donc un véritable paradoxe de constater que les infrastructures de transport routier, partout dans le monde, souffrent depuis des décennies de politiques mal conçues et d'un manque criant d'investissements.

## Tarifification des infrastructures de transport

La tarification des infrastructures de transport offre aux gouvernements les moyens de remédier à la négligence et la faible priorité accordée par les politiques de ces dernières années. En ce sens, les recettes prélevées auprès des usagers de la route devraient être consacrées avant tout à l'amélioration, la maintenance et l'amortissement des infrastructures routières.

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, appliquées au nom de la congestion, des 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.

La priorité pour l'IRU et ses membres est de faire en sorte que les systèmes de paiement soient compatibles entre eux et que les usagers commerciaux de la route récupèrent une part 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.

## Les containers ISO de 45 pieds resteront en circulation

L'IRU est en faveur du transport combiné pour des questions de capacité. Cependant, la médiocrité constante des services de transport de fret fournis par le rail interdit quasiment de considérer les solutions de transport combiné comme des alternatives sérieuses pour la chaîne logistique en juste-à-temps actuelle.

Une directive de la Commission européenne sur les poids et dimensions a tenté d'interdire le transport de containers ISO de 45 pieds en transport combiné à partir de 2007. Cette décision aurait rendu le transport combiné encore moins attractif.

Suite à la pression continue de l'IRU et de ses partenaires, la Commission européenne a décidé de légaliser la circulation des containers ISO de 45 pieds sur le territoire de l'UE, permettant ainsi finalement aux transporteurs de s'adapter de façon plus flexible aux demandes du marché et de leurs clients.

## Internalisation des coûts externes

Le prochain défi auquel sera confrontée l'industrie des transports routiers en termes de politique fiscale, est la reprise du débat sur l'internalisation des coûts externes. D'ici juin 2008, la Commission européenne publiera une communication à l'intention du Parlement et du Conseil européens qui comportera une méthodologie pour internaliser les coûts externes, ainsi qu'une stratégie étape par étape visant à appliquer progressivement ce principe à tous les modes de transport.

Toute discrimination entre modes de transport doit être évitée à tout prix dans le cadre de cette stratégie d'internalisation de l'UE. Un rapport préliminaire demandé par la Commission à ce sujet était d'ailleurs presque exclusivement axé sur la recherche des coûts externes du seul transport routier. Les coûts externes des autres modes de transport (comme par exemple l'ensemble du processus de production d'électricité pour alimenter les trains de banlieue) ont été presque totalement ignorés. L'exigence d'une égalité de traitement démontrable restera au cœur de toute réponse de l'IRU.

Pour anticiper cette publication de l'UE, l'IRU a commandé une étude pour remettre en question le principe du « pollueur payeur », dominant dans la pensée politique actuelle sur le sujet. Cette étude de l'IRU soulignera les avantages du principe de « compensation des dommages à moindre coût » (*cheapest cost avoider principle*). Ce principe économique qui a valu le prix Nobel à Ronald Coase, soutient que les coûts externes ne devraient pas systématiquement être payés par la partie qui en est à l'origine, mais par celle qui peut le faire en nuisant le moins possible à l'ensemble de l'économie.

# Projet de revitalisation de la Route de la Soie

Le travail de revitalisation de la grande Route de la Soie a constitué, en 2007, l'une des activités premières de la Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI.

La traditionnelle conférence annuelle du transport routier dans la région de la CEI a eu pour thème : "Partenariat public-privé pour le développement du transit et de la logistique le long de la grande Route de la Soie". Pendant la conférence, le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy et le Secrétaire général d'EurAsEC, Grigori Rapota, ont signé un Protocole d'entente en présence de M. Andreï Denisov, Premier adjoint au ministre des Affaires étrangères russe. Il s'agit là d'une étape importante sur la voie de la revitalisation de la grande Route de la Soie, dans la mesure où des pays tels que l'Ouzbékistan, le Tadjikistan, le Kirghizistan et le Kazakhstan, dont la route de la Soie traversait les territoires il y a quelques milliers d'années, sont membres de l'EurAsEC. Lors de la conférence, la Délégation de l'IRU auprès de la CEI a présenté la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques (NELTI), appuyée par la CESAP-ONU et la CEE-ONU.

Ce projet pilote de l'IRU consiste à effectuer régulièrement des livraisons de marchandises par la route au départ du nord-ouest de la Chine vers l'Europe et les Etats-Unis, sous l'égide de l'IRU, de la CEE-ONU et de la CESAP-ONU.

L'IRU a également présenté le projet NELTI lors d'une conférence internationale de l'OSCE sur les perspectives de développement du transport de transit trans-asiatique et eurasiatique en Asie Centrale, qui s'est tenue à Douchanbé le 24 octobre 2007.

L'aspect intermodal du transport de marchandises via la Route de la Soie a été souligné lors de la conférence organisée à Batoum en mai 2007 par l'IRU, l'Association des transporteurs routiers internationaux de Géorgie (GIRCA) et l'OSCE, autour du thème "Partenariat public-privé pour faire revivre la Route de la Soie: le rôle du transport intermodal ».





# 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 intensifiant 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'ensemble de l'économie. 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 dans son ensemble 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 entraves au commerce, au tourisme et aux opérations de transport.

### Questions de facilitation générales

Le secteur des transports routiers est particulièrement concerné par les difficultés rencontrées lors du passage des frontières dans diverses parties du monde. Des contrôles efficaces sont indispensables, mais ils devraient s'effectuer à l'aide de techniques modernes de type Guichet unique et Gestion des risques. La difficulté à obtenir des visas pour les conducteurs professionnels réduit également la productivité du secteur. L'IRU a soulevé ce problème auprès de plusieurs instances internationales, mais les mesures de facilitation nécessaires se font toujours attendre. L'IRU demande pour les conducteurs des visas annuels à entrées multiples, avec des procédures d'obtention rapides, simples, et peu coûteuses.

## Le séminaire de l'IRU conclut que la Convention TIR est le meilleur moyen d'appliquer le Cadre de normes de l'OMD

Les délégués présents au séminaire de l'IRU ont reconnu le besoin, après le 11 septembre et dans le cadre de l'économie mondialisée d'aujourd'hui, de solutions de sécurité globales et efficaces dont la mise en place est compromise par la prolifération actuelle d'initiatives de sécurité bilatérales ou régionales. Le séminaire a conclu que la mise en œuvre, par l'Organisation mondiale des Douanes, de son Cadre de normes dans tous les pays, est la meilleure solution pour mettre un terme à ce développement anarchique des initiatives de sécurité. Il a également été conclu que la Convention TIR constitue le meilleur instrument juridique multilatéral pour permettre la reconnaissance mutuelle de toutes les exigences de sécurité requises par le Cadre de normes de l'OMD, y compris celles concernant la reconnaissance mutuelle des Opérateurs économiques agréés (OEA).



## La CEE-ONU et l'IRU signent un Accord sur la gestion du Régime TIR

Suite à son approbation par le Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2), l'accord confirmant l'autorisation donnée à l'IRU de gérer la chaîne de garantie internationale TIR a été signé le 29 octobre 2007 par le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU, M. Marek Belka, et le Secrétaire général de l'IRU, M. Martin Marmy, en présence de Mme Eva Molnar, Directrice de la Division Transports de la CEE-ONU.



## L'IRU s'adresse à la CNUCED sur la facilitation et la sécurisation du commerce.

S'adressant à la réunion d'experts de la CNUCED sur la Coopération régionale dans le transport de transit, l'IRU a déclaré que pour garantir la facilitation et la sécurité du commerce et du transport routier dans toutes les régions, y compris dans les régions en développement sans accès à la mer qui sont désertées par le commerce, la mise en œuvre des instruments juridiques multilatéraux mondiaux de l'ONU doit prévaloir sur tout accord régional limité.



## L'IRU s'adresse à la Conférence de l'OSCE sur la réduction des temps d'attente aux frontières

L'IRU a informé les participants de la Conférence régionale de l'OSCE à Almaty sur la Promotion de la bonne gouvernance des Douanes en Asie Centrale, que les temps d'attente aux frontières et les pertes conséquentes qui en résultent pour le développement du transport et du commerce ont un impact économique et social très négatif, y compris sur les conducteurs, les fonctionnaires aux frontières et les populations riveraines des postes frontières engorgés. La suppression des temps d'attente aux frontières doit donc être la priorité de tout partenariat public-privé.

## L'IRU salue les réalisations exceptionnelles de la BSEC-URTA

S'adressant à la 12<sup>ème</sup> Assemblée générale de la BSEC-URTA, le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy, a félicité la BSEC-URTA pour les formidables résultats obtenus quant à la promotion du transport routier à travers la région de la mer Noire. Il a notamment souligné la réalisation et les retombées de la Caravane de l'autoroute de la mer Noire, la mise en œuvre du Protocole d'entente de la BSEC sur la facilitation du transport routier de marchandises dans la région BSEC, ainsi que la récente finalisation d'un accord de la BSEC sur la simplification des visas pour conducteurs professionnels.



# La Caravane de l'autoroute périphérique de la mer Noire

L'IRU a organisé, en coopération avec la BSEC-URTA, la Caravane de l'autoroute de la mer Noire, sous le patronage du Secrétaire général de la BSEC, S.E. l'Ambassadeur Leonidas Chrysanthopoulos. Composée de camions des 12 États membres de la BSEC – Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Géorgie, Grèce, Moldova, Roumanie, Russie, Serbie, Turquie et Ukraine – la caravane a parcouru 8500km sur 40 jours afin de promouvoir la future autoroute périphérique de la mer Noire auprès des populations locales, d'étudier les infrastructures routières existantes tout au long de l'itinéraire et de collecter des données sur les barrières non-physiques aux transports routiers autour du bassin de la mer Noire.

La caravane est partie de Belgrade le 19 avril 2007 lors de la cérémonie de départ organisée suite à la signature par les ministres BSEC des Affaires étrangères, du Protocole d'entente de la BSEC pour la Coordination du développement de l'autoroute périphérique de la mer Noire. Elle est arrivée à destination le 28 mai 2007, accueillie par une cérémonie de bienvenue à Istanbul où la BSEC a son siège.

Les conclusions de la caravane de camions ont été présentées aux Chefs d'États de la BSEC à l'occasion du Sommet organisé à Istanbul pour le 15<sup>ème</sup> anniversaire de la BSEC le 25 juin 2007 et lors d'un gala spécial pour la presse le jour suivant.

## Conclusions scientifiques de la caravane de camions

Coûts totaux (directs et indirects) des temps d'attente aux frontières dans la région de la BSEC	<b>208 millions d'euros</b>
Coûts directs des permis de transport	<b>11 millions d'euros</b>
Coûts directs des visas pour conducteurs	<b>10 millions d'euros</b>
<b>TOTAL DES COÛTS DU RETARDEMENT AUX FRONTIÈRES DANS LA RÉGION DE LA BSEC</b>	<b>229 millions d'euros</b>



# Facilitation



*La Caravane périphérique de la mer Noire a été initiée et promue par le Secrétaire général de la BSEC, S.E. l'Ambassadeur Leonidas Chrysanthopoulos, dans l'objectif de promouvoir la future autoroute périphérique de la BSEC, de relever l'état des infrastructures routières et d'identifier les barrières non-physiques au transport routier, afin d'offrir de meilleures perspectives d'avenir aux futures générations de la région de la BSEC.*



**IRU** International Road Transport Union

**31<sup>st</sup> IRU World Congress**  
Road Transport, Driving Peace and Prosperity!  
Istanbul • 15-16 May 2008

You are here: Home

Select continent from list:

Main menu:

**Home**

Border delays are a costly handicap for border-crossing road transport. Road carriers of passengers and goods planning their routes are invited to check waiting times at borders on this IRU webpage. Data are compiled every day from Monday to Friday, from information mainly supplied by IRU national associations.

All players, including transport companies and authorities as well as bus or truck drivers with direct experience of waiting times at the observed borders are most welcome to provide such data on this web page.

Let us know if you can also provide reliable daily data for a border crossing point not yet represented on this web



**Temps d'attente aux frontières : l'Observatoire de l'IRU des temps d'attente aux frontières (BWTO) [www.iru.org/index/bwt-app](http://www.iru.org/index/bwt-app)**



# Facilitation

## Facilitation et sûreté du transport routier

### Temps d'attente aux frontières

Les temps d'attente aux frontières restent une préoccupation majeure pour la profession et représentent un indice décisif du degré de facilitation du commerce et du tourisme. Trop de frontières souffrent encore d'un excès de bureaucratie : les procédures de contrôle ne s'appuient ni sur la gestion des risques ni sur des technologies modernes, trop de documents sont exigés; c'est le règne de la paperasserie et l'on extorque de l'argent aux conducteurs 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 Internet de l'IRU des temps d'attente aux frontières mis à jour (BWTO), fournit des informations quotidiennes sur les temps d'attente à de nombreuses frontières. Cet outil Internet devrait faciliter le travail journalier des conducteurs et des planificateurs d'itinéraires dans les entreprises. L'application peut aisément être étendue à tout nouveau pays et frontière en fonction des besoins de circulation, mais son degré d'utilité dépend largement de la volonté des associations et des autres fournisseurs de données potentiels, comme les autorités douanières nationales voire même les conducteurs sur la route, à entrer régulièrement dans le système des données concernant les temps d'attente.

L'IRU suggère de réduire les temps d'attente aux frontières par le biais de l'énergique méthode dont l'abréviation est PMI qui signifie respectivement, P comme Procédures, M comme changer les Mentalités de tous les acteurs concernés (services des contrôles aux frontières et personnel de leurs clients), et I comme amélioration des Infrastructures aux frontières. Pour que cette approche soit mise en œuvre, l'IRU en fait particulièrement la promotion auprès des instances de l'ONU, de l'OMC, de l'OMD, de la Banque mondiale et de la Commission européenne.

## 7<sup>ème</sup> Symposium du Réseau d'assistance juridique, Saint-Pétersbourg

Après le 6<sup>ème</sup> Symposium du Réseau d'assistance juridique de l'IRU, organisé à Deauville en 2006 concomitamment au 50<sup>ème</sup> anniversaire de la Convention CMR, le prochain Symposium biennal du Réseau d'assistance juridique de l'IRU, organisé conjointement avec l'ASMAP, se déroulera à Saint-Pétersbourg le 30 avril 2008.

Ce nouveau Symposium, qui rassemblera des avocats spécialisés en droit du transport et les conseillers juridiques auprès d'associations nationales membres de l'IRU et d'entreprises de transports routiers de plus de trente pays, sera consacré au degré d'harmonisation des politiques exécutives et de sanction applicables aux transporteurs routiers. Ce thème sera l'occasion de passer en revue la façon dont ces politiques sont appliquées dans diverses régions du monde, de l'Europe occidentale à l'Asie Centrale. Dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui, ce Symposium aidera à comparer divers systèmes dont l'application a un impact quotidien sur les transporteurs routiers internationaux.

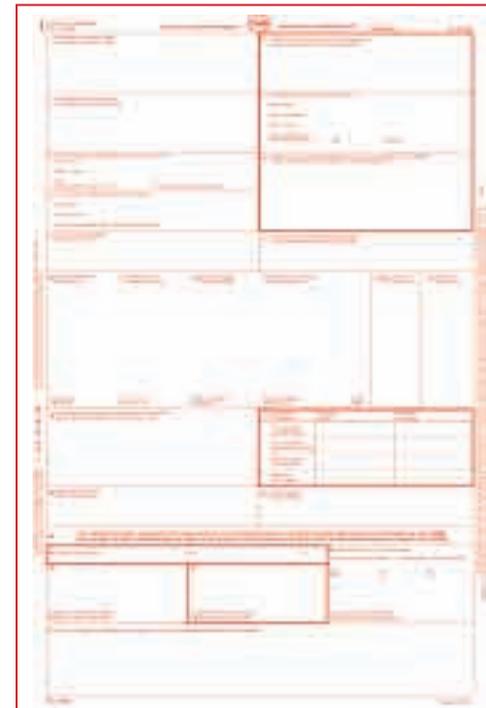
## Nouveau modèle de lettre de voiture: vers une informatisation des documents de transport de marchandises

Sur la base des travaux de la Commission des Affaires juridiques de l'IRU (CAJ), l'IRU a adopté une nouvelle version de la lettre de voiture CMR, qui tient compte de l'évolution des pratiques commerciales du transport routier depuis l'élaboration du modèle précédent en 1976. Ce nouveau modèle est plus apte à répondre aux besoins des transporteurs qui ont considérablement changé aux cours des trente dernières années.

Le nouveau modèle répondra mieux aux besoins des transporteurs et aidera à se recentrer sur la lettre de voiture CMR électronique en 2008.

## Visas pour conducteurs professionnels

L'élargissement des restrictions des accords de Schengen aux nouveaux membres de l'UE en 2008 va considérablement exacerber la question déjà inacceptable de la validité des visas. L'IRU a adopté une position réitérant les exigences de la profession pour une validité de 24 mois et la délivrance facilitée de visas à entrées multiples aux conducteurs professionnels. La position salue la signature récente d'accords bilatéraux entre l'UE et certains pays non-membres pour faciliter l'obtention de visas, y compris ceux des conducteurs professionnels, et insiste pour que ces accords se concrétisent rapidement. La position appelle d'autres gouvernements, comme ceux de la région de la BSEC, à signer d'autres accords de facilitation, et met en garde contre des procédures de délivrance de visas qui pourraient se transformer en barrières néo-protectionnistes et discriminatoires contre les transporteurs de pays non-communautaires.



## Marchandises dangereuses

Le Groupe d'experts de l'IRU sur les marchandises dangereuses (GEMD) suit les travaux du WP.15 de la CEE-ONU ainsi que ceux du Livre Orange de l'ONU concernant le suivi des nouveaux développements en matière de sécurité, y compris l'analyse des risques, afin de proposer le degré de sûreté requis par chaque transport ADR.

Le 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.

Courant 2008, le GEMD de l'IRU, en collaboration avec les délégations gouvernementales auprès de la CEE-ONU (WP.15), poursuivra le projet d'harmonisation des Certificats ADR et suivra de près la classification des tunnels ainsi que l'usage de la télématique afin d'améliorer les clauses concernant le transport de marchandises dangereuses.

# Facilitation

## Célébration du 50<sup>ème</sup> anniversaire de l'accord ADR de la CEE-ONU

### Exposé de José Alberto Franco lors de Conseil Transport de marchandises de l'IRU

Le président du WP.15 de la CEE/ONU, Monsieur Jose Alberto Franco, a mis en évidence l'importance du rôle de l'IRU tout au long de ces 50 dernières années pour garantir, par une réglementation appropriée, la sécurité des transports routiers des marchandises dangereuses.

Dans ce contexte, il a rappelé que « depuis les origines, la préparation et la mise à jour permanente des règles applicables au transport routier des marchandises dangereuses en Europe, ont été le fruit d'un travail de coopération très étroit entre les Gouvernements et les organisations professionnelles concernées, parmi lesquelles l'IRU a été toujours l'une des plus actives ». Il a souligné que l'ADR, depuis sa première version en 1957 et son entrée en vigueur en 1968, a été rapidement assimilé par les transporteurs routiers dans leurs pratiques, grâce à la contribution très active de l'IRU au WP.15 et par l'élaboration de nouvelles solutions aux problèmes pratiques soulevés.

Monsieur Franco a également évoqué l'engagement de l'IRU dans le domaine de la formation et dans la promotion des nouvelles techniques, suite à l'événement tragique de Los Alfaques à la fin des années 70. Les actions de l'IRU au début des années 90 ont, selon lui, été décisives pour assurer le succès de la restructuration de l'ADR.

Il a conclu en confirmant sa disponibilité pour la continuation d'une coopération mutuellement bénéfique.



# ÉVÉNEMENT IRU



4th Euro-Asian Road Transport Conference



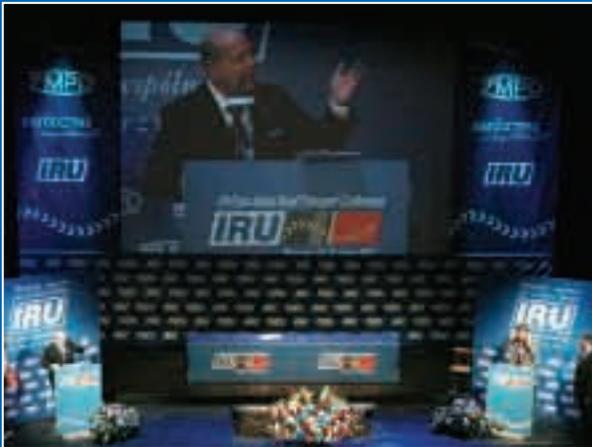
Warsaw, 14-15 June 2007

La 4<sup>ème</sup> Conférence Euro-Asie du transport routier, organisée par l'IRU sous le patronage du ministre polonais des Transports, en coopération avec l'Association des transporteurs routiers internationaux en Pologne (ZMPD), a rassemblé plus de 600 participants venus d'une cinquantaine de pays.

Cette conférence s'est tenue en parallèle d'une conférence ministérielle réunissant quelque 30 ministres des Transports, autour du thème : « En route pour le succès : défis et opportunités du marché eurasiatique des transports. »

Dans son allocution d'ouverture, le Président de l'IRU, Paul Laeremans, a déclaré : « Notre rêve est d'apporter, grâce au transport routier, la paix et la prospérité et pas seulement dans une poignée de ports et leurs arrière-pays, mais dans toutes les régions. S'il était possible de relier ces régions en transportant des marchandises le long de la Route de la Soie il y a 700 ans, pourquoi cela ne serait-il pas possible aujourd'hui? »

La conférence a examiné les meilleurs moyens d'améliorer la rentabilité des opérations de transport routier sur les axes eurasiatiques en réduisant les coûts et en augmentant l'efficacité.





**Jerzy Polaczek,**  
**ministre des Transports,**  
**Pologne**

« Varsovie, de par sa situation géographique à la croisée d'axes routiers essentiels pour relier l'Est à l'Ouest, représente pour le gouvernement polonais l'endroit idéal pour prendre des décisions importantes sur la manière d'orienter les politiques internationales dans le domaine des transports. »



**Jan Buczek, Président de la ZMPD, Pologne**

« Les ministres qui ont participé aux événements de Varsovie ont confirmé leur volonté de supprimer les barrières existantes et d'initier un système qui simplifierait le retour à la « Route de la Soie » dans les pays qu'ils représentent. Au nom des travailleurs du transport, je les remercie pour ces importantes déclarations. »



**Ma Xiaodong, Directeur général, Département du transport de marchandises, COSCO Logistics, République Populaire de Chine**

« On a observé ces dernières années une croissance importante de la demande en services de transports routiers, qui est allée de pair avec le développement fulgurant de l'économie intérieure et du commerce international en Chine. En outre, les prestataires logistiques tiers comme par exemple, COSCO Logistics, sont entrés sur le marché dans le contexte du besoin urgent exprimé par les clients de fournir des services intégrés comportant le stockage, la distribution, le transport routier, le transit de marchandises, etc. »



**Berezan Yurii Vladimirovich, Transporteur, Kazakhstan**

« Pour un transporteur, de nombreux facteurs nuisent malheureusement à la rentabilité d'exploitation. Ces facteurs, ainsi que d'autres pertes dans le transport international, sont aggravés par la difficulté à obtenir des visas pour les conducteurs et par le traitement trop lent des véhicules aux frontières. Cela engendre une proportion trop importante de voyages à vide. En outre, les pièces détachées et le carburant sont de plus en plus chers. »



**Boguslaw Marian Liberadzki, Membre du Parlement européen**

« Les relations économiques et le commerce entre l'Europe et l'Asie vont aller croissant. Des transports efficaces contribueront considérablement à la croissance économique. Un système de transport durable le long des axes eurasiatiques exige de nouvelles chances équitables pour la route, le rail et les systèmes multimodaux, gérés par des opérateurs efficaces et fiables. »

# Déclaration de l'IRU à Varsovie

« EN ROUTE VERS LE SUCCÈS: DÉFIS ET OPPORTUNITÉS DU MARCHÉ EURASIATIQUE DES TRANSPORTS »

*Adoptée à l'unanimité à Varsovie, République de Pologne, le 15 juin 2007 (Extraits)*

La reconnaissance du rôle des transports routiers poussera tous les acteurs à aborder de manière efficace les principaux défis qui se posent au transport routier dans ses relations Euro-Asie aujourd'hui en:

**Abolissant les mesures politiques et économiques erronées et pénalisantes** des autorités de pays qui jalonnent la Route de la Soie, afin de rendre possible la libre circulation des véhicules commerciaux et de leurs conducteurs, pour maintenir ainsi le transport et donc les coûts de production à un niveau compétitif, créant des avantages tangibles et de l'emploi supplémentaire dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui.

**Adaptant les lois fiscales, sociales, techniques, administratives et d'accès au marché de façon moderne et harmonisée** tout au long de la Route de la Soie afin de faciliter plutôt qu'entraver le transport routier dont dépend la mobilité des biens et des personnes;

**Rationalisant les procédures administratives et les exigences lors du passage des frontières** pour faciliter la fluidité de la circulation par route des marchandises entre les régions et pays de la Route de la Soie, par la ratification et l'application efficace des instruments de facilitation des échanges et du transport routier (comme le régime TIR par exemple), mis en place par les Nations-Unies, l'Organisation mondiale du commerce et d'autres instances, ainsi que par la modernisation des moyens de contrôle aux frontières ;

**Reprenant et concluant avec succès le cycle de négociations de Doha à l'OMC**, y compris la rationalisation des conditions juridiques pour les flux de circulation libres, la liberté d'établir et d'investir dans des sociétés de transport et de logistique dans des pays le long de la Route de la Soie, la libre transmission du savoir-faire dans le domaine du transport et de la logistique, au profit du commerce et du transport international;

**Soutenant les opérations pilotes de transport innovantes initiées par la profession, en tant qu'option de transport viable et hautement efficace sur les divers embranchements de la Route de la Soie** entre l'Asie et l'Europe; la profession accompagnera ces projets pilotes par le développement d'une feuille de route pour la revitalisation de la Route de la Soie, qui comprendra les actions indispensables à la réalisation de cet objectif aux niveaux national, régional et international sur les 3 à 5 prochaines années.

**Introduisant des mesures incitatives pour moderniser les secteurs logistiques eurasiatiques** grâce à l'élaboration et la mise en service de nouvelles solutions technologiques pour les tâches logistiques complexes, dont : les dernières techniques de transport, l'informatisation des données et des systèmes de télécommunication, ainsi que d'autres solutions techniques modernes;

**Aidant le personnel de transport à acquérir des compétences et des qualifications**, et particulièrement les conducteurs employés par l'industrie des transports routiers, en incitant davantage de jeunes à exercer cette profession et en améliorant la formation professionnelle proposée par le réseau international d'instituts de formation en transport routier de l'Académie de l'IRU ;

**Facilitant les arrangements en matière d'obtention de visas pour les conducteurs professionnels** en généralisant l'usage de visas à long-terme et entrées multiples, aux formalités d'inscription simplifiées et dont le processus de traitement serait plus rapide et à un coût raisonnable, ainsi qu'en comptant sur les services des associations de transports routiers pour identifier les demandeurs comme conducteurs professionnels avérés ;

**Coopérant étroitement avec tous les acteurs concernés pour accroître la sûreté de la chaîne logistique** le long de la Route de la Soie, en utilisant les meilleures méthodes et pratiques accumulées pour mettre en œuvre les conventions internationales (par ex. le régime TIR qui sert d'outil de certification des opérateurs sûrs pour le cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des Douanes) ainsi que les réglementations nationales et les propres lignes directrices de la profession en matière de sûreté, la construction et l'exploitation d'aires de stationnement sûres ;

**Entretien et exploitant les infrastructures de franchissement des frontières** efficacement de façon à absorber la circulation locale, régionale et interrégionale du fret, en constante augmentation sur tous les embranchements de la Route de la Soie ; interconnecter les réseaux européens et asiatiques en construisant, si besoins, les sections routières manquantes.

# Facilitation



*La signature de la Déclaration ministérielle de Varsovie par les ministres des Transports d'Afghanistan, Albanie, Azerbaïdjan, Belarus, Bosnie Herzégovine, République de Corée, Finlande, Grèce, Inde, Irak, Iran, Kazakhstan, Lituanie, Mongolie, Moldova, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Slovénie, Syrie, Turquie et Ukraine.*



# DÉCLARATION COMMUNE DE LA CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE SUR LE TRANSPORT EURASIATIQUE

*Adoptée à l'unanimité à Varsovie, République de Pologne, le 15 juin 2007 (Extraits)*

## **Les ministres :**

- Considérant la nécessité de relever les défis que posent la mondialisation du commerce et son impact sur les opérations de transport;
- Rappelant la nécessité de poursuivre le cycle de Doha à l'OMC sur la facilitation du commerce;
- Insistant sur la nécessité d'une coopération plus étroite entre l'Asie du Sud-est, la République populaire de Chine et l'Europe;
- Considérant les déclarations actuelles sur le besoin d'améliorer les réseaux d'axes de transport internationaux et conscients de la nécessité d'adapter ces axes aux exigences croissantes du marché en matière de services de transport routier de marchandises ;
- Confirmant que chaque mode de transport, y compris le transport maritime et les autres modes de transport terrestre, occupe une place importante dans les chaînes mondiales de transport;
- Reconnaissant le transport routier comme un outil efficace et flexible pour les opérations de transport transcontinentales, surtout le transport de marchandises de valeur ou nécessitant des délais de livraison particulièrement courts;
- Conscients de l'importance du transport pour l'économie mondiale et souhaitant élargir la coopération en matière de développement du transport routier international;
- Saluant l'engagement des agences gouvernementales et des organisations internationales dans la facilitation des opérations de transport routier ;
- Étant pleinement conscients de la gageure que représente la mise en œuvre de projets de transport;

## **ont décidé de renforcer les actions communes visant à :**

- Coordonner les politiques de transport de certains pays pour parvenir à la mise en œuvre des objectifs susmentionnés;
- Adhérer aux Conventions de l'ONU relatives au transport routier international, les développer et les appliquer ;
- Adopter les règles de l'OMC concernant la liberté de transit, la simplification des documents, et la rationalisation des divers frais et taxes ;
- Développer et soutenir de nouvelles approches pour promouvoir le transport routier ;
- Créer des incitations économiques pour favoriser l'usage de solutions qui contribuent au développement du secteur des transports routiers ;
- Mettre en place un cadre juridique qui améliorera l'efficacité des réseaux de transport;
- Signer des accords bilatéraux et multilatéraux facilitant l'accès aux marchés des transports internationaux;
- Développer des réseaux d'information et de communication au service du transport routier;
- Développer le transport combiné, y compris l'agrandissement des terminaux de transbordement;
- Construire les connexions routières manquantes le long de la Route de la Soie, y compris des bretelles de contournements pour les zones urbaines;
- Promouvoir la coopération entre entreprises de transport et/ou agences gouvernementales impliquées dans des activités de transport routier ;

# Régime TIR

## Le régime TIR est prêt à faciliter le commerce mondial

La facilitation du mouvement des marchandises à travers les frontières nécessite toujours des solutions globales, que l'on peut trouver dans un système de transit douanier sûr qui permette de rationaliser et alléger les formalités douanières, accélérant ainsi le passage aux frontières nationales des véhicules et des marchandises. Le seul système global applicable partout dans le monde demeure le Régime TIR, administré par l'IRU et actuellement en vigueur dans une soixantaine de pays.

Par conséquent, L'IRU va plus que jamais s'efforcer de faire en sorte que le Régime TIR reste un exemple de partenariat constructif entre les secteurs public et privé, au service des transporteurs comme des autorités douanières et contribuant au développement de l'économie et de la prospérité, dans l'intérêt de la société dans son ensemble.

Les questions liées à la pérennité du TIR resteront une priorité à l'ordre du jour en 2008, année durant laquelle des points comme la révision de la Convention TIR et l'informatisation de la procédure TIR sont toujours en cours d'examen. Les autres défis d'envergure sont :

- l'élargissement constant de la couverture géographique du Régime TIR en Asie, ainsi que sa mise en œuvre dans trois nouvelles parties contractantes à la Convention TIR (Bosnie-Herzégovine, Monténégro et Émirats arabes unis);
- le déploiement d'outils informatisés pour garantir une gestion efficace des risques, tels que la nouvelle application informatique intégrée de gestion du Carnet TIR (Ask TIR) pour aider les associations à administrer le Régime TIR, l'application Internet NCTS/TIR qui contribue au bon fonctionnement du Régime TIR dans l'UE et des opérations d'import/export de l'UE avec des pays tiers;
- les efforts visant à aider les autorités douanières, également en lien avec la gestion des risques, à mieux se conformer à l'Annexe 10 de la Convention TIR qui demande que toutes les données pertinentes quant à la fin d'une opération TIR soient envoyées par les Douanes et reçues par le partenaire public ou privé « au jour le jour » et
- la nécessité de trouver un équilibre entre sûreté et facilitation des échanges, dans la perspective du Cadre de normes de l'Organisation mondiale des Douanes pour sécuriser et faciliter le commerce mondial.



## Améliorer la sûreté des transports avec le Régime TIR

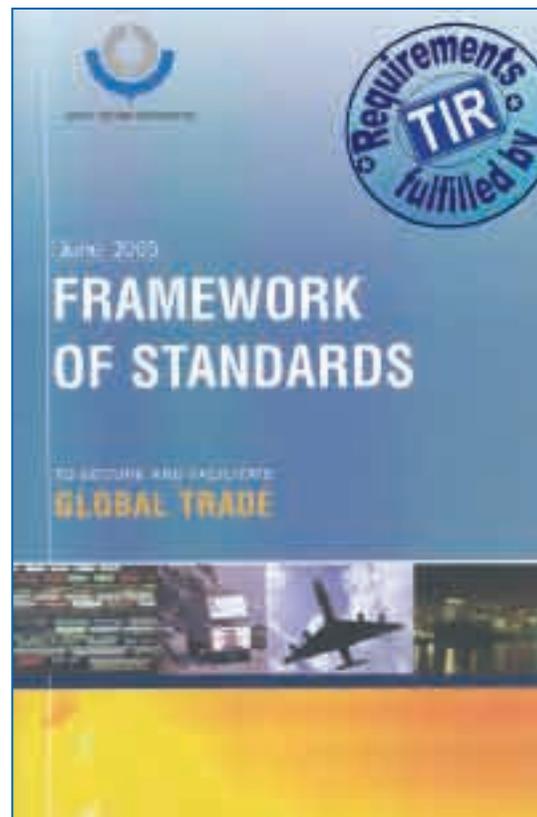
Toutes les personnes impliquées dans la gestion de la chaîne logistique et du transport international, dans le secteur public comme privé, ont reconnu lors des réunions et séminaires sur le sujet la nécessité, après le 11 septembre, de trouver des solutions de sécurité mondiales efficaces dont la mise en œuvre dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui, est compromise par la prolifération d'initiatives de sécurité nationales, bilatérales ou régionales.

S'adressant à la conférence européenne régionale de l'Organisation mondiale des Douanes (OMD) à Budapest accueillie par les douanes hongroises, le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy, a expliqué au Chef des Douanes que le Régime TIR constitue un instrument juridique multilatéral unique pour appliquer de manière efficace le Cadre de normes de l'OMD, y compris les critères d'accréditation de l'Opérateur économique agréé (OEA). Ainsi, le Régime TIR, en raison de la reconnaissance mutuelle des contrôles douaniers, peut considérablement renforcer la facilitation et la sûreté du commerce mondial et des transports, y compris les mouvements de conteneurs, en offrant un accès contrôlé, sécurisé et harmonisé, des informations détaillées sur les cargaisons et une gestion efficace des risques.

L'IRU a également participé à une conférence internationale conjointe organisée dans le cadre d'un partenariat public-privé avec l'OMD et les services douaniers fédéraux de la Fédération de Russie (SDF FR), avec la participation de la Commission économique des Nations-Unies pour l'Europe (CEE-ONU) et le soutien de l'association membre russe de l'IRU, ASMAP. La conférence a conclu que le Régime TIR peut effectivement et efficacement contribuer à améliorer la sûreté du commerce extérieur et du transport international.

Ces événements ont clairement montré que l'application du Cadre de normes de l'OMD est la meilleure solution pour mettre un terme à la prolifération anarchique d'initiatives de sécurité. Il a également été conclu que la Convention TIR constitue le meilleur instrument juridique multilatéral existant pour permettre la reconnaissance mutuelle de toutes les exigences de sécurité requises par le Cadre de normes de l'OMD, y compris la reconnaissance des Opérateurs économiques agréés (OEA).

Compte tenu de la nécessité vitale de renforcer la sûreté sans pénaliser la facilitation du commerce ou des transports, l'IRU continuera à travailler avec ses partenaires, les Douanes et les gouvernements pour partager son expérience de la gestion du Régime TIR et faire savoir aux décideurs que la Convention TIR de l'ONU est le meilleur outil pour appliquer efficacement les nouvelles exigences de sécurité élaborées par l'OMD, y compris les critères pour OEA.



# CARNET TIR \*

## Autres régimes de transit

En 2007, l'IRU a continué de travailler avec la Commission européenne et diverses autorités douanières nationales, pour résoudre les difficultés techniques rencontrées par le système NCTS lorsqu'il est utilisé pour le transport international de marchandises non communautaires au sein de l'Union douanière de l'UE. Le nombre de réserves et de notifications émises par les Douanes a malheureusement continué à progresser malgré toutes les tentatives pour résoudre ces problèmes purement administratifs. Le projet développé avec l'UE visant à utiliser le NCTS pour garantir la continuité des opérations TIR vers, à travers et depuis l'UE, tend à régler cette situation. L'IRU continuera à travailler à ce projet avec les parties contractantes intéressées pour faire en sorte que les transporteurs soient pleinement informés des implications des prochains amendements au Code communautaire des Douanes, dont les conséquences sur l'application de la Convention TIR aux frontières de l'UE à partir de 2009 pourraient avoir un effet très négatif sur la facilitation du passage des frontières.

## Coopération de l'IRU avec diverses organisations et institutions internationales

L'un des principaux objectifs de l'IRU dans ses contacts avec diverses institutions internationales ou régionales comme la CESAP-ONU, la CESA-ONU, l'AULT, la BSEC, l'EurAsEC et l'OCE, est de faire connaître le réseau d'autoroutes asiatiques et de promouvoir les nombreux accords multilatéraux et conventions internationales de l'ONU, administrés par la CEE-ONU et destinés à faciliter le commerce extérieur et le transport routier.

Dans ce contexte, l'IRU continuera à intensifier la coopération dans le cadre du Régime TIR avec les divers partenaires privés et publics qui, en plus de la CEE-ONU, de l'OMD, des instances de l'UE et des autorités nationales, comptent également la Banque mondiale, l'Organisation internationale de la sûreté des conteneurs, la Chambre de commerce américaine, le Conseil des chargeurs européens, ainsi que des institutions scientifiques et académiques, actives dans le domaine de la sécurité et de la facilitation du commerce.

## Promotion des instruments multilatéraux et régionaux de facilitation du transport

L'IRU a activement soutenu le séminaire régional sur l'application de la Convention TIR organisé conjointement par les administrations douanières d'Italie et de Jordanie à Amman en novembre 2007.

Le séminaire a également bénéficié du soutien de l'AULT et les représentants des secteurs public et privés de nombreux pays arabes ont participé à l'événement, qui a contribué à faire connaître les avantages substantiels que représente la Convention TIR pour la région du Moyen-Orient.

## Développement des règles d'arbitrage pour les transporteurs routiers

En coopération avec la Chambre américaine de commerce, l'IRU va lancer en 2008 les règles d'arbitrage pour les opérations de transport dont une partie au moins est effectuée par route. L'élaboration de ces règles devrait servir à harmoniser les règlements de litiges impliquant des transporteurs routiers, surtout dans les zones où les tribunaux n'ont pas nécessairement une expertise équivalente à celle des arbitres internationaux qui sont mieux à même d'appliquer des instruments internationaux souvent complexes.

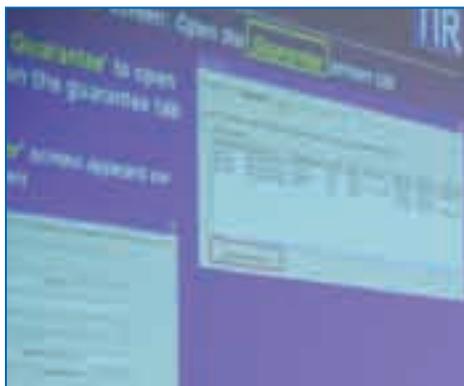
Ces règles d'arbitrage proposeront ainsi un service supplémentaire aux transporteurs routiers, ainsi qu'à leurs clients et à leurs prestataires de service, tout en bénéficiant de l'expérience et de la pratique de la Chambre de commerce internationale, dont les compétences en la matière sont déjà acclamées partout dans le monde.

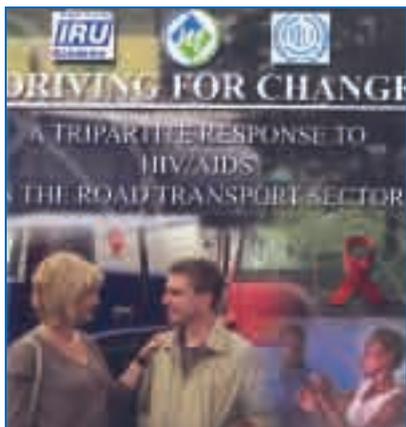
# Régime TIR

## Assistance de l'IRU pour la bonne mise en oeuvre de la Convention TIR

L'IRU propose une formation au TIR afin d'assurer la mise en oeuvre correcte de la Convention TIR et de garantir le niveau de sécurisation requis par le Régime TIR. Les récentes formations ont compté la participation de représentants d'Albanie, Bosnie-Herzégovine, Danemark, Monténégro et Royaume-Uni et, en coopération avec les Nations-Unies, des participants venus d'Afrique du Nord, du Proche et du Moyen-Orient (Algérie, Arabie Saoudite, Bahreïn, Egypte, Émirats arabes unis, Irak, Iran, Koweït, Liban, Libye, Maroc, Oman, Palestine, Syrie, Soudan, Tunisie, Turquie, et Yémen.)

Afin de maintenir la gestion des risques au meilleur niveau possible, l'IRU va continuer à proposer cette formation aux divers acteurs du TIR, y compris aux fonctionnaires douaniers, en coopération avec l'OMD. L'IRU se concentrera dans le même temps sur les outils modernes d'apprentissage à distance, offrant ainsi un instrument supplémentaire pour contribuer à l'amélioration des connaissances utiles à l'application de la Convention TIR.





# Facilitation

## Temps de conduite et de repos

En avril 2007, le nouveau Règlement de l'UE relatif aux temps de conduite et de repos est entré en vigueur à travers les 27 États membres de l'Union européenne. Son impact s'est fait particulièrement durement sentir sur l'industrie européenne du tourisme en autocar, qui a perdu sa « dérogation des 12 jours » qui, en permettant de repousser le repos hebdomadaire obligatoire, constituait un pilier important de l'élaboration des programmes de circuits par autocar. Des dizaines de milliers de transporteurs de personnes et de marchandises doivent désormais trouver de nouvelles stratégies d'exploitation pour se plier à cette évolution.

Les membres de l'IRU ont identifié une liste d'articles et de clauses de ce Règlement qui nécessitent d'être clarifiés pour en assurer une application équitable et effective à travers l'UE. Cette liste a été communiquée à la Commission européenne qui a par la suite établi un Groupe de travail juridique auquel l'IRU a participé, afin de publier des indications officielles pour clarifier et appliquer divers aspects du Règlement. En parallèle, l'IRU a également travaillé en lien direct avec les instances exécutives afin d'examiner l'ensemble du Règlement, dans l'objectif de rédiger un Protocole d'entente sur son application.

À Genève, le Secrétariat de la CEE-ONU tente de gérer l'intégration de ces règles à l'Accord AETR, mais les réserves exprimées par les parties contractantes non-membres de l'UE portent à croire que ce ne sera pas tâche aisée.

## Transport routier et questions sociales

Les législations sociales, telles que le nouveau Règlement de l'UE relatif aux temps de conduite et de repos, et le tachygraphe numérique, occupent toujours une place importante parmi les priorités de l'IRU. Pour les transporteurs communautaires, ces nouvelles exigences ne sont plus une perspective d'avenir mais sont devenues une réalité. Cependant, leur prochain élargissement à une région bien plus grande par le biais de l'Accord AETR, fait de ces changements une préoccupation qui dépasse largement le seul territoire de l'UE. Comme toujours, le secteur des transports routiers fait montre de sa plus grande force : sa faculté d'adaptation au changement. Mais il ne fait aucun doute que ces nouvelles exigences mettront à l'épreuve la flexibilité et la compétitivité des opérateurs, si efficaces soient-ils.

## Séminaires TAIEX sur la législation sociale communautaire

L'IRU, en coopération avec la Commission européenne, ses associations membres et la Fédération européenne des ouvriers du transport, a organisé une série de séminaires en septembre 2007 à l'intention des transporteurs des trois États baltes, sur le nouveau Règlement relatif aux temps de conduite et de repos, ainsi que sur la Directive relative à la formation des conducteurs.

Ces séminaires, qui se sont déroulés à Tallinn, Riga et Vilnius, ont rassemblé quelque 400 transporteurs, conducteurs, représentants syndicaux, et experts nationaux pour examiner les différences entre l'ancien et le nouveau Règlement relatif aux temps de conduite et de repos et la question de son application harmonisée, ainsi que la transposition dans la législation nationale et l'application concrète de la Directive de l'UE sur la formation des conducteurs.

L'Académie de l'IRU était représentée aux trois séminaires, démontrant ainsi son rôle de chef de file garantissant les meilleures normes de formation professionnelle pour le CCP. Les séminaires ont été financés par TAIEX : l'unité de la Commission européenne d'assistance technique et d'expertise pour les nouveaux États membres de l'UE.



## L'industrie des autocars demande le rétablissement de la dérogation des 12 jours

L'IRU a remis au Vice-président de la Commission européenne, Jacques Barrot, une pétition de presque 20 000 signatures de directeurs et conducteurs d'entreprises d'autocars et d'autobus de l'Union européenne, demandant le rétablissement de la dérogation des 12 jours de conduite consécutifs pour le transport international de personnes par autocar en Union européenne.

A la demande de l'IRU, une étude consacrée au rôle et à l'importance du transport par autobus et autocar dans l'UE a été lancée par la Commission européenne. L'étude enquêtera également sur les conséquences de la suppression de la dérogation des 12 jours, afin d'envisager les mesures pour y remédier.

## Le tachygraphe numérique

Suite à son installation obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> mai 2006 dans tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés dans l'UE, tous les États membres – à l'exception de la Grèce – sont désormais capables d'émettre les disques de conducteurs et d'approuver le calibrage des ateliers qu'exige le fonctionnement de ce système. Les nouveaux membres de l'UE, la Bulgarie et la Roumanie, ont commencé à émettre des disques de conducteurs depuis le 1<sup>er</sup> août 2007. La complexité de la mise en place de l'homologation de type des tachygraphes, de l'émission des disques et de l'infrastructure des ateliers ne doit pas être sous-estimée. Les gouvernements de la région AETR, qui devront en passer par les mêmes processus techniques et administratifs d'ici juin 2010, devraient être bien avertis des risques.

Au sein de l'UE, après 18 mois de pratique du tachygraphe numérique, il est certain que de nombreux problèmes persistent. L'IRU est donc satisfaite d'être impliquée dans un projet soutenu par l'UE, pour améliorer les performances de ce dispositif et de l'ensemble du système qui permet son fonctionnement. Ce projet, qui rassemble les parties prenantes incontournables, comme les syndicats, les agents de contrôle et les fabricants de tachygraphes, vise à identifier les besoins essentiels de l'utilisateur auxquels le dispositif actuel ne répond pas, et à faire des recommandations à la Commission pour modifier le règlement relatif au tachygraphe numérique et à ses spécifications techniques. Là encore, l'IRU est à même de s'engager dans ce projet, armée d'une liste de problèmes pour lesquels ses membres attendent une solution.





# Facilitation

## Tourisme et transport routier de personnes

### Poids des autocars de tourisme

Une étude initiée par l'IRU et effectuée par NEA en 2006-2007 a identifié une combinaison de facteurs pouvant entraîner un surpoids des autocars de tourisme, comme par exemple le poids en constante augmentation des véhicules à vide, ou l'augmentation, prouvée à l'appui, du poids moyen des passagers et des bagages qu'ils transportent.

Des initiatives coordonnées avec les constructeurs sont prévues pour régler ce problème, ainsi que des propositions aux institutions communautaires pour amender la Directive 96/53/CE, qui fixe les poids et dimensions maximum pour les voyages internationaux, et la Directive 97/27/CE relative aux masses et dimensions pour l'approbation de type des véhicules.

### Accès à la profession et accès au marché dans l'Union européenne

La plupart des propositions contenues dans la position de l'IRU sur l'accès à la profession adoptée par l'Assemblée générale, a été reprise dans la Communication de la Commission européenne.

L'IRU demande que les taxis soient intégrés dans le régime communautaire d'accès à la profession.

Le Conseil Transport de personnes de l'IRU (CTP) a également adopté une position détaillée sur l'accès au marché du transport par autobus et autocar au sein de l'UE, qui met l'accent sur la nécessité de simplifier les règles et les documents de contrôle, tout en assurant une meilleure application de ces règles à travers l'UE.



## bus & coach

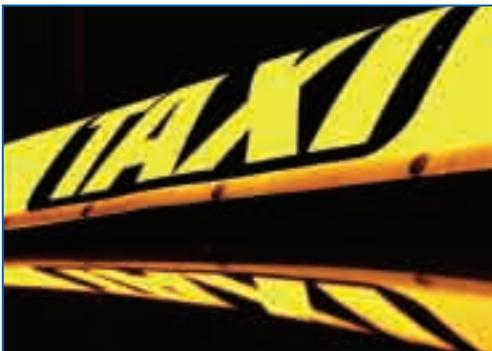
### Partenariat IRU - Busworld

Lors de la cérémonie d'ouverture de la 19<sup>ème</sup> exposition Busworld à Courtrai, le Président de l'IRU Paul Laeremans, et le Directeur de Busworld, Luc Glorieux, ont insisté sur le fait qu'un camion n'est pas un autocar et que l'exemption de 12 jours devrait être réintroduite dans la législation sociale communautaire. Dans le cadre de cette cérémonie d'ouverture, les Prix de l'IRU ont été décernés aux vainqueurs des concours City Trophy et Eurochallenge.

En plus des 120 délégués et intervenants du secteur, des villes touristiques et des représentants de la Commission européenne et de l'American Bus Association ont participé au 5<sup>ème</sup> Forum de l'Autobus et de l'autocar, organisé conjointement par l'IRU, l'UFTAA et l'ETOA.

Les participants ont unanimement conclu que le tourisme et le voyage en autocar constituent une alternative écologique, sûre et de grande qualité politique : un vrai choix politique d'avenir.





# Facilitation

## L'IRU encourage les taxis

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, dans la mesure où elles sont soumises aux mêmes législations nationales.

## 2<sup>ème</sup> Forum international des taxis sur la qualité des services en 2008

Le forum aura lieu le 7 novembre 2008 à Cologne en Allemagne, dans le cadre de la plus grande exposition de taxi du monde, la *Köln Taximesse*. La qualité des services sera le thème du Forum.



## Étude conjointe IRU-CEMT: « Améliorer l'accès aux taxis »

La Conférence européenne des ministres des Transports et l'IRU ont présenté leur étude conjointe, intitulée « Améliorer l'accès aux taxis ».

L'étude a identifié deux types de structures de véhicule qui peuvent servir de base à l'élaboration d'une politique pour rendre les taxis accessibles:

- Premier type: Taxis accessibles aux fauteuils roulants – véhicules accessibles capables de transporter la majorité, mais pas la totalité, des passagers qui voyagent en fauteuil roulant, ainsi que des personnes présentant un autre handicap.
- Second type: Taxis accessibles standards – véhicules dont les fonctionnalités sont étudiées pour faciliter leur utilisation par des personnes handicapées, mais qui ne peuvent transporter un usager se déplaçant en fauteuil roulant que s'il est possible de transférer ce dernier sur le siège du taxi.

Les flottes de taxis destinées aux services quotidiens devraient être composées d'une combinaison de ces deux types de véhicules. La proportion de chaque type au sein du parc de taxis sera probablement variable d'un endroit à l'autre, tant à l'intérieur d'un pays qu'entre différents pays. Cette question est laissée à l'appréciation des autorités locales et nationales.

Du point de vue des besoins de l'utilisateur, le rapport étudie ce qu'il est réaliste d'envisager à moyen et long terme de la part des constructeurs et des convertisseurs, identifie comment les opérateurs, grâce à des formations complètes sur la façon d'interagir avec des clients handicapés, peuvent contribuer à garantir l'accès aux services de taxi, et propose aux gouvernements divers moyens d'offrir des incitants et d'encourager l'amélioration des structures de taxis et des infrastructures dans le même laps de temps.

## Intégration des taxis dans la chaîne de transports publics

Les taxis et les voitures de louage avec conducteur font partie intégrante du système de transports publics dans de nombreuses villes. Ils viennent compléter les services de transports publics et peuvent même en remplacer les services réguliers pendant les périodes de faible demande. Ils constituent une alternative sûre et viable à la voiture individuelle.

5<sup>th</sup> Euro-Asian Road Transport Conference



Almaty, 11-12 June 2009

En partenariat avec



« La réouverture de la Route de la Soie: de la vision à la réalité »

Rejoignez-nous! [www.iru.org](http://www.iru.org)



A yellow taxi cab is shown in motion at night, with blurred city lights in the background. The car is moving from left to right, and the lights are streaked, creating a sense of speed. The taxi is a classic sedan with a yellow body and a black roof rack. The background is a dark city street at night, with various lights and buildings blurred into streaks of light.

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

# Autres activités de l'IRU



## Union européenne (UE)

### Accès à la profession de transporteur routier

La Commission européenne a adopté une nouvelle proposition de Règlement sur l'accès à la profession de transporteur routier au sein de l'UE.

Cette nouvelle proposition représente un remaniement important de la législation existante, en regroupant et modifiant les règles actuelles d'admission dans la profession et de reconnaissance mutuelle des diplômes.

L'IRU considère que la nouvelle proposition constitue un pas supplémentaire en direction de règles communautaires simplifiées et de l'harmonisation de la transposition dans la législation nationale des États membres, ainsi que vers une application mieux contrôlée.

### Accès au marché du transport routier de marchandises

La Commission européenne a adopté une nouvelle proposition de Règlement relatif aux règles communes d'accès au marché du transport routier de marchandises au sein de l'UE. La proposition combine et modifie les règles que l'on trouve actuellement dans quatre actes juridiques communautaires différents sur l'accès au marché.

L'IRU estime que les nouvelles propositions pour l'accès au marché communautaire du transport routier international par camion, autobus et autocars tentent d'harmoniser, simplifier et clarifier les réglementations, d'en améliorer l'application, d'établir une situation équitable pour tous les transporteurs quelle que soit leur nationalité et de poser les conditions pour une logistique ainsi que des flux touristiques et de voyages plus efficaces et durables. L'un des aspects importants qui devrait être approfondi pour le transport routier est l'harmonisation plus poussée entre le cadre communautaire et celui des licences de la CEMT, pour l'utilisation des attestations de conducteur.

La nouvelle définition du cabotage pour le transport routier devrait être affinée pour éviter de réduire l'efficacité opérationnelle du transport de marchandises et de la comodalité en Europe. Les législations nationales relatives à la lettre de voiture devraient être davantage harmonisées, afin de mieux faire appliquer le cabotage et d'alléger au maximum la bureaucratie et les coûts pour les transporteurs.





## Autres activités de l'IRU

### L'IRU rencontre Jacques Barrot, Vice-président de la Commission européenne

Une délégation de hauts représentants de l'IRU – composée de Paul Laeremans, Président de l'IRU, Pere Padrosa, Président élu du Conseil Transport de Marchandises de l'IRU, Dick van den Broek Humphreij, Président du *European Shippers Council* et membre de la Présidence de l'IRU, Bertil Dahlin, Président du Comité de liaison de l'IRU auprès de l'UE, Leonid Kostyuchenko, Président, ASMAP, Ukraine ainsi que Martin Marmy et Peter Krausz du Secrétariat général de l'IRU – ont rencontré Jacques Barrot, Vice-président de la Commission européenne et Commissaire aux Transports, afin de discuter des questions pressantes pour le transport routier, et plus particulièrement : la nécessité de renforcer le partenariat public-privé entre l'Union européenne et l'IRU, les temps d'attente aux frontières extérieures de l'UE ainsi que leurs conséquences négatives sur les opérateurs de transport et de commerce extérieur et sur l'économie européenne dans son ensemble, la réintroduction de la dérogation des 12 jours pour le transport international de personnes, l'approche modulaire, la facilitation des visas et les aires de stationnement sécurisées pour camions le long des grands axes routiers européens.



### Livre vert « Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine »

La Commission européenne a publié son Livre vert intitulé "Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine", d'un intérêt majeur pour le transport de marchandises comme de personnes, taxis inclus. La publication a déclenché une nouvelle consultation des parties prenantes. L'IRU a, jusqu'à présent, pris une part active à la plupart des consultations préparatoires. Par conséquent, le Livre vert tient compte de plusieurs propositions faites par la profession, comme celles sur les normes EURO, les taxis, le tourisme, et les infrastructures du transport routier. D'autres efforts concertés avec les membres seront nécessaires pour promouvoir le point de vue de la profession et influencer les futures politiques communautaires sur certaines questions essentielles, comme les péages urbains, l'aide de minimis pour l'acquisition de véhicules de transport routier, les terminaux d'autocars et la reconnaissance des taxis comme un élément de la chaîne de transports publics.

### Questions d'actualité

Les nouvelles propositions de Règlement pour l'accès à la profession et l'accès au marché ont été discutées très en détail par la présidence portugaise. C'est aux futures présidences slovène et française qu'il reviendra de finaliser ces deux dossiers. D'autres travaux de suivi sont prévus sur le Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises publié en octobre 2007, et sur le Livre vert des transports urbains de septembre 2007.

On compte parmi les autres questions prioritaires le suivi du tachygraphe numérique, l'application des nouvelles règles des temps de conduite et de repos, et la recherche de solutions aux problèmes restés en suspens. L'IRU va participer activement aux travaux préparatoires de l'introduction des péages modulés pour les camions circulant sur les réseaux transeuropéens (RTE), ainsi qu'aux discussions portant sur l'intention des États membres et des autorités locales à mettre progressivement en place des taxes dites écologiques et des restrictions visant les poids-lourds.

## Séminaire IRU-FTA sur l'application des lois

L'IRU a organisé un séminaire conjoint sur « L'avenir de l'application de la loi dans le transport routier commercial en Europe » avec son membre britannique, la *Freight Transport Association (FTA)*. Le séminaire était destiné à stimuler le dialogue et renforcer le partenariat entre toutes les parties prenantes cherchant à parvenir à une harmonisation du contrôle des transports routiers à travers l'Europe.

Le séminaire a rassemblé une centaine de représentants de la Commission européenne, du Parlement, des gouvernements des États membres, des organes exécutifs nationaux, des membres de l'IRU et de la profession. Un contrôle ciblé et harmonisé des transports routiers, allant du respect des temps de conduite et de repos au bon état des véhicules, a été identifié comme un élément crucial pour garantir le bon déroulement et la compétitivité des transports routiers à travers l'UE.

## Cocktail de printemps de l'IRU

Ce prestigieux événement annuel s'est tenu à Bruxelles à la fin février 2007, et a réuni plus de 250 représentants de l'industrie européenne des transports, des institutions communautaires, des membres de l'IRU et des États membres de l'UE, dont notamment le ministre des Transports de Bulgarie, M. Petar Mutafchiev.





## Communauté des États indépendants (CEI)



# Autres activités de l'IRU

## Harmonisation de la législation des transports routiers des États membres de la CEI

Après 2006, une année fructueuse durant laquelle de nombreux États membres de la CEI ont franchi une étape de leur participation aux conventions et accords multilatéraux de la CEE-ONU pour la facilitation du transport routier, la Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI a accédé à un autre niveau d'activité dans ce domaine. Les attentions se sont concentrées sur les avantages qu'un pays retire de sa participation aux conventions de l'ONU et sur les engagements qu'une telle participation implique. C'est d'ailleurs le sujet du dernier rapport analytique produit à la fin 2007, en tant que publication séparée, par la Délégation permanente de l'IRU.

Concernant l'harmonisation des normes techniques dans les États membres de la CEI, les travaux se sont poursuivis en vue de créer les conditions d'une application à travers toute la CEI d'un certificat de poids uniforme pour les véhicules de transport routier, et d'un Certificat de compétence professionnelle pour les transporteurs routiers, tous deux initiés par le Comité de liaison de l'IRU auprès de la CEI.

## Missions en Chine

La visite en Chine de représentants de quatre associations de Géorgie, Kazakhstan, Moldova et Ukraine, a constitué en mars 2007 un événement important. Initier des transports de marchandises depuis la Chine vers l'Europe est l'un des objectifs du gouvernement chinois, qui a fait du développement industriel accéléré du nord-ouest de la Chine une priorité. « Se connecter à l'Est, exporter à l'Ouest, faire revivre la glorieuse époque de l'ancienne Route de la Soie », telle a été la formulation de leur objectif pour la région autonome de Chine du Xinjiang Ouïgour.

Une délégation de l'IRU, composée de représentants de transporteurs routiers internationaux du Belarus, du Kazakhstan, d'Ouzbékistan, de Pologne, de Russie et de Turquie, a visité des postes douaniers à la frontière sino-kazakhe. Lors de ses rencontres avec les douaniers chinois à Urumqi, capitale de la région du Xinjiang Ouïgour, ainsi qu'aux points de contrôle des transports routiers internationaux de Dulat, Alshenkou et Khorgos, la délégation a eu l'occasion d'en apprendre davantage sur les aspects techniques du transport international de marchandises et de personnes par route entre la Chine et le Kazakhstan. Des rencontres avec les membres de la communauté des affaires chinoise n'ont fait que confirmer une fois de plus que les activités de l'IRU visant à faire renaître la Route de la Soie arrivent à point nommé. Toutes les personnes qui ont pris part à ces visites s'accordent à penser que la Chine prépare activement son entrée sur le marché international des transports routiers: elle investit dans les infrastructures et les centres logistiques, s'appête à ratifier la Convention TIR et modernise sa flotte.

## Développement de la coopération avec les organisations régionales

En février 2007, un Protocole d'entente (MoU) a été signé entre le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy, et le Secrétaire général de l'EurAsEC, Grigory Rapota. Ce MoU porte une relation de trois ans entre l'IRU et l'EurAsEC à un niveau supérieur, et pose les grandes lignes des travaux communs et des projets prioritaires.

Un accord de coopération prometteur a été signé par le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy, et par le Président du Comité exécutif de la Conférence de coordination des transports (CCT CEI), Chingis Izmailov. L'accord envisage une collaboration pour développer trois projets d'infrastructures dans la région de la CEI, y compris le projet de revitalisation de la Route de la Soie.

## Tables rondes

Les contacts de l'IRU avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) se sont considérablement intensifiés. En mai 2007, une table ronde a été organisée conjointement par la Délégation permanente de l'IRU et l'OSCE à Batoum, en Géorgie. Elle a été consacrée aux problèmes d'infrastructure des pays enclavés. Par la suite, une série d'événements communs a eu lieu à Douchanbé, au Tadjikistan, en juillet et en octobre.

## Questions d'actualité

Les principaux objectifs de la Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI pour l'année 2008 sont:

- développer plus avant la législation du transport routier dans les pays de la CEI et encourager encore l'accession aux conventions et accords de la CEE-ONU relatifs aux transports routiers;
- coopérer avec les organisations inter-étatiques de la région CEI, comme l'EurAsEC, l'Organisation de la Coopération de Shanghai, la BSEC, la GUAM et le Comité exécutif de la CEI, ainsi qu'avec les organisations intégrées comme la Conférence de la coordination des transports et le Conseil interétatique de l'industrie routière ;
- promouvoir la revitalisation de la Route de la Soie, en particulier par le biais du projet pilote NELTI et des conférences régionales consacrées au projet;
- évaluer les flux de transports de marchandises dans la région CEI, et étudier également les problèmes lors du passage des frontières, tant à l'intérieur de la CEI qu'à ses frontières extérieures ;
- proposer des services d'information réguliers aux associations de la région CEI grâce au site Internet de l'IRU en langue russe, à la publication de Livre bleus, au bulletin Transmission, à des études, rapports d'analyse, sur des sujets clés pour le secteur, etc.



# Autres activités de l'IRU

## Coopération avec les associations membres

La réunion annuelle avec les membres du Moyen-Orient et de la région s'est tenue à Istanbul en Octobre. Elle a permis aux membres de discuter des futures activités de la Délégation permanente et d'échanger leurs points de vue et informations sur les questions d'importance pour le transport routier de la région.

L'IRU a également encouragé les associations nationales de la région à coopérer à la réouverture de l'historique Route de la Soie à travers les régions du Caucase et du Moyen-Orient.

## Coopération avec les partenaires internationaux

CESAO-ONU: L'IRU a participé aux séminaires interrégionaux de l'ONU au Caire et à Abu Dhabi en octobre, dans les locaux de la CESAO-ONU. Lors de la réunion du Caire, l'IRU a été invitée à présenter ses conclusions sur la Caravane de l'autoroute périphérique de la mer Noire.

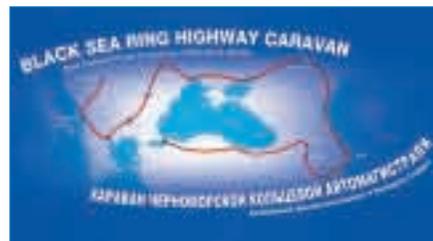
CESAP-ONU: L'IRU a pris part à divers événements et réunions de la CESAP-ONU, essentiellement liés au développement de l'autoroute asiatique, au renforcement de la sécurité routière en Asie et dans la région Pacifique, ainsi qu'à la gestion de la mondialisation. Comme résultat de ces réunions et en qualité de contacts bilatéraux parallèles, la CESAP-ONU et l'IRU ont convenu d'organiser conjointement en 2008 une caravane de camions de Tokyo à Istanbul via Bangkok, en conjonction avec le 31<sup>ème</sup> Congrès mondial de l'IRU.

AULT: La coopération avec l'Union arabe des transports terrestres a débuté par la signature d'un Protocole d'entente (MoU) par les Secrétaires généraux de l'IRU et de l'AULT à Genève. Le Président de l'AULT a visité l'IRU à Genève. L'IRU a également organisé avec l'AULT diverses réunions bilatérales et activités communes courant 2007, afin de concrétiser immédiatement ce MoU avec succès.

BSEC: Suite à la signature du MoU entre l'IRU et la BSEC à Sochi, le secrétaire général de la BSEC a visité l'IRU. A cette occasion, les Secrétaires généraux des deux organisations ont convenu d'organiser la Caravane de l'autoroute périphérique de la mer Noire. L'organisation de cette caravane de camions a considérablement renforcé la coopération entre l'IRU et la BSEC.



## Moyen-Orient et Région



## Questions d'actualité

L'objectif principal de la Délégation permanente de l'IRU au Moyen-Orient et Région pour l'année 2008 sera la promotion intensive du rôle du transport routier dans la région du Moyen-Orient et, de concert avec les associations membres de l'IRU, de défendre ses intérêts face aux gouvernements nationaux, et aux organisations régionales et internationales. À cette fin, la Délégation permanente va :

- soutenir les activités des organes de l'ONU concernant l'élargissement de la couverture géographique et la bonne mise en œuvre dans la région des conventions et accords de l'ONU liés au transport;
- sensibiliser l'opinion générale à la nécessité pour la région et à l'importance mondiale d'une formation professionnelle internationalement reconnue, dispensée selon des normes internationales harmonisées, comme celles que propose l'Académie de l'IRU, pour améliorer les performances du secteur et profiter à l'ensemble de l'économie et de la société ;
- faciliter l'accès des transporteurs routiers à des services tels que ceux proposés par Vialtis, qui tiennent compte de leurs besoins et contribuent à la qualité de leurs opérations, à leur gestion ainsi qu'à leur rentabilité;
- L'IRU va coordonner l'organisation de la Caravane CESAP-ONU / IRU de l'autoroute asiatique, qui partira de Tokyo au Japon et de Bangkok en Thaïlande pour se rejoindre à Istanbul en Turquie. La caravane, qui a été approuvée par le Comité de la CESAP-ONU pour la Gestion de la mondialisation à Bangkok, arrivera au moment de la cérémonie d'ouverture du 31<sup>ème</sup> Congrès mondial de l'IRU, le 15 mai 2008 à Istanbul.

L'objectif premier de cette caravane de camions de l'autoroute asiatique est de démontrer la connectivité régionale rendue possible par 141 000km de réseaux autoroutiers asiatiques, qui traversent de part en part 32 pays d'Asie, de Tokyo en Orient jusqu'à Istanbul en Occident.





## Le changement, c'est la vie.

**« Ce qui est incompréhensible, c'est que le monde soit compréhensible. »**

**Albert Einstein**

Le 21<sup>ème</sup> siècle, souvent appelé le siècle de la communication, est en fait devenu, par un trop plein d'informations, le siècle de la désinformation. Ceci est tellement vrai que sur tous les sujets essentiels, l'explosion d'informations de l'ensemble des médias se résume finalement, la plupart du temps, à la pensée unique et au politiquement correct des modes fluctuantes. Alors que depuis le Siècle des Lumières, grâce à l'usage judicieux de la raison, à la faculté de juger, de distinguer le vrai du bon, s'ouvrait un progrès perpétuel dans le domaine de la connaissance, des réalisations techniques, et des valeurs morales, aujourd'hui, la diversité d'opinion et l'esprit critique ont été remplacés par le confort apporté par les moteurs de recherche surfant sur les vagues porteuses de la pensée unique dominante et du principe de précaution.

Selon Diderot, "Seules les passions, de grandes passions, peuvent élever l'âme à de grandes choses" ; il faut donc, jour après jour, distinguer le mythe de la réalité.

En ce qui concerne les infrastructures de transport, suite à la chute du Mur de Berlin et à la fin de la bipolarisation du monde, des décisions importantes ont été prises pour rapprocher les peuples et les économies d'Europe et d'Asie. C'est dans ce cadre qu'en 1993, l'Union européenne lance l'important programme TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucase-Asie). Cependant, malgré la centaine de projets d'assistance et d'investissements, payés à coups de millions d'Euros aux nombreux consultants impliqués dans le programme, alors que le transport international routier va doubler entre 2000 et 2020, on constate aujourd'hui, avec étonnement et regret, que TRACECA n'est qu'un mythe : aucune des infrastructures projetées n'a été construite.

La réalité paradoxale, c'est que dans le même temps, grâce à sa vision et à sa détermination, la Chine construit des autoroutes non pas seulement sur l'ensemble de son territoire, mais également vers les ports des pays voisins et vers les grands marchés mondiaux.

La réalité, c'est qu'on peut, dès aujourd'hui, relier Bangkok au nord de la Chine sans quitter l'autoroute. Une autre réalité, c'est que le projet en gestation depuis 1997 de réhabilitation de la mythique Route de la Soie, vient de faire un pas décisif vers sa concrétisation. En effet, grâce au leadership de la Chine, un accord vient d'être signé par l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, la

# Conclusions du Secrétaire général

Chine, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan, pour réaliser, ces dix prochaines années, le réseau d'infrastructures routières permettant de relier l'Asie à l'Europe, sans oublier le Moyen-Orient, la Turquie et la Russie. Son financement, de près de 20 milliards de dollars, sera réalisé sous l'égide de la Banque asiatique de développement.

La réalité totalement occultée c'est qu'actuellement, pour des raisons dogmatiques, moins de 1% du commerce entre les pays d'Europe et d'Asie transite par la voie terrestre de ces pays qui étaient pourtant, en leur temps, au cœur des échanges mondiaux. La réalité, c'est que l'importance du transport routier au service des échanges avec les nouvelles puissances émergentes d'Asie et du Moyen-Orient a été totalement sous-estimée, en particulier par les pays d'Europe.

En ce qui concerne le changement climatique, le mythe créé par la pensée unique et le politiquement correct consiste à lier le réchauffement de la planète au seul usage par l'homme des carburants fossiles et à leur production de CO<sub>2</sub>. La réalité, c'est que depuis des millénaires, l'histoire de la terre inscrite dans la roche prouve que la planète a déjà subi de très nombreux cycles réchauffement/refroidissement, allant même, au cœur de l'Europe, du climat subtropical avec palmeraies à de multiples glaciations. C'est pourquoi, la supposée corrélation entre la production de CO<sub>2</sub> et le réchauffement

climatique, n'est pas une preuve de causalité.

Le mythe, c'est que les biocarburants, l'hydrogène, peuvent très bien remplacer, dans le transport routier, les carburants fossiles. La réalité, c'est que les carburants fossiles, qui restent de l'Or Noir dans le transport routier tant ils sont taxés, n'ont pas d'alternative rentable. En revanche, une vraie politique énergétique globale permettrait facilement de les remplacer par d'autres énergies dans les installations fixes partout où, depuis longtemps, des alternatives rentables existent, comme dans les secteurs de production d'électricité et de chaleur qui consomment à eux seuls plus des trois quarts du pétrole.

Le mythe de la politique des transports et de la politique écologique dans de nombreux pays, c'est de transporter les marchandises par chemin de fer et par voie maritime partout où cela est possible et de relier ces ports par voie ferroviaire tout en restreignant le transport routier à la seule distribution finale.

La réalité c'est que la Chine est devenue l'usine principale du monde. Jusqu'à 80% des marchandises vendues par les plus grandes chaînes de distribution sont produites en Chine. La réalité qui en résulte, c'est aussi que l'ensemble du commerce entre les plus grands marchés mondiaux que sont les USA, l'Europe, l'Asie, le Moyen-Orient et l'Afrique, s'opère entre un nombre

très restreint de grands ports de plus en plus saturés, approvisionnés par des porte-conteneurs de plus en plus grands.

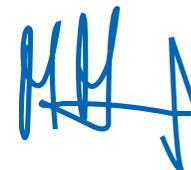
La réalité, c'est que cette concentration de la majeure partie du commerce mondial, à travers 30 à 40 ports seulement, n'a pas seulement engendré des goulets d'étranglement, des temps d'attente et des coûts inutiles, elle a aussi pour effet pervers de créer une désertification croissante et préoccupante de l'arrière pays des régions et des pays qui n'ont pas d'accès direct à ces ports.

Une autre réalité totalement méconnue, et dans tous les cas ignorée de trop nombreux gouvernements, c'est que le transport routier, grâce au professionnalisme des transporteurs, et à la haute qualité de son irremplaçable service porte-à-porte, est le seul mode capable non pas seulement de transporter des marchandises de Chine vers les grands marchés mondiaux, mais aussi d'interconnecter tous les commerces et toutes les entreprises de tous les pays ouverts au commerce mondial.

La réalité c'est que le transport routier, qui est le seul mode de transport à satisfaire aux normes anti-pollution les plus sévères, n'est pas seulement écologique, il est aussi le seul mode permettant d'unir les gens et de mieux répartir les richesses.

En conclusion : en matière de transports, d'énergie, de changement climatique, Émile Zola nous mettait déjà en garde contre l'effet pervers de la pensée unique, en écri-

vant: "On finit par créer un danger en criant chaque matin qu'il existe." C'est pourquoi, pour tout scientifique, pour tout professionnel, pour tout décideur compétent et responsable, habitué à faire un usage judicieux de la raison, la critique de la pensée unique dominante actuelle à l'encontre du transport routier, doit rester une source de motivation et d'encouragement à persévérer, car Charles Péguy disait aussi : "Qui ne gueule pas la vérité quand il sait la vérité se fait le complice des menteurs et des faussaires."



Martin Marmy



# **31<sup>ème</sup> Congrès mondial de l'IRU**

**Le transport routier: moteur de paix et de prospérité!**

**Istanbul, 15-16 mai 2008**

**Rejoignez-nous !  
[www.iru.org](http://www.iru.org)**



*Travailler ensemble  
pour un meilleur avenir*

**IRU**

*depuis 1948*

*Travailler ensemble  
pour un meilleur avenir*



*d e p u i s 1 9 4 8*

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

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

Tél. : +41-22-918 27 00  
Fax : +41-22-918 27 41  
Courriel : [iru@iru.org](mailto:iru@iru.org)  
Web : [www.iru.org](http://www.iru.org)

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

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

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

**Délégation permanente de l'IRU  
auprès de la 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](mailto:moscow@iru.org)  
Web : [www.iru-cis.ru](http://www.iru-cis.ru)

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

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

Tél. : +90-212-284 97 47  
Fax : +90-212-284 97 57  
Courriel : [istanbul@iru.org](mailto:istanbul@iru.org)  
Web : [www.iru.org](http://www.iru.org)

