

L'IRU en

2



*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*



d e p u i s 1 9 4 8

Table des matières

5 Introduction du Président de l'IRU : le transport routier, vecteur de progrès

6 Le réseau mondial de l'IRU

- 7 Mission de l'IRU
- 7 Membres de l'IRU
- 7 Priorités de l'IRU
- 9 Structure de l'IRU
- 10 Assemblée générale de l'IRU
- 11 Conseils Transport de l'IRU
- 12 Présidence de l'IRU
- 13 Comités de liaison de l'IRU
- 14 Commissions / Groupes de travail de l'IRU
- 16 Secrétariat général de l'IRU
- 20 Organisations partenaires de l'IRU
- 21 Le transport routier

24 Priorités de l'IRU : développement durable et facilitation

25 Priorité de l'IRU : développement durable

- 26 Changement climatique et CO₂
- 29 Crise du carburant diesel
- 30 Formations de l'IRU
- 34 Projet NELTI de l'IRU
- 37 Stratégie des 3 « i » : innovation
- 38 Stratégie des 3 « i » : incitation
- 40 Stratégie des 3 « i » : infrastructure

42 Priorité de l'IRU : facilitation du transport routier

- 44 Caravane 2009 de l'IRU/CESAP-ONU
- 49 Congrès mondial du 60^{ème} anniversaire de l'IRU, Istanbul
- 54 Système TIR
- 57 Transport routier et questions sociales
- 60 Tourisme et transport routier de personnes

64 Activités régionales des Délégations permanentes de l'IRU

- 65 Union européenne (UE)
- 68 Communauté des Etats indépendants (CEI)
- 70 Moyen-Orient et Région

72 Conclusions du Secrétaire général : le droit à la mobilité, un droit humain fondamental





Le transport routier, vecteur de progrès

Introduction du Président de l'IRU

C'est pour moi une fierté et un honneur d'être le Président de l'IRU, une organisation mondiale dont le rôle crucial est d'assurer que le transport routier, qui est l'essence même de TOUTES les économies, puisse continuer à satisfaire la demande toujours croissante de mobilité durable des personnes et des marchandises. Dans le monde globalisé qui est le nôtre, le transport routier et l'IRU sont plus que jamais nécessaires.

La mondialisation a été initiée il y a 700 ans par les pays disposant de flottes navales et d'un accès direct à la mer. Au cours des 200 dernières années, ce sont les entreprises multinationales qui ont constitué la force motrice de la mondialisation.

Aujourd'hui, en raison de l'ouverture des marchés et de l'avènement d'internet, chacun de nous est un acteur de la mondialisation

et se trouve déjà en position de collaboration ou de concurrence avec chaque personne dans le monde ! C'est pourquoi le transport routier, qui est toujours et partout à la disposition de tous, est devenu un outil de production vital dans toutes les économies, ainsi que le moteur du progrès économique, social et environnemental. De plus, grâce à ses services uniques de transport de personnes et de marchandises en porte-à-porte, le transport routier unit les hommes et améliore la répartition des richesses !

Dans ce monde globalisé, l'objectif de l'IRU est de connecter tous les citoyens, les régions et les entreprises à tous les principaux marchés mondiaux. Ce faisant, le transport routier irriguera non seulement les arrière-pays portuaires, mais aussi

toutes les régions de tous les pays, apportant paix et prospérité.

La mondialisation n'est pas nécessairement synonyme de transport sur de longues distances, mais il est nécessaire de rendre les trajets de bout en bout possibles grâce à la libre circulation du transport routier, comme le courant traversant un fil électrique, afin de permettre le développement du tourisme et du commerce en reliant les personnes et les entreprises le long de n'importe quel itinéraire.

En poursuivant l'objectif de l'IRU, aucun pays ne sera plus enclavé grâce au transport routier !

Compte tenu de la nécessité de désenclaver les pays sans accès à la mer et de développer le tourisme et le commerce, les gouverne-

ments devraient reconnaître le rôle vital et irremplaçable du transport routier. Il faut donc en priorité promouvoir, développer, faciliter et sécuriser davantage le transport routier !

Et pour y parvenir, nous devons « travailler ensemble pour un meilleur avenir. »

Janusz Lacny

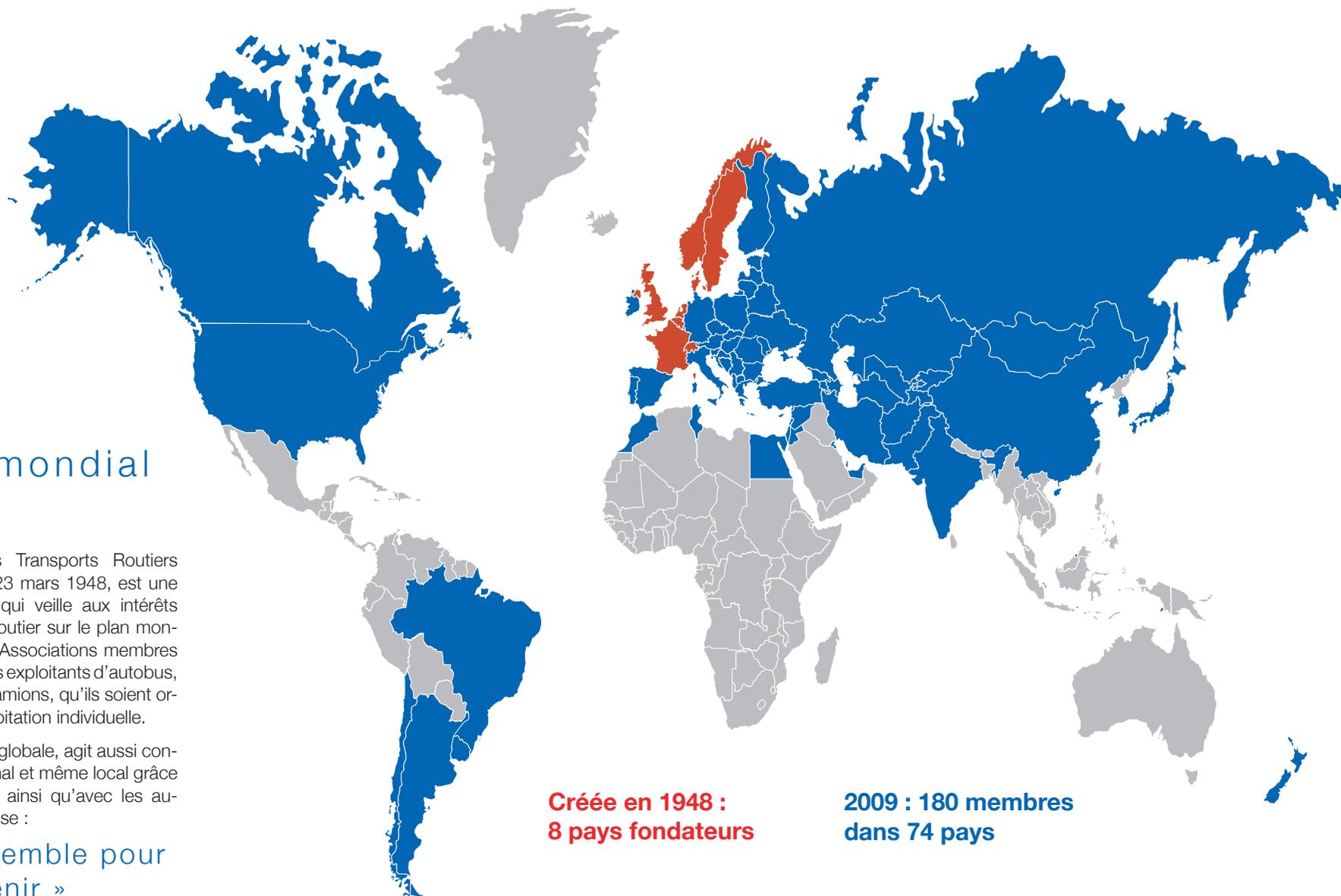


Le réseau mondial de l'IRU

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

L'IRU, qui a une vraie vision globale, agit aussi concrètement à l'échelon national et même local grâce à ses membres nationaux, ainsi qu'avec les autorités en appliquant sa devise :

« Travailler ensemble pour un meilleur avenir »



Créée en 1948 :
8 pays fondateurs

2009 : 180 membres
dans 74 pays

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 au sein 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, l'IRU veille à assurer le développement harmonieux du transport routier et à améliorer son image. Elle représente les intérêts de l'industrie du transport routier auprès des autorités publiques, des organismes privés et des médias. L'IRU encourage la coopération et la complémentarité avec les autres modes de transport.

Partenaires 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 74 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. De par sa structure démocratique, l'IRU peut agir à l'échelle mondiale, 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.

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.





Un réseau mondial de 180 membres dont l'engagement et l'expérience sont prouvés dans 74 pays

Structure de l'IRU

Structure démocratique de l'IRU

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

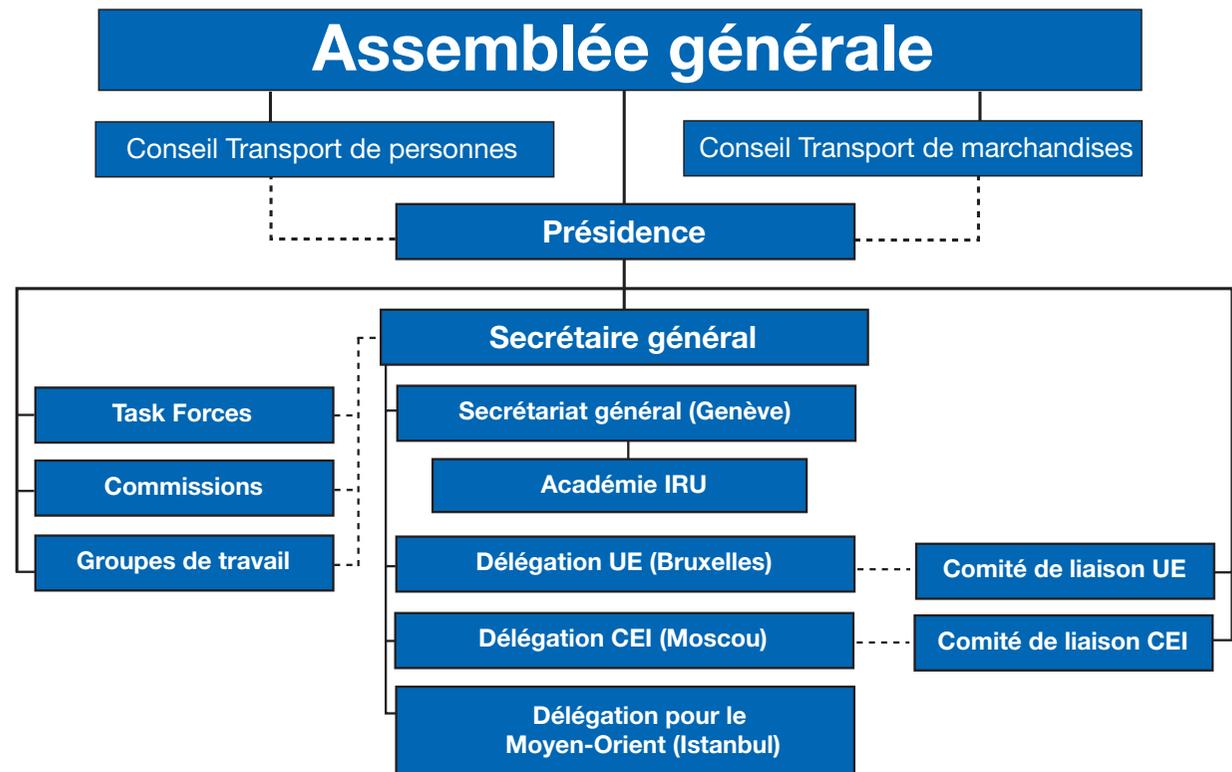
Ses organes statutaires :

- **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 transport 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.





L'autorité souveraine

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.

Conseil Transport de marchandises de l'IRU



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 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 de l'IRU



Le bureau du Conseil Transport de personnes :
De gauche à droite : Larisa Vashetkina, Vice-présidente du CTP, BAMAP, Bélarus,
Graham Smith, Président du CTP, CPT, Royaume-Uni, et Yves Mannaerts,
Vice-président du CTP, FBAA, Belgique

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.



| 12 Présidence de l'IRU



Le Comité de direction de l'IRU: la 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 gestion saine 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.

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, Moldavie, Jaroslav Hanak, CESMAD Bohemia, République tchèque, Toivo Kuldkepp, ERAA, Estonie, Florinel Andrei, ARTRI, Roumanie

De gauche à droite (assis) : Iouri Sukhine, ASMAP, 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

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) :
De gauche à droite : Christian Labrot, Vice-président du CLTM, BWVL, Allemagne, Bertil Dahlin, Président du CLTM, SÅ, Suède, Florence Berthelot, Vice-présidente du CLTM, FNTR, France

Le CLTM est le forum permettant aux Associations membres communautaires de l'IRU de traiter les questions relatives à la politique des transports de l'UE.

En 2008, le CLTM s'est concentré sur plusieurs sujets : les propositions de la Commission européenne (CE) concernant les réglementations de l'accès à la profession et au marché du transport routier international, les résultats d'une étude de la CE sur les poids et dimensions des véhicules utilitaires lourds, la récente évolution des règles des temps de conduite et de repos de l'UE, un rapport sur l'état d'avancement du projet Smart Tachygraphe, une résolution d'urgence de l'IRU sur la crise du prix des carburants, ainsi que le paquet de la Commission européenne sur l'écologisation des transports qui définit une stratégie-cadre pour l'internalisation des coûts externes dans le transport, et inclut une nouvelle proposition de la Commission européenne pour modifier la Directive Eurovignette 1999/62.

Bertil Dahlin, SÅ, a été réélu Président. Florence Berthelot, FNTR, et Christian Labrot, BWVL, ont été élus Vice-présidents.

Comité de liaison auprès de la CEI (CLCEI)



Le Comité de liaison auprès de la CEI (CLCEI) :
De gauche à droite : Leonid Kostiuchenko, Vice-président du CLCEI, AsMAP UA, Ukraine, Vladimir Florea, Président du CLCEI, AITA, Moldavie, Kakhramon Sydiknazarov, Vice-président du CLCEI, AIRCUZ, Ouzbékistan

Le CLCEI réunit deux fois par an les représentants des Associations membres de l'IRU des 12 pays de la CEI et de la Mongolie.

En 2008, lors de la réunion du CLCEI à Dniepropetrovsk (Ukraine), les problématiques importantes touchant les transporteurs routiers de la région de la CEI ont été discutées, à savoir l'adaptation de l'Accord AETR – en ce qui concerne les temps de conduite et de repos pour les conducteurs – aux nouvelles réglementations de l'UE, ainsi que les problèmes techniques posés par l'introduction obligatoire du tachygraphe numérique.

Le CLCEI a examiné les premiers résultats de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques (NELTI) de l'IRU.

Le Président de l'AITA, Vladimir Florea, a été réélu Président du CLCEI et les Présidents d'AsMAP UA, Leonid Kostiuchenko, et d'AIRCUZ, Kakhramon Sydiknazarov, ont été élus Vice-présidents.



Les Commissions internationales, 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.

Les Commissions internationales de l'IRU et leurs Présidents

Affaires douanières (CAD)

JAN MEJLAENDER-LARSEN (NLF, NORVÈGE)

Affaires économiques (CAE)

RUDOLF CHRISTIAN BAUER (AISÖ, AUTRICHE)

Affaires juridiques (CAJ)

ISABELLE BON-GARCIN (AFTRI, FRANCE)

Affaires sociales (CAS)

GEORGES CAUSSE (FNTR, FRANCE)

Affaires techniques (CIT)

MIKHAIL NIZOV (ASMAP, RUSSIE)

Finances (CF)

RON WHITTLE (CPT, ROYAUME-UNI)

Sécurité routière (CSR)

GYULA KÖFALVI (MKFE, HONGRIE)

Services aux transporteurs routiers (CSE)

JOSÉ RIBEIRO DA CRUZ (ANTRAM, PORTUGAL)





Le bureau du Groupe de transport combiné (GETC).
De gauche à droite : Daniel Torres, Vice-président du GETC, BGL, Allemagne, **Antoanéta Ivanova, Présidente du GETC**, AEBTRI, Bulgarie



Le bureau du Groupe des marchandises dangereuses (GEMD). De gauche à droite : Roland Meister, Vice-président du GEMD, ASTAG, Suisse, **Paul Wauters, Président du GEMD**, FEBETRA, Belgique



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

Marchandises dangereuses (GEMD)
PAUL WAUTERS (FEBETRA, BELGIQUE)

Taxis et voitures de louage avec conducteur (TA)
HUBERT ANDELA (KNV, PAYS-BAS)

Transport combiné (GETC)
ANTOANÉTA IVANOVA (AEBTRI, BULGARIE)





Genève – Le siège du 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 originaires des cinq continents. Le Secrétariat général de l'IRU, de concert avec ses membres, assure également la promotion et l'application des accords multilatéraux de facilitation les plus efficaces, 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.

Suite à la réouverture de l'ancienne Route de la Soie, le Secrétariat général de l'IRU travaille en étroite collaboration avec les gouvernements asiatiques concernés, y compris le gouvernement chinois et d'autres autorités compétentes, les agences gouvernementales correspondantes, ainsi que des partenaires commerciaux, en vue d'interconnecter toutes les entreprises qui jalonnent la Route de la Soie grâce au transport routier en porte-à-porte, afin de faire de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI) une nouvelle « success story ».

Le siège du Secrétariat général de l'IRU est à Genève. Cela facilite l'interaction avec de nombreux organes des Nations-Unies qui influencent le transport routier international, notamment la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), l'Organisation internationale du travail (OIT) et l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

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

CARINE RATHIER

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 – Système TIR

JEAN ACRI

Responsable – Technologies de l'information

PARESH CHANDRA



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

L'IRU a établi dès 1973 une Délégation permanente auprès de l'UE à Bruxelles afin d'aider les Associations membres communautaires de l'IRU à assurer le suivi et l'élaboration d'une législation raisonnée sur toutes les questions traitées par les institutions de l'UE qui affectent le transport routier. Depuis lors, elle a été un acteur important du processus visant à instaurer un cadre juridique européen harmonisé pour le transport routier. La Délégation permanente de l'IRU auprès de l'UE travaille de concert avec tous les membres communautaires de l'IRU pour influencer l'ensemble des Directions générales de la Commission européenne, le Parlement européen, et particulièrement la Commission Transports (TRAN), le Conseil des ministres européens des Transports, son secrétariat, les représentants permanents des Etats membres auprès de l'UE et les associations et organisations pertinentes basées à Bruxelles, pour réaliser les objectifs et priorités de l'IRU.

Principaux objectifs

- promouvoir les intérêts du secteur des transports routiers dans l'UE ;
- contribuer de manière proactive à la législation et aux initiatives politiques de l'UE pour assurer au transport routier un environnement opérationnel efficace, durable et économiquement sain aujourd'hui et à l'avenir ;
- garantir une concurrence loyale dans tous les processus de décisions politiques de l'UE pour protéger l'industrie des transports routiers, et par là même, l'économie dans son ensemble.

La Délégation permanente de l'IRU auprès de l'UE à Bruxelles comprend les principales fonctions suivantes :

Délégué général

MICHAEL NIELSEN

Responsable – Affaires sociales & Affaires fiscales communautaires

DAMIAN VICCARS

Responsable – Transport de marchandises de l'UE & Affaires environnementales de l'UE

MARC BILLIET

Responsable – Transport de personnes

OLEG KAMBERSKI

Officier de liaison avec les Institutions européennes

BEN REICHERT

Chargé de mission junior

RÉMI LEBEDA





Moscou – 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'adaptation de la législation des transports dans la CEI.

La Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI est guidée par les instructions politiques du Comité de liaison de l'IRU auprès de la CEI (CLCEI).

Principaux objectifs

- intégrer la CEI aux politiques de l'IRU et aux systèmes de transport 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 l'ONU ;
- assurer le suivi de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI) auprès des gouvernements, des agences intergouvernementales, des partenaires gouvernementaux 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 ;
- fournir des supports d'information en russe pour les transporteurs routiers de la CEI.

La Délégation permanente travaille en étroite collaboration avec la Conférence de coordination des transports de la CEI, le Conseil des transports routiers des pays de la CEI, le Comité exécutif de la CEI et l'Assemblée interparlementaire de l'EurAsEC. Avec les Associations membres de l'IRU, elle collabore également avec les gouvernements respectifs 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

DIMITRI LARIONOV

Administrateur principal - Douanes

ARKADY SHMELEV

Administratrice – Communication

ELENA ANFIMOVA



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

Avec l'aide de ses Associations membres régionales et des autorités nationales, la Délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et Région, située à Istanbul, a pour mission de développer et de faciliter le transport routier à la croisée de continents et de régions qui s'étendent de la Turquie en Europe et de l'Égypte en Afrique, à travers toute la région du Moyen-Orient jusqu'aux économies les plus dynamiques du monde en Asie du Sud-Est. Forte de la vision globale de l'IRU et de ses perspectives régionales, la Délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et Région a le devoir de collaborer avec les organisations régionales et internationales de cette prometteuse partie du globe.

Délégué général

HAYDAR ÖZKAN

Chargée de projets

LOBNA AL LAMII

Principaux objectifs

- promouvoir le rôle du transport routier au Moyen-Orient et dans la région avec l'aide des Associations membres de l'IRU, selon la politique globale de l'IRU ;
- aider à l'identification et à l'élimination des barrières physiques et non-physiques au transport routier, ainsi qu'à la bonne mise en oeuvre dans la région, des principaux Accords et Conventions de l'ONU pour la facilitation du commerce et du transport routier ;
- promouvoir les travaux de l'Académie de l'IRU et notamment ses formations professionnelles mondialement reconnues aux normes internationales harmonisées ;
- finaliser l'accord concernant la Caravane de camions de l'autoroute asiatique IRU/CESAP-ONU allant de Tokyo et Bangkok à Istanbul, afin de démontrer la capacité du transport routier à interconnecter chaque entreprise le long des 141 000 km de réseau routier quadrillant 32 pays ;
- finaliser l'accord concernant la Caravane de camions pour la sécurité routière du MENA d'Abu Dhabi à Istanbul afin de renforcer la prise de conscience politique et d'encourager la coopération régionale en vue d'améliorer la sécurité routière dans les régions du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord.





Les partenaires mondiaux

L'IRU entretient d'étroites relations avec de nombreuses organisations inter-gouvernementales, à savoir :

- les organes de l'**ONU** (Organisation des Nations-Unies), parmi lesquels : la CNUCED, la CEE-ONU, la CESAP-ONU, la CESAO-ONU, le PNUE, l'OMT, l'OIT, l'OMI et l'OMS
- l'**OMC** (Organisation mondiale du commerce)
- la **BM** (Banque mondiale)
- l'**OMD** (Organisation mondiale des douanes)
- l'**ITF** (Forum international des transports)

Les partenaires régionaux

- les organes de l'**UE** (Union européenne), comprenant : la Commission européenne, le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne
- l'**AULT** (Union arabe des transports terrestres)
- la **BSEC** (Coopération économique de la mer Noire)
- la **CCT CEI** (Conférence de coordination des transports de la Communauté des États indépendants)

- l'**EEC** (Espace économique commun)
- l'**OCE** (Organisation de coopération économique)
- l'**EurAsEC** (Communauté économique eurasiennne)
- le **GUAM** (Géorgie – Ukraine – Azerbaïdjan – Moldavie)

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

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

Le transport routier est le meilleur outil de production pour irriguer l'économie mondiale moderne. Il permet d'interconnecter toutes les entreprises à tous les marchés mondiaux, tout en unissant les hommes et en garantissant une meilleure répartition des richesses. Le transport routier est ainsi le garant du développement économique et social, ainsi que de la mobilité durable des personnes et des marchandises.



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

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

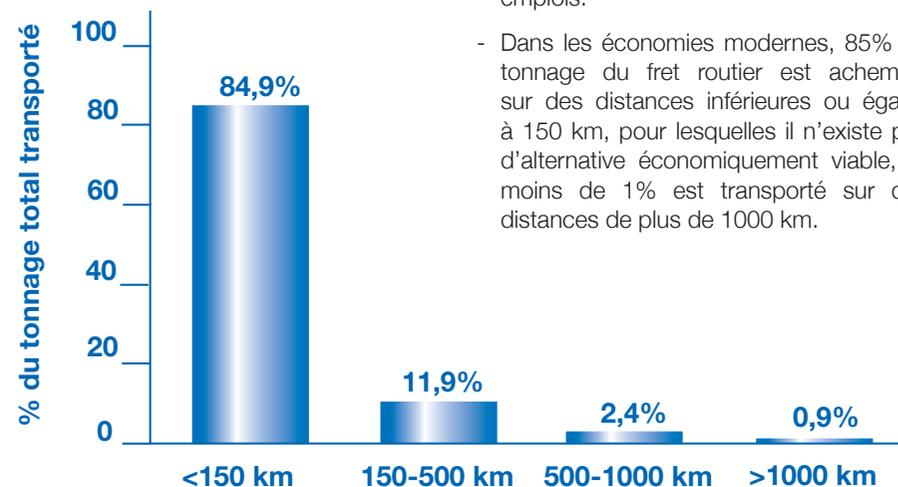
Dans la mesure où le transport routier est devenu un outil de production vital dans notre économie mondialisée, toute pénalité appliquée aux transports routiers forcera les entreprises à délocaliser leur production, générant ainsi encore plus de transports !

Chiffres du fret routier

Après plusieurs années de croissance économique stable, les marchés mondiaux, y compris le marché du fret routier, ont été ébranlés en 2008 par la crise mondiale des prix du carburant diesel et la crise financière qui ont causé un ralentissement économique affectant la demande de transport routier. Une surabondance de l'offre en capacité de chargement se profile à l'horizon si les tendances actuelles se confirment.

Faits et chiffres clés :

- Aujourd'hui, le transport routier achemine plus de 90% des marchandises en valeur, et plus de 80% en volume de fret en transport intérieur à travers le monde.
- Quatre millions de véhicules commerciaux sont construits chaque année. Aujourd'hui, quelque 90 millions de ces véhicules sont utilisés dans le monde.
- 6000 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises sont acheminées chaque année par transport routier dans l'UE, aux Etats-Unis, dans la CEI, en Chine et au Japon.
- Sans transport routier, il n'y aurait ni PIB ni emplois.
- Dans les économies modernes, 85% du tonnage du fret routier est acheminé sur des distances inférieures ou égales à 150 km, pour lesquelles il n'existe pas d'alternative économiquement viable, et moins de 1% est transporté sur des distances de plus de 1000 km.

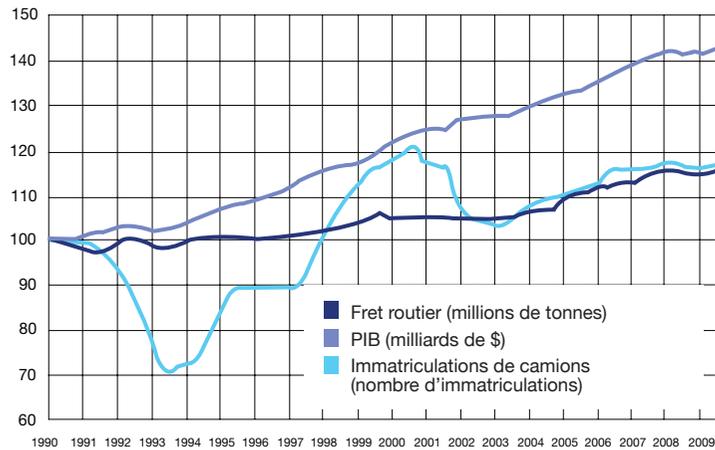


Indices du transport routier

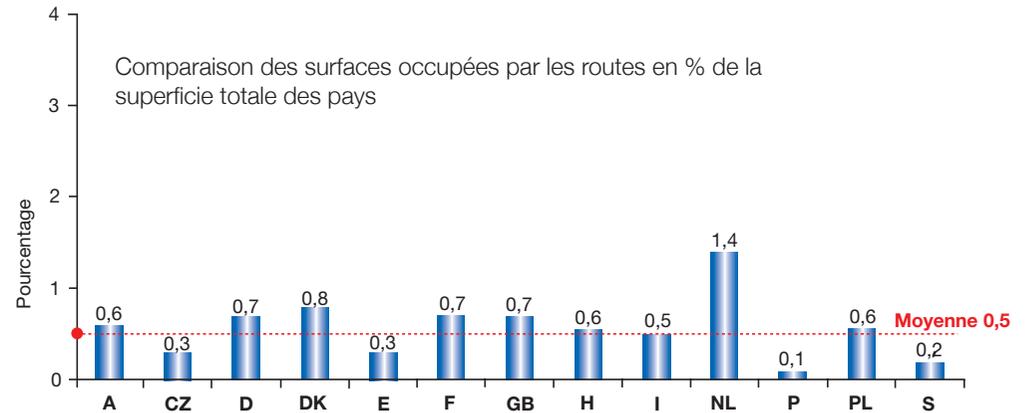
Les indices trimestriels de l'IRU pour le transport routier – basés sur le Produit intérieur brut (PIB), les volumes de fret routier et les immatriculations de nouveaux véhicules commerciaux de plus de 3,5 tonnes relevés dans une sélection de pays de l'OCDE – ont fait apparaître une croissance économique modérée à la fin de l'année 2008 (+1,6%), et une faible augmentation du nombre d'immatriculations de nouveaux véhicules (+0,8%) et du fret routier transporté (+1,8%).

Une consolidation a été constatée en 2008. Il semblerait que les transporteurs se soient davantage attachés à optimiser leur capacité plutôt qu'à effectuer de nouveaux investissements.

Exemples d'indices du transport routier disponibles sur www.iru.org

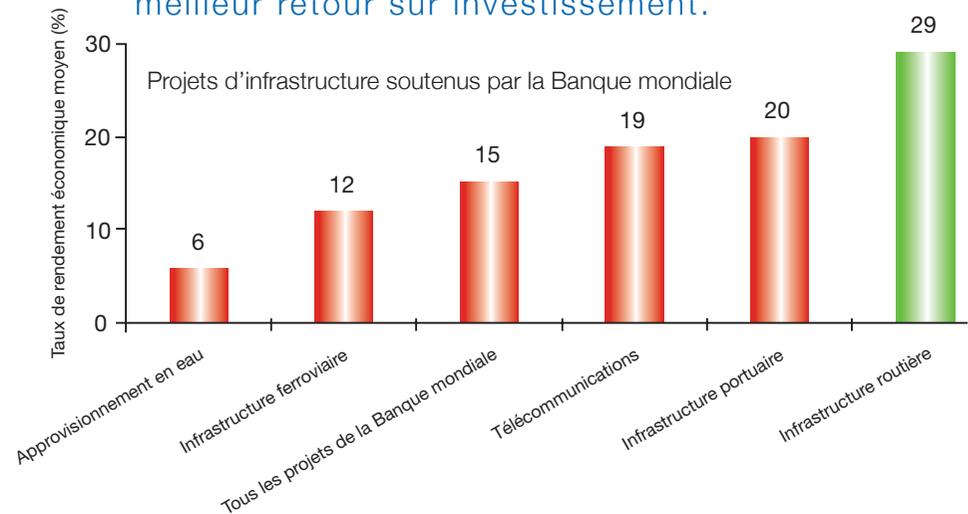


Les routes couvrent moins de 1% de la surface terrestre



Sources : Eurostat et Forum international des transports

Les chiffres de la Banque mondiale montrent que l'infrastructure des transports routiers génère le meilleur retour sur investissement.



Source : Banque mondiale, 2003

Les autobus, autocars et taxis dans l'économie

Le transport routier en autobus, autocar et taxi joue un rôle essentiel dans la mobilité durable des personnes. Il contribue à l'intégration et à la cohésion sociale tout en fournissant aux citoyens et aux touristes une mobilité sûre, écologique, flexible et abordable. De plus, l'industrie de l'autobus, de l'autocar et du taxi crée des emplois et des revenus au sein de l'économie, permet d'injecter les dépenses de sa clientèle dans les économies locales et favorise l'intermodalité et les voyages sans heurts ni interruptions.

Les autobus, autocars et taxis renforcent la cohésion et l'égalité sociale. Avec le vieillissement de la population dans les pays industrialisés, leurs services devraient augmenter de 25 à 30 % au cours des 25 prochaines années. Grâce à l'amélioration considérable du confort et de la qualité de leurs services, ainsi que des services personnalisés, l'autobus et l'autocar resteront le moyen de transport collectif le plus abordable, et il devrait voir sa part de marché augmenter.

En Europe, les voyages en autocar représentent 15 à 25% de la totalité des voyages de personnes en transport collectif. En termes de nombre de passagers-kilomètres pour le transport terrestre collectif, le transport par autobus et autocar détient une part de marché de 9,5%, alors que celle du rail est de 6,8%. En outre, le rail est deux fois plus onéreux et voyager en voiture coûte trois fois plus cher que d'emprunter l'autocar.

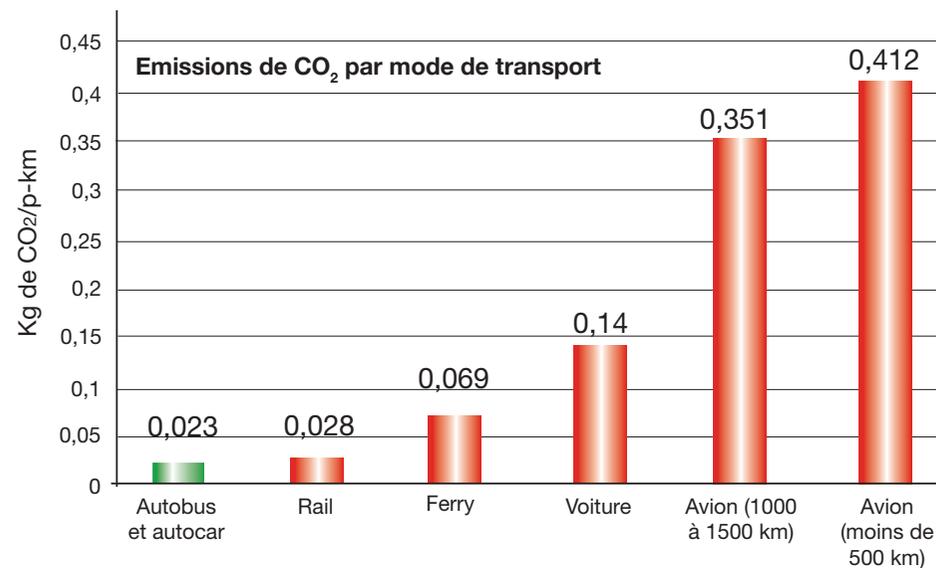
Aux Etats-Unis et au Canada, l'industrie de l'autocar est le premier « convoyeur de personnes », avec 631 millions de passagers transportés en 2005. L'industrie des services de transport par autocar transporte 25% de personnes de plus que l'industrie aérienne et deux fois plus que l'Amtrak et les trains de banlieue combinés.

Les autobus et autocars sont le mode de transport le plus rentable en matière d'économie d'énergie et d'émissions de CO₂.

Les taxis contribuent de manière significative à la mobilité durable des personnes et à l'économie, en tant que partie intégrante

des systèmes de transports publics. En offrant des services flexibles, personnalisés et en porte-à-porte 24h/24, à la fois aux locaux et aux visiteurs, ils complètent les services de transport public et peuvent même remplacer ces derniers durant les périodes de faible demande.

Les taxis sont également des « fournisseurs de mobilité » essentiels aux zones rurales à faible densité de population, au sein desquelles ils assurent la cohésion sociale dans la mesure où ils constituent souvent le seul mode de transport pour les citoyens ne disposant pas de voiture particulière, y compris les personnes vulnérables, handicapées ou à mobilité réduite.



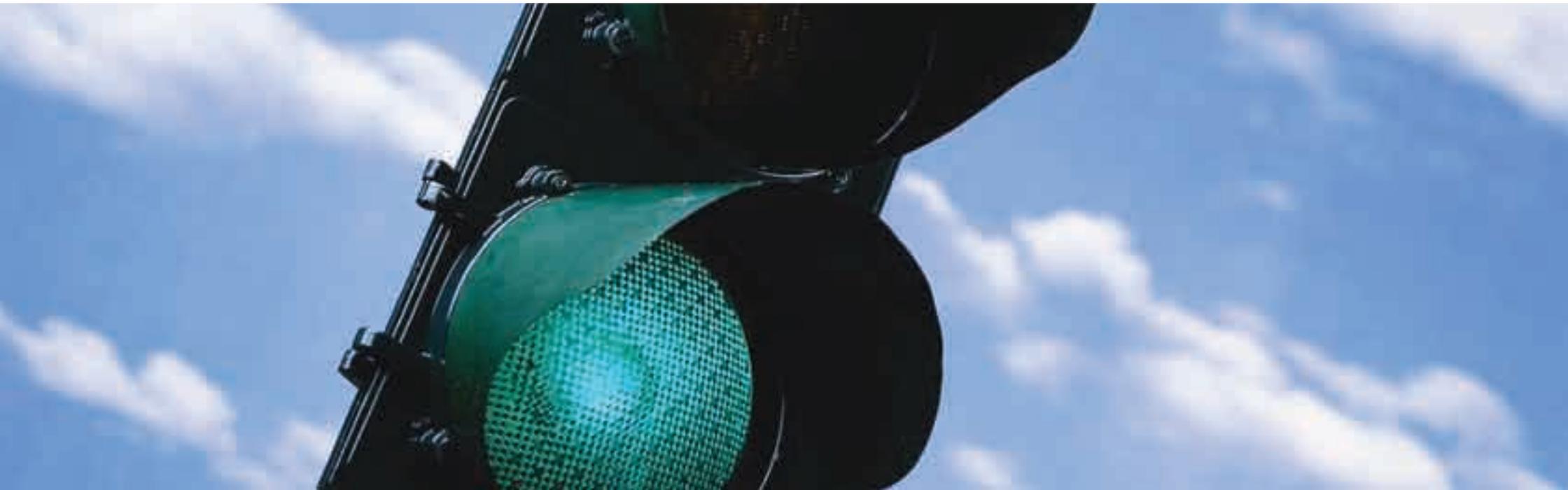
Source : Commission européenne, L'énergie et le transport dans l'UE en chiffres, 2005





| 24

Priorités de l'IRU :
développement durable et facilitation du transport routier





Le développement durable peut se conceptualiser en trois composantes majeures : le développement économique, l'équité sociale et la protection de l'environnement, attendu que sans développement économique, les deux autres objectifs ne peuvent être atteints.

Depuis le 1^{er} Sommet de la Terre à Rio de Janeiro en 1992, lors duquel 182 pays ont adopté l'Agenda 21, la définition la plus fréquente du développement durable est celle d'un développement qui « satisfait aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire à leurs propres besoins ».

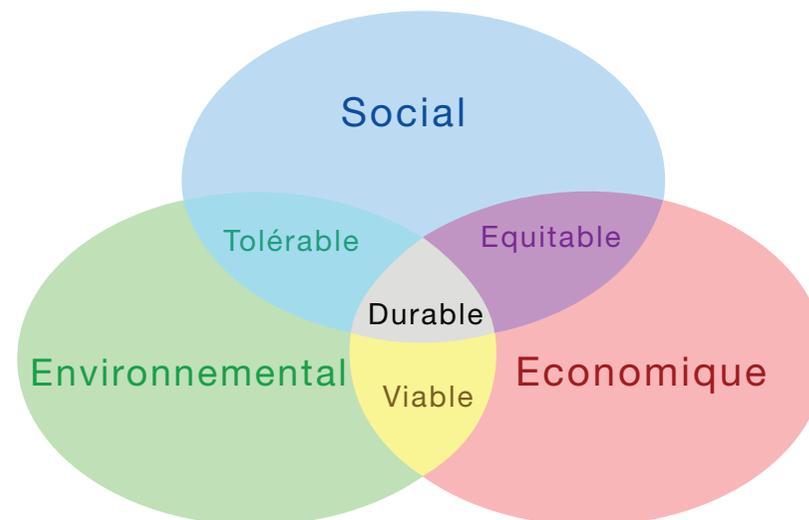
Depuis lors, il a été reconnu qu'en économie comme en écologie, les règles de l'interdépendance s'appliquent et qu'il est impossible d'agir de façon isolée. Une politique qui n'est pas soigneusement réfléchie aura divers effets pervers et négatifs pour l'écologie, comme pour l'économie.

Selon le philosophe suisse Jean-Jacques Rousseau (1712-1778), la nature est meilleure que l'être humain, lequel est un para-

site pour celle-ci. Néanmoins, l'homme est celui qui protège la biodiversité, au sein de laquelle, la règle veut que seuls les forts survivent.

Aujourd'hui, un nombre croissant de pays considèrent le développement durable comme un concept occidental utilisé par les économies industrialisées à des fins néo-protectionnistes pour empêcher les pays émergents de se développer. Pour sa part, l'industrie des transports routiers, sous l'égide de l'IRU, a intégré la promotion des objectifs économiques, sociaux et environnementaux du développement durable dans ses obligations statutaires – le premier et seul mode de transport à faire de la sorte !

Sans le transport routier, l'économie mondiale ne peut fonctionner. Le défi consiste donc à rendre ce mode de transport compatible avec les impératifs du développement durable. Pour ce faire, **l'IRU a adopté la stratégie des 3 « i », basée sur l'innovation, l'incitation et l'infrastructure, qui représente la voie la plus rentable vers un développement durable. Validée par le Programme des Nations-Unies pour l'environnement (PNUE), la stratégie des 3 « i » a été recommandée auprès d'autres groupes industriels pour les inciter à faire de même.**



La stratégie des 3 « i » de l'IRU validée par le PNUE





Moraine

Moraine

D'une palmeraie à un désert de glace – les roches racontent l'histoire de la terre

Selon les géologues, l'histoire de la Terre remonte à 4,5 milliards d'années au moins. Le soulèvement des Alpes en une impressionnante chaîne montagneuse a eu lieu lorsque les continents européen et africain sont entrés en collision, probablement lors des 30 derniers millions d'années, du fait de 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.

En réalité, les roches sont 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 l'amplitude et la rapidité des changements géologiques et climatiques.

A titre d'exemple, il y a près de 20 000 ans, la région de Berne, qui est aujourd'hui 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 même ville de Berne un climat méditerranéen, voire subtropical.

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

nombreuses périodes chaudes et glaciaires. A chaque nouvelle progression, les glaciers ont usé en partie les dépôts de roche consolidés de longue date. Les collines autour de Berne, composées des moraines frontales du glacier de l'Aar, témoignent de ces flux et reflux du glacier. D'autres moraines témoignent aussi 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.

Toutefois, lorsqu'il s'agit de l'histoire de la Terre, la rapidité des changements géologiques ou climatiques se calcule à une autre échelle que celle qui est commune aux commentaires médiatiques anxieux 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 !



Source de l'image : Flickr www.flickr.com

La pensée dominante du moment en ce qui concerne le changement climatique, 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 CO₂ 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 nombreux cycles de réchauffement/refroidissement, allant de la palmeraie au désert de glace. Soyons objectifs et réalistes, l'histoire de la Terre gravée dans la roche démontre clairement que la supposée corrélation entre la production de CO₂ et le réchauffement climatique n'est pas suffisante pour en prouver la causalité.

Le Protocole de Kyoto, qui donne le droit d'émettre du CO₂ contre le paiement d'une taxe, n'est rien de plus qu'un protocole reposant sur des bases biaisées qui accorde le droit de polluer. En outre, compte tenu du fait que la taxation des carburants fossiles, et notamment du diesel, représente presque partout 3 à 4 fois les prix du marché de

l'OPEP, toute taxe CO₂ supplémentaire sur le diesel utilisé par les véhicules routiers n'aura aucun effet sur les émissions de CO₂ mais constituera simplement un nouvelle source de revenus pour les budgets nationaux des différents pays.

En comparaison, le Protocole de Montréal sur la réduction des gaz qui appauvrissent la couche d'ozone, 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 de ces gaz, donc du réchauffement, que ce que prévoit celui de Kyoto jusqu'en 2012.

En effet, si l'objectif des taxes sur le CO₂ 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, et que les émissions de CO₂ représentent un défi global. De ce fait, pour permettre aux objectifs du protocole de Kyoto de se réaliser, il est indispensable de mettre en œuvre les deux mesures globales suivantes.

D'une part les taxes sur le CO₂ doivent être imposées non pas dans les pays consommateurs mais exclusivement à la source dans les pays producteurs de pétrole.

D'autre part, tout 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 reste du 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 viable économiquement, afin d'en réduire la consommation globale et, par voie de conséquence, les émissions de CO₂.

En outre, pour éviter toute discrimination et inscrire ces droits de polluer dans une dynamique de commerce équitable, il est nécessaire que les recettes tirées des taxes sur le CO₂ 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 CO₂ sur des carburants déjà lourdement taxés comme cela est actuellement le cas dans les pays consommateurs de pétrole, a davantage l'effet pervers de transformer ces taxes CO₂ en un simple droit de polluer que de réduire l'usage des carburants fossiles.

Visitez la page web de l'IRU consacrée au CO₂ sur www.iru.org

Chacun devrait préserver le pétrole en en faisant le meilleur usage - pour le transport routier par exemple - au lieu de le brûler dans des installations fixes

Pour 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 au pétrole à court terme ou à long terme dans le transport routier, alors que les réserves de carburant fossile sont limitées. C'est pourquoi il est indispensable que les gouvernements de chaque pays mettent en œuvre une politique énergétique efficace, de manière à s'assurer que les enfants de nos enfants puissent 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 énergétique doit exiger une meilleure utilisation de toutes les énergies existantes et doit se fonder sur la diversification des énergies utilisées et, surtout, des carburants fossiles qui sont principalement utilisés, non pas par le transport routier qui en consomme seulement 6 à 8%, mais « brûlés » dans des installations fixes pour la production de l'électricité et du chauffage, ce qui représente plus de 70% de la consommation totale du pétrole, alors même qu'il existe déjà des alternatives viables et efficaces.



La diversification des marchés de l'énergie requiert des décisions et des actions gouvernementales

Cette politique de diversification devrait être facile à mettre en œuvre car une grande majorité des installations fixes, qui brûlent des combustibles fossiles à forte dose, sont directement ou indirectement aux mains d'agences d'Etat.

En ce qui concerne ces installations fixes, les gouvernements devraient baser leur politique de diversification sur des mesures d'incitation pour encourager l'utilisation de nouvelles sources d'énergie, et sur des

mesures fiscales efficaces pour réduire l'utilisation de carburants fossiles.

Dans le contexte actuel de mondialisation de l'économie et d'explosion du prix des combustibles fossiles, les gouvernements devraient reconnaître le rôle irremplaçable joué par le transport routier comme outil de production dans chaque pays, interconnectant toutes les entreprises et toutes les personnes et poursuivant les objectifs économiques, sociaux et environnementaux du développement durable, conformément aux objectifs du Millénaire de l'ONU. Les gouvernements devraient ainsi rétablir les conditions de marché appropriées permettant aux transporteurs routiers de répercuter les coûts sur leurs clients.

Nécessité de diversifier le marché de l'énergie



En outre, afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre tous les modes de transport, les gouvernements devraient introduire une taxe identique sur les carburants professionnels – avec un droit d'accise beaucoup plus bas que les taux actuels – applicable à toutes les industries de transport commercial de personnes et de marchandises, soit par route, rail, air et mer.

Dans une atmosphère de mécontentement à l'échelle mondiale contre l'augmentation continue du prix du pétrole et les forts taux de taxation du carburant diesel qui y sont liés, l'IRU a pris l'initiative d'organiser une réunion d'urgence sur la crise du carburant à Bruxelles en juin 2008. Après avoir identifié les principaux problèmes, la réunion d'urgence a conduit à l'adoption d'une résolution de l'IRU appelant les gouvernements et institutions intergouvernementales à :

- reconnaître le rôle irremplaçable joué par le transport routier dans chaque pays pour permettre la poursuite des objectifs économiques, sociaux et environnementaux du développement durable ;
- cesser de pénaliser le transport routier en retirant la proposition sur l'internalisation des coûts externes, et réduire les lourdes charges fiscales pesant sur les transporteurs routiers ;
- permettre la flexibilité d'introduire une révision de la taxation pour les transporteurs routiers professionnels ;

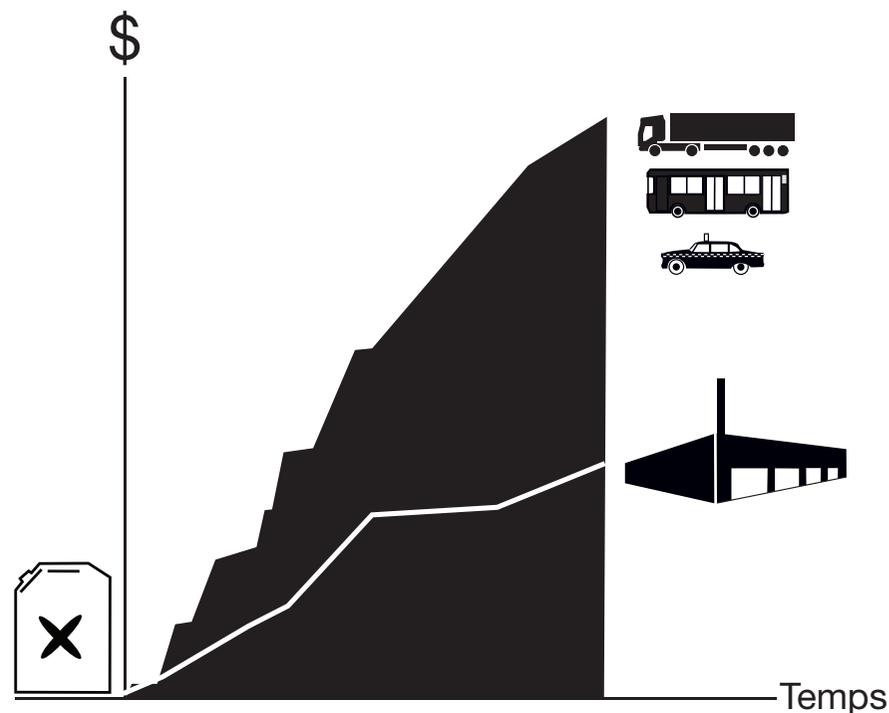
La Japan Trucking Association (JTA) a organisé en août 2008 une journée d'action nationale pour le carburant dans les 30 plus grandes villes du pays, dont une manifestation et un rassemblement contre la hausse des taxes réunissant quelque 20 000 personnes et 2300 camions. Les manifestants ont également soumis une pétition au gouvernement japonais.

Les American Trucking Associations (ATA) travaillent en étroite collaboration avec le Congrès des Etats-Unis sur cette question problématique du maintien des prix élevés du carburant, et ont créé une page web proposant les toutes dernières informations concernant les prix du diesel et la gestion des coûts du carburant.

La Commission européenne réexamine actuellement sa stratégie sur la taxation du carburant et pourrait retirer sa proposition actuelle sur le diesel professionnel afin de présenter une nouvelle proposition révisant la totalité du cadre communautaire sur la taxation de l'énergie.

Cette nouvelle proposition sera révisée par le Parlement européen et le Conseil en 2009. L'IRU va réclamer l'introduction d'une taxe identique sur le carburant professionnel, beaucoup plus basse que les taxes minimales actuelles, applicable à toutes les industries de transport commercial de personnes et de marchandises afin d'assurer des conditions de concurrence égales entre les modes de transport.

L'IRU appelle également les compagnies pétrolières les plus importantes à moderniser leur capacité d'extraction pour produire la quantité de diesel demandée par le marché.



| 30 Formations de l'IRU : excellence et reconnaissance internationale



Formations de l'IRU : priorité à l'apprentissage

L'objectif des formations de l'IRU est de développer des synergies et une culture « d'apprentissage » entre toutes les activités de formation de l'IRU – l'Académie de l'IRU, le département de formation TIR et la formation interne de l'IRU.

L'Académie de l'IRU : apporter une reconnaissance internationale

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

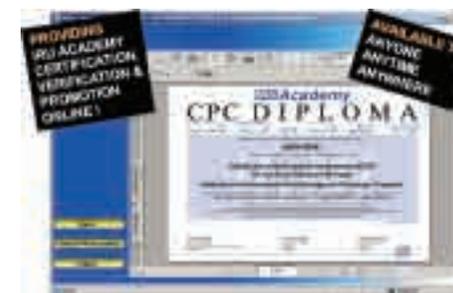
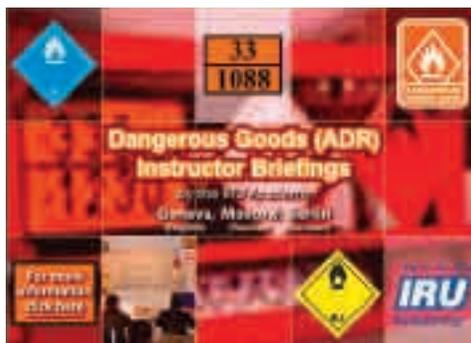
L'Académie de l'IRU contribue à l'amélioration de la sécurité routière, de la qualité des services et du rendement énergétique, et renforce la capacité des professionnels de la route à répondre de manière efficace aux défis de demain, contribuant à leur tour à améliorer l'image de la profession.

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 tous points aux instruments juridiques internationaux, y compris à l'acquis communautaire de l'UE, ainsi qu'aux besoins de l'industrie des transports routiers.

Le réseau mondial des Instituts accrédités par l'Académie de l'IRU (ATI) compte au total 38 ATI dans 32 pays. Depuis le lancement du programme de Certificat de compétence professionnelle (CCP) pour les managers de transport routier, plus de 10 000 diplômes ont été délivrés.

En 2008, le réseau d'ATI s'est étendu à l'Asie et à l'Amérique du Sud avec l'accréditation de la FADEEAC FPT en Argentine et de la CRTA en République populaire de Chine.





Programme ADR

Suite au lancement du Programme pour marchandises dangereuses (ADR) en 2008, 6 ATI ont été accrédités pour le programme destiné aux conducteurs transportant des marchandises dangereuses emballées et en vrac, à l'exclusion des explosifs (classe 1) et des substances radioactives (classe 7). Le premier briefing pour instructeurs sur les marchandises dangereuses (ADR) de l'Académie de l'IRU a eu lieu à Genève en avril 2008 ; au vu du succès de cette session, un autre briefing pour instructeurs est prévu en mars 2009.

Programme tachygraphe

En août 2008, l'Académie de l'IRU a lancé son Programme de formation au tachygraphe, pour lequel plusieurs ATI ont déjà reçu l'accréditation. Ce programme, développé avec l'aide de l'Institut de formation pilote belge, FCBO, repose sur un outil d'apprentissage interactif rendu disponible en anglais, français, néerlandais et russe aux instituts ayant obtenu l'accréditation. Le but est d'utiliser cet outil pour former les conducteurs et toute autre partie intéressée à l'utilisation adéquate des tachygraphes analogiques et numériques, ainsi qu'à la nouvelle législation de l'UE relative aux temps de conduite et de repos.

Projet VIH/SIDA

L'Académie de l'IRU joue un rôle actif face au défi croissant que représente la propagation du VIH/SIDA pour 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. Une boîte à outils de formation de dernière génération a été distribuée à toutes les Associations membres de l'IRU et aux ATI et un module VIH/SIDA est intégré aux programmes de CCP de l'Académie de l'IRU pour conducteurs et managers.

Projet de CCP pour les conducteurs

La Directive européenne 2003/59/CE relative à la formation des conducteurs, entrée en vigueur en septembre 2008, exige que tous les nouveaux conducteurs d'autobus et d'autocars soient titulaires d'un Certificat de compétence professionnelle (CCP). Il en sera de même pour les nouveaux conducteurs de camions dès septembre 2009. La Directive, qui donne une impulsion salutaire au renforcement des normes professionnelles au sein du secteur, devrait également contribuer à faire du transport routier une carrière de choix, basée sur le niveau de compétences, pour les jeunes actifs.

Ce sujet sera une priorité phare pour l'Académie de l'IRU en 2009 et au-delà.



32 Formations de l'IRU dispensées par les ATI de l'Académie de l'IRU

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

La 3^{ème} réunion des ATI de l'Académie de l'IRU aura lieu à Genève les 29 et 30 janvier 2009 autour du thème « partager son savoir ». L'objectif est d'offrir la possibilité de prendre des contacts et de partager les expériences, le savoir-faire et les meilleures pratiques par le biais de présentations, d'activités interactives et de sessions de groupe.

IRU Academy Online

Tous les programmes de l'Académie de l'IRU utilisent l'application « *IRU Academy Online* », qui offre à tous les diplômés une page web personnalisée leur permettant de mieux promouvoir leurs qualifications et de bénéficier d'opportunités commerciales plus vastes. Cette application propose également à chaque ATI un site web privé et sécurisé qui contribue à alléger leur fardeau administratif grâce à des dispositifs techniques utiles, comme la gestion et la promotion de leurs cours en ligne, l'impression des diplômes non falsifiables de l'Académie, et bien plus encore.

Briefings pour instructeurs

Le contrôle qualité est essentiel pour garantir l'excellence durable de la formation. L'un des critères principaux en matière de contrôle de la qualité dans les nouveaux programmes est centré sur le facteur humain. A cette fin, l'Académie de l'IRU a commencé à proposer des briefings pour instructeurs afin de consolider toutes les compétences-clé nécessaires pour dispenser des formations spécifiques et garantir que les formations effectuées par les Instituts de formation accrédités satisfont aux normes de l'Académie de l'IRU.

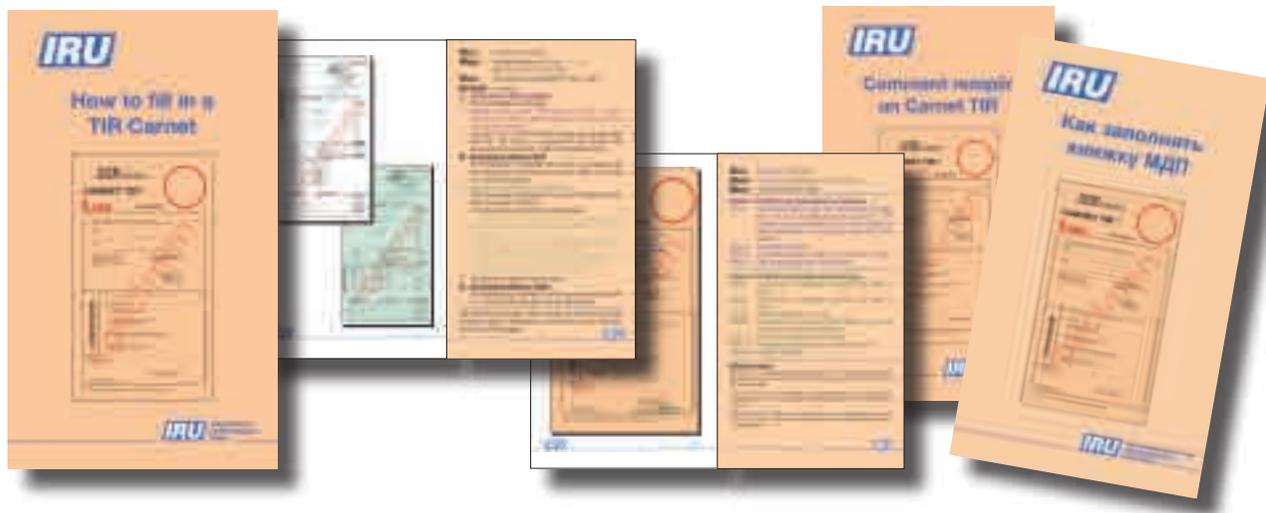


Comité consultatif de l'Académie de l'IRU

Les activités de l'Académie de l'IRU jouissent d'une reconnaissance internationale et sont soutenues par le Comité consultatif de l'Académie de l'IRU (ADC). L'ADC de l'IRU est composé de représentants de la Banque Mondiale, de la Commission économique des Nations-Unies pour l'Europe (CEE-ONU), du Forum international des transports (ITF), de la Commission européenne (CE), de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et de la Fondation européenne pour la formation (ETF). L'Académie de l'IRU bénéficie également du soutien de l'Organisation internationale du travail (OIT) et du Parlement européen (PE).



Institutions membres du Comité consultatif de l'Académie de l'IRU



Formation TIR

Afin de faciliter le bon fonctionnement et la gestion correcte du Système TIR, l'IRU propose un cadre de formation au contenu approprié – permettant aux acteurs impliqués dans le Système TIR d'agir de la manière la plus efficace.

Pour aider les Associations TIR membres de l'IRU à atteindre cet objectif, la formation TIR propose une large gamme de solutions comprenant des formations en classe, l'apprentissage à distance, et des brochures et vidéos de formation.

En collaborant avec des partenaires tels que l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'IRU souhaite également offrir une nouvelle série de modules complets de formation TIR à distance qui peuvent être personnalisés selon le rôle des divers acteurs impliqués dans le Système TIR.

Pour faire en sorte que les informations relatives au TIR soient disponibles plus rapidement, le site web de l'IRU est désormais plus complet et intègre des documents spécifiques au TIR pouvant être utilisés par les

Associations TIR ou les membres de l'IRU durant leurs formations et événements.

En outre, la formation TIR collabore avec des Associations TIR pour améliorer constamment le « savoir-faire » ; ensemble ils ont notamment élaboré la brochure « Comment remplir un Carnet TIR » qui a pu être traduite dans plusieurs langues.

Formation interne

L'IRU donne à son personnel les moyens de satisfaire aux nouvelles demandes du marché et aux standards informatiques et de réussir dans un environnement de travail qui évolue constamment en leur offrant les informations et les connaissances indispensables à l'apprentissage des compétences et de l'attitude requises pour remplir leurs fonctions professionnelles de manière efficace et effective.



Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI)



De la vision à la réalité

Le projet NELTI de l'IRU est la mise en œuvre pratique des missions et principes articulés à l'échelle internationale par les gouvernements de la région eurasiatique. En partenariat avec ses Associations nationales, les autorités gouvernementales et des organisations internationales et régionales telles que la CEE-ONU et la CESAP-ONU, l'IRU a fait la promotion du transport routier dans cette région en développant des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie depuis plus de 10 ans.

Néanmoins, le projet NELTI de l'IRU a nécessité la mise en œuvre d'Accords et de Conventions de facilitation de l'ONU, y compris la Convention TIR, pour faciliter le passage des frontières et harmoniser les procédures douanières.

Le projet NELTI de l'IRU apporte la preuve que le transport le long de la Route de la Soie est concrètement possible et rentable, ce qui permettra de sensibiliser le monde politique, des affaires et le grand public sur les alternatives au transport maritime existantes. Le faible débit de camions que l'on voit aujourd'hui devrait bientôt laisser place à d'importants flux de transport venant de Chine et d'Asie centrale et orientale en direction des pays européens, et vice-versa. De tels flux de circulation vont stimuler le commerce, les investissements, le tourisme et l'emploi, et vont ainsi contribuer à renforcer la prospérité et la paix dans tous les pays qui jalonnent la grande Route de la Soie.



Présentation du projet NELTI de l'IRU

En juin 2008, des délégations de l'IRU et de la Chambre de Commerce des Etats-Unis ont rencontré des représentants des entreprises de logistique et de transport américaines, européennes et chinoises à Pékin et Shanghai. Les entrepreneurs ont vivement exprimé leur soutien à la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU.

Présentation du projet NELTI de l'IRU à Achgabat, Turkménistan

Dans le cadre de la deuxième conférence préparatoire du Forum de l'OSCE sur l'économie et l'environnement, l'extrême importance du projet NELTI de l'IRU pour les pays enclavés dans la région d'Asie centrale a été mise en évidence, dans la mesure où il n'existe pas de pays enclavés pour le transport routier.

Minsk salue le projet NELTI de l'IRU

En octobre 2008, un des camions de l'entreprise russe AtrimLogistic ayant parcouru l'itinéraire Nord depuis l'Ouzbékistan, en passant par le Kazakhstan, la Russie et le Bélarus, est arrivé à Minsk, où il a été accueilli par les participants du 2^{ème} Congrès des transports bélarusse.

L'IRU rencontre le Premier ministre adjoint de l'Ouzbékistan

L'IRU a rencontré le Premier ministre adjoint de la République d'Ouzbékistan, Nodirkhon Khanov, et le directeur de l'Agence ouzbek pour le transport routier et fluvial, Abdurakhman Abduvaliev, pour discuter d'enjeux importants pour l'Ouzbékistan en matière de transport, et notamment des connexions de transport entre l'Europe et l'Asie.

L'IRU a souligné que le transport routier peut apporter la prospérité et la paix en Ouzbékistan et tout au long de la Route de la Soie sans investir un centime dans l'infrastructure. Néanmoins, pour se désenclaver et accéder aux marchés mondiaux, les gouvernements devront faciliter le transport routier par la mise en œuvre des instruments multilatéraux de facilitation de l'ONU, pour permettre au transport routier de devenir le vecteur du progrès.

L'IRU a signé un Protocole d'entente avec le gouvernement de l'Ouzbékistan en vue de renforcer la coopération dans le cadre du projet NELTI.



De gauche à droite : Martin Marmy, IRU, Nodirkhon Khanov, Premier ministre adjoint de l'Ouzbékistan, Abdurakhman Abduvaliev, Responsable de l'Agence ouzbek pour le transport routier et fluvial, et Janusz Lacny, IRU

L'IRU rencontre le Premier ministre du Kirghizistan

Suite à une série de rencontres positives avec les ministres kirghizes des Affaires étrangères, du Commerce et de l'Economie, et des Transports et Communications, ainsi qu'avec le Président du Comité d'Etat des douanes, une délégation de l'IRU a également rencontré le Premier ministre kirghize, Igor Chudinov. Ce dernier a confirmé son soutien aux accords conclus lors des deux jours de discussions constructives sur la revitalisation de la Route de la Soie par le transport routier, ainsi que le soutien inconditionnel de son gouvernement à la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI) et à la mise en œuvre au Kirghizistan des Conventions et Accords de facilitation de l'ONU.



De gauche à droite : Nurlan Sulaimanov, ministre kirghize des Transports et des Communications, Martin Marmy, IRU, Igor Chudinov, Premier ministre kirghize, Igor Rounov, IRU, et Nurlan Akmatov, Président du Comité d'Etat des douanes.



Le projet NELTI de l'IRU présenté à Trabzon

A l'occasion du 1^{er} Sommet de Trabzon des entrepreneurs de la Route de la Soie, l'IRU a présenté un compte-rendu des livraisons effectuées dans le cadre du projet NELTI de l'IRU. L'arrivée à Trabzon d'un camion NELTI appartenant à l'entreprise turque Karadeniz a fait la démonstration concrète du succès du projet NELTI de l'IRU en cours.



Table ronde sur le projet NELTI de l'IRU à Baku

Une table ronde sur le projet NELTI de l'IRU a été organisée à Baku, Azerbaïdjan, avec des représentants du ministère azerbaïdjanais des Transports, du GUAM, de la TRACECA ainsi que des Associations membres de l'IRU en Azerbaïdjan, Géorgie et Ouzbékistan. Un groupe d'experts a été créé sous les auspices de l'IRU pour élaborer des recommandations à l'intention des gouvernements de la région en ce qui concerne la facilitation du transport routier le long de l'itinéraire central de NELTI.



De gauche à droite : Igor Rounov, IRU, Andrei Denissov, premier adjoint au ministre des Affaires étrangères, Russie, et Gary Litman, Vice-président de la Chambre de commerce des Etats-Unis

Le Ministère russe des Affaires étrangères soutient le projet NELTI de l'IRU

L'IRU a rencontré le premier adjoint au ministre des Affaires étrangères de la Fédération de Russie, A. Denissov, et le Vice-président de la Chambre de commerce des Etats-Unis, G. Litman. M. Denissov a exprimé son soutien au projet NELTI de l'IRU qui constitue un pas en avant majeur et concret vers une meilleure utilisation du potentiel de transit de la Fédération de Russie, tandis que M. Litman a insisté sur le besoin pressant de trouver des itinéraires routiers alternatifs pour l'export de marchandises depuis l'Asie du Sud-Est vers l'Europe et les Etats-Unis.



Dimitri Medvedev, Président de la Fédération de Russie, était présent lors du briefing sur le projet NELTI de l'IRU

Le projet NELTI de l'IRU présenté lors de la table ronde des industriels UE-Russie

Dimitri Medvedev, Président de la Fédération de Russie a partagé sa vision des futures relations commerciales avec les entreprises de l'UE et de Russie. Le projet NELTI de l'IRU, qui a été sélectionné comme l'un des 6 nouveaux projets les plus prometteurs, a suscité beaucoup d'intérêt.

Stratégie des 3 « i » : innovation

L'approche modulaire : accroître le rendement du transport et de l'énergie, et promouvoir le transport combiné



Les systèmes de transport efficaces ne sont pas uniquement des piliers de la croissance économique, mais également une des variables les plus importantes pour parvenir à relever les défis environnementaux, et notamment les effets sur la santé, les émissions polluantes et le réchauffement climatique, ainsi que la congestion et la sécurité routière.

L'approche modulaire, qui consiste à assembler des combinaisons de remorques existantes pour obtenir une capacité de transport plus grande par véhicule ou à adapter des combinaisons de véhicules aux différentes infrastructures locales, combinaisons modales et situations commerciales, permettrait d'accroître le rendement énergétique et les performances environnementales du transport routier tout en promouvant la co-modalité dans son ensemble.

En juillet 2008, le consortium de consultants dirigé par Transport and Mobility

Leuven a présenté son projet de rapport mandaté par la Commission de l'UE sur les « effets de l'adaptation des règles relatives aux poids et dimensions des VLL, telles qu'établies dans la directive 96/53/CE ». **Les résultats préliminaires ont montré que l'introduction de véhicules plus longs et plus lourds (VLL) est en général positive pour la collectivité européenne car cela rendrait le transport routier plus efficace, plus sécurisé et plus respectueux de l'environnement, et permettrait de réduire les coûts de transport, tout en réduisant d'au moins 5 millions de tonnes les émissions annuelles de CO₂.**

A l'occasion du 62^{ème} Salon IAA des véhicules utilitaires de Hanovre, un symposium international commun intitulé « Pour des transports routiers efficaces » a démontré que l'utilisation de l'approche modulaire, doublée de stratégies logistiques innovantes, représentait la solution la plus appropriée pour absorber efficacement la

croissance continue du fret et promouvoir la co-modalité.

L'approche modulaire ne permettrait pas seulement d'accroître la qualité du transport plutôt que sa quantité, mais aussi d'assurer une orientation plus poussée vers des solutions de transport intermodales rail-route en rendant le transport combiné plus attractif. Ceci permettrait de rendre la partie assurée par le transport routier plus rentable de sorte que les coûts généraux du transport combiné seraient réduits. Néanmoins, l'harmonisation et la standardisation des unités de transport, des équipements de chargement et des terminaux sont essentielles pour assurer la mise en œuvre réussie et une utilisation optimale de l'approche modulaire comme moyen de promouvoir l'interopérabilité multimodale des unités de transport et garantir la compatibilité intra- et intermodale des véhicules.

L'IRU s'adresse aux transporteurs brésiliens

A l'occasion de la Conférence « Volvo Traffic Safety 2008 » à Sao Paulo, l'IRU a souligné auprès des transporteurs la nécessité d'intensifier les efforts menés par tous les partenaires pour faire connaître aux gouvernements ainsi qu'au grand public les immenses progrès accomplis par l'industrie des transports routiers en ce qui concerne la diminution du nombre d'accidents de la route impliquant des véhicules utilitaires et la baisse considérable des émissions de gaz et de la pollution sonore. L'IRU a également insisté sur le fait qu'il faut sensibiliser les opinions et faire enfin admettre aux gouvernements que le transport routier est devenu un outil de production vital et un vecteur de prospérité et de paix partout dans le monde.



Vainqueurs du Prix IRU 2008 du « meilleur transporteur de la CEI »



Vainqueurs des certificats spéciaux 2008 de l'IRU

Prix IRU 2008 du « meilleur transporteur de la CEI »

Trente-six entreprises de 8 pays de la CEI ont participé au Prix IRU 2008 du « meilleur transporteur de la CEI ». Le concours jouit d'un prestige croissant parmi les associations de transporteurs routiers internationaux et les entreprises de transport routier de la CEI. Les associations désignent les vainqueurs des concours nationaux et régionaux, mais le concours reste néanmoins ouvert à toute entreprise désireuse d'entrer dans la compétition.

Les documents présentés pour le concours doivent apporter la preuve d'importants progrès économiques et environnementaux, ainsi que du degré de professionnalisme atteint par les entreprises de transport routier dans les pays de la CEI.

Les vainqueurs sont :

[K-Avto, Ukraine](#) (1 à 10 véhicules)

pour la protection de l'environnement et la formation professionnelle

[Sarrali-Trans, Moldavie](#) (11 à 50 véhicules)

pour la protection de l'environnement et la formation professionnelle

[Lorry, Russie](#) (+ de 50 véhicules)

pour ses performances économiques

Des certificats spéciaux ont été décernés à :

[TEK TransInvest - NN, Russie](#)

pour son implication dans les programmes d'aide aux orphelinats et aux enfants sans-abri

[Belintertrans, Bélarus](#)

pour ses programmes sociaux, comprenant la construction de villas pour améliorer les conditions de vie de ses employés

[Dial Trans, Kazakhstan](#)

pour l'optimisation constante de la formation professionnelle proposée à son personnel



Diplômes d'honneur de l'IRU

Lors de l'Assemblée générale de l'IRU en octobre 2008, la Présidence a remis le Diplôme d'honneur de l'IRU à **1560 conducteurs de bus/autocars et de camions de 25 pays**, et à **22 chauffeurs de taxis**.

Ces diplômes sont décernés – sur nomination par les Associations membres de l'IRU – 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.

Prix IRU City Trophy & Eurochallenge 2009

Début 2009, l'IRU lancera un appel à candidatures pour les prix City Trophy et Eurochallenge.

Le Trophée de la ville pro-autocar (« City Trophy ») de l'IRU reconnaît et récompense au niveau mondial les autorités municipales qui mettent en œuvre des politiques en faveur du tourisme par autocar. Les villes qui investissent dans des équipements adaptés aux autocars en retireront des avantages économiques, alors que celles qui ne le font pas limiteront les recettes provenant du tourisme.

L'objectif du Prix Eurochallenge de l'IRU est de promouvoir une plus grande utilisation des transports publics réguliers en autobus et autocar urbains et interurbains par le biais de projets rentables et innovants.

Les deux trophées seront décernés par un jury international en octobre 2009, à l'occasion du plus grand salon européen de l'autobus et de l'autocar : Busworld Courtrai.



Internalisation des coûts externes : pollueur-payeur, le problème demeure !



Le professeur Dieter Schmidtchen de l'Université de la Sarre et Nicolette van der Jagt, Secrétaire générale du Conseil européen des chargeurs, préconisent l'application du CCAP sur la base d'une analyse coût-bénéfice au lieu du PPP, qui est un principe dépassé.

Grâce à ses services en porte-à-porte uniques, le transport routier n'est pas seulement un mode de transport mais est aussi devenu un outil de production indispensable dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui. Le transport routier, qui unit les hommes et assure une meilleure répartition des richesses est également le moteur du développement social et économique.

C'est pourquoi, comme toutes les autres activités, le transport routier a un impact sur l'environnement (externalités). L'industrie des transports routiers est prête à prendre ses responsabilités, si toutefois les mesures mises en œuvre réduisent de façon effective son impact sur l'environnement.

Pour ce faire, les gouvernements ne devraient pas introduire de nouvelles obligations, interdictions ou taxations sur le

transport routier sous couvert de protéger l'environnement. Elles devraient au contraire s'attacher en priorité à favoriser le développement économique et social en facilitant et en promouvant le transport routier.

Pour un nombre croissant de gouvernements, l'internalisation des coûts externes, qui est fondée sur l'approche limitée et simpliste du principe du pollueur-payeur (PPP), constitue la panacée. En réalité, le PPP n'est autre qu'un alibi fallacieux pour prélever des taxes supplémentaires sur le transport routier, qui ne permettront pas de relever les défis environnementaux de façon efficace.

Les gouvernements ne comprennent pas que pénaliser le transport routier pénalise davantage encore l'économie dans son ensemble.

En totale contradiction avec cette évolution législative, les principes de bonne gouvernance exigent que chaque nouvelle proposition de réglementation soit soumise, avant toute prise de décision, à une analyse d'impact appropriée.

De grands économistes reconnaissent que le PPP est une approche dépassée, excessivement simpliste et limitée car elle fait fi des principes économiques fondamentaux et n'est jamais utilisée dans la vie quotidienne ou dans les décisions politiques – sauf par des politiciens souhaitant imposer des externalités au transport routier ! Dans les cercles économiques académiques, les carences notoires du PPP sont bien connus. Le principe du pollueur-payeur a donc été supplanté dans de nombreux secteurs économiques par le *Cheapest Cost Avoider Principle* - CCAP (Principe de prévention des dommages au moindre coût pour la collectivité) qui a valu un Prix Nobel à l'économiste Ronald Coase.

Le principe fondamental du CCAP exige que ce soit la partie qui peut éviter ou atténuer le dommage en nuisant le moins possible à l'ensemble de l'économie qui s'en charge.

Alors que le PPP attribuerait automatiquement l'entière responsabilité et la totalité des coûts du préjudice au secteur des transports routiers, le CCAP exige qu'un calcul soit effectué pour déterminer comment et à qui attribuer la responsabilité de compenser ce préjudice de façon efficace et au moindre

coût pour l'ensemble de l'économie.

Pour parvenir effectivement à un développement, une croissance économique et une compétitivité durables, les principes fondamentaux suivants doivent être mis en œuvre pour toute internalisation des coûts externes :

1. L'internalisation des coûts externes du transport nécessite des analyses coûts-bénéfices approfondies, comme le préconise le *Cheapest Cost Avoider Principle* (CCAP).

2. L'internalisation des coûts externes et les taxes correspondantes devraient être appliquées à tous les modes de transport et à tous les utilisateurs en même temps.

3. Les recettes de la tarification routière doivent être réinvesties dans le secteur des transports routiers au lieu d'être absorbées dans les budgets publics généraux et affectées à des modes de transport inefficaces. Les recettes devraient servir de stimulant pour l'introduction de nouvelles technologies pour le transport routier et d'investissements dans l'infrastructure routière, afin de réduire de façon significative et effective les externalités du transport routier.

4. Le CCAP (basé sur une analyse coût-bénéfice) doit être appliqué à toutes les questions relatives à l'internalisation des coûts externes dans le transport routier, au lieu du PPP qui est économiquement dépassé et contestable, puisqu'il ne résout pas le problème.

En définitive, si l'on applique l'internalisation des coûts externes sans analyse coût-bénéfice ou sur la base du PPP, le résultat ne sera autre que : pollueur-payeur, le problème demeure !

Les gouvernements doivent agir dès maintenant !

L'IRU demande que les gouvernements cessent de pénaliser le transport routier et les économies dans leur ensemble en retirant l'actuelle proposition inadéquate et provocante sur l'internalisation des coûts externes, et en allégeant le fardeau fiscal général et les lourdes taxes qui pèsent sur les transporteurs routiers.

Evolutions actuelles de la législation de l'UE sur l'internalisation des coûts externes :

- La Commission européenne a présenté son paquet sur l'écologisation des transports en juillet 2008, qui fixe la stratégie-cadre pour l'internalisation des coûts externes dans le transport, et comprend une proposition de modification de la Directive Eurovignette 1999/62.
- Les travaux du Conseil ont démarré en juillet et ceux du Parlement européen en septembre, bien que ce dernier ne devrait pas adopter ce rapport en première lecture avant mars 2009.



Toute pénalité infligée au transport routier est une pénalité plus grande encore pour l'économie dans son ensemble

Le transport routier est le mode de transport le plus réglementé. Pour qu'il puisse offrir ses services vitaux pour la collectivité, le transport routier doit être facilité.

La facilitation a pour but de supprimer les barrières administratives, fiscales et physiques qui entravent le transport routier et donc le développement économique que génèrent des échanges et un tourisme accrus.

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 que ce mode de transport terrestre, qui constitue actuellement le moteur du progrès économique partout dans le monde, ne soit pas pénalisé. Il est donc impératif que le rôle crucial du transport routier soit mieux connu et soutenu par les instances politiques nationales et internationales.



Source de l'image : Globetrucker 2008 www.globetrucker.com



L'IRU réclame des visas annuels à entrées multiples pour les conducteurs

La difficulté pour les conducteurs professionnels à obtenir des visas pénalise grandement le transport routier et l'économie dans son ensemble. L'IRU réclame des visas annuels à entrées multiples pour les conducteurs, avec des procédures d'obtention rapides, simples, et peu coûteuses. Des arrangements régionaux bi- et multilatéraux devraient favoriser de telles procédures simplifiées par le biais d'accords spéciaux sur les visas pour les conducteurs professionnels.

L'extension de l'Accord de Schengen aux nouveaux membres de l'UE a exacerbé les difficultés concernant la réception et l'utilisation des visas. L'IRU demande la finalisation rapide des accords appropriés entre l'UE et certains pays extracommunautaires pour faciliter l'obtention des visas pour conducteurs professionnels, exhorte également 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 pour les transporteurs des pays non-communautaires.



L'IRU s'adresse au Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie de la CEE-ONU

L'IRU a présenté au Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie de la CEE-ONU ses diverses activités visant à rouvrir la Route de la Soie, dont la Nouvelle Initiative de transports terrestres eurasiatiques (NELTI) de l'IRU et la Caravane de camions de l'autoroute asiatique de l'IRU qui sera organisée conjointement avec la CESAP-ONU en 2009.



L'IRU insiste auprès de l'OMC pour garantir la liberté de transit des marchandises, des véhicules routiers et de leurs conducteurs !

L'IRU a briefé le Groupe de négociation de l'OMC pour la facilitation des échanges sur la nécessité de garantir la liberté de transit des transports routiers non seulement aux marchandises, mais aussi aux véhicules et aux conducteurs qui les transportent, en apportant les modifications adéquates à l'Article V du GATT, y compris en renforçant le principe de non-discrimination.

L'excellente coopération entreprise avec l'OMC – dans le but de faciliter le transport routier - s'est confirmée par la participation de la Directrice générale adjointe de l'OMC, Valentine Rugwabiza, qui s'est adressée à l'Assemblée générale de l'IRU lors de sa session d'automne à Genève.





Caravane 2009 de l'IRU/CESAP-ONU

Caravanes internationales de camions 2009

L'IRU et la Commission économique et sociale des Nations-Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP-ONU) ont annoncé à Istanbul en mai 2008 la Caravane de camions de l'autoroute asiatique de l'IRU/CESAP-ONU. Depuis lors, les deux organisations ont formé une équipe commune pour ce projet et poursuivent une coopération structurée afin de promouvoir cette initiative majeure et de planifier son organisation en coopération avec les membres de l'IRU et les pays membres de la CESAP-ONU.

Dans le cadre du Partenariat pour la sécurité routière au Moyen-Orient et en Afrique du Nord (MENA) organisé par la Commission économique et sociale des Nations-Unies pour l'Asie de l'Ouest (CESAO-ONU) et du Partenariat mondial pour la sécurité routière (GRSP) à Doha, une coopération avec l'IRU a également été décidée pour organiser la Caravane de camions pour la sécurité routière du MENA d'Abu Dhabi à Istanbul en 2009. Les résultats de ce nouveau projet seront notamment présentés lors de la Conférence ministérielle sur la sécurité routière à Moscou en novembre 2009.



Contribuez à l'Observatoire des temps d'attente aux frontières de l'IRU (BWTO de l'IRU) sur www.iru.org

Les temps d'attente aux frontières restent une préoccupation majeure pour tous les opérateurs de flottes. Ces temps d'attente ne sont pas générés par l'augmentation de la circulation ni par un manque d'infrastructure, mais résultent presque exclusivement de procédures inappropriées aux frontières. Ils peuvent être considérés comme un indice décisif du degré de facilitation du commerce, du tourisme et du transport routier.

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 de vérification modernes, trop de documents sont exigés et la paperasserie permet d'extorquer de l'argent aux conducteurs pour des services qui ne sont pas justifiés. Les frontières engorgées représentent donc des lieux à haut risque où l'on s'expose à toutes sortes d'activités illicites, et coûtent des milliards de dollars chaque année à l'économie.

Humainement parlant, les temps d'attente aux frontières ont des conséquences néfastes sur les conducteurs, le personnel de contrôle des frontières et la population vivant dans les zones transfrontalières saturées.

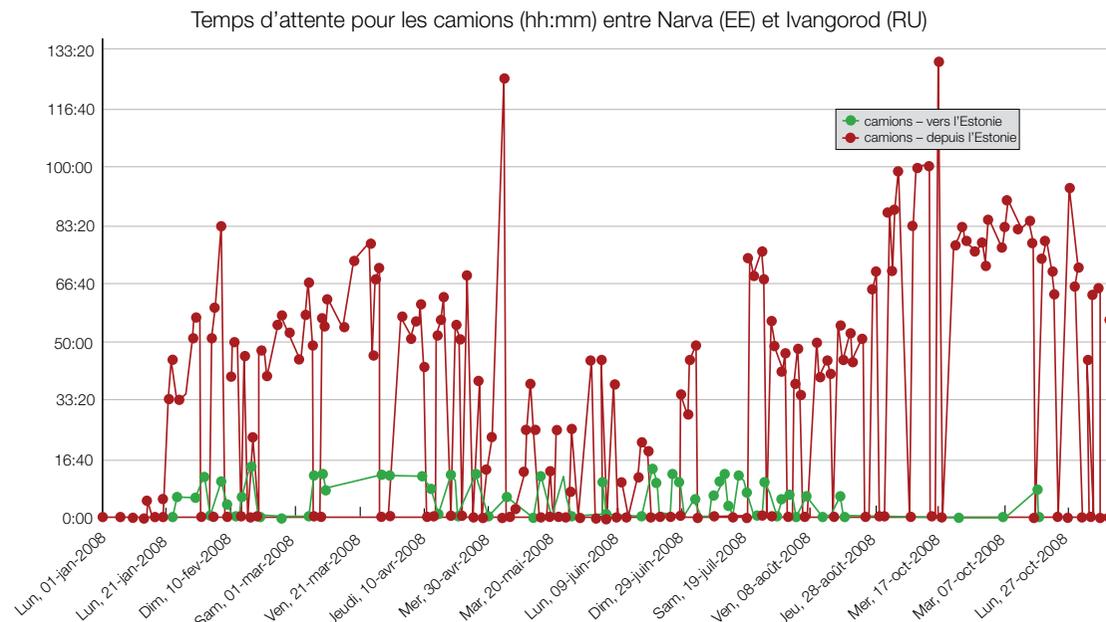
La réduction des temps d'attente aux frontières doit devenir une priorité phare pour les gouvernements, qui devraient fournir des informations quotidiennement pour mettre à jour la page web du BWTO de l'IRU, dont le champ d'application peut être étendu à toute frontière dans le monde faisant face au problème des temps

d'attente. Cet outil Internet fournit des données aux décideurs politiques et facilite le travail journalier des conducteurs et des planificateurs d'itinéraires dans les entreprises.

L'IRU préconise de réduire les temps d'attente aux frontières par le biais d'une méthode énergique dont l'abréviation PMI signifie respectivement : P comme améliorer les Procédures (par exemple, par la mise en application de la nouvelle Annexe 8 de la Convention de l'ONU de 1982 sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières), M comme changer les Mentalités de tous les acteurs concernés (personnel des services du contrôle des frontières et leurs clients), et I comme améliorer les Infrastructures aux frontières, uniquement en dernier ressort, car il s'agit de l'action la plus coûteuse.



Temps d'attente aux frontières journaliers sur le BWTO de l'IRU sur www.iru.org



Protocole additionnel à la CMR permettant la lettre de voiture électronique (e-CMR)

Ce Protocole se fonde sur les travaux de la Commission des Affaires juridiques de l'IRU (CAJ). Celle-ci a activement participé à la rédaction d'un nouveau modèle de lettre de voiture qui répondra de façon plus appropriée aux besoins des transporteurs et permettra également une version électronique de la lettre de voiture. Après huit années de négociations, le Groupe de travail sur le transport routier de la CEE-ONU a adopté le texte du nouveau Protocole.

L'IRU appelle maintenant les gouvernements à signer et ratifier rapidement le Protocole car il permettra de faciliter l'utilisation des lettres de voiture électroniques – comme alternative à la version papier – dans un cadre simple et harmonisé pour le transport routier international.



7^{ème} Symposium des avocats du Réseau d'assistance juridique de l'IRU

Lors du 7^{ème} Symposium des avocats du Réseau d'assistance juridique de l'IRU organisé conjointement avec l'Association membre de l'IRU, ASMAP, à St Petersburg en avril 2008, les avocats spécialisés en droit du transport et les représentants du transport routier de 25 pays, ont démontré que la mise en œuvre harmonisée d'un cadre réglementaire simple et

transparent constituait un pré-requis pour parvenir à une meilleure compréhension et à une exécution plus efficace des règles applicables au transport routier. Pour atteindre cet objectif, la priorité doit être donnée à la simplification, à la clarification et par-dessus tout à l'amélioration de l'exécution des règles existantes au lieu d'en créer de nouvelles.



Isabelle Bon-Garcin, AFTRI, France, (au centre) préside le Symposium, assistée par Francisco Sanchez-Gamborino, ASTIC, Espagne, et Umberto de Pretto, IRU



De gauche à droite : Martin Marmy, IRU, Limei Wang, Secrétaire générale, CRTA, Ju Chengzhi, Directeur général du Département de coopération internationale, ministère des Communications, RPC, et Janusz Lacny, IRU

L'IRU renforce la coopération avec la Chine

L'IRU a rencontré une délégation de hauts représentants de la République populaire de Chine, dirigée par Ju Chengzhi, Directeur général du Département de coopération internationale du ministère des Communications de la RPC. Les discussions se sont concentrées sur la mise en œuvre des sept instruments globaux de facilitation multilatéraux essentiels de l'ONU, tels que la Convention TIR.



Umberto de Pretto, IRU, s'adresse aux participants de la Conférence de l'AITWA à New Delhi, Inde

Promotion de la facilitation et de la sûreté en Inde

L'IRU s'est rendue à New Delhi et à Mumbai à l'occasion de la Conférence internationale de son Association membre indienne, l'Association sociale de tous les transporteurs de l'Inde (AITWA), et de la Conférence internationale sur les études de systèmes de transport de l'Université de Mumbai. Elle y a encouragé les autorités indiennes, ainsi que les membres de la Confédération des industries de l'Inde (CII), à mettre en œuvre les instruments globaux de facilitation et de sûreté multilatéraux, tels que la Convention TIR, afin de désentraver les transports routiers et les échanges avec leurs partenaires commerciaux de l'Asie du Sud et du reste du monde.



De gauche à droite : Julian Guenkov, IRU, Yondonsuren Jargalsaikhan, Agent du Conseil national de sûreté, Mongolie, Martin Marmy, IRU, Dagva Batmunkh, Conseiller permanent de la mission de Mongolie auprès du bureau de l'ONU à Genève, et Peter Krausz, IRU

L'IRU encourage la facilitation du transport et la formation en Mongolie

Une délégation de l'IRU a rencontré les représentants du Conseil national de sûreté de Mongolie et de la Mission permanente de la Mongolie auprès des Nations-Unies pour discuter de la mise en œuvre de la Convention TIR en Mongolie afin de faciliter et développer davantage le transport routier dans le pays. Le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy, a expliqué : « Pour le transport routier, les pays enclavés n'existent pas pourvu que les mesures de facilitation appropriées soient mises en place. Cela s'applique aussi à la Mongolie qui devrait développer son flux de transport de marchandises et de personnes par route avec ses voisins, pour profiter elle-aussi de la mondialisation. »





Source de l'image : Flickr, www.flickr.com

Le Groupe d'experts de l'IRU pour le transport de marchandises dangereuses (GEMD) se concentre avant tout sur le suivi des évolutions en matière de sûreté, y compris l'analyse des risques, les activités de normalisation et l'adaptation des exigences et définitions actuelles de l'ADR, afin que toutes les parties impliquées dans la chaîne de transport puissent mieux assumer leurs responsabilités respectives.

En 2009, en raison de la nouvelle Directive de la CE relative au transport intérieur de marchandises dangereuses, l'IRU suivra de façon très attentive le travail de la réunion commune de la CEE-ONU sur la télématique (applications STI) afin d'améliorer les clauses concernant le transport routier de marchandises dangereuses. L'utilisation des STI doit se faire sur une base volontaire afin de garantir au chargeur, transporteur et destinataire le libre choix du moyen de transport qu'ils utilisent, et ne devrait pas devenir un outil permettant de pénaliser un mode de transport plutôt qu'un autre.

En collaboration avec l'ANTRAM, l'Association membre portugaise de l'IRU, et la délégation du gouvernement portugais auprès de la CEE-ONU (WP.15), le GEMD de l'IRU poursuivra le projet d'harmonisation du Certificat ADR (chapitre 8.2) et assurera un suivi de la définition des obligations de sûreté pour les déchargeurs.

Le GEMD de l'IRU intégrera également la publication du nouvel ADR 2009 dans les activités de l'Académie de l'IRU. Des versions traduites des consignes écrites seront mises à disposition sur le site web de l'IRU (www.iru.org) courant 2009.



Congrès mondial du 60^{ème} anniversaire de l'IRU

« Le transport routier, vecteur de paix et de prospérité »



Le Congrès mondial de l'IRU a attiré plus de 1900 participants de presque 70 pays, parmi lesquels le président de la République de Turquie, Dr. Abdullah Gül, le président de l'URSS (1990-1991), Mikhaïl S. Gorbatchev, ainsi que quelque 30 ministres des Transports qui ont traité de la « Renaissance de la Route de la Soie » dans leur résolution adoptée lors de la Conférence ministérielle.



JANUSZ LACZNY,
Président de l'IRU

« Ce Congrès permet aux autorités gouvernementales, aux décideurs politiques, aux médias et au grand public de mieux comprendre le rôle exceptionnel et irremplaçable que joue le transport routier pour interconnecter les hommes et les entreprises de tous les pays et toutes les régions du monde. 2008 est une année spéciale. Elle marque le 60^{ème} anniversaire de l'IRU. »



MIKHAIL S. GORBACHEV,
Président de l'URSS (1990-1991)

« En tant qu'individus et citoyens ordinaires, nous bénéficions tous du transport routier. Tout au long de notre vie, nous avons tous besoin d'utiliser des services fournis par le transport routier. Les villes sont nettoyées, les magasins sont approvisionnés en marchandises acheminées par transport routier et lorsqu'ils ouvrent leurs portes chaque matin, nous pouvons profiter de tout ce qu'ils ont à offrir. »



DR ABDULLAH GÜL, Président de la
République de Turquie

« Nous construisons constamment de nouvelles routes, le dernier exemple en date étant celui de l'autoroute circulaire de la Mer Noire. Nous l'avons presque achevée dans sa totalité en Turquie. Je crois qu'elle sera également terminée dans d'autres régions autour de la Mer Noire. C'est pourquoi, la Route de la Soie arrivera un jour jusqu'au cœur de l'Asie comme c'était le cas autrefois. Je crois que, d'ici les 10, voire les 5 prochaines années, nous serons témoins d'une renaissance complète de la Route de la Soie. »



Barthel Green - Vainqueur du Grand Prix d'honneur de l'IRU



JANUSZ LACNY, Président de l'IRU

« Dans notre société moderne, les gens ordinaires se retrouvent encore dans des situations extraordinaires et agissent de façon héroïque. Grâce à l'intervention immédiate, courageuse et professionnelle de M. Green, les jeunes enfants qui se trouvaient à bord du bus fou ont pu être sauvés. »

BARTHEL GREEN, Vainqueur du Grand Prix d'Honneur 2008 de l'IRU

« Je ne pense pas avoir fait quelque chose d'extraordinaire. Mais je suis heureux d'avoir pu empêcher un accident qui aurait pu être terrible pour les enfants qui se trouvaient à bord de ce bus fou. »



« LE TRANSPORT ROUTIER, VECTEUR DE PAIX ET DE PROSPERITE »

*Adoptée unanimement par l'Assemblée générale de l'IRU et par les 1900 participants venus de 70 pays, à Istanbul, Turquie, le 16 mai 2008
(Extrait)*

L'IRU, avec ses membres et les transporteurs routiers, doit travailler dans le cadre d'un réel partenariat public-privé avec les gouvernements pour transporter la paix et la prospérité en :

1. Reconnaisant le rôle irremplaçable du transport routier

- Les gouvernements

En reconnaissant que toute société et économie moderne a besoin de transports en porte-à-porte performants ;

- La profession routière

En offrant ses services professionnels uniques en porte-à-porte, performants, professionnels et de grande qualité, aux économies et à la société dans son ensemble ;

2. Facilitant le transport routier

- Les gouvernements

En reconnaissant que le transport routier est le mode de transport le plus réglementé, tandis qu'il devrait être facilité et encouragé pour transporter la paix et la prospérité ;

En appliquant les Conventions des Nations-Unies et les Accords de l'OMC pour faciliter la circulation transfrontalière des personnes, des biens, des véhicules et de leurs conducteurs ;

En délivrant des visas multilatéraux de longue durée et à entrées multiples aux conducteurs ;

En assurant une saine concurrence par l'adaptation de la fiscalité pour couvrir uniquement les infrastructures routières, et par le renforcement et l'harmonisation des règles d'accès à la profession et au marché ;

En améliorant la sûreté du transport routier et du commerce international en utilisant la Convention TIR de l'ONU pour mettre en oeuvre toutes les exigences du Cadre de normes SAFE de l'OMD ;

- La profession routière

En assurant des prestations de la plus haute qualité grâce à une formation dispensée par le réseau d'instituts de formation accrédités par l'Académie de l'IRU ;

En s'engageant à respecter les lois et consignes de sûreté, de sécurité et de facilitation, ainsi que les conseils à l'attention de la profession ;

3. Se faisant le moteur d'un développement socio-économique et écologique durable

- Les gouvernements

En offrant de réelles mesures d'incitation commerciales pour favoriser l'essor de technologies de transport innovantes et des meilleures pratiques de la profession ;

En reconnaissant que la demande croissante de transport routier est due à la croissance économique et au progrès social et que le transport routier couvre

déjà les coûts qu'il engendre en termes d'infrastructure et d'environnement ;

En établissant, dans chaque pays, une politique énergétique fondée sur la diversification de l'usage du pétrole ;

En renforçant la sécurité routière en ciblant les principales causes d'accidents scientifiquement établies pour ce qui est des accidents impliquant des véhicules utilitaires ;

En adoptant des réglementations sociales afin de répondre aux besoins des conducteurs comme des entreprises et de satisfaire la demande en mobilité croissante des sociétés ;

- La profession routière

En améliorant les performances de sécurité routière en observant les règles de sécurité par une formation professionnelle appropriée des conducteurs ;

En réduisant la consommation énergétique et l'impact environnemental du transport routier par des mesures à la source et les meilleures pratiques innovantes de la profession ;

En faisant la promotion de la co-modalité entre divers modes de transport grâce à des interfaces modernes ;

En créant un environnement, une image et des conditions sociales favorables pour attirer de jeunes recrues dans la profession ;

4. Interconnectant les entreprises de tous les marchés mondiaux

- Les gouvernements

En favorisant le transport routier par la mise en oeuvre des instruments de facilitation multilatéraux nécessaires pour permettre l'interconnexion des entreprises de tous les marchés du monde, car il n'est pas de pays enclavé pour le transport routier ;

- La profession routière

En faisant la promotion de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques (NELTI), le long des principaux axes de transport de demain, avec l'aide des gouvernements ;

Par cette Déclaration, l'IRU et ses membres renouvellent leur engagement à travailler en un partenariat public-privé pour transporter la paix et la prospérité dans le monde entier.



Congrès mondial du 60^{ème} anniversaire de l'IRU

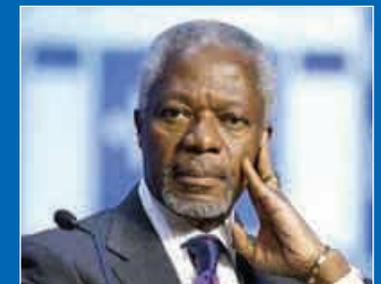


BINALI YILDIRIM, Ministre des Transports, Turquie

« Aujourd'hui, les exigences en matière de visas, les temps d'attente aux frontières, les formalités et toutes sortes de restrictions appliquées à la libre circulation des marchandises, des personnes et des services ont des effets néfastes non seulement sur l'industrie des transports mais aussi sur l'interaction sociale et culturelle. Abolir les barrières au transport routier, qui joue un rôle essentiel dans le développement économique et le bien-être des sociétés, contribuera donc à la paix dans le monde et à l'amélioration des conditions sociales. »

KOFI A. ANNAN, Ancien Secrétaire général de l'ONU

« Partout où me mènent mes voyages à travers le monde, je constate à quel point le transport de personnes et de marchandises par route est indispensable. Les autocars, autobus, taxis et camions, qu'ils soient petits ou grands, sont au service de la mobilité et des activités économiques humaines dans les pays industrialisés comme en développement. Les pays et communautés qui ne disposent pas de réseaux routiers ou de systèmes de transport routier adéquats sont incapables de développer leur économie ou d'attirer des investissements constructifs. Je partage la devise du Congrès mondial du 60^{ème} anniversaire de l'IRU disant que le transport routier est un vecteur de paix et de prospérité. »



DECLARATION COMMUNE DE LA CONFERENCE MINISTERIELLE D'ISTANBUL SUR LA RENAISSANCE DE LA ROUTE DE LA SOIE

*Adoptée à Istanbul, République de Turquie, le 16 mai 2008
(Extrait)*

LES MINISTRES :

- Considérant la nécessité de relever les défis de la mondialisation dont l'impact est bénéfique sur le commerce, le tourisme et les relations de transport dans le monde ;
- Insistant sur la nécessité d'une coopération économique et sociale plus étroite entre les différentes régions du monde ;
- Convaincus de l'importance de l'interconnexion des itinéraires commerciaux pour l'interaction entre les régions ;
- Prenant note de l'essor rapide des économies asiatiques au cours des dernières années, nécessitant la mise en place et le fonctionnement efficaces de réseaux de transport transcontinentaux ;
- Confirmant que les échanges croissants entre l'Europe et l'Asie rendent le développement de couloirs de transport terrestres urgent pour faciliter les flux commerciaux ;
- Considérant qu'il existe plusieurs pays asiatiques enclavés dont les économies ne sont pas suffisamment intégrées dans l'économie mondiale ;
- Insistant sur la nécessité d'améliorer les itinéraires eurasiatiques de transport à la fois en construisant des axes transnationaux et en intégrant les connexions manquantes dont l'importance est capitale à l'échelle internationale ;
- Reconnaissant que le transport routier est un mode extrêmement efficace et flexible permettant de connecter les pays et régions limitrophes entre eux ;

- Reconnaissant la nécessité d'une coopération régionale et internationale pour l'établissement d'une circulation fluide ;
- Confirmant que la demande croissante de transport routier entre l'Asie et l'Europe nécessite l'utilisation de couloirs de transport efficaces, rentables et compétitifs, tels que celui de l'ancienne Route de la Soie ;
- Reconnaissant l'importance de la facilitation de l'accès aux marchés en référence à la nécessité de poursuivre le Cycle de Doha de l'Organisation mondiale du commerce, et son impact positif sur la facilitation du transport routier international ;
- Soutenant les activités et initiatives effectuées par un certain nombre de plateformes pour le développement des connexions de transport eurasiatiques ;
- Appréciant l'implication des agences gouvernementales, associations professionnelles et organisations internationales dans la facilitation des opérations de transport routier international ;

Ont décidé de renforcer les actions communes visant à

- Coordonner les politiques de transport nationales et régionales afin de développer et de maintenir une infrastructure de grande qualité le long des itinéraires de transport terrestres eurasiatiques ;
- Coopérer étroitement pour développer des projets d'infrastructure communs et entreprendre des actions conjointes afin de

supprimer toutes les barrières au transport routier international ;

- Partager les meilleures pratiques en termes de développement des infrastructures et superstructures ;
- Poursuivre le travail sur la création et la mise en œuvre de projets d'intérêt commun pour le développement des couloirs de transport dans les économies enclavées ;
- Introduire les progrès technologiques dans le développement des couloirs de transport permettant une approche multimodale intégrée ;
- Centrer les efforts de facilitation du commerce sur les axes dont l'importance est cruciale pour l'évolution des échanges ;
- Adhérer aux Conventions de l'ONU sur le transport routier international, les mettre en œuvre et les améliorer ;
- Mettre en application les règles de l'OMC à l'égard de la liberté de transit, de la simplification des documents, et de la rationalisation des droits et taxes ;
- Signer des accords bilatéraux et multilatéraux sur la facilitation de l'accès aux marchés de transport international selon les principes des conventions internationales déjà existantes ;
- Améliorer les conditions de passage aux frontières, car les temps d'attente aux frontières de longue durée représentent de grosses pertes pour l'économie et engen-

drent une insécurité pour les opérations de transport ;

- Créer des stimulants économiques pour appliquer des solutions en faveur du développement et de la mise en œuvre d'innovations techniques et logistiques durables dans le secteur des transports routiers ;
- Développer le transport combiné, y compris l'extension de terminaux de transbordement ;
- Construire les connexions routières manquantes dans les réseaux de grande importance ;
- Promouvoir et encourager la coopération et le dialogue avec l'industrie des transports ;
- Développer et soutenir de nouvelles approches pour améliorer et promouvoir l'image du transport routier ;

Ont invité

- Toutes les parties intéressées à participer à un dialogue continu et efficace sous la forme d'un partenariat public-privé pour parvenir à évoluer vers les objectifs identifiés dans cette Déclaration.

La Conférence ministérielle s'est tenue dans le cadre du 31^{ème} Congrès mondial de l'IRU qui a eu lieu à Istanbul les 15 et 16 mai 2008.

Le Système TIR est le meilleur moyen de mettre en œuvre le Cadre SAFE de l'OMD, y compris du Statut d'OEA, et de faciliter le commerce et le transport routier



Le Système TIR est le seul outil multilatéral disponible aujourd'hui capable de faciliter le commerce et le transport international tout en améliorant la sûreté au niveau mondial. Ce système a été ratifié par 68 parties contractantes et est désormais opérationnel dans 56 pays. Son champ géographique est appelé à s'étendre à l'avenir.

Suite à la publication du Cadre de normes SAFE de l'OMD en 2005, les pays ont commencé à adapter leur législation nationale pour satisfaire à ces nouvelles exigences de sécurité.

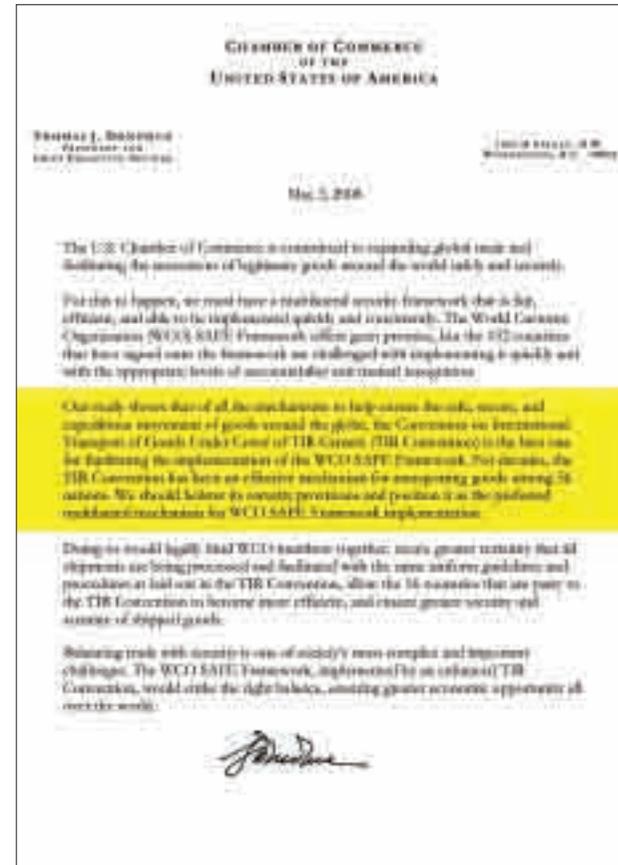
Néanmoins, le Cadre SAFE de l'OMD ne comporte pas de clause visant à assurer la reconnaissance mutuelle des contrôles nationaux ou du Statut d'Opérateur économique agréé (OEA) à l'échelle nationale. De ce fait, les

pays n'ont pas eu d'autre choix que d'initier de nombreuses négociations multilatérales avec chacun de leurs partenaires commerciaux.

En mai 2008, la Chambre de commerce des Etats-Unis a publié une étude démontrant clairement que la Convention TIR est le meilleur outil pour la mise en œuvre du Cadre SAFE de l'OMD, y compris du statut d'OEA.

Depuis lors, les instances de l'ONU et de la Convention TIR ont envisagé d'effectuer des amendements mineurs pour rendre la Convention TIR totalement compatible avec le Cadre de normes SAFE de l'OMD.

L'IRU va poursuivre son travail en partenariat avec ses membres, les gouvernements, l'OMD et la CEE-ONU pour fournir à la communauté commerciale mondiale et aux transporteurs routiers internationaux, par le biais du Système TIR, non seulement un instrument permettant de faciliter les échanges, mais aussi un outil multilatéral unique pour mettre en œuvre les nouvelles exigences du Cadre SAFE de l'OMD.



Les pré-déclarations électroniques TIR de l'IRU (IRU-TIR-EPD) permettent aux titulaires de Carnets TIR de remplir les nouvelles conditions posées par l'UE applicables au 1^{er} juillet 2009

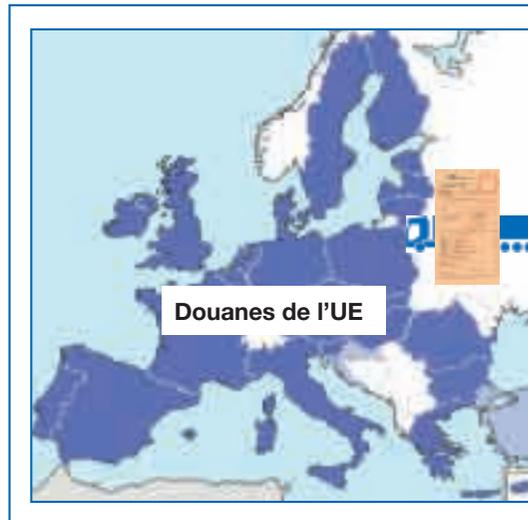
A partir du 1^{er} janvier 2009, les Carnets TIR ne seront acceptés sur le territoire de l'UE que si les données relatives à ceux-ci ont été soumises à l'avance.

En partenariat avec plusieurs autorités douanières des Etats-membres de l'UE, l'IRU a développé une application Internet permettant aux titulaires de Carnets TIR autorisés de soumettre, gratuitement et par voie électronique, les données de leurs carnets sans être obligés d'avoir recours à des tierces parties ou intermédiaires.

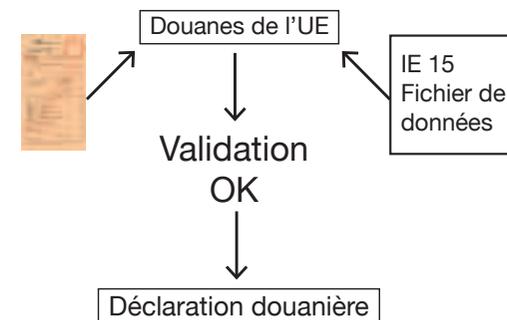
La pré-déclaration électronique TIR de l'IRU (IRU-TIR-EPD) vise à fournir aux titulaires de Carnets TIR, quelle que soit leur nationalité et le lieu où ils se trouvent, une interface standard unique avec les douanes. Les titulaires autorisés auront simplement à saisir une seule fois les données requises et à les envoyer par voie électronique à l'avance aux autorités douanières. Lorsque le camion se présente au bureau des douanes de départ ou au point de passage de frontière, les autorités douanières n'ont qu'à comparer les données informatisées avec le Carnet TIR et à saisir la déclaration électronique dans le système interne des douanes.

Cette application a déjà prouvé sa capacité à réduire les temps de passage aux frontières, facilitant ainsi le commerce et le transport routier international ainsi que les procédures administratives effectuées par les douanes.

L'IRU-TIR-EPD permettra aux titulaires de Carnets TIR de se conformer à l'obligation formulée par l'UE et applicable à partir du 1^{er} juillet 2009, qui consistera à déposer des déclarations de sûreté préalables de départ/d'arrivée.



Pré-déclaration électronique TIR de l'IRU



Marchandises mises en transit au sein du Système NCTS





Défis du Système TIR

L'augmentation de presque 100% de la limite de garantie TIR – de 50 000 dollars US à 60 000 euros – décidée par les organes TIR de la CEE-ONU, a rendu indispensable la mise en place d'outils de gestion des risques efficaces, tels que la transmission des données vers le Système SafeTIR en temps réel ainsi que l'IRU-TIR-EPD. Pour ce faire, l'IRU, avec l'aide de ses membres, a donc multiplié les contacts avec les autorités intéressées.

Afin de faciliter le transport international de marchandises, l'IRU et ses Associations membres vont également continuer à encourager les gouvernements à adhérer à la Convention TIR et à la Convention de 1982 sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières, et à mettre en vigueur sa nouvelle Annexe 8.

Plus spécifiquement, la coopération de l'IRU avec les autorités douanières de la République populaire de Chine et l'Association membre de l'IRU, CRTA, va être renforcée par le biais de modules de formation personnalisés.

L'IRU coopérera avec l'Organisation de coopération économique (OCE) sur la base d'un Protocole d'entente pour promouvoir l'utilisation du TIR dans les pays-membres de l'OCE et les pays avoisinants, notamment l'Arabie Saoudite, le Pakistan et l'Inde, y compris la réintroduction du Système TIR en Afghanistan.



La mise en œuvre de l'Accord AETR de l'Atlantique au Pacifique dépasse les seuls enjeux communautaires

L'orientation vers un cadre réglementaire durable et homogène pour les questions sociales relatives au transport routier constitue une priorité essentielle pour l'IRU. L'introduction du tachygraphe numérique et des nouvelles règles de temps de conduite et de repos ont considérablement changé la donne en permettant une plus grande flexibilité des opérations, sans pour autant apporter au conducteur les avantages promis en termes de « bien-être ».

De plus, l'extension future de ces deux obligations législatives majeures à une région beaucoup plus vaste – s'étendant de l'Atlantique à l'Océan Pacifique – par le biais de l'Accord AETR en font une préoccupation dépassant de loin la seule Union européenne.

Harmonisation des textes des règles de l'UE et de l'Accord AETR

L'Accord européen des Nations-Unies relatif au travail des équipages des véhicules (AETR) a, depuis son adoption, joué un rôle de facilitation salutaire dans le développement du marché des transports routiers eurasiatique. En établissant un cadre commun pour les règles de temps de conduite et de repos ainsi que des équipements d'enregistrement normalisés pour l'application de ces règles, l'Accord a assuré des conditions égales pour les trajets internationaux des transports routiers à travers l'UE, le reste du continent européen et bien au-delà.

Néanmoins, les parties contractantes extracommunautaires ont fait part de leur inquiétude grandissante au sujet de l'harmonisation proposée de l'AETR avec les règles de temps de conduite et de repos de l'UE et du délai irréaliste fixé à juin 2010 pour l'introduction obligatoire du tachygraphe numérique dans tous les nouveaux véhicules utilisés pour des trajets AETR.

Les parties contractantes à l'Accord AETR extracommunautaires remettent en question l'échéancier actuel de la mise en œuvre du dispositif et ont soulevé la question de la capacité des pays hors-UE à le mettre en vigueur sans bénéficier du même niveau d'assistance que les Etats-membres communautaires. De plus, elles mettent l'accent sur le fait que certaines clauses spécifiques des règles de temps de conduite et de repos de l'UE ne peuvent pas être facilement transposées dans l'Accord AETR en raison des réalités géographiques et opérationnelles radicalement différentes des trajets effectués sous ces deux ensembles de règles.

Le but de l'IRU est de réclamer une adaptation basée sur une prise en considération rationnelle des réalités actuelles par toutes les parties contractantes, la CEE-ONU et la Commission européenne.



Transport routier et questions sociales : nécessité d'assurer la mise en vigueur et le bon fonctionnement du tachygraphe numérique

Le texte du Règlement 561 de l'UE doit être simplifié pour garantir une mise en œuvre équitable

Les Associations membres de l'IRU ont édifié une liste des articles et des clauses du Règlement de l'UE 561/2006/CE relatif aux temps de conduite et de repos qui nécessitent d'être clarifiés pour en assurer l'application juste et efficace au sein de l'UE.

Il est désormais essentiel de tester la valeur pratique des notes d'orientation de la CE en déterminant si elles sont effectivement utilisées lors des inspections en bord de route. Si ce n'est le cas, la Commission européenne devra élaborer des instruments plus solides pour assurer une mise en œuvre harmonisée sur une base identique au sein de l'UE.

Une autre priorité connexe est de résoudre les problèmes identifiés par les Associations membres de l'IRU au sujet du « formulaire d'attestation commun de l'UE pour les conducteurs » qui doit être utilisé pour déclarer certaines activités qui ne sont pas enregistrées par le tachygraphe. Contrairement à son but premier qui était de simplifier les opérations, le formulaire de l'UE va rendre les documents du conducteur encore plus complexes. Cette question sera une priorité pour l'IRU en 2009.



Source de l'image : bdo

Les nombreuses carences du tachygraphe numérique restent à combler

Depuis l'introduction du tachygraphe numérique en 2006, tandis que toute l'UE est aujourd'hui capable, à l'exception de la Grèce, d'émettre les disques de conducteurs et d'approuver le calibrage des ateliers qu'exige le fonctionnement de ce système, de nombreux opérateurs font face à des problèmes pratiques dans leur utilisation quotidienne de l'appareil. **Un large spectre de problèmes identifiés dans la position de l'IRU « Problèmes techniques et pratiques concernant le tachygraphe**

numérique » doivent encore être résolus.

Les efforts menés pour obtenir une amélioration des fonctionnalités techniques du tachygraphe numérique sont centrés sur le projet « SMART Tachygraphe ». Par le biais de ce projet dans lequel l'IRU est activement impliquée, des propositions détaillées sont élaborées pour résoudre un grand nombre de problèmes causés, à l'origine, par les caractéristiques techniques de l'appareil et listés dans la position de l'IRU. Une liste

de priorités a été rédigée recommandant clairement à la Commission européenne d'introduire en 2009 ce type de solutions dans la loi communautaire par le biais de la procédure de comitologie de l'UE. Les autres questions et problèmes pratiques de mise en vigueur liés à l'appareil devraient également être résolus via la révision de la totalité du Règlement concernant le tachygraphe numérique, qui doit démarrer en 2009.

12 jours

pour sauver le tourisme par autocar en Europe

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

L'IRU a remis au Vice-président de la Commission européenne, Jacques Barrot et au président du Comité, Paolo Costa, une pétition de quelque 20 000 signatures de directeurs d'entreprises et conducteurs d'autocars d'Etats-membres de l'UE, demandant le rétablissement de la dérogation des 12 jours de conduite consécutifs pour le transport international de personnes par autocar dans l'Union européenne.

L'IRU a également négocié avec la Fédération des travailleurs des transports européens (ETF) les conditions pour intégrer la réintroduction de la dérogation des 12 jours de conduite consécutifs dans la législation des temps de conduite et de repos de l'UE.

En juin 2008, le Parlement européen a voté en séance plénière, à une large majorité, un amendement spécial demandant l'introduction de la dérogation des 12 jours dans les règles de temps de conduite et de repos communautaires s'appuyant intégralement sur les recommandations faites par les partenaires sociaux (IRU et ETF).

L'IRU appelle à une prise de décision rapide par le Conseil des ministres des Transports de l'UE, afin que les autocaristes de l'UE puissent commencer à bénéficier de cette dérogation dès janvier 2009. L'IRU demande également que la dérogation des 12 jours de conduite soit maintenue dans l'Accord AETR de la CEE-ONU semblable aux règles de temps de conduite et de repos.





Source de l'image : Groupe MAN

Poids des autocars de tourisme : les gouvernements doivent agir

Les inspections en bord de route ont fait apparaître que les autobus et autocars dépassent le poids maximum autorisé lorsqu'ils roulent à pleine capacité. L'IRU a initié une étude qui a identifié une combinaison de facteurs entraînant une surcharge des autocars de tourisme, comme par exemple le poids en constante augmentation des véhicules à vide, ou la hausse, prouvée à l'appui, du poids moyen des passagers et des bagages qu'ils transportent.

Des initiatives coordonnées avec les constructeurs sont actuellement mises

en place pour régler ce problème, pendant que des propositions de l'industrie sont soumises aux institutions communautaires pour amender la Directive 96/53/CE qui fixe les poids et dimensions maximum pour les voyages internationaux. Ces propositions demandent l'augmentation du poids maximum autorisé pour les autocars à deux essieux de 18 à 19 tonnes, ainsi qu'un amendement à la Directive 97/27/CE relative aux masses et dimensions pour l'approbation de type des véhicules.

L'IRU propose un accord OmniBUS à la CEE-ONU

L'IRU, en coopération avec ses Associations membres et plusieurs autorités gouvernementales des Etats-membres de la CEE-ONU, a élaboré une proposition d'accord global multilatéral sur le transport international régulier de personnes par autocar et autobus (OmniBUS).

Un futur accord multilatéral sur les lignes d'autobus et d'autocar internationales régulières devrait considérablement faciliter ces services en fixant un cadre juridique, des documents de contrôle, et à terme, des procédures d'application équitables et harmonisées, tout en allégeant le fardeau administratif et les coûts, à la fois pour les autorités et les opérateurs.

Partenariat avec Busworld

L'IRU coopère depuis longtemps avec Busworld pour promouvoir les services d'autobus et d'autocar et l'image du secteur. Le 6^{ème} Forum de l'autobus et de l'autocar de l'IRU aura lieu à Courtrai, Belgique, en octobre 2009, dans le cadre de Busworld Europe.

6^{ème} Conférence du transport de personnes de la CEI

La Conférence annuelle 2008 du transport routier de la CEI s'est axée sur les questions relatives au transport en autobus et autocar et sur la mobilité durable des personnes dans la région de la CEI. Cette conférence, organisée par l'IRU en partenariat avec la Conférence de coordination des transports de la CEI et avec le soutien de l'Union russe des industriels et des entrepreneurs (RSPP), a réuni 150 participants (gouvernements, chercheurs, associations professionnelles, entreprises, agences de voyage et médias) de 10 pays et 10 régions de Russie.

Cette conférence a examiné la législation relative au transport de personnes dans les pays de la CEI, le développement du tourisme par autobus et autocar dans la région, la conclusion d'un accord international approuvé par la CEE-ONU sur les services réguliers d'autobus et d'autocars en Europe, la promotion et l'utilisation du système de classification par étoiles de l'IRU pour les autocars, et un partenariat public-privé pour des opérations de transport de personnes urbaines et interurbaines efficaces.

Autobus et autocars : la solution de mobilité durable pour le 21^{ème} siècle

Dans son allocution lors de la conférence internationale de l'Exposition européenne de bus 2008 intitulée « Pour que les bus poursuivent leur route », Graham Smith, Vice-président de l'IRU, a insisté sur le fait que les autobus et autocars sont le mode de transport le plus sûr, les champions du respect de l'environnement et offrent la meilleure qualité de service. Malgré ces atouts, il a indiqué que l'industrie de l'autobus et de l'autocar devait unir ses forces et coopérer avec les partenaires sectoriels et gouvernementaux pour améliorer les services proposés aux personnes afin de devenir le choix de mobilité des usagers et des citoyens.



L'IRU encourage l'industrie du taxi

Le groupe « Taxis et voitures de louage avec conducteur » de l'IRU aborde de nombreuses questions d'intérêt et préoccupations de l'industrie du taxi, comme le diesel professionnel, l'accès à la profession, la sécurité routière, l'accès aux taxis pour les personnes handicapées, les dispositifs électroniques de collecte de données embarqués, les zones vertes et les transports publics. Toutes ces questions sont traitées dans le cadre du Groupe « Taxis » de l'IRU et du CTP.

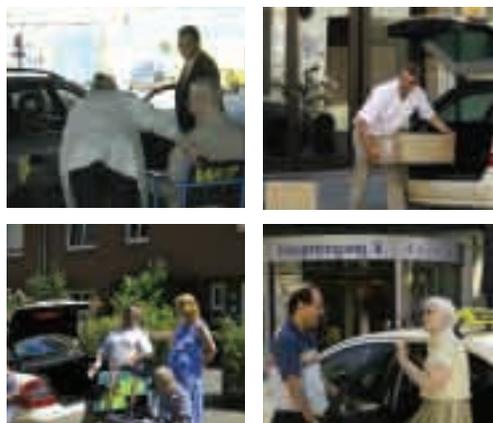
Intégration des taxis dans la chaîne des transports publics

Les taxis et les voitures de louage avec conducteur font partie intégrante du système de transports publics dans de nombreuses villes et zones rurales. 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 particulière.

L'IRU souhaite voir reconnaître la contribution apportée par les taxis à la mobilité durable, comme partie intégrante de la chaîne de transports publics collectifs, y compris dans le Plan d'action sur la mobilité urbaine de l'UE.



2^{ème} Forum international du taxi



Lignes directrices volontaires de l'IRU pour managers et conducteurs visant à améliorer l'accès aux taxis

Lors de sa réunion à Istanbul en mai 2008, le Groupe « Taxis et voitures de louage avec conducteur » de l'IRU a adopté les lignes directrices volontaires de l'IRU permettant aux opérateurs et conducteurs d'améliorer la qualité des services de taxi en les rendant plus accessibles aux clients présentant un handicap. Ces recommandations ont été élaborées en partenariat avec les organisations représentant les intérêts des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Les lignes directrices ont été mises à disposition des Associations membres de l'IRU et de tous les utilisateurs intéressés sur le site web de l'IRU en allemand, anglais, français et russe.

En 2009, ces lignes seront condensées et publiées sous forme d'aide-mémoire pratique.



Quelque 200 opérateurs de taxi représentant des autorités régulatrices venus de quatre continents ont participé au 2^{ème} Forum international du taxi de l'IRU sur le thème : « Marchés et qualité : initiatives gouvernementales et sectorielles visant à garantir la qualité des services de taxi », qui s'est tenu à Cologne, Allemagne, et était organisé en partenariat avec l'Association membre de l'IRU, BZP.

Les discussions se sont portées sur la régulation/dérégulation du marché du taxi en Europe, Asie, Amérique et Océanie, et sur son impact sur la qualité des services offerts par les entreprises de taxi. Les propres initiatives de l'industrie pour améliorer la qualité des services ont également été présentées.



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





Accès à la profession de transporteur routier

En 2008, le Parlement européen et le Conseil ont franchi des étapes majeures et positives pour le transport routier, en ce qui concerne la proposition de la Commission européenne relative à l'accès à la profession.

Le Parlement européen a adopté son rapport sur l'accès à la profession en première lecture en mai 2008. Ce document présente quelques amendements importants relatifs à la définition de manager de transport et clarifie la question des infractions mineures répétées et des violations graves, du lieu d'activité et de la capacité financière.

Un accord politique a été adopté par les ministres de l'UE en juin 2008, modifiant la proposition initiale tout en restant dans la lignée des modifications proposées par le Parlement européen. L'accord politique est en cours de finalisation et aboutira à une position commune, ce qui est indispensable avant que le Parlement européen ne puisse commencer la seconde lecture.

L'IRU fait pression pour que le processus de décision relatif à cette loi importante soit achevé avant les prochaines élections européennes en juin 2009.

Accès aux marchés du fret routier et du transport routier de personnes

En 2008, le Parlement européen a discuté des nouvelles propositions de la Commission européenne sur l'accès aux marchés du transport routier et de l'autobus et de l'autocar. Le Parlement européen a adopté son rapport en première lecture et un accord politique a été conclu par les ministres des Transports de l'UE durant le Conseil sous la présidence slovène en juin 2008.

Le principal objet de discussion dans ce dossier est la définition du cabotage de fret, pour lequel des désaccords subsistent entre le Parlement européen, qui est en faveur d'une libéralisation totale à l'horizon 2014, et le Conseil, dont l'approche concernant l'ouverture du marché est beaucoup plus prudente.

Les négociations pour trouver un compromis sont toujours en cours et se poursuivront en 2009. L'IRU met tout en œuvre pour que le processus de décision relatif à cette législation majeure soit achevé avant les prochaines élections européennes en juin 2009.



La question de l'accès à la profession et au marché traitée par le Parlement européen





L'IRU rencontre le Secrétaire d'Etat français chargé des Transports et Président du Conseil de l'UE pour les Transports

Une délégation de l'IRU a rencontré le Président du Conseil de l'UE pour les Transports et Secrétaire d'Etat français chargé des Transports, Dominique Bussereau, pour discuter des priorités essentielles du transport routier comme base de coopération durant de la présidence française du Conseil de l'UE. Parmi les sujets abordés figuraient les initiatives actuelles de la Commission européenne visant à traiter la question du changement climatique et du développement durable, la sécurité routière et les solutions qui permettraient de mieux mettre en œuvre les règles du marché intérieur. M. Bussereau a salué les positions de l'IRU et a convenu que le Conseil de l'UE devait travailler plus étroitement avec l'IRU sur les solutions existantes pour atténuer ou éliminer les problèmes les plus graves auxquels le commerce et le transport routier européen sont actuellement confrontés.

Paquet sur l'écologisation des transports et Eurovignette

En juillet 2008, la Commission européenne a présenté son paquet sur l'écologisation des transports, fixant une stratégie-cadre pour l'internalisation des coûts externes dans les transports, qui comportait une proposition de modification de la Directive Eurovignette 1999/62.

Une conférence de presse a été organisée en juin 2008 par l'IRU pour garantir que l'initiative de la Commission concernant l'internalisation des coûts externes s'applique à tous les modes de transport et tous les usagers en même temps, afin d'atteindre les objectifs environnementaux de l'UE. Il a été jugé inacceptable que le secteur du fret routier soit le seul mode à se voir imposer des taxes supplémentaires sans que des mesures similaires ne soient proposées pour les autres modes et les autres usagers, alors que cela permettrait de garantir des conditions de concurrence équitables et une réduction effective des coûts externes.

En outre, il a été clairement démontré que le principe du pollueur-payeur est un modèle économique dépassé qui ne conduira pas à un rapport coût-bénéfice optimal pour l'Europe. L'IRU a appelé à utiliser le *Cheapest Cost Avoider Principle* (Principe de prévention des dommages au moindre coût pour la collectivité) lors de l'analyse coût-bénéfice nécessaire pour déterminer si certaines externalités doivent encore être internalisées, et, le cas échéant, dans quelle mesure.

Enfin, l'IRU a appelé à réinvestir dans le transport routier toutes les taxes actuelles et celles qui seront potentiellement versées à l'avenir par le secteur du transport routier afin d'atténuer efficacement ses effets externes sur l'environnement, ce qui est clairement l'objectif du paquet sur l'écologisation des transports.



Jacques Barrot, Vice-président de la CE, s'adresse aux membres de l'IRU lors de son Cocktail de printemps

Le Cocktail de printemps de l'IRU, organisé chaque année à Bruxelles parallèlement à la réunion statutaire du Comité de liaison pour le transport de marchandises de l'IRU, est devenu un événement incontournable du calendrier social des transports à Bruxelles. En présence de membres de l'IRU des 27 Etats-membres de l'UE et d'acteurs importants du transport européen, de représentants de l'industrie des transports européenne, des institutions et Etats-membres communautaires, le Cocktail de printemps de cette année a accueilli Jacques Barrot, Vice-président de la Commission et, à l'époque, Commissaire chargé des transports.



De gauche à droite : l'eurodéputé Mathieu Grosch, l'eurodéputée Zita Gurmai, Janusz Laczny, IRU, Zoltan Kazatsay, Directeur général adjoint de la DG TREN, et Friedrich Colsman, membre du cabinet du Commissaire Tajani.

Débat au Parlement européen pour le 60^{ème} anniversaire de l'IRU

Les eurodéputés Mathieu Grosch (Belgique), Zita Gurmai (Hongrie) et Ari Vatanen (Finlande) ont organisé un dîner-débat au Parlement européen pour les 60 ans de l'IRU qui a réuni plus de 160 invités venus d'institutions de l'UE, ainsi que des délégués officiels nationaux, des journalistes et des Associations membres de l'IRU, pour discuter des alternatives et des meilleures réponses possibles aux défis pressants dans le domaine des transports communautaires, dont la demande croissante en transports routiers, l'approvisionnement énergétique, la mobilité durable des personnes et des biens et la protection de l'environnement.



Enrico Grillo Pasquarelli, Directeur des Transports terrestres de la DG TREN (à droite), en plein échange de vues





Priorité aux partenariats public-privé régionaux

L'IRU et ses membres de la CEI ont rencontré les représentants de 10 agences gouvernementales des transports pour discuter d'une large gamme de sujets d'importance liés au développement du transport routier, dont :

- l'adhésion aux conventions et accords de la CEE-ONU dans le domaine de la facilitation du transport routier,
- le maintien du système de quotas de la CEMT,
- l'introduction d'un certificat de pesage international uniforme pour les véhicules de transport routier,
- les barrières administratives et le classement du degré d'ouverture des marchés,
- l'organisation de caravanes de transport routier le long de l'autoroute E-40 et d'autres itinéraires de l'EurAsEC,
- le soutien au projet NELTI de l'IRU.

Pour sa contribution extraordinaire au développement des transports dans la CEI, le délégué général de l'IRU auprès de la CEI, Igor B. Rounov, s'est vu décerner la médaille du « Travailleur des transports Emérite de la CEI ».

EurAsEC

Le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy a rencontré le Secrétaire général de l'EurAsEC, Tayir Mansurov, pour discuter de l'évolution de la mise en œuvre du Protocole d'Entente entre les deux organisations. Ils ont constaté que des progrès considérables avaient été accomplis, notamment en ce qui concerne l'adhésion des pays de l'EurAsEC aux conventions internationales de facilitation de la CEE-ONU.

GUAM

En juillet 2008, dans le cadre du sommet du GUAM (Organisation pour la démocratie et le développement économique, unissant la Géorgie, l'Ukraine, l'Azerbaïdjan et la Moldavie), le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy, et le Secrétaire général du GUAM, Valery Chechelashvili, ont signé un Protocole d'Entente qui permettra au GUAM et à l'IRU de rassembler leurs efforts pour le développement du potentiel de transit de la région et donnera une impulsion nouvelle au partenariat public-privé.

Les chefs d'Etat de Géorgie, d'Ukraine et d'Azerbaïdjan ayant participé au sommet ont signé une Déclaration commune apportant leur soutien au projet NELTI de l'IRU.



Chefs d'Etats participant au Sommet du GUAM



Le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy, s'adresse aux chefs d'Etats et aux ministres du GUAM



Le Secrétaire général du GUAM, Valery Chechelashvili, signe le MoU GUAM-IRU avec Martin Marmy, IRU





Source de l'image : Globetrucker 2008 www.globetrucker.com

Le Président de l'IRU s'adresse aux ministres des Affaires étrangères de la BSEC

A l'occasion de la 18^{ème} réunion du Conseil de l'Organisation de la coopération économique de la mer Noire (BSEC), le Président de l'IRU, Janusz Lacny, s'est adressé aux ministres des Affaires étrangères de la BSEC, soulignant le « fructueux partenariat public-privé entre le conseil de la BSEC et l'IRU visant à développer, faciliter et sécuriser davantage le transport routier dans la région de la BSEC. »



Ali Babacan, ministre turc des Affaires étrangères (à gauche), et Janusz Lacny, IRU

L'IRU et la BSEC-URTA renforcent leur coopération

La coopération entre l'IRU et l'Union des associations de transport routier - Organisation de coopération économique de la Mer Noire (BSEC-URTA) a été renforcée pour promouvoir plus efficacement les intérêts de l'industrie des transports routiers au sein de la BSEC.

L'IRU et le Secrétariat de la BSEC ont apporté leur soutien à la réalisation d'une expertise permettant de recommander aux gouvernements de la BSEC des méthodes alternatives pratiques pour mettre en place le MoU intergouvernemental de la BSEC sur la facilitation du transport routier de marchandises dans la région.



De gauche à droite : Vladimir Florea, Président de la BSEC-URTA (à gauche), Halim Mete, Vice-président de TOBB et Martin Marmy, IRU

L'IRU et l'OCE signent un MoU

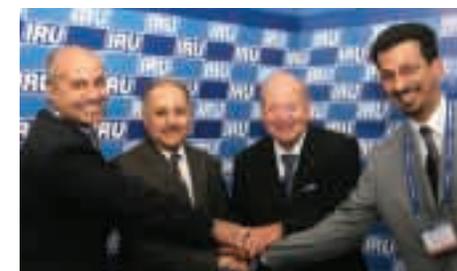
Un Protocole d'Entente a été signé entre l'IRU et l'Organisation de coopération économique (OCE) à Istanbul en mai 2008 afin de promouvoir la facilitation du transport routier et une mise en vigueur plus étendue du Système TIR dans les Etats-membres de l'OCE.



L'IRU signe un MoU avec l'OCE, représentée par Mohammad Mirzaei Kahaq, Directeur des Transports et Communications de l'OCE (au centre) en présence de Barry Cable, Directeur des Transports de la CESAP-ONU (à l'extrême droite)

L'IRU et l'AULT unissent leurs forces pour mettre en œuvre le TIR en Arabie Saoudite

L'IRU a également poursuivi sa coopération avec l'Union arabe des transports terrestres (AULT) afin de développer des activités communes dans le Moyen-Orient et Région. Les deux organisations ont tenu une réunion conjointe avec des représentants du Ministère des Transports du Royaume d'Arabie Saoudite. Il a également été convenu qu'un séminaire spécial de l'IRU devait être organisé à Riyad pour faire connaître aux représentants des autorités compétentes du pays les avantages du Système TIR en termes de facilitation et de sécurisation des échanges, ainsi que la nécessité de développer la formation professionnelle par le biais de l'Académie de l'IRU.



Khaled Al Namlah, Président de l'AULT, Abdulaziz Al-Ohaly, ministre adjoint des Transports, Royaume d'Arabie Saoudite, Martin Marmy, IRU, et Mohammed Ibrahim Al-Omran, Ministère des Transports, Royaume d'Arabie Saoudite



72 Le droit à la mobilité : un droit humain fondamental

Conclusions du Secrétaire général de l'IRU



« La liberté est synonyme de diversité mais aussi de mobilité. Elle donne une chance aux personnes défavorisées d'aujourd'hui de devenir les privilégiés de demain. Dans cette dynamique, la mobilité permet à presque toutes les personnes, du haut en bas de l'échelle, de jouir d'une vie plus remplie et plus riche ». (Milton Friedman)

Suite à la célébration du 60^{ème} anniversaire de l'IRU, il est opportun de rappeler qu'il y a 60 ans, la Déclaration universelle des droits de l'homme des Nations-Unies faisait de la mobilité un droit humain fondamental.

De fait, la reconnaissance et la protection de la liberté de mouvement ont été légitimées pour la première fois par Cyrus le Grand, fondateur de l'Empire achéménide perse, dans sa charte des droits de l'homme inscrite dans le cylindre de Cyrus en 539 av. J-C. Quelques siècles plus tard, en 1215, l'Angleterre consacrait le droit de voyager dans l'article 42 de la Magna Carta, stipulant que toute personne, y compris les marchands, pouvait sortir du royaume et y revenir, sans encombre, par voie terrestre ou maritime.

La mobilité comme droit humain fondamental évident s'inscrit également dans l'Histoire, qui a montré que la restriction de la liberté de mouvement librement a toujours été l'une des premières manifestations de la tyrannie arrivée au pouvoir. Encore aujourd'hui, le pire châtement selon les droits de l'Homme, est de mettre quelqu'un « aux arrêts ».

Comme le démontre à l'envi pléthore d'épisodes historiques, la mobilité a toujours présenté un avantage considérable sur la sédentarité. En ce qui concerne l'évolution de l'homme, tous les anthropologues s'accordent à dire que l'Homo sapiens est issu de l'Homo erectus, qui fut le premier ancêtre humain à se tenir réellement debout pour marcher et, de par la position de sa tête, à développer un cerveau plus grand. Mais, de façon plus significative, la fabuleuse évolution de l'être humain est le résultat direct d'un besoin de mobilité qui s'est accru au fil du temps.

Historiquement parlant, les sociétés nomades ont longtemps dominé celles qui étaient sédentaires. Par la suite, les nomades sont restés le lien de communication entre les peuples sédentaires, y apportant les nouvelles, ainsi que des idées, des cultures, des outils et des produits nouveaux, etc. Le nomadisme, et donc la mobilité – en bref, le transport – a donc toujours été essentiel pour améliorer le développement économique et social.

L'évolution des économies modernes et toutes leurs grandes avancées majeures sur le plan économique et social, ont toujours été liées à l'amélioration de la mobilité, ou du transport, résultant de nouveaux réseaux de communication – les routes de l'Empire romain, le système postal du 16^{ème} siècle, les chemins de fer du 19^{ème} siècle – et enfin, de ce qui explique l'existence de l'IRU et de ses Associations membres aujourd'hui,

l'avènement du moteur à combustion au début du 20^{ème} siècle.

L'arrivée quelques années plus tard du premier camion et des services de transport routier en porte-à-porte ont conduit à des innovations majeures dans les transports, qui ont elles-mêmes marqué la cadence de la mondialisation, de la croissance économique et de la prospérité partout où la mobilité a été améliorée et facilitée par le biais du transport routier.

Depuis le 13^{ème} siècle, la fermeture de l'ancienne Route de la Soie, qui était l'itinéraire commercial principal dans le monde, a enclavé de nombreux pays et entravé leur développement en raison de l'avènement du transport maritime.

De fait, à chaque fois que le transport routier a été pénalisé – que ce soit par la destruction de réseaux, par des interdictions politiques ou des mesures néo-protectionnistes comme l'introduction de nouvelles interdictions, obligations, taxations – la croissance économique et sociale s'est retrouvée au point mort.

Il ne faut pas oublier que la Grande Dépression des années 1930, qui a suivi le crash boursier du 29 octobre 1929, avait été causée par une interruption délibérée du commerce et des transports internationaux ! Il faut également garder en mémoire les conséquences dramatiques des crises du pétrole des années 1970, 1980 et 2000 sur le commerce et le transport ainsi

que sur le développement économique, périodes durant lesquelles les gouvernements, au lieu de diversifier l'utilisation du carburant fossile brûlé dans des installations fixes là où des alternatives viables existaient, ou de faire baisser les prix du diesel en allégeant sa fiscalité discriminatoire et exagérée, n'ont que peu, voire rien fait.

Etant donnée l'importance de la mobilité pour le développement, l'énorme différence de taxation du carburant et de traitement réglementaire appliquée aux différents modes de transport est totalement incompréhensible. Le transport maritime, qui fournit uniquement des services de port-en-port, a toujours bénéficié d'une exemption totale d'impôt sur le carburant et d'une libéralisation complète. Les transports ferroviaire et aérien, qui bénéficient également d'un approvisionnement en énergie totalement exonéré d'impôt et de la participation financière des gouvernements pour les entreprises nationales, fonctionnent dans un environnement réglementaire très favorable. De plus, le cadre de règles du transport aérien est notamment constitué, non pas d'interdictions et d'obligations, mais de « 8 libertés » !

Paradoxalement, lorsque l'on compare l'importance et la qualité des services de transport fournis, le transport routier, en dépit du fait qu'il soit le seul mode de transport capable d'unir les hommes, de produire et d'améliorer la répartition des richesses grâce

à ses services en porte-à-porte uniques, toujours disponibles pour tous, partout et en tout temps, est devenu, et de loin, le mode de transport le plus réglementé et le plus lourdement taxé de tous.

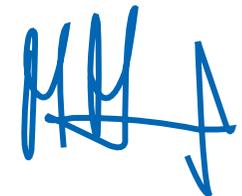
Seul mode capable de permettre aux gouvernements de garantir à leurs citoyens le respect de leur droit fondamental à la mobilité, le transport routier devrait au contraire être encouragé et facilité par des législations nationales permettant d'atteindre la prospérité par le biais d'une mobilité durable des personnes et des marchandises partout dans le monde.

Si le droit à la mobilité est un droit humain reconnu par la Déclaration des droits de l'homme de l'ONU et par de nombreuses Constitutions nationales, la plupart des politiques gouvernementales peuvent alors, au mieux, être qualifiées de tyranniques.

En effet, la liberté de mouvement est un droit fondamental, que seules les dictatures entravent. En bref, encourager la mobilité et le transport rend l'exercice de la tyrannie difficile. Dans la situation financière actuelle, il faudrait plus que jamais se souvenir que remettre en question le transport routier, la mobilité ou le libre choix du mode de transport, y compris la liberté de transit des véhicules de marchandises et de leurs conducteurs, implique toujours un accroissement des difficultés économiques et pire, la mise à l'épreuve de la démocratie.

Si l'affirmation du droit à la mobilité de la Déclaration de l'ONU n'a pas suscité un grand intérêt parmi le public en 1948, ce n'est certainement pas parce que ce droit humain n'était pas important, mais plutôt parce qu'à l'époque, tout comme aujourd'hui, ce droit était considéré comme une évidence. Ce droit a aujourd'hui besoin d'être plus largement porté à la connaissance de tous et à nouveau mis en vigueur.

Tout comme l'a démontré la Déclaration du Congrès mondial du 60^{ème} anniversaire de l'IRU consacré à la renaissance de la Route de la Soie du Pacifique à l'Atlantique et ainsi que l'a confirmé la Déclaration ministérielle, aujourd'hui, le transport routier est plus que jamais un vecteur de paix et de prospérité. Ainsi, l'industrie des transports routiers toute entière représentée, par l'IRU, va continuer de travailler d'arrache-pied avec les gouvernements et les organisations internationales pour faire respecter ce droit à la mobilité, qui est un droit humain fondamental, en « travaillant ensemble pour un meilleur avenir ».



Martin Marmy



5th Euro-Asian Road Transport Conference



Almaty, 11-12 June 2009



Rejoignez-nous !

www.iru.org

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

En partenariat avec



*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*

IRU

d e p u i s 1 9 4 8



IRU

*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*



d e p u i s 1 9 4 8

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

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

Tél : +41-22-918 27 00
Fax : +41-22-918 27 41
Courriel : iru@iru.org
Web : www.iru.org

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

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

Tél : +32-2-743 25 80
Fax : +32-2-743 25 99
Courriel : brussels@iru.org
Web : www.iru.org

**Délégation permanente de l'IRU
auprès de la région de la CEI**

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

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

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

Hakki Yeten Caddesi
Suleyman Seba BJK Tesisleri
Ascioglu F Ofis Blok Kat: 11 No.: 304
Besiktas 34349 Istanbul, Turquie

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

