

L'IRU en



2010

*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*



d e p u i s 1 9 4 8

Table des matières

5 Le transport routier, moteur de la reprise économique

Introduction du Président de l'IRU

6 L'IRU en 2010

6 Le réseau mondial de l'IRU

7 La mission de l'IRU

7 Les activités de l'IRU

8 Les membres de l'IRU

9 La structure de l'IRU

10 L'Assemblée générale de l'IRU

11 Les Conseils Transport de l'IRU

12 La Présidence de l'IRU

13 Les Comités de liaison de l'IRU

14 Les Commissions / Groupes de travail internationaux de l'IRU

15 Les organisations partenaires de l'IRU

16 Le Secrétariat général de l'IRU

20 Le transport routier en 2010

21 Le transport routier de marchandises

22 Le transport routier de personnes

23 Le transport routier et la crise économique

26 Le transport routier et l'environnement

30 Priorité de l'IRU : développement durable

32 Innovation

35 Incitations

36 Infrastructure

38 Les formations de l'IRU

42 Priorité de l'IRU : facilitation du transport routier

44 Les liaisons de transport routier Europe-Asie

58 La sûreté dans le transport routier

60 Le commerce et le transport routier
à l'échelle internationale

66 Le tourisme et le transport routier de personnes

68 Les temps de conduite et de repos

69 Autres questions concernant la facilitation

72 Yes we can!

Conclusions du Secrétaire général de l'IRU





Le transport routier, moteur de la reprise économique

Introduction du Président de l'IRU

L'année 2009 fut synonyme de défis pour l'industrie des transports routiers, notamment en raison de la crise économique. Mais elle fut une année plus riche encore en opportunités.

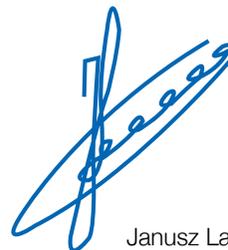
Nous avons su braver la tempête, même si elle est loin d'être finie. Plus que jamais, il nous faut nous préparer à des mutations de plus en plus importantes et rapides et à relever les nombreux défis auxquels nous allons être confrontés dans cette phase de restructuration de l'économie planétaire.

Il y a de l'espoir, cependant. Le transport routier continuera à être le moteur du développement économique et social et va conserver son rôle de vecteur de l'économie quelle que soit la direction qu'elle prendra, car il est le pilier de l'économie réelle.

C'est pourquoi, pour améliorer la qualité et non accroître le volume des transports et relever les défis économiques, énergétiques et environnementaux qui s'annoncent, il faudra tout mettre en œuvre, avec les responsables politiques, pour promouvoir et faciliter les transports routiers.

De nouveaux partenariats solides sont également cultivés par l'IRU dans la plupart des régions du monde. Toutes ces évolutions très positives et les opportunités qu'elles font naître pour la profession routière, pour l'IRU et pour ses membres, annoncent un avenir radieux pour nous tous qui travaillons ensemble sous l'égide de l'IRU.

L'avenir est entre nos mains, et nous pouvons le façonner pour satisfaire, voire dépasser les attentes de notre profession, si nous nous efforçons, avec tous nos partenaires politiques et commerciaux, de mettre en œuvre la devise de l'IRU « Travailler ensemble pour un meilleur avenir ».



Janusz Lacny

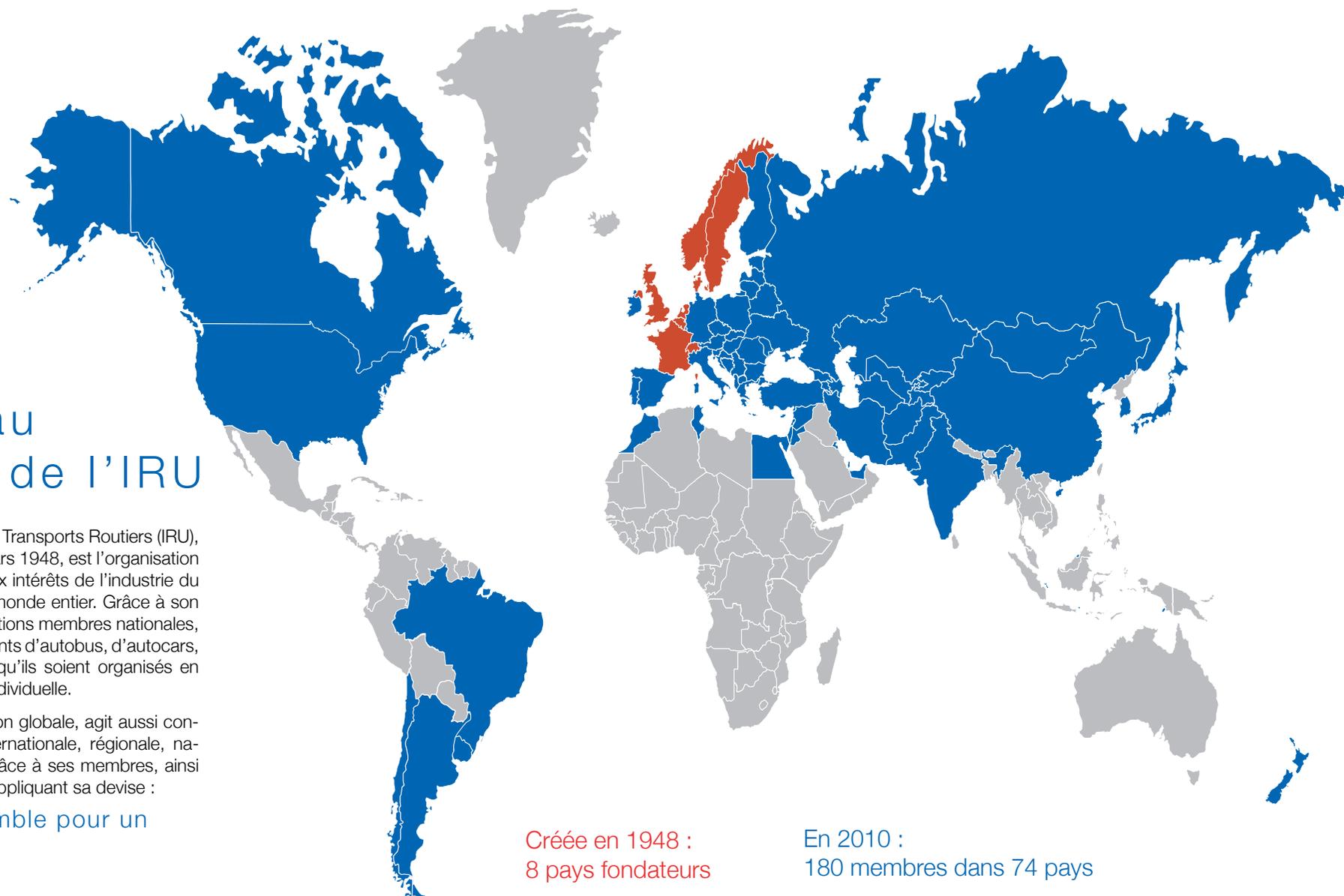


Le réseau mondial de l'IRU

L'Union Internationale des Transports Routiers (IRU), fondée à Genève le 23 mars 1948, est l'organisation internationale qui veille aux intérêts de l'industrie du transport routier dans le monde entier. Grâce à son réseau mondial 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'échelle internationale, régionale, nationale et même locale grâce à ses membres, ainsi qu'avec les autorités en appliquant sa devise :

« Travailler ensemble pour un meilleur avenir »



Créée en 1948 :
8 pays fondateurs

En 2010 :
180 membres dans 74 pays

La mission de l'IRU

La mission de l'IRU est de faciliter le transport routier partout dans le monde et d'en assurer le développement durable, en utilisant notamment la formation pour promouvoir la compétence professionnelle au sein du secteur et améliorer la qualité des services offerts par la profession.

Elle défend le libre choix du mode de transport par le client, prône l'égalité de traitement réglementaire de tous les modes et encourage la coopération et la complémentarité avec les autres modes de transport.

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 des transports routiers auprès des autorités publiques, des organismes privés et des médias.

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.

Les activités de l'IRU

Les activités de l'IRU incluent entre autres :

- **des partenariats** entre tous ses membres actifs et associés et avec ses organisations et industries affiliées dans le but de définir, développer et promouvoir des politiques d'intérêts communs ;
- **le suivi** de toutes les activités, législations, politiques et de tous les événements affectant l'industrie des transports routiers, en intervenant auprès de tous les acteurs impliqués et en coopérant avec eux ;
- **une réflexion stratégique** sur les défis mondiaux liés à l'énergie, à la concurrence et à la responsabilité sociale, en s'appuyant sur les forces et l'expertise de ses membres via les Commissions et Groupes de travail internationaux de l'IRU ;
- **le dialogue** avec les organes intergouvernementaux, les organisations internationales et tous les autres acteurs impliqués dans l'industrie des transports routiers, y compris l'ensemble des citoyens ;
- **la coopération** avec les décideurs politiques, les législateurs et les faiseurs d'opinion dans le but de contribuer à une législation efficace et raisonnée, parvenant à un juste équilibre entre les besoins et les intérêts de chacun ;
- **des partenariats public-privé** avec les autorités pertinentes afin de mettre en œuvre les instruments juridiques, tels que la Convention TIR sous mandat de l'ONU, ou des projets transnationaux concrets comme la réouverture de la Route de la Soie ;
- **la communication** du rôle et de l'importance de la profession, de positions sur divers dossiers, et la présentation de données et informations fiables ;
- **l'offre de services pratiques et d'informations** aux transporteurs, tels que les prix du carburant, les temps d'attente aux frontières, les aires de stationnement sécurisées, la formation professionnelle, les évolutions en matière de législation, une assistance juridique, etc. ;
- **la formation**, par le biais de l'Académie de l'IRU, pour promouvoir la compétence professionnelle dans le secteur, améliorer la qualité des services proposés et veiller à l'adéquation entre les normes de formation en transport routier et la législation internationale.





*Working together
for a better future*

IRU

*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*

Les 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, la Norvège, 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, tels que 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, régionale, 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.



La structure démocratique de l'IRU

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

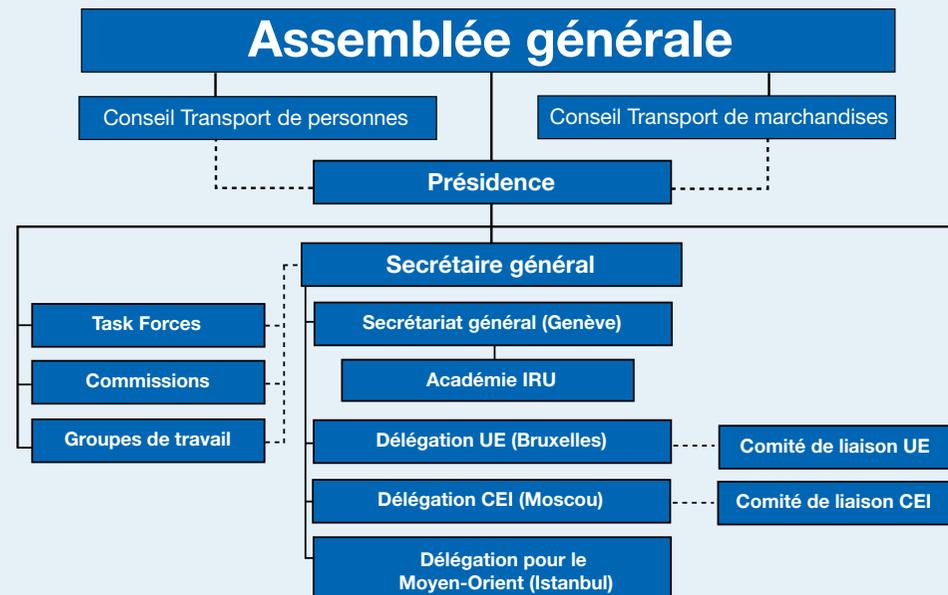
Ses organes statutaires

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

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



| 10 Assemblée générale de l'IRU

L'Assemblée générale de l'IRU

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

L'Assemblée générale a pour principales prérogatives de définir les objectifs de l'IRU 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 et de désigner l'organe d'audit indépendant et les commissaires aux comptes.



Le Conseil Transport de marchandises de l'IRU



Le bureau du Conseil Transport de marchandises :
De gauche à droite : Peter Cullum, 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 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 marchandises 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.

Le Conseil Transport de personnes de l'IRU



Le bureau du Conseil Transport de personnes :
De gauche à droite : Hubert Andela, Vice-président du CTP, KNV-Taxi, Pays-Bas,
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 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 personnes 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.





L'organe exécutif de l'Assemblée générale de l'IRU

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 à la fois l'Assemblée générale et la Présidence de l'IRU.

De gauche à droite (debout) : Antonio Moushino, ANTRAM, Portugal, Gueorgui Petrov, AEBTRI, Bulgarie, 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, Leonid Kostiuhenko, AsMAP UA, Ukraine

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

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



Le bureau du Comité de liaison auprès de l'UE pour le transport de marchandises :
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 2009, le CLTM s'est concentré sur plusieurs sujets : l'impact de la crise économique sur l'industrie européenne du fret routier, la future politique des transports de l'UE à l'horizon 2020, les propositions de la Commission européenne concernant les réglementations de l'accès à la profession et au marché du transport routier international de marchandises, les poids et dimensions des véhicules utilitaires lourds, les règles de l'UE en matière de temps de conduite et de repos, le projet SMART Tachygraphe, le temps de travail dans le transport routier, la formation professionnelle, le transport d'animaux vivants, la concurrence dans le fret routier, la réduction des émissions de CO₂ et les normes Euro VI, et le paquet sur l'écologisation des transports de la Commission de l'UE qui définit une stratégie-cadre pour l'internalisation des coûts externes dans le transport et inclut une révision de la Directive Eurovignette.

Le Comité de liaison auprès de la CEI (CLCEI)



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

Le CLCEI est le forum permettant aux Associations membres de l'IRU basées dans la Communauté des Etats indépendants (CEI) de traiter les questions relatives à la politique des transports de la CEI. Le CLCEI réunit deux fois par an les représentants des Associations membres de l'IRU des 11 pays de la CEI, de la Géorgie et de la Mongolie. En 2009, le CLCEI s'est concentré sur plusieurs sujets : les résultats du projet pilote de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques (NELTI), la mise en œuvre de la seconde phase de ce même projet (NELTI 2), qui associe aux itinéraires NELTI actuellement observés deux nouvelles routes vers l'Afghanistan et sur le territoire chinois, l'élaboration d'une feuille de route NELTI basée sur les résultats obtenus, l'impact de la crise économique sur les transporteurs de la CEI, et la participation constructive de l'industrie des transports routiers à la création de deux nouvelles entités régionales, à savoir le Partenariat de l'Est et l'Union douanière Bélarus-Kazakhstan-Russie.



Les Commissions et Groupes de travail internationaux de l'IRU

Les Commissions et Groupes de travail internationaux de l'IRU regroupent les représentants des Associations membres de l'IRU ayant des compétences spécifiques, afin d'élaborer des projets de positions politiques destinés aux Conseils Transport de l'IRU et à l'Assemblée générale 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)

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

Transport combiné (GETC)

ANTOANETA IVANOVA (AEBTRI, BULGARIE)

Marchandises dangereuses (GEMD)

PAUL WAUTERS (FEBETRA, BELGIQUE)

Taxis et voitures de louage avec conducteur (TA)

HUBERT ANDELA (KNV, PAYS-BAS)



Le bureau du Groupe d'experts pour le transport combiné. De gauche à droite : Daniel Torres, Vice-président du GETC, BGL, Allemagne, **Antoaneta Ivanova, Présidente du GETC,** AEBTRI, Bulgarie



Le Président du Groupe d'experts pour les marchandises dangereuses, Paul Wauters, FEBETRA, Belgique



Le bureau du Groupe Taxis et voitures de louage avec conducteur. De gauche à droite : Nina Nizovskiy, 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



Les partenaires mondiaux

L'IRU entretient d'étroites relations avec de nombreuses organisations intergouvernementales, 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)
- le **FIT** (Forum international des transports)

Les partenaires régionaux

- la **BAD** (Banque asiatique de développement)
- 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)
- les institutions de l'**UE** (Union européenne), comprenant : la Commission européenne, le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne
- l'**EurAsEC** (Communauté économique eurasienne)
- la **GUAM** (Association Géorgie – Ukraine – Azerbaïdjan – Moldavie)
- la **BID** (Banque islamique de développement)
- la **LEA** (Ligue des Etats arabes)
- l'**OCS** (Organisation de coopération de Shanghai)

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





Genève – Le siège du Secrétariat général de l'IRU

Le Secrétariat général de l'IRU, dirigé par le Secrétaire général, assiste la Présidence et met en œuvre les politiques proposées et approuvées par les Conseils Transport et, le cas échéant, par l'Assemblée générale.

Le Secrétariat général de l'IRU comprend les Délégations permanentes auprès de l'Union européenne (UE) à Bruxelles, auprès de la Communauté des États indépendants (CEI) à Moscou ainsi que celle couvrant le Moyen-Orient et la Région à Istanbul. Il emploie des ressortissants originaires de quelque 30 pays sur les cinq continents.

Principaux objectifs

Le Secrétariat général de l'IRU, de concert avec les trois délégations permanentes et les membres de l'IRU, met en œuvre le programme de travail de l'organisation et ses priorités. Dans ce cadre, il assure également la promotion du développement durable 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, sous mandat de l'ONU, chargé d'administrer le système de transit douanier TIR.

Suite à la réouverture de l'ancienne Route de la Soie, le Secrétariat général de l'IRU travaille en étroite collaboration avec les gouvernements européens et 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, ce qui facilite l'interaction avec de nombreux organes des Nations-Unies qui influencent le transport routier international, et notamment 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 et Facilitation

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 et Administration

ERIC BENOIST

Responsable – Formations de l'IRU

PATRICK PHILIPP

Responsable – Régime TIR

JEAN ACRI



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 selon un programme de travail décidé par eux. Elle collabore avec 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, en vue de 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 et faire en sorte que les responsabilités imposées au transport routier soient justifiées, car toute pénalité qui lui est infligée est une pénalité plus grande encore pour l'ensemble de l'économie.

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

Délégué général

MICHAEL NIELSEN

Responsable – Affaires sociales et Affaires fiscales de l'UE

DAMIAN VICCARS

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

MARC BILLIET

Responsable – Transport de personnes de l'UE

OLEG KAMBERSKI

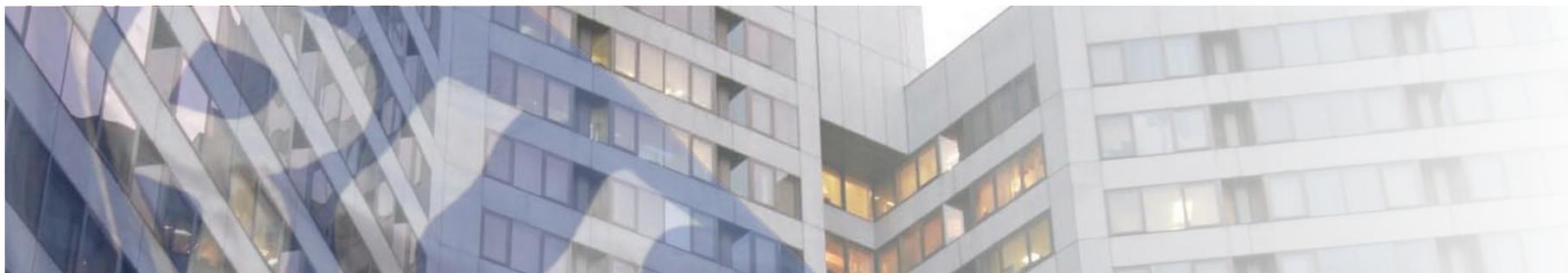
Officier de liaison avec les Institutions européennes

BEN REICHERT

Chargé de mission

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 dans l'objectif de promouvoir les activités de l'Académie de l'IRU, de développer avec ses Associations membres nationales et leurs autorités le développement durable du transport routier de marchandises dans la région de la CEI et d'accélérer l'intégration du transport routier par l'harmonisation des législations y afférentes dans les différents pays membres de la CEI.

La Délégation permanente de l'IRU auprès de la CEI est guidée dans ses activités par les priorités politiques décidées par le Comité de liaison de l'IRU auprès de la CEI (CLCEI).

Principaux objectifs

- développer le transport routier entre l'Europe et l'Asie en coopération avec les organisations économiques intergouvernementales de la région ;
- harmoniser les législations des Etats membres de la CEI en matière de transport routier, en adhérant notamment aux conventions et accords multilatéraux de l'ONU relatifs à la facilitation du commerce et du transport routier international ;
- mettre en œuvre et promouvoir la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI) en étroite collaboration avec les gouvernements, les agences nationales, les organisations intergouvernementales et les Associations membres de l'IRU ;
- fournir des services d'information en russe aux transporteurs de la CEI.

La Délégation permanente travaille en étroite collaboration avec les organes gouvernementaux et les entités publiques de la CEI, la Conférence de coordination des transports de la CEI, le Conseil des transports routiers de la CEI, le Comité exécutif de la CEI, l'Assemblée interparlementaire de l'EurAsEC, le Comité d'intégration de l'EurAsEC, l'Association Géorgie-Ukraine-Azerbaïdjan-Moldavie (GUAM), l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS), l'Organisation de coopération économique de la Mer Noire (BSEC), l'Organisation de coopération économique (OCE), l'Organisation de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), la Commission économique des Nations-Unies pour l'Europe (CEE-ONU) et la Commission économique et sociale des Nations-Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP-ONU).

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 la Région

Créée en 2005 et basée à Istanbul, la Délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et la Région coopère avec ses Associations membres et les autorités nationales de la région dans le but de développer et 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. Bénéficiant du soutien de l'Académie de l'IRU et forte de l'expérience et de la vision globale de l'IRU et de ses perspectives régionales, la Délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et Région collabore avec les organisations régionales et internationales pertinentes dans le but de promouvoir le développement durable et de faciliter davantage le commerce et le transport routier au sein des économies les plus dynamiques du monde.

Délégué général

HAYDAR ÖZKAN

Chef de projet

TALAL AL WAHAIBI

Chef de projet Formations

SERDAR AYDINTUG

Principaux objectifs

- Identifier et éliminer les barrières physiques et non-physiques au transport routier dans la région, développer des liaisons interrégionales de transport routier et étendre l'application des conventions et accords des Nations Unies en matière de transport dans la région, en coopération avec les autorités et les organisations intergouvernementales pertinentes ;
- Susciter une prise de conscience générale de l'importance et de la nécessité, y compris dans la région, d'une formation professionnelle harmonisée et reconnue à l'échelle internationale ;
- Contribuer à la création d'un permis multilatéral BSEC pour faciliter le transit des marchandises dans la région et à la mise en œuvre de l'Accord BSEC visant à simplifier les procédures d'obtention de visas pour les conducteurs professionnels de camion et d'autocar ;
- Coopérer avec le groupe de la Banque islamique de développement en vue d'élaborer et de mettre en œuvre, dans les régions de l'OCE et de la LEA, des projets d'assistance technique liés à la formation professionnelle, à l'étude des causes des accidents de la route ou à la collecte de données sur les obstacles au transport routier le long des principaux couloirs d'échanges ;
- Participer aux travaux des commissions régionales de l'ONU traitant des liaisons de transport interrégionales Europe-Asie (EATL), des projets relatifs aux réseaux autoroutiers asiatiques et aux routes internationales dans le Mashreq arabe.



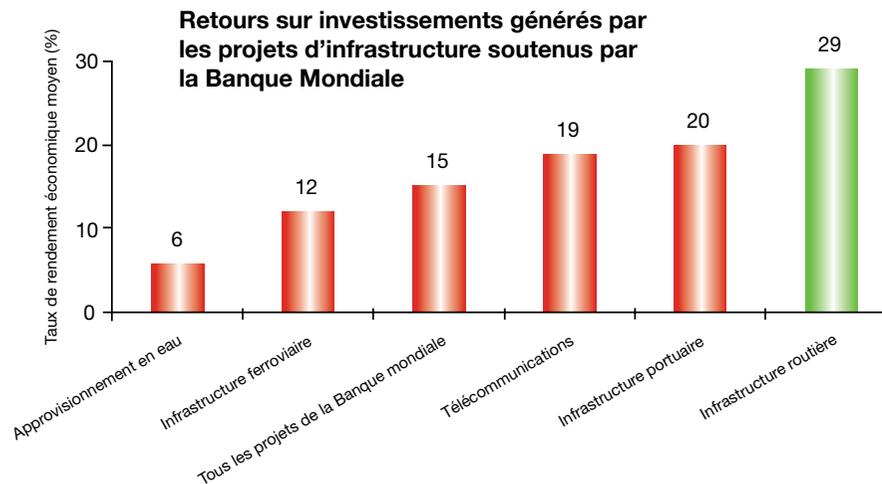
Le transport routier en 2010

Le transport routier : un acteur essentiel à l'amélioration de la vie quotidienne de tous

L'industrie des transports routiers est le pilier d'une économie forte et d'une société dynamique. Il est donc légitime et indispensable de protéger ce secteur vital à la croissance économique, au développement social et, en fin de compte, à la prospérité. Son rôle est en effet crucial dans la vie de chacun car il répond à la demande de mobilité durable des personnes, comme des marchandises.

L'industrie des transports routiers est donc un acteur essentiel de l'interconnexion de toutes les entreprises à tous les marchés, favorisant également le commerce, créant des emplois et assurant une meilleure répartition des richesses tout en unissant les hommes. Elle joue un rôle indispensable dans la vie économique et sociale de tous les jours, que ce soit dans les pays industrialisés ou en développement. C'est pourquoi, toute pénalité infligée au transport routier pénalise davantage encore l'économie et la société dans leur ensemble.

Les progrès durables qu'a accomplis l'industrie des transports routiers sont un chapitre important de son histoire. En effet, de nos jours, les camions, autobus, autocars et taxis sont plus sûrs, plus efficaces, plus propres et plus silencieux que jamais. Ils représentent ce qu'il y a de mieux en termes de technologie de pointe et sont là pour nous garantir une qualité de vie encore meilleure que celle dont nous jouissons à l'heure actuelle.



Source : Banque mondiale, 2003



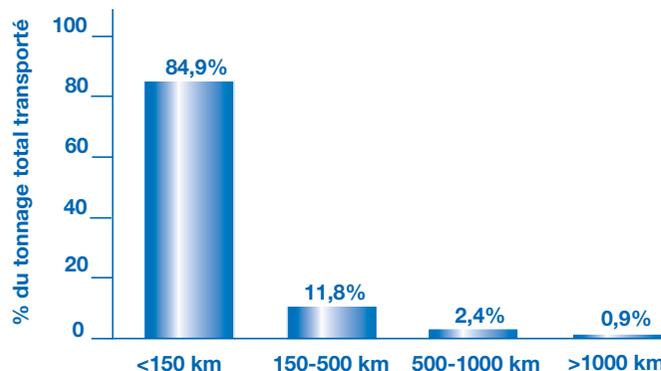
Les camions constituent un lien essentiel entre producteurs, entreprises et consommateurs. De par leur flexibilité incomparable, ils offrent à tous ces acteurs la liberté de s'établir où bon leur semble, et cette liberté favorise en retour une répartition plus équitable des richesses et de l'emploi entre ville et campagne. Les camions sont souvent le seul moyen d'atteindre la plupart des usines, magasins, restaurants et foyers. Ce sont eux qui transportent le téléviseur ou l'ordinateur, le maillot de bain, les médicaments, les jouets des enfants, la nourriture et les matériaux de construction tout au long de la chaîne de production jusqu'au magasin de quartier ou au domicile des citoyens.

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 intérieur.
- Obtenir une tasse de café dans un bar à Genève nécessite les efforts coordonnés de 29 entreprises dans 18 pays. Toutes les marchandises sur tous les rayons, à chaque place de travail ou dans chaque maison, se sont retrouvées dans un camion à un moment ou un autre de leur production ou de leur distribution.
- 6 000 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.
- Le transport routier est efficace : de nature extrêmement flexible et fiable, il achemine respectivement 73,7 % et 69 % du tonnage de marchandises au sein de l'UE et aux Etats-Unis.

- 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 1 000 km.
- Le transport routier est un créateur d'emplois majeur. Il offre du travail à 6,5 millions de personnes dans la seule UE et à près de 9 millions de personnes aux Etats-Unis.
- De nombreuses personnes gagnent également leur vie dans des secteurs liés au transport en camion : fabrication, réparation, vente, leasing, assurances, services publics, construction, services, industries minières ou agriculture. En réalité, tous les autres modes de transport et presque toutes les entreprises ont besoin des services de transport routier pour mener leurs activités avec efficacité.

Distances moyennes de transport de marchandises par route



Source : EUROSTAT, 2007





Le transport routier de personnes

Les autobus, autocars et taxis permettent d'unir les hommes. Ils sont un maillon essentiel de la chaîne de mobilité durable, y compris dans les zones à faible densité de population, et ils font partie intégrante des systèmes de transport public. Ils offrent des services de transport sûrs, propres, pratiques, efficaces et abordables à chacun, y compris aux personnes présentant un handicap ou disposant de faibles revenus, que ce soit à l'échelle locale, régionale, nationale et même internationale. En tant que tels, ils assurent la cohésion sociale et sont souvent le seul moyen d'accès à l'emploi, à l'éducation, aux loisirs et au tourisme pour les citoyens ne pouvant ou ne sachant pas conduire.

Faits et chiffres clés :

- Le transport routier de personnes est très efficace : les autobus et autocars assurent 55% des services de transport public en Europe, 45% du transport de personnes en Turquie et effectuent 751 millions de voyages aux Etats-Unis chaque année.
- Les autobus et autocars sont le deuxième transporteur de passagers après les voitures particulières.
- Selon l'American Union of Concerned Scientists, les déplacements en autobus et autocars génèrent l'empreinte carbone la plus faible de tous les modes de transport.
- Les autobus et autocars sont des véhicules sûrs : de 2007 à 2008, le nombre d'accidents mortels impliquant des passagers d'autobus et autocars sur les routes de l'Union européenne s'élevait à 0,57%, alors

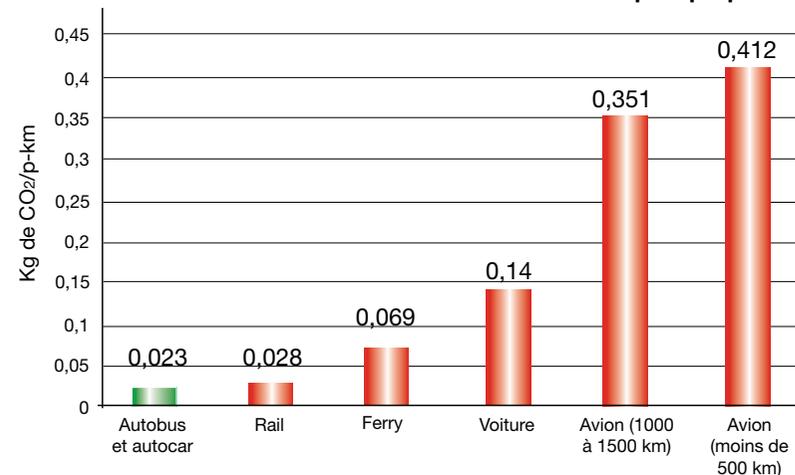
qu'il était de 49,58% pour les voitures, 26,52% pour les deux-roues, 17,58% pour les piétons et même 0,79% pour les tracteurs agricoles. Des données fournies par le gouvernement des Etats-Unis confirment également que l'autobus fait partie des moyens de transport terrestre les plus sûrs.

- Les autobus et autocars sont abordables : ils offrent un rapport coût/passager inférieur à celui de n'importe quel autre moyen de transport sur des distances comprises entre 500 et 1 000 kilomètres.
- Les touristes voyageant en autocar dépensent au moins 40% de plus sur leur lieu de destination que les touristes se déplaçant par d'autres moyens, ce qui profite considérablement aux économies locales.

• Dans toute l'Europe, environ 7,5 millions d'emplois dépendent directement ou indirectement des autobus et autocars et l'industrie du taxi emploie 1,5 millions de conducteurs, sans compter les personnes travaillant dans les centres d'appel, les responsables de flotte, etc.

• Aux Etats-Unis, l'industrie des circuits et voyages en autocar offre des emplois à plus de 792 000 personnes. En moyenne, un autocariste américain fournit 3,5 emplois par véhicule, tandis qu'un seul emploi dans le secteur de l'autobus et de l'autocar génère 3 à 3,5 emplois supplémentaires dans des industries affiliées telles que le tourisme et les voyages.

L'autobus et l'autocar sont le mode le plus propre



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

Dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui, le transport routier professionnel est devenu un outil de production, de distribution et de mobilité vital. Grâce à ses services en porte-à-porte uniques, il est le moteur du progrès économique et social dans le monde entier.

En raison de la crise financière, qui s'est transformée en crise économique, la demande en services touristiques et en fret routier a fortement ralenti en 2009, et comme l'ont par ailleurs indiqué des sources gouvernementales et sectorielles, les activités de fret routier ont diminué jusqu'à 50% cette année et le chômage a marqué une forte hausse.

Une enquête menée par l'IRU auprès de ses membres dans 74 pays a confirmé que le transport routier international a été gravement touché par la crise économique globale et qu'il est de plus en plus difficile de financer les opérations de transport, ce qui a entraîné une hausse considérable du nombre de faillites.

Compte-tenu des différences au sein du marché des transports entre les différents pays, l'étude a fait apparaître qu'en moyenne, entre le premier semestre 2008 et le premier semestre 2009 :

- le rendement du fret routier intérieur (t/km) a baissé de 10 à 20% ;

- le rendement du fret routier international (t/km) a été réduit de 20 à 30% ;
- l'évolution des recettes (transport intérieur) a marqué une baisse de 10 à 20% ;
- l'évolution des recettes (transport international) a marqué une baisse de 20 à 30% ;
- les tarifs du transport de fret ont diminué de plus de 10% ;
- l'emploi de conducteurs a chuté de plus de 10% ;
- les immatriculations de camions neufs ont baissé d'au moins 30% ;
- l'accès aux crédits bancaires est devenu de plus en plus difficile, et
- le nombre de faillites a augmenté d'au moins 20%.

Malgré l'incertitude des prévisions dans la situation actuelle, l'IRU ne prévoit pas de rétablissement du secteur, avec des taux de croissance normaux de 1,5%, avant 2011.

En période de crise économique mondiale et afin de ne pas répéter les erreurs historiques de la Grande Dépression des années 1930, qui a vu la crise économique s'exacerber par l'interruption du transport et des échanges, les gouvernements doivent se fixer comme

priorité de faciliter le transport routier et d'alléger les restrictions et la fiscalité abusive qu'il subit.

De manière surprenante, toutefois, la contradiction des politiques gouvernementales actuelles est stupéfiante : alors que des aides financières colossales sont allouées aux banques sous prétexte qu'elles sont

indispensables à l'économie, les gouvernements continuent d'imposer des restrictions au transport routier et envisagent d'alourdir la fiscalité. Pourtant, si les banques cessaient d'exister, les échanges continueraient, tandis que si le transport routier devait disparaître, le commerce stopperait brutalement !



L'IRU prend des mesures



Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, s'adressant à la table ronde des leaders internationaux du FIT

L'Assemblée générale de l'IRU a adopté à l'unanimité la Résolution de l'IRU pour réduire l'impact de la crise économique sur les transports routiers, dans le but de porter à l'attention des gouvernements des recommandations cruciales de l'industrie, à savoir :

- garantir l'ouverture des marchés et s'efforcer de mettre fin au Cycle de Doha de l'OMC ;
- intensifier les efforts pour éliminer les barrières néo-protectionnistes au transport routier international ;
- réévaluer et réduire les taxes en vigueur et cesser de créer de nouveaux impôts et taxes, notamment par le biais de la révision de la Directive Eurovignette ;
- rendre la législation relative à l'insolvabilité plus flexible pour permettre aux entreprises de transport routier de réduire leur capacité de transport et de poursuivre leurs activités

commerciales rentables au lieu de liquider l'intégralité de leur entreprise ;

- encourager les institutions financières à octroyer des lignes de crédit adéquates pour permettre aux transporteurs de financer leurs opérations et leurs investissements dans des véhicules innovants et propres ;
- inciter les institutions financières à introduire un moratoire sur les intérêts sur les dettes et sur les contrats de leasing par le biais des banques centrales nationales ;
- investir dans l'infrastructure routière afin de supprimer les goulets d'étranglement et les coûts y afférents ;
- éviter les temps d'attente aux frontières, grâce à une rationalisation des procédures qui pourrait générer d'importants rendements économiques en ces temps difficiles ;

- créer un cadre juridique et administratif permettant aux entreprises de transport routier de mettre provisoirement des travailleurs qualifiés en statut inactif sans devoir les licencier.

Par cette résolution, l'IRU exhorte également les transporteurs à :

- ne pas transporter à perte ; à exercer leur activité uniquement si les coûts peuvent être répercutés et s'ils peuvent éviter d'effectuer des voyages « à vide » ;
- stabiliser les prix du marché en réduisant leur capacité de transport et en mettant temporairement tout ou partie de leur personnel qualifié, dont ils auront besoin lorsque la crise sera terminée, en statut inactif sans le perdre.

L'IRU bénéficie du soutien du Forum économique mondial (FEM),

en la personne de Jennifer Blanke, économiste sénior du FEM, qui a approuvé, devant l'Assemblée générale de l'IRU en avril, les conclusions de la Résolution de l'IRU pour réduire l'impact de la crise économique sur la profession et convenu que les gouvernements doivent s'efforcer de promouvoir et faciliter davantage le transport routier.

L'IRU a présenté à la réunion de haut niveau de l'UE sur la crise économique

organisée par la Commission de l'UE, un plan de relance en six points ayant pour but d'aider le secteur des transports routiers à sortir l'économie de la crise :

- Réduire les coûts
- Restaurer les crédits
- Revoir les règles d'insolvabilité
- Rejeter le néoprotectionnisme
- Retenir les travailleurs au sein de la profession
- Réinvestir dans les infrastructures routières

L'IRU s'est associée au Forum international des transports (FIT)

pour organiser un atelier commun intitulé « Transports routiers : promouvoir le commerce, les voyages et le développement à l'échelle mondiale », dans le cadre du Forum international des transports 2009 à Leipzig sur le thème « Des transports pour une économie mondialisée : défis et opportunités face à la crise ». Plus de 100 représentants ministériels, commerciaux et universitaires venus d'Europe, des Amériques, d'Asie, du Moyen-Orient et d'Océanie, ainsi que des intervenants de haut niveau de l'OMC, de l'OMD et de la CEE-ONU étaient rassemblés à cette occasion. Ensemble, ils ont conclu que toute pénalité infligée au transport routier pénalise davantage encore l'économie dans son ensemble et ont identifié des solutions appelant à une action urgente de la part des gouvernements pour promouvoir et faciliter davantage le transport routier afin de relancer plus rapidement l'économie.

L'IRU s'est associée à la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), pour appeler la Commission européenne à ouvrir la voie à la reprise

économique en initiant de toute urgence un plan de relance pour le transport routier, basé sur les recommandations clés de la Résolution de l'IRU, et appelant notamment les institutions financières à rouvrir des lignes de crédit pour les entreprises de transport routier, afin qu'elles puissent adopter des mesures relatives à l'emploi permettant aux travailleurs qualifiés de rester dans la profession plutôt que de perdre leur travail.

L'IRU a averti les représentants des gouvernements présents à la CEE-ONU lors de la réunion de la Division tendances et économies des transports de la CEE-ONU, que l'impact de la crise économique sur le secteur des transports routiers est de plus en plus lourd et que la situation actuelle ne laisse présager aucun retour rapide à la normale. L'IRU a donc renouvelé son appel auprès des gouvernements pour qu'ils :

- suppriment de toute urgence les barrières néo-protectionnistes ;
- réévaluent et réduisent les taxes actuelles ;
- réévaluent les législations environnementales inefficaces et superflues ;
- incitent les institutions financières à octroyer des lignes de crédit adéquates afin que les transporteurs puissent poursuivre leurs activités.

L'IRU continuera à faire pression sur les autorités pour qu'elles ne négligent pas l'appel lancé par l'industrie en 2010, et qu'elles prennent également les mesures nécessaires pour que l'économie montre des signes tangibles de reprise.



Atelier commun IRU-FIT « Transports routiers : promouvoir le commerce, les voyages et le développement à l'échelle mondiale »



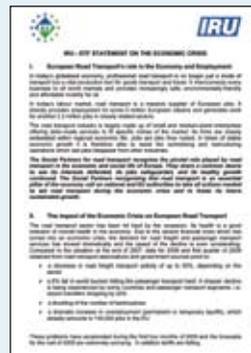
Jan Kubis, Secrétaire exécutif de la CEE-ONU et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU



L'IRU rencontre Antonio Tajani, Vice-président de la Commission et Commissaire aux Transports de l'UE (au centre)



Janusz Laczny, Président de l'IRU, s'adressant à la réunion des représentants de haut niveau de l'UE



Déclaration commune IRU-ETF sur la crise économique



Jennifer Blanke, économiste sénior du Forum économique mondial, s'adressant à l'Assemblée générale de l'IRU



L'IRU rencontre Eva Molnar, Directrice de la Division Transports de la CEE-ONU

Par la résolution « 30 pour 30 », l'industrie des transports routiers s'engage à une réduction substantielle de ses émissions de CO₂



En amont de la Conférence des Nations-Unies sur le changement climatique (COP15) à Copenhague, l'Assemblée générale de l'IRU a adopté la résolution « 30 pour 30 » de l'IRU, traduisant une approche proactive du secteur, en se fixant l'objectif ambitieux de réduire les émissions de CO₂ des transports routiers de 30% d'ici 2030.

Cette résolution de l'IRU entérine l'engagement sans précédent pris par l'industrie de réduire ses émissions de CO₂ au cours des 20 prochaines années. Après avoir réduit de façon exemplaire ses émissions toxiques jusqu'à 98% en 20 ans, l'industrie des transports routiers est aujourd'hui prête à relever ce nouveau défi et à poursuivre très concrètement des objectifs ambitieux de réduction de CO₂. Par cette résolution, l'industrie des transports routiers s'engage publiquement à améliorer la qualité de ses transports plutôt que d'en accroître le volume et à dissocier effectivement ses activités de leur impact écologique.

Cette réduction drastique de 30% des émissions de CO₂ d'ici 2030 sera calculée en termes de prestations de transport en

tonnes-kilomètres et passagers-kilomètres avec 2007 comme année de référence. Pour atteindre cet objectif, les bonnes pratiques et des technologies innovantes seront utilisées, parmi lesquelles :

- des investissements dans des moteurs innovants et les technologies automobiles les plus récentes, pouvant contribuer à une réduction de la consommation de carburant, et par conséquent des émissions de CO₂, de plus de 10 % ;
- une formation des conducteurs, telle que celle proposée par l'Académie de l'IRU et d'autres instituts, permettant de réduire la consommation de carburant, et par conséquent les émissions de CO₂, jusqu'à 10 % ;
- des concepts logistiques innovants, tels que les STI, et des poids et dimensions optimisés pour les véhicules utilitaires lourds, pouvant également permettre de réduire la consommation de carburant ainsi que les émissions de CO₂ de plus de 10 %.





Toutefois, la résolution « 30 pour 30 » de l'IRU appelle d'autres acteurs clés, à savoir les autorités, les planificateurs d'infrastructure, les constructeurs de véhicules, les fabricants de pneumatiques et les fournisseurs de STI à soutenir l'industrie dans la poursuite de cet objectif ambitieux, car seule une action concertée et coordonnée peut permettre de réaliser pleinement les objectifs de cette initiative volontaire de l'industrie.

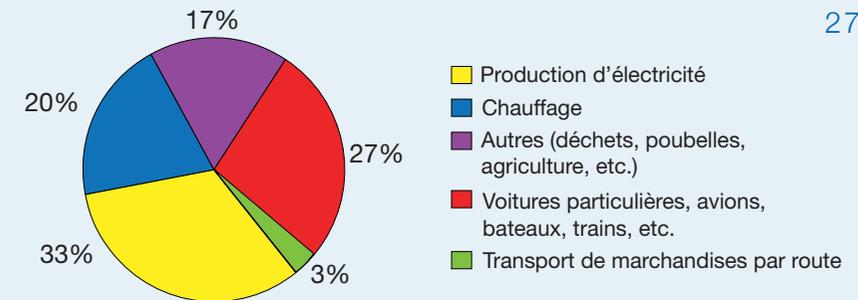
La Résolution « 30 pour 30 » de l'IRU exhorte donc les constructeurs de véhicules, fabricants de pneumatiques et les fournisseurs d'énergie et d'outils télématiques à :

- réduire de 10 % au moins la consommation de carburant et les émissions de CO₂ grâce à leurs produits, s'appuyant par exemple sur des systèmes interoperables, des matériaux de construction plus légers ou encore un design aérodynamique ;
- remplacer les carburants fossiles par des sources d'énergie alternatives ou des carburants neutres en CO₂ fabriqués à partir d'énergies renouvelables, et réduire, dans l'absolu, les émissions de CO₂ produites par les transports routiers.

La résolution « 30 pour 30 » de l'IRU appelle également les autorités compétentes à :

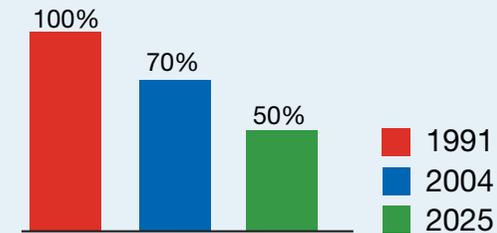
- fournir de véritables incitations commerciales afin de faciliter la pénétration des technologies de transport novatrices et le recours aux pratiques de référence et à la formation ;
- développer des politiques incitant à utiliser davantage les transports collectifs de personnes par autobus et autocar, comme le préconise l'initiative Smart Move ;
- encourager à remplacer, dans la mesure du possible, les carburants fossiles par des sources d'énergie alternatives ;
- exploiter pleinement l'infrastructure existante et investir dans une nouvelle infrastructure afin de supprimer les goulets d'étranglement et les liaisons manquantes.

Consommation totale de carburants fossiles par secteur



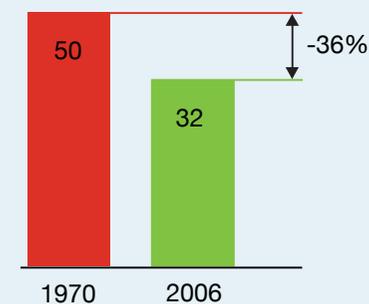
Source : Convention-cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), 2008

Réduction des émissions de CO₂ par les camions (tonnes-km)



Source : Agence fédérale allemande pour l'environnement / Institut de recherche pour l'énergie et l'environnement

Réduction de la consommation de carburant par les poids-lourds (litres / 100 km)



Source : VDA, Rapport annuel automobile, 2008



Le transport routier et l'environnement

La campagne Smart Move (Bouger malin) : des autobus et des autocars pour une mobilité durable

L'émergence de nouveaux comportements en matière de mobilité et les préoccupations environnementales toujours plus vives ont largement contribué à sensibiliser l'opinion politique et publique sur la nécessité de repenser de toute urgence nos systèmes de transport. Les politiques des transports de demain devront s'axer autour de systèmes de transport publique efficaces, favorisant un usage accru de modes sûrs, propres, économes en énergie, flexibles et abordables.

Tous ces atouts sont ceux de l'autobus et de l'autocar, qui comptent parmi les meilleures options de voyage sur courte et longue distance. Employés efficacement, ils sont la solution idéale pour parer à un ensemble de défis actuels liés à la mobilité, tels que le changement climatique, les embouteillages, la sécurité routière, la connectivité avec les autres modes de transport et la cohésion sociale.

Malheureusement, les décideurs politiques, les mass media et les citoyens associent souvent, à tort, pollution et embouteillages

aux autobus et autocars, et cette perception erronée pousse à les utiliser uniquement de façon limitée, ce qui affaiblit encore leur contrepartie pour la société. Ce mode souffre tout autant d'une certaine indifférence politique et d'une législation souvent mal fondée, inappropriée et même restrictive, qui l'empêche de réaliser pleinement son potentiel de prestation de services de grande qualité, flexibles, efficaces, propres et sûrs.

Afin de remédier à cette situation préjudiciable, l'IRU, en collaboration avec Busworld, a lancé la campagne Smart Move dans la poursuite d'un développement durable pour tous, via la promotion et l'utilisation accrue des transports collectifs en autobus et autocar dans le monde.





safe



user - friendly



green



comfortable



affordable

La campagne Smart Move entend :

- fournir des faits et chiffres actualisés sur le transport en autobus et autocar dans le monde ;
- sensibiliser les décideurs politiques aux atouts qu'offrent les services d'autobus et d'autocar, à savoir : sécurité, propreté, efficacité et accessibilité à des prix abordables ;
- assurer le bien-fondé des débats lors des processus d'élaboration des politiques de transports et de voyages afin de renforcer la présence des autocars et autobus dans les transports publics et les systèmes de transport ;
- garantir un environnement opérationnel optimal pour les autobus et autocars à l'échelle locale, nationale, régionale et internationale ;
- contribuer à la création de cadres réglementaires et de mesures qui facilitent le transport collectif par autobus et autocars et incitent les citoyens à les utiliser ;
- doubler l'utilisation des autobus et autocars au cours des 10 à 15 prochaines années.

Dans la seule Europe, réaliser de tels objectifs permettrait de réduire les émissions de CO₂ d'au moins 50 millions de tonnes par an, d'éviter plus de 3 000 accidents mortels sur les routes chaque année, de limiter considérablement la congestion dans les villes sans surtaxe pour les contribuables grâce à la baisse conséquente de 10 à 15% du trafic automobile, et de créer 4 millions de nouveaux emplois.

Retrouvez la campagne Smart Move sur
www.busandcoach.travel





Priorité de l'IRU :
développement durable



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 les besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire 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. Toute politique qui n'est pas soigneusement réfléchie aura tout autant d'effets pervers et négatifs pour l'économie que pour l'environnement.

Suite à l'adoption de l'Agenda 21, l'industrie des transports routiers s'est donc engagée de manière proactive à œuvrer en faveur du développement durable en élaborant la **Charte de l'IRU pour le développement durable**, adoptée à l'unanimité lors du Congrès mondial de l'IRU à Budapest en 1996. Cette lutte en faveur du développement durable, inscrite à l'article 2 des objectifs statutaires de l'IRU, est donc devenue une obligation constitutionnelle pour l'industrie des transports routiers.

« La signature de la Charte de l'IRU est l'un des événements les plus marquants et les plus encourageants de la période post-Rio. » a déclaré Maurice Strong, Secrétaire Général du Sommet de la Terre de l'ONU, Président du Conseil de la Terre et Conseiller spécial

du Secrétaire Général des Nations Unies, Budapest, 1996.

Parvenir à un développement durable, c'est trouver le juste équilibre entre le développement économique, l'équité sociale et la protection de l'environnement. Pour l'industrie des transports routiers, réaliser cet objectif signifie donc satisfaire la demande du marché au moindre coût pour l'environnement, la société et l'économie, en améliorant notamment la qualité de ses services et non en accroissant leur volume, ce qui constitue un véritable défi en soi.

De fait, grâce aux investissements colossaux dans les nouvelles technologies et la formation réalisés par l'industrie des transports routiers ces 20 dernières années, il s'avère aujourd'hui que son empreinte écologique est bien plus faible que celle des autres modes pour des services en porte-à-porte équivalents.

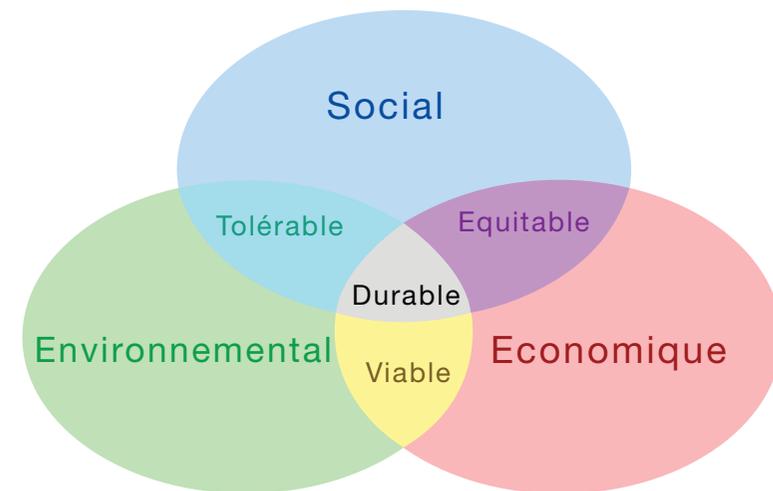
En plus de la création d'une Académie, l'IRU a donc élaboré **la stratégie des 3 « i »**, basée sur l'innovation, l'incitation et l'infrastructure, qui représente la voie la plus rentable vers un développement durable. Par le biais d'une approche descendante et ascendante, l'IRU signale l'importance du développement durable pour l'avenir de la profession tout en aidant les transporteurs à tirer les leçons des expériences d'autrui à tous les niveaux.

Innovation : développer et mettre en œuvre des mesures techniques à « la source » toujours plus efficaces et des pratiques opérationnelles en vue de réduire l'impact environnemental.

Incitation : encourager les transporteurs à mettre en place plus rapidement les meilleures technologies et pratiques à disposition.

Infrastructure : garantir la fluidité du trafic et l'efficacité des mesures précitées, réaliser des investissements suffisants dans de nouvelles infrastructures pour supprimer les goulets d'étranglement et les liens manquants, et utiliser pleinement les infrastructures existantes.

Validée en 2002 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.



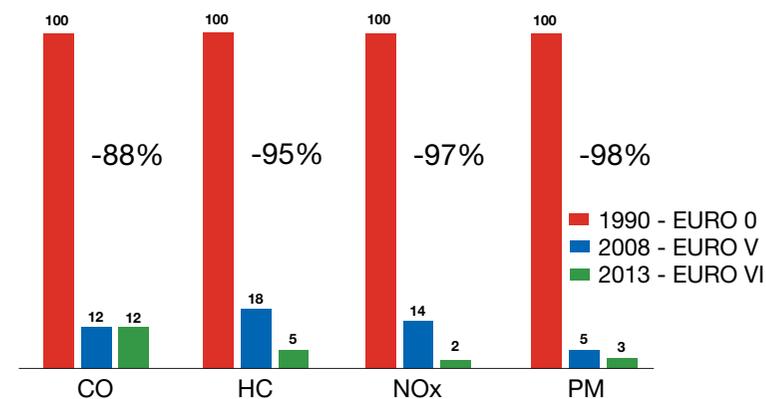
Stratégie des 3 « i » : innovation

Les normes Euro VI entreront en vigueur en 2013 dans l'Union européenne

Le règlement établissant les nouvelles normes Euro VI, dont l'objectif est de poursuivre la réduction des émissions toxiques des véhicules utilitaires lourds, entrera en vigueur le 31 décembre 2013 pour tous les nouveaux véhicules. L'IRU continue de plaider en faveur de normes d'émissions strictes, comme c'est le cas des normes Euro, car elles permettent de réduire considérablement les émissions à la source et limitent l'empreinte écologique du transport routier.

L'IRU appelle toutefois à aligner ces nouvelles normes Euro VI avec les normes américaines et japonaises afin de poursuivre leur harmonisation à l'échelle mondiale. En outre, elle demande également aux institutions de l'UE d'intégrer le facteur « réduction de CO₂ » à toute révision future des normes Euro car, si les normes Euro VI actuelles vont bien réduire les émissions toxiques - de façon pourtant limitée car elles ont déjà été réduites de 98% - elles vont paradoxalement entraîner une augmentation des émissions de CO₂.

Réduction des émissions toxiques produites par les véhicules utilitaires lourds



Source : Commission de l'UE, 2008

3^{ème} Forum international des taxis : priorité à une mobilité verte

Plus de 100 exploitants de taxis venus d'Europe, de Russie, d'Asie et d'Afrique se sont réunis à l'occasion du 3^{ème} Forum international des taxis de l'IRU sur le thème « **Taxis - pour un air propre : dernières technologies et pratiques innovantes du secteur pour écologiser les services de taxis** », en vue d'alimenter le débat sur la Conférence sur les changements climatiques (COP15). A cette occasion, ils ont également appelé les gouvernements et les décideurs politiques locaux, nationaux et régionaux à ne pas passer à côté des objectifs de réduction de CO₂ en soutenant l'introduction de technologies novatrices offrant des services de taxis encore plus propres grâce à des mesures incitatives.

Une enquête effectuée par l'IRU en 2009 a en effet montré que l'industrie du taxi investit de plus en plus dans des parcs automobiles et des modes d'exploitation plus écologiques. Dans certains pays, les voitures hybrides représentent au moins 3% du marché et bon nombre de taxis fonctionnent aux carburants alternatifs au Brésil (86%), en Bulgarie (70%), en Allemagne (22%) ou encore en Suède (18%).





Stratégie des 3 « i » : innovation

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

Accroître l'efficacité des systèmes de transport permettrait de relever plus facilement les défis environnementaux, que sont notamment les effets sur la santé, les émissions polluantes et le réchauffement climatique, ainsi que la congestion et la sécurité routière.

L'approche modulaire européenne (EMS), 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 favorisant la co-modalité dans son ensemble.

En janvier 2009, la Commission européenne a publié officiellement les résultats d'une étude sur les poids et dimensions des poids-lourds utilitaires, attestant de l'impact très positif qu'ils peuvent avoir sur l'environnement et la densité du trafic. En effet, ces résultats ont prouvé que l'introduction de véhicules plus longs et plus

lourds (VLL) permettrait de réduire d'au moins 5 millions de tonnes les émissions annuelles de CO₂.

En parallèle, la Commission européenne a initié une recherche informatique plus poussée sur l'impact des combinaisons EMS sur le transfert modal, la sécurité routière et l'infrastructure, confirmant que ces combinaisons permettraient d'améliorer considérablement l'efficacité des transports.

D'autres Etats membres, tels que le Danemark et les Pays-Bas, continuent de tester ces véhicules EMS sur le terrain et les résultats s'avèrent très concluants. Le Comité de liaison auprès de l'UE pour le transport de marchandises de l'IRU a adopté une résolution en ce sens, soulignant une nouvelle fois la nécessité pour la Commission de l'UE et les Etats membres de faciliter les essais des combinaisons de véhicules EMS sur le plan national et transnational, ainsi que de définir des règles standardisées et harmonisées en matière de poids et dimensions afin de promouvoir la co-modalité au sein de l'UE.

L'IRU et le transport combiné

Lors de la réunion du Groupe de travail de la CEE-ONU sur le transport intermodal tenue à Genève, l'IRU a présenté les recommandations de son « Groupe d'experts pour le transport combiné », soulignant qu'un transbordement horizontal innovant, doublé d'une rationalisation des opérations dans les terminaux et d'un développement des terminaux axé sur les besoins des entreprises plutôt que sur des considérations politiques, contribuera à renforcer la viabilité économique des opérations intermodales en vue de satisfaire les besoins futurs en termes de capacité.



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

Les discussions politiques sur le paquet concernant « l'écologisation des transports » de la Commission européenne et sur sa nouvelle proposition visant à amender la Directive Eurovignette introduite en 2008, se sont poursuivies au niveau du Parlement et du Conseil de l'UE, malgré les signes flagrants de fragilité du transport routier de marchandises en cette période de crise économique.

L'IRU, en association avec la CLECAT, le Conseil européen des chargeurs (ESC), l'Association européenne des messageries express (EEA) et l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), a présenté ce dossier avec succès aux décideurs politiques de l'UE, soulignant qu'en raison de la crise économique sur le secteur, toute initiative visant à augmenter la fiscalité doit être suspendue ou très largement différée, notamment dans la mesure où les externalités sont déjà toutes, ou presque, internalisées par le transport routier de marchandises. En outre, les partenaires ont demandé que toutes les recettes collectées par le biais des taxes imposées au fret routier soient réinvesties dans des projets destinés à ce même secteur pour lui permettre d'atténuer son empreinte environnementale.

Le Parlement européen a finalement appelé à allouer en priorité les recettes fiscales au transport routier de marchandises, signalant ainsi clairement au Conseil et la Commission européenne qu'il s'opposait à la proposition de cette dernière.

Etape majeure : la Commission européenne se prononce sur l'interopérabilité des systèmes de péages dans l'UE

La décision de la Commission européenne établissant enfin le Service européen de télépéage (SET), qui répond à l'appel lancé par l'IRU depuis de nombreuses années, constitue une avancée cruciale vers l'interopérabilité des systèmes de péages routiers des divers Etats membres de l'UE. Cette décision, qui fixe les droits et devoirs des sociétés gestionnaires de péages, des prestataires de services et des usagers, va permettre à tous les transporteurs routiers de s'acquitter de la redevance routière à travers toute l'EU via un seul et même dispositif embarqué, et de souscrire à un seul service de télépéage sans frais supplémentaires pour bénéficier de cette interopérabilité.





De gauche à droite : Lars-Göran Jansson, Responsable des concessions de la ville de Stockholm, Graham Smith, Vice-président de l'IRU, Marcus Hammarström, Responsable de secteur au Conseil des visiteurs de Stockholm et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU

La ville de Stockholm remporte le City Trophy 2009 de l'IRU

Stockholm, la première capitale verte d'Europe, a remporté le City Trophy 2009 de l'IRU pour sa politique exemplaire tournée vers l'environnement et déployée au cœur d'un environnement naturel, d'une architecture et d'une circulation complexes.

Le jury international du City Trophy 2009 de l'IRU a particulièrement récompensé les autorités municipales de Stockholm pour avoir su saisir le potentiel économique du tourisme et des voyages par autocar (2 millions de touristes voyageant en autocar chaque année) et pour avoir mis en place une politique « verte » qui donne la priorité à ce mode de transport, notamment en encourageant et facilitant l'accès des autocars de tourisme au centre-ville.

Les autocars d'aéroport Flygbussarna en Suède remportent le « Prix spécial entreprises 2009 » de l'IRU

Le « Prix spécial entreprises 2009 » de l'IRU a été décerné à l'autocariste Flygbussarna en Suède pour sa politique commerciale innovante et sa campagne réussie visant à sensibiliser les clients aux excellentes performances environnementales des autobus et autocars afin de promouvoir un usage accru de leurs services.

L'entreprise Flygbussarna offre des services de transport en autobus et autocar reliant sept aéroports suédois à 12 villes, pour un total de quelque 4 millions de voyageurs transportés chaque année. Par ailleurs, elle dispose d'une flotte de 66 bus, dont 16 roulent intégralement aux biocarburants. Le reste du parc est renouvelé tous les 6 ans afin de garantir des moteurs à l'efficacité énergétique optimale et l'utilisation des technologies les plus propres.

Diplômes d'honneur de l'IRU

Le Diplôme d'honneur de l'IRU a été remis à **1 346 conducteurs professionnels d'autobus, d'autocars et de camions de 27 pays** et à **30 chauffeurs de taxis**, pour avoir conduit au minimum 1 million de kilomètres au cours d'une carrière professionnelle d'au moins 20 ans, sans avoir causé d'accident. Une telle performance mérite d'être récompensée car elle sert d'exemple aux conducteurs novices et permet d'améliorer l'image de la profession.



Eva Tiséus, Responsable marketing de Flygbussarna (au centre) recevant le Prix spécial entreprises 2009 de l'IRU par Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU (à gauche) et Graham Smith, Vice-président de l'IRU et Président du Conseil Transport de personnes de l'IRU (à droite)



Les vainqueurs du « Prix du meilleur transporteur routier de la CEI en 2009 »



L'IRU récompense les meilleurs transporteurs de la CEI en 2009

Chaque année, l'IRU décerne son « Prix du meilleur transporteur routier de la Communauté des États indépendants » (CEI) en reconnaissance des progrès économiques et environnementaux exceptionnels, ainsi que du professionnalisme des entreprises de transport routier dans les pays de la CEI.

Les vainqueurs de 2009 sont :

[Investkhimprom, Russie](#) (jusqu'à 10 véhicules) :
pour sa contribution à un développement économique durable

[Belsotra, Bélarus](#) (de 11 à 50 véhicules)
pour sa contribution à la protection de l'environnement et ses programmes sociaux destinés aux employés

[Auto+, Ukraine](#) (plus de 50 véhicules)
pour sa politique sociale d'entreprise et l'importance accordée à la protection de l'environnement

Les Certificats d'honneur ont été remis à :

[Intertransavto, Bélarus](#)
pour son ensemble de mesures qui a permis de compenser efficacement les effets néfastes de la crise économique

[Premium Logistic, Kazakhstan](#)
pour ses investissements judicieux qui ont abouti à l'élargissement de son champ d'activité courant 2009 malgré la crise





Formations de l'IRU : la priorité, c'est d'apprendre à apprendre

L'objectif des formations de l'IRU est de développer la culture « d'apprendre à apprendre » au sein de la profession, tout en créant une synergie entre toutes les activités de formation de l'IRU, à savoir l'Académie de l'IRU, le département de formation TIR et la formation interne de l'IRU. En 2009, l'équipe de formation de l'IRU a mis en place une plateforme web dans l'optique d'améliorer ses méthodes de formation et d'élargir son champ d'action. Grâce à cette initiative concertée, tous les participants aux formations de l'IRU, qu'ils soient responsables du transport routier, conducteurs, Associations membres ou autorités douanières, peuvent désormais accéder plus facilement aux supports de formation interactifs et bénéficier d'une gestion optimale des formations proposées.



Garantir l'excellence et la reconnaissance internationale de la formation professionnelle en transport routier dans le monde entier

L'Académie de l'IRU travaille sur le plan mondial avec ses partenaires et panels d'experts afin d'offrir un cadre de formation professionnelle en transport routier bénéficiant tout autant à l'industrie des transports routiers qu'à l'ensemble de la société.

Toutes 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 (FIT), 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).

En 2009, le réseau des instituts accrédités de l'Académie de l'IRU (ATI) comptait plus de 40 ATI présents dans 33 pays répartis sur 3 continents.

Les programmes de l'Académie de l'IRU

Les programmes de l'Académie de l'IRU

L'Académie de l'IRU offre à son réseau mondial d'ATI quatre programmes clés de formation visant à développer les compétences des professionnels du transport routier, à améliorer leurs connaissances et à renforcer leur capacité à traiter les aspects majeurs liés aux opérations de transport routier. Conçus par des experts de renommée internationale, les programmes de formation de l'Académie de l'IRU sont continuellement mis à jour dans le but de refléter les pratiques de référence actuelles et de garantir le respect des règlements internationaux, communautaires et nationaux en vigueur. L'Académie de l'IRU continue à proposer des briefings aux instructeurs afin qu'ils disposent de toutes les compétences nécessaires pour assurer les formations, en parfaite adéquation avec les normes de formation de qualité et harmonisées de l'Académie de l'IRU.

Le programme « CAP manager »

Le programme du Certificat d'aptitude professionnelle (CAP) pour les managers proposé par l'Académie de l'IRU continue d'offrir un ensemble complet de normes de formation internationales pour répondre aux besoins de tous les managers.

Le nouveau programme « CAP conducteur »

L'Académie de l'IRU propose désormais à ses ATI le programme « CAP conducteur », élaboré et mis en place en collaboration avec chaque ATI afin de répondre à leurs attentes spécifiques à l'échelle nationale en s'appuyant sur les normes de l'Académie. Ce programme a pour but de renforcer les capacités professionnelles des conducteurs de l'industrie du transport routier de personnes et de marchandises.

Le programme ADR

Suite au lancement en 2008 du programme sur les marchandises dangereuses (ADR) pour les conducteurs transportant des marchandises dangereuses emballées ou en vrac, à l'exception des explosifs (classe 1) et des substances radioactives (classe 7), l'Académie de l'IRU a lancé début 2009 un programme de formation destiné aux conducteurs transportant des marchandises dangereuses en citerne.

Le nouveau programme « Tachygraphe AETR »

L'Académie de l'IRU a actualisé son programme « Tachygraphe AETR » (Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route) afin de refléter les amendements apportés à l'accord et d'anticiper leur entrée en vigueur en 2010.

Le kit de formation « Driving for change » sur le VIH/SIDA

Le kit de formation multimédia « Driving for Change » de l'Académie de l'IRU, élaboré en partenariat avec l'Organisation internationale du travail (OIT) et la Fédération internationale des travailleurs des transports (ITF) pour le secteur des transports routiers, vise à sensibiliser les différents acteurs et à offrir une formation ciblée sur le VIH/SIDA. Ce kit est mis à disposition de tous les Instituts de formation accrédités de l'Académie de l'IRU (ATI), les Associations membres de l'IRU et les partenaires concernés. Il est disponible en anglais et désormais en russe.



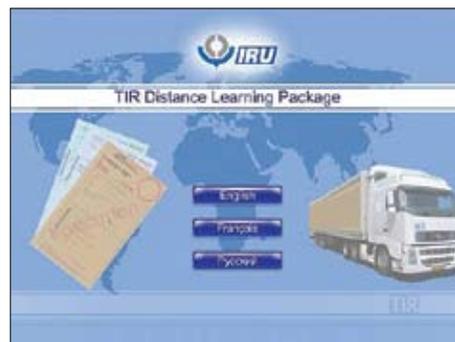
Programme pilote du kit de formation sur le VIH/SIDA en Ouganda



40 Les formations de l'IRU

L'IRU s'associe à l'OMC pour la formation TIR

En association avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'IRU a développé une nouvelle gamme de modules complets de formation à distance sur le TIR adaptés au rôle de chacun des acteurs impliqués dans le régime TIR. Ces modules sont disponibles en anglais, français et russe sur le site web de l'IRU. En 2010, cette formation en ligne sera complétée par un autre module ciblant les besoins des associations TIR de manière plus spécifique.



Les nouveaux aide-mémoire sur l'éco-conduite

L'Académie de l'IRU, en lien avec la Commission internationale technique de l'IRU, a élaboré des aide-mémoire sur l'éco-conduite pour les conducteurs d'autobus, d'autocars, de camions et de taxis. Cette initiative répond aux priorités fixées par l'industrie des transports routiers, à savoir améliorer son efficacité énergétique et réduire ses émissions de CO₂. Tout comme les précédents aide-mémoire, cette publication figure parmi les documents de référence des programmes « CAP conducteur » et « CAP manager ».

La « plateforme de gestion de contenu » (ACM) de l'Académie de l'IRU

Les programmes et documents de référence de l'Académie de l'IRU sont désormais disponibles en ligne via sa « plateforme de gestion de contenu » (ACM). Ces applications web permettent aux ATI d'accéder directement aux derniers supports de cours proposés dans le cadre des programmes de l'Académie de l'IRU et de les télécharger.

La 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 sans cesse 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.

La formation professionnelle au Moyen-Orient et en Afrique du Nord

Dans le cadre de la coopération avec l'Union arabe des transports terrestres (AULT) visant à développer la formation professionnelle des opérateurs de flotte arabes et des conducteurs professionnels dans la région « Moyen-Orient et Afrique du Nord » (MENA), l'Académie de l'IRU a initié un transfert de connaissances et de savoir-faire vers le centre de formation du Royal Automobile Club de Jordanie (RACJ) à Amman, qui agit en tant que partenaire exécutif de l'AULT pour créer un Centre d'excellence arabe pour la formation professionnelle en transport routier.

L'Académie de l'IRU a compilé un manuel de référence en arabe pour le CAP manager et organisé une session spéciale de « formation des formateurs » pour cinq instructeurs arabes à Istanbul.



Les participants de haut niveau à la session de « formation des formateurs »





Ateliers de formation sur le dialogue social en Bulgarie et Roumanie

L'Académie de l'IRU, en association avec l'Organisation internationale du travail (OIT) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), a organisé deux ateliers de formation de cinq jours à Bucarest et Sofia sur les bonnes pratiques permettant de mener un dialogue social tripartite ciblé, constructif et productif entre gouvernements, organisations patronales et syndicats. Parmi les participants aux ateliers figuraient des représentants des gouvernements bulgare et roumain, des Associations membres de l'IRU (AEBTRI et UNTRR) et des syndicats basés dans les deux pays. Les participants ont également suivi une formation dans le but d'enseigner à leur tour à d'autres personnes les méthodes pour garantir un dialogue social efficace, ce qui bénéficiera à la fois au secteur des transports routiers et à l'ensemble de l'économie.



Les participants à l'atelier de formation IRU / OIT sur le dialogue social encadrés par Marios Meletiou, Expert en Transports, OIT

Promotion de la méthodologie proposée par l'étude ETAC dans la CEI et au Moyen-Orient

Lors d'un séminaire de la CEE-ONU à Minsk intitulé : « Améliorer la sécurité routière mondiale : fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents de la circulation routière », l'IRU a briefé des experts venus d'Arménie, d'Azerbaïdjan, du Bélarus, de Moldavie, de la Fédération de Russie, du Tadjikistan, du Turkménistan, d'Ukraine et d'Ouzbékistan sur la méthodologie mondialement reconnue mise à disposition par l'IRU pour effectuer des études sur les causes d'accidents impliquant des camions dans la CEI.

L'IRU a également informé des représentants de la Banque islamique de développement (BID), de l'Union arabe des transports terrestres (AULT) et de l'Organisation de coopération économique (OCE) que la couverture géographique de l'étude ETAC serait vraisemblablement étendue à la région du Moyen-Orient.





Priorité de l'IRU :
facilitation du transport routier

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

Grâce à ses services en porte-à-porte accessibles à chacun, partout et en tout temps, le transport routier constitue le pilier d'une économie forte et d'une société dynamique.

Si l'industrie cherche à améliorer la qualité de ses transports et non à en accroître le volume, il est néanmoins crucial et dans l'intérêt de toute la société de promouvoir et faciliter davantage ce mode de transport terrestre, qui est indispensable à la prospérité économique et au développement social partout dans le monde.

A l'heure actuelle, le transport routier est régi par un vaste ensemble de législations applicables à l'échelle nationale, bilatérale, régionale ou mondiale. Au niveau communautaire, les règlements et directives couvrent : les règles sur les temps de conduite et de repos, l'accès à la profession, les normes environnementales pour les véhicules, la fiscalité, la formation professionnelle, etc. Certaines régions du monde ne bénéficiant pas de tels systèmes législatifs intégrés ou n'ayant pas encore ratifié d'accords internationaux relatifs au commerce et au transport, recourent donc généralement à de multiples accords bilatéraux, interférant parfois avec les accords mondiaux en vigueur, voire même les contredisant.

Le transport routier est, par conséquent, le mode de transport le plus réglementé.

Autant que possible, la facilitation du transport routier doit donc tendre vers

l'harmonisation de toutes les législations le régissant afin de garantir son interopérabilité, mais aussi d'éviter toute duplication, interférence, ou confusion inutile incitant à enfreindre les lois, et entraînant par là-même des sanctions.

Les limitations et interdictions de circuler appliquées aux camions et autocars devraient également être harmonisées, réduites et, si possible, éliminées, et il est tout aussi indispensable de veiller à mettre en œuvre les législations existantes de manière appropriée avant d'en créer de nouvelles.

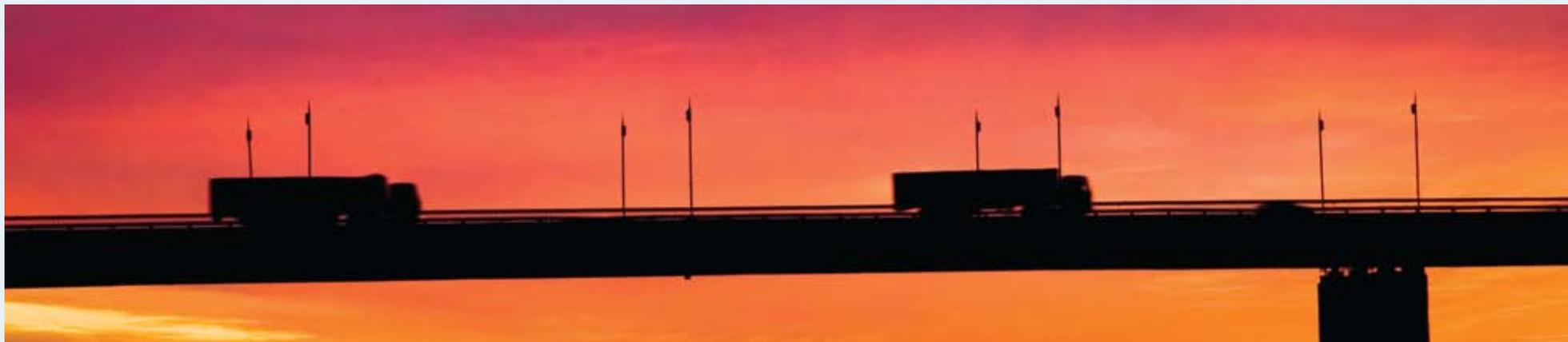
La facilitation du transport routier doit également avoir pour but d'accroître le tourisme et les échanges nationaux et internationaux en supprimant les barrières administratives, fiscales et physiques qui entravent le transport routier et donc le développement économique. Cette facilitation nécessite par ailleurs de parvenir à un juste équilibre entre une sûreté effective, la prévention des fraudes et la sécurité routière d'une part, et une législation et des formalités administratives simplifiées d'autre part.

Les procédures et la paperasserie conditionnant le transport routier international, en particulier aux frontières, constituent des obstacles majeurs au commerce, au tourisme et au transport. C'est pourquoi, des mesures ciblées doivent être mises en œuvre pour utiliser au mieux les faibles ressources politiques, financières et administratives disponibles.

Les temps d'attente aux frontières de longue durée causés par des procédures douanières complexes ou d'autres types d'obstacles, comme la corruption, entraînent indéniablement de graves bouleversements dans la chaîne logistique et de mobilité et des pertes annuelles pour l'économie qui se chiffrent en milliards, sans mentionner les conséquences sanitaires et sociales déplorables pour les personnes bloquées dans les files d'attente interminables. Toutefois, si les véhicules routiers et les employés perdent du temps aux frontières, ce sont finalement les consommateurs et la société qui font les frais de tels obstacles car c'est l'efficacité de l'économie mondiale qui s'en trouve affaiblie et le développement économique, pourtant si nécessaire, des régions défavorisées de la planète en est également retardé.

Il est donc dans l'intérêt de la société de ne pas pénaliser le transport routier, qui est le moteur du développement économique et social. Dans cette optique, il est impératif que chacun prenne conscience de son rôle vital et qu'il bénéficie du soutien de tous les organes politiques nationaux et internationaux. Tous les acteurs, autorités comme entreprises, ont donc un intérêt commun à collaborer sous forme de partenariats public-privé dans le but de promouvoir et de faciliter davantage le transport routier.





Le transport routier interconnecte les entreprises et les principaux marchés mondiaux tout au long de la Route de la Soie

A l'heure actuelle, sous l'effet de la mondialisation et de la conteneurisation, 80% des échanges mondiaux transitent par une trentaine de ports de plus en plus saturés, créant des goulets d'étranglement et occasionnant par là-même des retards, ce qui augmente les coûts pour les acteurs présents tout au long de la chaîne d'approvisionnement jusqu'au consommateur final. Cette dynamique a entraîné une désertification du commerce non seulement dans les arrière-pays portuaires mais aussi dans tous les pays enclavés, freinant leur développement économique et soulevant fréquemment des tensions politiques et sociales. Mais heureusement, pour le transport routier, il n'existe pas de pays enclavé !

Deux tiers de la population mondiale vivent en Asie, y travaillent, produisent des biens et les échangent avec le reste du monde, notamment par le biais du transport maritime. Toutefois, grâce à ses services uniques, flexibles et en porte-à-porte, seul le transport routier est capable de relier toutes les entreprises situées sur le continent eurasiatique aux principaux marchés mondiaux.

C'est pourquoi, la réouverture de l'ancienne Route de la Soie aux échanges par le transport routier n'offre pas seulement une alternative au transport de marchandises de l'Asie vers l'Europe et vice-versa, mais elle constitue avant tout le moteur du développement économique et social, de la stabilité et, en fin de compte, du progrès et de la

prospérité dans tous les pays situés le long des 12 000 à 50 000 kilomètres des différents itinéraires de la Route de la Soie.

Dans la poursuite des objectifs du Millénaire de l'ONU et du programme d'action d'Almaty, et fidèle à son engagement en faveur du développement durable, l'IRU a donc concentré ses efforts et ressources sur la réouverture de l'ancienne Route de la Soie afin d'aider les entreprises jalonnant ses itinéraires à produire et échanger entre elles et avec le reste du monde, offrant ainsi de nouveaux emplois tout en stimulant la croissance du PIB et se faisant ainsi un vecteur de prospérité.

La réouverture de la Route de la Soie n'est pas seulement synonyme de longs trajets

sur des distances de 15 000 km effectués par un seul camion. L'objectif est avant tout de relier, par un service routier en porte-à-porte, toutes les entreprises impliquées dans la chaîne de production sur des distances courtes à moyennes. Il est donc essentiel 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 commerce et la connexion de toutes les entreprises impliquées dans une chaîne de production. Même si ces objectifs communs semblent à portée de main, ils ne pourront être atteints que si la suppression des nombreux obstacles au transport routier devient une priorité politique.



Crédits photographiques : Globetrucker / www.globetrucker.com



La libéralisation progressive du transport routier dans la région de la Mer Noire

En 2009, l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (BSEC) a organisé une table ronde réunissant les partenaires du secteur public et privé autour de « la mise en œuvre du Protocole d'entente sur la facilitation du transport routier de marchandises ». Au cours de cette réunion, d'importantes décisions ont pu être prises en matière de facilitation des transports routiers autour du bassin de la mer Noire, à savoir par exemple la création d'un « Permis régional de la BSEC », à l'initiative de l'Albanie, de l'Arménie, de la Géorgie, de la Moldavie, de la Roumanie, de la Serbie et de la Turquie, qui sera reconnu par leurs autorités nationales respectives sur une base multilatérale. En outre, les Etats membres de la BSEC ont demandé à l'IRU de proposer des règles pour la standardisation et l'usage de ce permis, qui permettrait aux camions de transiter, entre autres, par la région de la BSEC avec un document unique, dans l'optique de faciliter davantage le transport routier le long des anciennes routes commerciales.





Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI) : la voie ouverte à de nouvelles opportunités commerciales pour tous

La Conférence internationale sur l'initiative NELTI de l'IRU intitulée « La revitalisation de la Route de la Soie – Une nouvelle chance pour le transport routier en temps de crise économique mondiale », organisée à Varsovie en février et parrainée par le ministre de l'Infrastructure de la République de Pologne, Cezary Grabarczyk et le Maréchal du Parlement polonais, Bronislaw Komorowski, a souligné la nécessité d'étendre les opérations de transport routier de l'UE vers l'Est pour bénéficier de nouvelles opportunités en ces temps de crise économique.

Les 150 acteurs du transport issus du monde politique et des affaires rassemblés à Varsovie ont conclu que, face à la crise mondiale profonde qui touche tous les transporteurs routiers sans distinction, le meilleur moyen de poursuivre leurs opérations est d'étendre leur registre de partenaires commerciaux et leur champ d'activité au continent eurasiatique.



Depuis septembre 2008, plusieurs transporteurs ont effectué des livraisons commerciales de biens de production et de consommation, de l'Asie centrale vers l'Europe et la Turquie, le long des itinéraires Nord (6 500km), centre (5 100km) et Sud (4 000km) de NELTI. Malgré la crise économique, les sociétés de transport effectuant des livraisons sur les itinéraires NELTI de l'IRU ont augmenté leur volume de transport et étendu leur champ d'activité, assurant ainsi le maintien de l'emploi et du niveau de croissance tout en apportant la prospérité aux économies de pays auparavant enclavés.

Dans le cadre du suivi des opérations de l'initiative NELTI de l'IRU, la méthodologie de la CESAP-ONU, qui bénéficie d'une notoriété internationale, est celle qui a été choisie pour enregistrer les conditions routières, les temps d'attente aux postes-frontières, la qualité de l'infrastructure, les barrières administratives, etc. Les résultats démontrent clairement que les pertes de temps aux frontières représentent 40% de la durée totale des trajets effectués et que 30% des coûts supplémentaires sont induits par la corruption active ou passive.

5^{ème} Conférence Euro-Asie des transports routiers de l'IRU et sa réunion ministérielle « La réouverture de la Route de la Soie : de la vision à la réalité »



5th Euro-Asian Road Transport Conference
IRU
Almaty, 11-12 June 2009

La Conférence et la réunion ministérielle de l'IRU ont rassemblé plus de 600 participants venus de 40 pays, dont le Premier ministre adjoint de la République du Kazakhstan, S.E. Serik Negmetovich Akhmetov, ainsi que quelque 25 ministres des Transports et leurs représentants, qui ont clairement exprimé la nécessité d'accroître le transport routier le long de la Route de la Soie dans leur déclaration commune adoptée lors de la réunion ministérielle organisée parallèlement à la conférence.

L'IRU et les ministres des Transports ont uni leurs forces à celles de tous les délégués présents à la conférence pour appeler les gouvernements à promouvoir et faciliter davantage le transport routier afin qu'il puisse contribuer davantage au progrès et accélérer la reprise économique.



JANUSZ LACZNY,
Président de l'IRU

« La Route de la Soie est ouverte aux échanges ! »



S.E. Serik Negmetovich Akhmetov, Vice-Premier ministre de la République du Kazakhstan, lors de son allocution de bienvenue à la 5^{ème} Conférence Euro-Asie des transports routiers de l'IRU à Almaty, Kazakhstan



ABELGAZY KALIAKPAROVICH KUSSAINOV
Ministre des Transports et
Communications, Kazakhstan

« Le Kazakhstan est un pays enclavé mais bénéficie d'un fort potentiel de transit routier ! »

5^{ème} Conférence Euro-Asie des transports routiers de l'IRU et sa réunion ministérielle



HONG WANG,
Directeur, Département des transports et communications, Banque asiatique de développement (BAD)

« Il est nécessaire de développer des couloirs de transport intégrés grâce au programme de Coopération économique régional pour l'Asie centrale (CAREC). »



MADAN REGMI
Responsable du Réseau autoroutier asiatique, Commission économique et sociale des Nations-Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP-ONU)

« Il faut ratifier et mettre en œuvre les conventions multilatérales de l'ONU le long de la Route de la Soie ! »



NORA NEUFELD
Conseillère, Organisation mondiale du commerce (OMC)

« La facilitation des échanges et du transport routier est la clé de la coopération économique le long de la Route de la Soie ! »



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

Adoptée à l'unanimité par les 600 participants venus de 40 pays à Almaty, Kazakhstan, le 12 juin 2009

(Extrait)

Dans l'optique d'améliorer la contribution - déjà positive - du secteur des transports routiers au progrès socio-économique, les délégués appellent les gouvernements à :

• **Reconnaître les atouts du fret routier** en tant qu'outil de production ;

• **Faciliter donc le développement du fret routier en Asie dans le but de :**

- permettre aux produits locaux d'accéder aux marchés mondiaux ;
- connecter les entreprises à l'échelle locale et régionale ;
- intégrer les économies nationales dans une chaîne de coopération sub-continentale, continentale et trans-continentale.

Créer plus particulièrement des conditions favorables au transport routier de marchandises qui puissent lui permettre de simplifier les connexions avec les arrière-pays, d'acheminer des chargements de valeur et urgents, y compris sur de longues distances, et faciliter

ainsi l'accès des pays enclavés de l'Asie centrale aux marchés d'import et d'export.

Pour atteindre les objectifs stratégiques susmentionnés :

• Il est nécessaire de ratifier et de mettre dûment en œuvre les **conventions** des Nations-Unies qui régissent les activités de transport routier, notamment lorsqu'il s'agit d'activités transfrontalières ;

• Au cœur de la crise économique actuelle, l'industrie des transports routiers exhorte les gouvernements à assurer l'ouverture des marchés et à s'efforcer de mettre fin au Cycle de Doha de l'OMC, à intensifier leurs efforts pour éliminer les barrières néo-protectionnistes, à réévaluer et réduire les taxes en vigueur, à cesser de créer de nouvelles taxes et impôts et à inciter les institutions financières à fournir de nouvelles lignes de crédit adéquates et possibilités de leasing aux transporteurs routiers ;

• Il est nécessaire de trouver le juste équilibre en termes de **régulation/dérégulation** des activités de fret routier ;

• Les **opérations de transit** doivent s'effectuer **librement**, à la fois pour le chargement, le véhicule et le conducteur, et dans des conditions de libre-échange, dans un cadre de reconnaissance mutuelle de la documentation technique relative au véhicule tandis que les conducteurs professionnels doivent bénéficier de procédures d'obtention des visas facilitées ;

• La sûreté ne doit pas entraver la liberté des échanges et des opérations de transport ;

• **Les temps d'attente aux frontières** doivent être réduits de manière significative ;

• Toute sorte de **discrimination** entre les modes de transport, pays d'immatriculation des véhicules,

nationalités des conducteurs ou origines des chargements transportés doit être éradiquée ;

• Les pays de transit doivent construire des **centres de regroupement des activités logistiques** appropriés pour orienter le transport routier de marchandises provenant de Chine vers le trafic intra-régional, interrégional et transcontinental de manière fluide ;

• La **sécurité du trafic routier** doit être améliorée ;

• Les **opérations multimodales** doivent être améliorées ;

• L'amélioration de **l'infrastructure** routière doit se poursuivre soit en étendant les réseaux existants, soit en les complétant avec des équipements routiers appropriés tels qu'un nombre suffisant de places de stationnement sécurisées pour les camions.





Conférence ministérielle :
« Commerce et transport routier le long de la Route de la Soie »

Déclaration ministérielle commune adoptée lors de la 5^{ème} Conférence Euro-Asie des transports routiers de l'IRU

*Adoptée à Almaty, République du Kazakhstan, 12 juin 2009
(Extrait)*

LES MINISTRES :

- appréciant l'étroite collaboration entre les agences gouvernementales, le secteur privé représenté par les associations professionnelles et les organisations internationales en vue de faciliter les transports routiers internationaux le long de la Route de la Soie ;
- considérant les défis et opportunités de la mondialisation et son impact bénéfique sur le commerce et les transports ;
- persuadés que l'interconnexion des itinéraires commerciaux et les liaisons de transport transcontinentales sont d'une importance capitale pour l'interaction entre les régions, notamment pour les économies enclavées ;
- soulignant la nécessité d'améliorer les itinéraires de transport eurasiatiques, comme la Route de la Soie, par la construction d'axes transnationaux et des liaisons manquantes revêtant une importance majeure à l'échelle intercontinentale,

ainsi que d'itinéraires d'apport importants pour la population, l'industrie, l'agriculture et le commerce locaux ;

- reconnaissant que le transport routier est un mode extrêmement efficace et flexible capable de relier les pays et régions limitrophes comme d'effectuer des transports transcontinentaux si nécessaire, particulièrement pour le transport de marchandises de grande valeur ou soumises à des délais de livraison très courts ;
- reconnaissant l'importance de la facilitation du libre accès physique et commercial aux marchés par le biais du transport routier international et sur la base des principes figurant dans les instruments juridiques de l'ONU, de l'Organisation mondiale du commerce et de l'Union européenne ;
- reconnaissant les résultats et l'expérience obtenus avec les caravanes de camions et les transports routiers de marchandises le long de la Route de la Soie ;

Ont décidé de prendre des mesures communes visant à:

- ratifier, mettre en œuvre et promouvoir les conventions de l'ONU sur le transport routier international et les règles de l'OMC sur la liberté et la facilitation du transit, la simplification de la documentation et la rationalisation des droits et taxes ;
- signer les accords gouvernementaux sur la facilitation de l'accès au marché des transports routiers internationaux afin de renforcer le fonctionnement des conventions internationales existantes ;
- coordonner les politiques nationales et régionales de transport, y compris pour le développement des routes et autoroutes, le partage des bonnes pratiques dans ce domaine et la création et mise en œuvre de projets conjoints d'intérêt commun, notamment pour répondre aux besoins des économies enclavées ;
- introduire les progrès technologiques dans les transports afin de permettre une

approche multimodale intégrée, et le développement de transports combinés, dans la mesure du possible, y compris par la construction de terminaux de transbordement ;

- coopérer pour éliminer les obstacles au transport international de marchandises, notamment les longs temps d'attente aux frontières, les problèmes d'obtention de visas pour les conducteurs professionnels ou encore les conditions sociales, fiscales, juridiques et techniques défavorables qui entravent le quotidien des transports routiers commerciaux sur les itinéraires de la Route de la Soie, en vue d'une meilleure utilisation des capacités d'infrastructure existantes ou prévues et à réduire la pression sur les ports sursaturés d'Asie et ailleurs dans le monde.



Les résultats finaux de l'initiative NELTI de l'IRU témoignent du fort potentiel commercial des transports routiers le long de la Route de la Soie aujourd'hui rouverte

Dévoilés à l'occasion de la 5^{ème} Conférence Euro-Asie des transports routiers de l'IRU, les résultats du projet NELTI de l'IRU démontrent que la réouverture de la Route de la Soie au commerce par transport routier constitue une alternative viable et rentable aux itinéraires commerciaux traditionnels de plus en plus saturés, et que les derniers obstacles freinant une croissance soutenue de ces flux commerciaux sont liés aux procédures, et non à l'infrastructure.

La distance totale couverte par les transporteurs de l'initiative NELTI de l'IRU a dépassé les 1 560 000 km et la distance moyenne parcourue par chaque véhicule au cours d'un aller-retour était approximativement de 10 470 km. Le volume total des marchandises transportées a dépassé les 4 200 tonnes, ce qui correspond à un chargement moyen de 28,8 tonnes par aller-retour.

L'analyse des résultats a fait apparaître que près de 40 % du temps perdu par les transporteurs routiers sur la Route de la Soie l'est aux postes-frontières en raison des procédures inappropriées qui freinent la croissance commerciale sur l'ensemble du continent eurasiatique, et non du manque d'infrastructures, contrairement à ce que pense, à tort, la majorité des personnes. En



Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, signant un Protocole d'entente avec la Banque asiatique de développement (BAD) représentée par Hong Wang, Coordinateur principal de la BAD pour le projet de Coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC)

outre, environ 30 % des coûts de transport résultent des paiements et prélèvements, officiels ou officieux, dont doivent s'acquitter les transporteurs au cours des trajets et aux postes-frontières.

Les résultats de l'initiative NELTI de l'IRU confirment une fois de plus que des procédures simplifiées aux frontières, rendues possibles par la ratification et la stricte mise en œuvre des instruments multilatéraux de



Igor Rounov, Délégué général de l'IRU auprès de la CEI, présentant les résultats du projet NELTI lors de la Conférence chinoise de la logistique mondiale, durant laquelle NELTI a été reconnue comme alternative logistique pour le transport de fret de l'Extrême-Orient vers les autres marchés mondiaux principaux

l'ONU pour la facilitation du commerce et du transport routier, permettraient de réduire les coûts et temps de transport de manière significative, tout en améliorant encore davantage la compétitivité du fret routier le long des itinéraires NELTI de l'IRU sans déboursier un seul centime dans une nouvelle infrastructure.



NELTI passe à la vitesse supérieure

Suite aux résultats très probants présentés lors de la 5^{ème} Conférence Euro-Asie des transports routiers de l'IRU, l'initiative NELTI de l'IRU est entrée dans sa seconde phase, désormais axée sur la mise en œuvre d'une feuille de route identifiant les problèmes à résoudre et les mesures nécessaires à la réduction des temps et coûts des transports routiers de marchandises entre la Chine et l'Europe.

Le projet NELTI 2 de l'IRU a vu son effectif de sociétés de transport doubler. De même, la couverture géographique du projet s'est largement étendue et les itinéraires observés incluent désormais des trajets sur le territoire chinois. Aux trois principaux itinéraires de NELTI – Nord, centre et Sud –, s'ajoute maintenant une route vers l'Afghanistan qui sera prolongée jusqu'au Moyen-Orient ultérieurement.

Le projet NELTI 2 de l'IRU bénéficie également d'un soutien pratique et politique renforcé de la part des autorités de transport d'Ouzbékistan, du Kazakhstan, du Kirghizistan et du Tadjikistan grâce aux Protocoles d'entente signés avec l'IRU, qui renforcent la coopération et l'engagement à atteindre les objectifs du projet NELTI 2 de l'IRU.

Le projet NELTI 2 de l'IRU sera un catalyseur de changement, en centrant l'attention politique sur la nécessité de prendre des mesures à l'encontre des obstacles procéduraux empêchant le transport routier d'être un moteur de progrès sur le continent eurasiatique.



Le Président du Tadjikistan, Emomali Rakhmon (à gauche), accompagné du ministre des Transports et Communications du Tadjikistan, Abdurahim Ashurov (à droite), lors de leur rencontre avec l'IRU pour identifier les dispositions pratiques requises à l'échelle nationale pour accroître le potentiel de transit du Tadjikistan



NELTI arrive aux portes de l'Afghanistan : développer le transport routier depuis l'Europe et la Chine vers l'Afghanistan via le Caucase

L'IRU et la Chambre de commerce des Etats-Unis, en coopération avec le Ministère géorgien du Développement économique et l'Association membre géorgienne de l'IRU, GIRCA, ont organisé un séminaire international en vue d'identifier les barrières existantes et les mesures nécessaires au développement du trafic routier depuis l'Europe vers l'Afghanistan via le Caucase.

Un groupe de travail a été créé suite à cette rencontre pour examiner les conditions d'expédition des marchandises depuis l'Europe et la Chine vers l'Afghanistan en empruntant les itinéraires NELTI de l'IRU et élaborer des recommandations en vue de faciliter le commerce et le transport routier dans ces deux directions. Le groupe s'est réuni à Douchanbé en octobre, en collaboration avec le membre tadjik de l'IRU, l'Association des transporteurs routiers internationaux du Tadjikistan (ABBAT), et le Ministère des Transports de la République du Tadjikistan.

Le Groupe de travail, auquel participaient des représentants de l'industrie des transports routiers d'Azerbaïdjan, de Géorgie, du Kazakhstan, du Kirghizistan, du Tadjikistan et d'Ukraine, des délégués des ambassades américaines au Tadjikistan et en Ouzbékistan, ainsi que des organisations

telles que l'OSCE, la CEE-ONU, l'USAID et la TRACECA, s'est concentré sur un rapport analytique sur le transport routier en Afghanistan présenté par l'IRU et a discuté des recommandations proposées dans ce dossier pour faciliter davantage de telles opérations de transport routier.

Les itinéraires NELTI de l'IRU



Le vif intérêt manifesté par les participants au groupe de travail originaires des pays de transit le long de ces itinéraires a révélé qu'il existe une formidable volonté politique et commerciale de développer le potentiel de transit de l'Asie centrale. Il y a donc de fortes

chances pour que le transport routier de fret vers l'Afghanistan devienne une nouvelle destination pour les transporteurs routiers internationaux et ouvre la voie à une ère de progrès et de prospérité suite aux conflits endurés par le peuple afghan.

Les liaisons de transport routier Europe-Asie

Connecter la Chine et l'Europe via l'Asie centrale et la Russie

L'initiative NELTI de l'IRU remporte tous les suffrages en Asie centrale

A l'occasion de l'atelier de l'Organisation de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC) organisé par la Banque asiatique de développement (BAD) dans le but d'observer six axes de transport de la CAREC en Asie centrale, des représentants gouvernementaux et du monde des affaires ont manifesté un vif intérêt à l'égard de l'initiative NELTI de l'IRU et exprimé leur détermination à établir une coopération plus étroite entre l'IRU et la CAREC en développant des liaisons de transport routier eurasiatiques. Parmi les participants figuraient notamment des représentants venus d'Afghanistan, d'Azerbaïdjan, de Chine, de Mongolie, du Kazakhstan, du Kirghizistan, du Tadjikistan et d'Ouzbékistan, ainsi que des Associations membres de l'IRU, à savoir l'ABADA, l'ABBAT et l'IRCUIZ.

La Chine s'ouvre aux transporteurs routiers d'Asie centrale

L'IRU a porté l'initiative historique des représentants de Chine, du Kirghizistan, et d'Ouzbékistan qui ont décidé de mettre en œuvre l'Accord trilatéral signé en 1998 pour faciliter le transport routier international le long de l'axe Tachkent – Andizhan – Sarytash – Irkechtam. Cet accord facilitera le commerce et le transit entre les principaux Etats d'Asie centrale grâce à l'ouverture du marché chinois aux transporteurs routiers ouzbeks et à la création d'une nouvelle route transversale donnant un accès direct aux marchés d'Asie du Sud, d'Europe et de la CEI aux opérateurs kirghizes. Dans le cadre de cet accord, il a également été décidé d'échanger les premiers permis trilatéraux et d'organiser une caravane de camions pilote au printemps 2010.



De gauche à droite : Kunio Mikuriya, Secrétaire général de l'OMC, Janusz Lacz, Président de l'IRU, Zhengjin Feng, Vice-ministre des Transports de Chine, et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU



La délégation de l'IRU présentant le projet NELTI de l'IRU lors de l'atelier de la CAREC, en présence de Ying Qian, Economiste principal, Division Finances et Commerce, BAD



De gauche à droite : Shoalim Shovakhabov, Responsable adjoint, Agence ouzbek pour le transport routier et fluvial, Ouzbékistan, Abdyrakhman Mamataliev, Ministre adjoint, Ministère des Transports et Communications, Kirghizistan, Van Shuipin, Responsable adjoint, Département Transports routiers, Ministère des Transports, Chine, scellant la mise en oeuvre de leur accord trilatéral visant à ouvrir la Chine aux transporteurs routiers d'Asie centrale



Connecter la Chine et l'Europe via l'Asie centrale et la Russie



K. Mamaev, Premier adjoint au ministre des Transports du Kirghizistan (à gauche), et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, signant le Protocole d'entente

L'IRU et le gouvernement kirghize signent un Protocole d'entente pour faire renaître la Route de la Soie

L'IRU a signé un Protocole d'Entente avec le gouvernement du Kirghizistan en vue de promouvoir les connexions de transport Europe-Asie le long de l'ancienne Route de la Soie. Cet accord prévoit une coopération en plusieurs étapes entre l'IRU et le gouvernement kirghize afin de mettre en œuvre la phase 2 du projet NELTI de l'IRU, qui comprend la suppression des obstacles au transport routier aux frontières ainsi qu'une meilleure mise en application des instruments multilatéraux de facilitation du commerce et du transport routier sur le territoire kirghize.

Le Premier ministre kirghize, Igor Chudinov, 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 l'initiative NELTI de l'IRU et à la mise en œuvre au Kirghizistan des conventions et accords de facilitation de l'ONU.

L'IRU rencontre le Président kazakh Nazarbayev et signe un Protocole d'entente

A l'occasion de l'inauguration des travaux de la nouvelle autoroute ralliant l'Europe de l'Ouest à la Chine occidentale, via le

Kazakhstan et la Russie, le Secrétaire général de l'IRU a rencontré le Président de la République du Kazakhstan, Nursultan Nazabayev, afin de discuter des questions de transport liées à la facilitation des liaisons de transport routier eurasiatiques.

L'IRU signe un Protocole d'entente avec le gouvernement tadjik

L'IRU et le ministre des Transports et Communications du Tadjikistan, Abdurahim Ashur, ont signé un Protocole d'entente en vue de favoriser l'intégration du système de transport tadjik au sein du réseau mondial des transports. Ce protocole prévoit notamment la mise en application effective des instruments de facilitation de l'ONU, le renforcement de la lutte contre le trafic de drogue ainsi que la promotion des activités de l'Académie de l'IRU dans le pays.

L'IRU et le gouvernement ouzbek renforcent leur coopération

Une délégation de l'IRU a rencontré de hauts représentants de la République d'Ouzbékistan, dont M. Nasriddin Najimov, Premier adjoint au ministre des Relations économiques, des Investissements et du Commerce, M. Rustam Mansurov, Président adjoint de la Commission d'Etat aux Douanes et M. Abdurakhman Abduvaliev, Directeur général de l'Agence d'Etat pour le Transport automobile et fluvial, afin d'examiner

les moyens de renforcer leur coopération pour promouvoir et faciliter davantage le transport routier et le commerce en Ouzbékistan et dans la région, y compris par la mise en œuvre de l'Accord trilatéral signé en 1998 entre le Kirghizistan, l'Ouzbékistan et la Chine visant notamment à faciliter la circulation régulière sur l'autoroute Kashgar (Chine) - Osh (Kirghizistan) - Andizhan (Ouzbékistan).

L'IRU et l'OCE renforcent leur coopération

Pour faire suite à la signature du Protocole d'entente entre les deux organisations, le Secrétaire général de l'Organisation de coopération économique (OCE), S.E. l'Ambassadeur Mohammad Maroofi, a rencontré l'IRU pour examiner de quelle façon la mise en œuvre des principaux instruments de facilitation de la CEE-ONU pourrait permettre de faciliter et de renforcer les échanges commerciaux et le transport routier entre les pays de l'OCE et le long de la Route de la Soie.

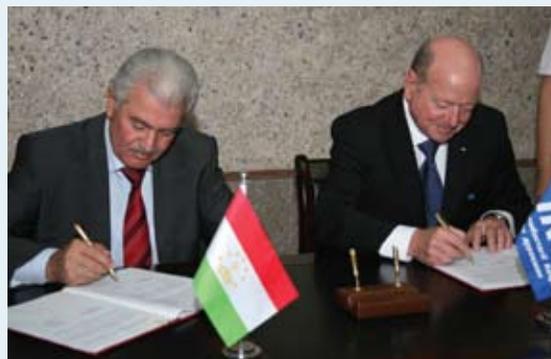
L'IRU et l'OCE ont également développé conjointement un projet régional qui sera soumis au groupe de la Banque islamique de développement (BID) et mis en œuvre en 2010. Ce projet vise à renforcer les connexions terrestres entre les itinéraires centre et Sud de l'initiative NELTI et de relier la région de l'OCE à l'Europe du Sud-Est.

Les liaisons de transport routier Europe-Asie

La Route de la Soie gagne les Etats-Unis

Washington D.C. se concentre sur la Route de la Soie

S'adressant à des représentants de haut niveau du gouvernement américain ainsi qu'aux ministres des Relations extérieures, du Commerce, de l'Industrie et de l'Economie participant à la Conférence du secteur public-privé sur l'Asie centrale organisée par la Chambre de commerce des Etats-Unis, l'IRU a souligné la nécessité d'accorder une priorité politique absolue à la facilitation du transport routier sur tout le continent eurasiatique afin de favoriser son développement économique et d'y apporter la paix et la prospérité. L'IRU a précisé que ce sont les obstacles procéduraux, et non l'infrastructure, qui entravent le plus le développement du commerce le long de l'ancienne Route de la Soie, comme l'ont clairement démontré les résultats empiriques de l'initiative NELTI de l'IRU.



Abdurahim Ashur, ministre des Transports et Communications du Tadjikistan (à droite) et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, signant le Protocole d'entente



Le Secrétaire général de l'Organisation de coopération économique (OCE), S.E. l'Ambassadeur Mohammad Maroofi (à droite) et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU



Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, rencontre Igor Chudinov, Premier ministre kirghize



Abelgazi Kusainov, ministre des Transports de la République du Kazakhstan (à droite) et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, signant le Protocole d'entente



Umberto de Pretto, Secrétaire général adjoint de l'IRU, s'adressant aux participants à la Conférence du secteur public-privé sur l'Asie centrale organisée par la Chambre de commerce des Etats-Unis



Le ministre des Transports de la Fédération de Russie, Igor Lévitin (à droite), a reçu l'Ordre du Mérite de l'IRU en reconnaissance de son extraordinaire contribution personnelle au développement des transports routiers en Russie et dans l'ensemble de la CEI





Agressions pirates et crime organisé : l'IRU fait front et exige davantage de parkings sécurisés

L'Assemblée générale de l'IRU a adopté à l'unanimité une Résolution pour protéger les conducteurs, les passagers, les chargements et les véhicules de la hausse dramatique du nombre d'agressions sur les aires de stationnement à risque perpétrées par les pirates et le crime international organisé.

Le manque d'infrastructures convenablement sécurisées et la rigidité des règles sur les temps de conduite et de repos en vigueur, facilitent la tâche aux pirates et acteurs du crime international organisé qui s'en prennent aux conducteurs, à leurs camions et chargements. La Résolution de l'IRU a donc lancé un appel urgent aux autorités compétentes pour qu'elles prennent les mesures nécessaires pour sécuriser les aires de stationnement et pour fournir à l'IRU des informations actualisées sur les équipements existants, qui pourront ainsi être publiées sur l'application gratuite de l'IRU TRANSPark, leur permettant ainsi de se conformer à leur obligation constitutionnelle d'assurer la sécurité des personnes et des marchandises sur leur territoire !

La sûreté dans le transport routier

TRANSPark : le guichet unique en ligne de l'industrie des transports routiers

L'IRU et le Forum international des transports (FIT) ont lancé ensemble TRANSPark, une plate-forme en ligne offrant une gamme complète de services destinés aux conducteurs de camions, aux responsables des transports et aux planificateurs logistiques et à tous ceux impliqués dans des opérations de transport routier, leur permettant d'optimiser et de sécuriser leurs activités.

TRANSPark permet aux conducteurs de camions, aux planificateurs logistiques, aux responsables des transports et à tous ceux impliqués dans des opérations de transport routier, de rechercher, localiser, sélectionner et contacter plus de 3 000 aires de stationnement pour camions dans plus de 40 pays, du Portugal au Kazakhstan.

Les utilisateurs de TRANSPark ont la possibilité de rechercher des aires de stationnement pour camions par pays, dans un rayon de 100 km autour d'un point donné, ou le long de leur itinéraire. Tous les équipements disponibles dans les parkings sélectionnés sont listés (dispositifs de sécurité, possibilités de réparation ou de lavage pour les camions, hôtels, restaurants, etc.) et peuvent servir de critères de recherche. Les coordonnées complètes ainsi que des plans d'accès sont également disponibles.



L'IRU s'est également associée à DocStop, un réseau de médecins qui proposent leurs services aux chauffeurs routiers nécessitant une aide médicale non vitale dans un rayon de 4 km autour des principaux parkings en Allemagne, Autriche, Pologne, République tchèque et aux Pays-Bas. L'IRU s'est engagée, en travaillant de concert avec ses Associations membres et le Forum international des transports (FIT), à étendre le réseau DocStop actuel à l'ensemble du continent eurasiatique.

Dans les circonstances actuelles de crise économique, de forte concurrence et d'environnement opérationnel très réglementé, TRANSPark offre des avantages compétitifs non négligeables à tous ses utilisateurs.

Le transport de marchandises dangereuses par route (ADR)

Entre autres évolutions en matière de sûreté, l'IRU s'est notamment penchée sur l'analyse des risques, les activités de normalisation et l'amendement des définitions ADR existantes, dans le but de garantir que toutes les parties impliquées dans le transport de marchandises dangereuses puissent assumer au mieux leurs responsabilités respectives.

En accord avec le Secrétariat de la CEE-ONU, l'IRU a conçu une page web donnant accès aux consignes écrites officielles. Ces consignes, telles qu'indiquées dans la section 5.4.3 nouvellement amendée de l'ADR 2009, sont une aide pour le chauffeur et son équipage en cas d'urgence ou d'accident lors du transport de marchandises dangereuses.

En 2010, l'IRU surveillera étroitement la mise en œuvre des Systèmes de transport intelligents (STI), afin d'améliorer les dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses. Elle préconisera notamment l'utilisation, sur une base volontaire, des applications STI afin que l'expéditeur, le transporteur et le destinataire, puissent toujours choisir librement le moyen de transport qu'ils souhaitent utiliser, et que ces applications STI ne deviennent pas des instruments pénalisant un mode de transport plutôt qu'un autre.





Développement, informatisation et extension géographique du TIR

Le Régime TIR poursuit ses objectifs de facilitation d'un commerce et d'un transport international sécurisés

Ratifiée par 68 parties contractantes et opérationnelle dans 56 pays, la Convention TIR permet à 40 000 sociétés de transport routier autorisées, d'effectuer des opérations de transport international grâce à des procédures TIR sûres et harmonisées.

Suite à la publication d'une étude par la Chambre de Commerce des Etats-Unis en mai 2008, démontrant clairement que la Convention TIR constitue le meilleur outil de mise en œuvre du Cadre de normes SAFE de l'OMD, le Secrétariat de la CEE-ONU a été mandaté pour déterminer les incidences de ce cadre de normes sur le TIR et sur la Convention internationale de l'ONU sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières.

Le TIR facilite les opérations de transport bilatérales

Le Régime TIR évolue rapidement pour faciliter les opérations de transport bilatérales et être utilisé à plus grande échelle. En effet, aux traditionnels Carnets TIR de 6, 14 et 20 volets, s'ajoute désormais le carnet à 4 volets, qui répond à une demande croissante de faciliter les opérations de transport impliquant le passage d'une seule frontière. Ce nouveau Carnet TIR à 4 volets, qui satisfait aux nouvelles exigences de l'Annexe 8 de la Convention de l'ONU sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières n'épargne pas seulement aux transporteurs les attentes de longue durée, mais également les formalités complexes et coûteuses aux frontières.

Le commerce et le transport routier à l'échelle internationale

Le Régime TIR trouve un écho de plus en plus favorable dans la région de l'OCE

Sur la base du Protocole d'entente signé avec l'Organisation de coopération économique, l'IRU et ses Associations membres nationales présentes dans la région de l'OCE ont encouragé à recourir davantage aux procédures TIR lors des opérations de transport entre Etats membres de l'OCE et avec les pays limitrophes.

L'IRU a participé au premier atelier du projet de liaisons interrégionales Europe-Asie (EATL) de la CEE-ONU pour la région de l'OCE à Téhéran, suivi d'un séminaire spécial sur le TIR pour les Etats membres de l'OCE. L'IRU et l'OCE ont également organisé des ateliers à l'échelon national pour encourager le Pakistan à adhérer à la Convention TIR et faciliter la réintroduction du Régime TIR en Afghanistan.



Les ministres des Transports du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord appellent leurs gouvernements à mettre en œuvre la Convention TIR



L'IRU s'adressant au Conseil des ministres arabes des Transports de la Ligue des Etats arabes

L'IRU a renforcé sa coopération avec la Ligue des Etats arabes (LEA) au Caire, dans l'optique de faciliter le commerce et le transport routier dans les 22 Etats arabes. La première étape concrète de leur partenariat, à savoir un séminaire commun sur « la facilitation des échanges et du transport routier dans les pays arabes » organisé par l'IRU, la LEA et l'Union arabe des transports terrestres (AULT), s'est déroulée au Caire, Egypte, en octobre 2009 et a permis d'appeler la LEA, l'IRU et d'autres organisations pertinentes à s'associer pour faciliter le commerce et le transport routier dans la région, en invitant leurs Etats membres à ratifier et à mettre en œuvre les instruments clés de facilitation de l'ONU, et notamment la Convention TIR.

A l'invitation du Secrétariat de la LEA, l'IRU a eu le privilège de présenter au Conseil des ministres arabes des Transports de la Ligue des Etats arabes (LEA) les conclusions du séminaire organisé au Caire en octobre 2009. Les ministres arabes des Transports, qui ont approuvé à l'unanimité les conclusions de ce séminaire, ont également appelé les 22 Etats arabes à adhérer aux Conventions de facilitation de l'ONU, et notamment à la Convention TIR, et à continuer de coopérer avec l'IRU pour faciliter les échanges et le transport routier dans la région.





Le commerce et le transport routier à l'échelle internationale

La pré-déclaration électronique TIR gratuite de l'IRU (IRU-TIR-EPD) étend sa couverture géographique

L'IRU, en partenariat avec les autorités douanières de plusieurs parties contractantes TIR et ses Associations nationales, étend actuellement la couverture géographique de sa pré-déclaration électronique TIR (IRU-TIR-EPD) afin que les titulaires de Carnets TIR puissent non seulement se conformer, sans aucun frais, au Règlement NSTI/TIR de l'UE et au Règlement EORI, respectivement entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2009 et le 1^{er} juillet 2009, mais aussi se préparer à l'entrée en vigueur des Règlements de sûreté de l'UE et du SAFE de l'OMD, qui exigent de fournir des informations anticipées sur les marchandises.

L'IRU-TIR-EPD, qui est une application gratuite disponible en 13 langues, évite non seulement aux titulaires TIR d'avoir recours à des tiers, et donc de divulguer leurs données commerciales confidentielles, mais aussi de perdre du temps à remplir les formalités douanières aux frontières.

L'IRU contribue au Code de l'Union douanière Bélarus - Kazakhstan - Russie

L'IRU a participé au brainstorming de l'Union russe des industriels et entrepreneurs consacré à la création d'une Union douanière entre la Russie, le Bélarus et le Kazakhstan. Au cours de cette réunion, les participants ont exprimé la nécessité d'établir un groupe d'experts dans le but d'évaluer l'impact de l'introduction d'un Code des douanes correspondant sur le transport routier international.

L'IRU a donc rédigé en ce sens un projet de texte pour le Code de l'Union douanière en consultation avec toutes les autorités compétentes et les Associations membres de l'IRU des trois pays impliqués. Par la suite, l'IRU a également effectué une présentation intitulée « Code des douanes de l'Union douanière : les conditions clés pour assurer le développement du commerce et du transport routier de marchandises à l'échelle internationale », lors de la Conférence consacrée à l'administration de l'Union douanière Bélarus-Kazakhstan-Russie à l'Académie des douanes de Russie.

Des protocoles de communication et de données informatiques standardisés et harmonisés entre entreprises et douanes sont indispensables à un commerce international durable

L'Assemblée générale de l'IRU a adopté à l'unanimité la résolution « B2C » (*Business-to-Customs*) ayant pour but de garantir la standardisation et l'harmonisation des protocoles de communication et de données informatiques lors des échanges de données des entreprises vers les douanes, notamment dans l'application du régime TIR.

La résolution « B2C » de l'IRU appelle les autorités compétentes à appliquer aux échanges de données informatiques « d'entreprise à bureau de douane » les mêmes protocoles de communication et de données informatiques standardisés et harmonisés que ceux ayant déjà cours pour les échanges de données informatiques « de douane à douane », notamment sur le territoire de l'UE.

La résolution « B2C » insiste également sur la mise en œuvre de normes informatiques appropriées dans toutes les parties contractantes TIR, concernant le type et le format des données, les messages à échanger et les protocoles de communication, pour garantir l'entrée en vigueur harmonieuse de toute nouvelle réglementation relative aux douanes afin d'éliminer les obstacles entravant le développement du commerce et de l'économie.



La liberté de transit des marchandises, des véhicules routiers et de leurs conducteurs au cœur des préoccupations de l'IRU

Pour l'IRU, il est impératif que la liberté de transit du transport routier s'applique non seulement aux marchandises, mais aussi aux véhicules et à leurs conducteurs. Pour y parvenir, elle préconise que l'article V du GATT soit interprété de manière appropriée dans le cadre d'un nouvel accord de facilitation des échanges et que le principe de non-discrimination soit renforcé. Dans cette optique, l'IRU a organisé une réunion spéciale sur la liberté de transit avec plusieurs délégations des pays participant aux débats de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la facilitation des échanges dans le cadre du Cycle de négociations de Doha de l'OMC.



Mahmadaly Shokirov, Président d'ABBAT (à gauche), discutant des difficultés aux frontières avec un conducteur de camion russe à la frontière entre le Tadjikistan et l'Ouzbékistan



Le commerce et le transport routier à l'échelle internationale

Les temps d'attente aux frontières doivent être réduits

Les temps d'attente aux frontières, qui ne résultent pas uniquement de la hausse du trafic ou d'un manque d'infrastructure, mais essentiellement de procédures inappropriées aux frontières, restent une préoccupation majeure pour les opérateurs de flotte internationaux.

Les temps d'attente aux frontières entraînent de graves souffrances humaines pour les personnes bloquées dans les files d'attente sans aucun accès aux équipements de base, ce qui est contraire aux droits de l'homme. Par ailleurs, l'impact néfaste sur l'environnement, la criminalité et le risque de propagation des maladies qui en découlent sont insoutenables pour le personnel exerçant les contrôles aux frontières, tout comme pour la population habitant à proximité des axes menant à ces postes frontaliers congestionnés.

L'attente aux frontières entraîne également des pertes annuelles pour l'économie qui se chiffrent en milliards, car des équipements très coûteux, comme les camions, sont ralentis dans les files, le personnel employé dans les transports reste improductif pendant de longues heures et parfois même des journées entières et l'immobilisation des chargements augmente le coût des marchandises, sans parler des nombreuses opportunités commerciales manquées.

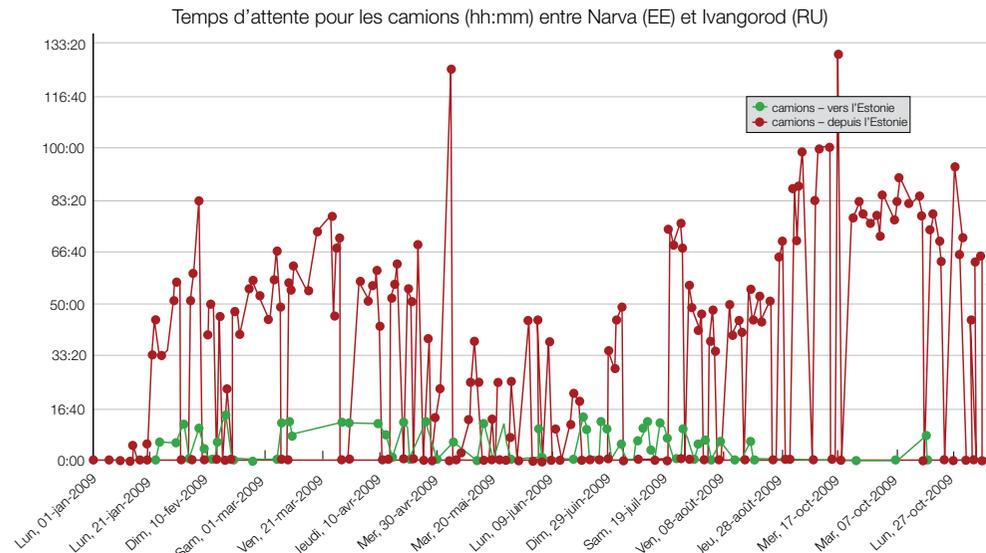
Pour réduire efficacement les temps d'attente, il est absolument indispensable de fournir des informations sur les durées réelles d'attente aux frontières afin que des décisions puissent être prises immédiatement, à court ou à long terme. Les autorités

compétentes doivent donc communiquer les informations adéquates sur les temps d'attente aux frontières. Cette obligation à l'encontre des autorités est inscrite dans la nouvelle Annexe 8 de la Convention des Nations-Unies sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.

Afin d'aider les gouvernements et les autorités nationales compétentes à remplir leurs obligations légales – à savoir informer toutes les parties concernées, y compris les opérateurs de flotte –, l'IRU a mis au point l'Observatoire des temps d'attente aux frontières (BWTO), une application web de pointe gratuite permettant aux autorités de communiquer les temps d'attente aux frontières partout dans le monde.



L'observatoire des temps d'attente aux frontières de l'IRU





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

Les problèmes de visas auxquels se heurtent les conducteurs professionnels pénalisent grandement le transport routier, et par là-même l'économie dans son ensemble. L'IRU réclame donc que les conducteurs puissent obtenir des visas annuels à entrées multiples et bénéficier de procédures de demande de visa rapides, simples et peu coûteuses. L'adoption du Code des visas de l'UE a également été saluée par l'IRU, qui confirme qu'une standardisation des procédures de demande de visas simplifierait grandement les démarches des conducteurs professionnels. L'IRU a également exigé que les accords bilatéraux sur la facilitation des visas, y compris pour les conducteurs professionnels, soient mis en œuvre de manière effective entre les membres de l'UE et les pays extracommunautaires, et a appelé les autres gouvernements, comme ceux de la région de la BSEC, à signer des accords multilatéraux pour faciliter les procédures d'octroi de visas.

La coopération avec le groupe de la Banque islamique de développement (BID) se renforce

L'IRU a rendu visite au groupe de la BID afin d'étudier la possibilité de développer une nouvelle coopération dans l'optique de promouvoir et faciliter davantage le commerce et le transport routier dans les régions de la LEA et de l'OCE, pour lesquelles le transport routier constitue le moteur du développement durable, de la croissance économique, de la prospérité et de la paix.

Un cadre concret de coopération bilatérale a donc été établi, et l'IRU a organisé par la suite une réunion de coopération BID-IRU à Istanbul avec la participation de l'OCE et de l'AULT. Au cours de cette réunion, les participants se sont rendus au poste-frontière de Kapikule entre la Turquie et la Bulgarie, qui a pu bénéficier d'un accord spécial « construire-exploiter-transférer » (CET) avec l'administration des douanes turque pour moderniser ses barrières terrestres du côté turc de la frontière.





Les droits des passagers dans le transport en autobus et autocar seront réglementés dans l'UE

Les industries européennes du voyage et du transport ont présenté conjointement au rapporteur du Parlement de l'UE, Gabriele Albertini, à des représentants de la Commission européenne et aux Attachés Transports des Etats membres de l'UE, leurs propositions destinées à établir des règles communautaires équilibrées en matière de droits des passagers utilisant les services d'autobus et d'autocar longue distance, répondant ainsi aux besoins des opérateurs comme des clients.

L'industrie de l'autocar obtient la réintroduction de la dérogation des 12 jours de conduite

Après deux années d'efforts soutenus, l'industrie européenne de l'autocar a enfin obtenu la réintroduction de la dérogation des 12 jours de conduite pour les services internationaux d'autocars au sein de l'UE et dans les parties contractantes de l'AETR. Les opérateurs, conducteurs et usagers pourront jouir de cette dérogation dès le premier trimestre 2010.

Si la formulation de cette dérogation dévie quelque peu de l'accord conclu entre les partenaires sociaux de l'UE, il s'agit toutefois d'une grande victoire pour l'industrie du transport routier et du tourisme ainsi que pour ses partenaires publics et privés.



L'IRU accueille Mattia Pellegrini, représentant du cabinet du Vice-président de la CE, Antonio Tajani

bus & coach

Le 6^{ème} Forum européen de l'autobus et de l'autocar de l'IRU, organisé en partenariat avec l'ECTAA, l'ETOA et la FBAA dans le cadre de Busworld Europe Courtrai, le plus grand salon mondial de l'autobus et de l'autocar, a attiré quelque 150 participants venus de quatre continents. Les débats se sont portés sur trois questions particulièrement d'actualité pour l'industrie des transports en autocar, à savoir :

- l'introduction anarchique des limitations d'accès à de nombreuses villes européennes pour les autocars, malgré leurs excellentes performances en matière de sécurité routière et de respect de l'environnement et les pertes économiques colossales qui en découlent tant pour les économies locales, les citoyens, que pour l'industrie du voyage et du tourisme ;
- les droits des voyageurs dans les transports longue distance par autobus et autocar en Europe, qui doit impérativement tenir compte de la spécificité de ces opérations dans toute future législation de l'UE, comme l'exige l'industrie ;
- la campagne d'image « Smart Move » lancée conjointement par l'IRU et Busworld ;

L'industrie européenne du voyage a adressé un message clair et univoque aux décideurs politiques locaux, nationaux et européens : les autobus et les autocars doivent être considérés comme l'une des réponses aux défis de mobilité et de voyage d'aujourd'hui et de demain.



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

L'IRU, en coopération avec ses Associations membres et les autorités gouvernementales des Etats membres présents à la CEE-ONU, a soumis un projet d'accord multilatéral concernant les lignes régulières d'autobus et d'autocar. La proposition a été formellement présentée au Groupe de travail SC.1. de la CEE-ONU lors de sa réunion en octobre 2009.

Ce futur accord multilatéral devrait considérablement faciliter le fonctionnement des lignes régulières d'autobus et d'autocar en établissant des procédures d'application et un cadre juridique harmonisés et équitables, mais aussi des documents de contrôle normalisés, tout en allégeant les procédures administratives et en réduisant les coûts à la fois pour les autorités et les opérateurs.





Crédits photographiques : bdo

Les nouvelles règles AETR, ou comment tirer les leçons des expériences de l'UE

L'Accord européen des Nations-Unies relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) joue un rôle essentiel dans la facilitation du transport routier de l'Atlantique au Pacifique. En définissant un cadre commun de règles de temps de conduite et de repos et en désignant un équipement d'enregistrement embarqué normalisé, il garantit une concurrence et des conditions de travail équitables, ainsi qu'une sécurité routière active sur tout le continent eurasiatique.

Les parties contractantes extracommunautaires ont récemment exprimé leur engagement en faveur de cet accord en adoptant, conjointement avec les Etats membres de l'UE, un nouvel ensemble de règles de temps de conduite et de repos entré en vigueur en décembre 2009. Toutefois, le manque de clarté juridique à l'égard des droits permettant aux opérateurs extracommunautaires d'appliquer l'AETR lors de trajets effectués exclusivement sur le territoire de l'UE, éclipse l'entrée en vigueur de ces nouvelles règles. Afin d'éviter toute infraction abusive, l'IRU a appelé à clarifier immédiatement cette question.

Les gouvernements des pays non-membres de l'UE ont également affiché leur bonne volonté et leur engagement en faveur de l'AETR en exigeant l'introduction, dès le 16 juin 2010, des tachygraphes numériques sur tous les nouveaux véhicules utilisés lors de trajets AETR. Toutefois, cette décision a été prise avant même qu'ils réalisent que l'introduction d'un système de tachygraphe numérique efficace et sûr relève du défi et s'avère extrêmement complexe. Par cette décision, ils oublient tout simplement que 10 années ont été nécessaires à la mise en œuvre du tachygraphe numérique au sein de l'UE, de son adaptation dans la législation européenne jusqu'à l'étape finale de préparation avant la mise en service au sein du dernier Etat membre communautaire.

Il ne fait aucun doute que le délai fixé au 16 juin 2010 ne pourra pas être respecté par la majorité des parties contractantes extracommunautaires. L'IRU continuera à faire pression sur les parties contractantes de l'AETR, l'ONU et la Commission européenne pour qu'elles tiennent compte des réalités pratiques et suspendent l'entrée en vigueur, actuellement prévue pour juin 2010.

La mise en œuvre harmonisée des règles des temps de conduite et de repos

L'IRU a poursuivi ses efforts en vue d'une application harmonisée des règles de l'UE en matière de temps de conduite et de repos. Après avoir assuré la publication de six notes d'orientation communautaires sur les articles litigieux du Règlement 561/2006/CE, l'IRU s'efforcera de continuer sur cette voie en 2010 pour que de nouvelles notes portant sur d'autres aspects du Règlement soient adoptées, et sollicitera également l'avis des membres sur l'utilisation, dans les faits, de ces notes d'orientation.

En outre, l'IRU a obtenu que le formulaire d'attestation d'activité du conducteur de l'UE - sur lequel doivent être inscrites les activités non enregistrées par le tachygraphe - soit modifié afin d'être utilisé à meilleur escient par les conducteurs.

En 2010, l'IRU se concentrera sur les divergences constatées entre les systèmes d'application des sanctions entre les différents Etats membres de l'UE en vue d'harmoniser les règles y afférentes.

Projet SMART : pour un tachygraphe numérique plus sûr, efficace et pratique

L'IRU a participé activement au projet SMART tachygraphe et a pu proposer des solutions sûres aux problèmes techniques liés à l'appareil, répondant ainsi aux revendications formulées de longue date par les membres de l'IRU.

Ces solutions garantissent, entre autres : un calcul plus précis des temps de conduite, un téléchargement plus rapide des données depuis l'unité du véhicule, la suppression des avertissements non pertinents, la simplification du processus de saisie manuelle des données et une interface plus pratique du dispositif, un plus grand nombre d'alphabets linguistiques, incluant désormais le cyrillique, une plus grande sûreté des données et une meilleure prévention des manipulations frauduleuses de l'appareil.

L'IRU se prépare désormais à entrer dans la phase 2 de ce projet dont le but sera de résoudre les problèmes liés au tachygraphe numérique par le biais d'une révision de la réglementation relative à celui-ci. Excepté en 2010, l'étude se portera avant tout sur les obligations juridiques et administratives liées au dispositif.



L'harmonisation des procédures de test de freinage

A l'heure actuelle, bon nombre de poids-lourds échouent aux tests de freinage effectués chaque année lors de leur contrôle technique en raison des divergences notoires constatées d'un garage à l'autre entre les méthodes de test, les formules de calcul et l'interprétation des résultats, ce qui entraîne des coûts exorbitants pour les propriétaires de camions. En outre, il arrive fréquemment que les sociétés de transport soient injustement verbalisées lors des inspections en bord de route à l'extérieur de leur propre pays car les exigences en matière de tests de freinage prescrites dans les réglementations nationales diffèrent.

Afin d'évaluer l'état technique des freins de manière harmonisée au sein d'un même pays, mais aussi d'un pays à l'autre, l'IRU a établi en 2009 un groupe ad-hoc d'experts techniques issus de la Commission internationale technique (CIT) en vue d'étudier rigoureusement cette question et de travailler à une harmonisation des règles régissant les tests de freinage, qui devrait ainsi devenir une condition *sine qua non* dans tous les pays.

Les règles de Rotterdam menacent l'industrie des transports routiers

L'IRU a soumis au Secréariat de la CNUDCI un avis juridique concernant les règles de Rotterdam qui ont été signées en septembre 2009. En l'absence d'analyse détaillée de ces règles et des conséquences de leur mise en œuvre pour le transport routier, plusieurs pays ont reporté la ratification de ces règles, suivant ainsi les recommandations de l'IRU.

L'IRU continuera à promouvoir l'utilisation des lettres de voiture électroniques, conformément au Protocole additionnel à la Convention CMR, et à étendre le champ d'application de ce Protocole au transport multimodal.



L'IRU discutera des priorités en matière de politique communautaire des transports avec la présidence de l'UE en 2010

L'IRU a rencontré le Secrétaire d'Etat belge à la mobilité, Etienne Schoupe, qui présidera le Conseil des ministres des Transports de l'UE au cours du deuxième semestre 2010. La discussion s'est axée sur l'impact de la crise économique et sur les principales préoccupations de l'industrie des transports routiers qui doivent être traitées efficacement par l'UE. Suite à cette fructueuse réunion, il a été décidé d'organiser la toute première Conférence des transports routiers IRU-Présidence de l'UE fin décembre 2010.



De gauche à droite : Yves Mannaerts, Vice-président du Conseil Transport de personnes de l'IRU, Philippe Degraef, membre du Comité de liaison auprès de l'UE pour le transport de marchandises de l'IRU, Michael Nielsen, Délégué général de l'IRU auprès de l'UE, Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, Florence Berthelot, Vice-présidente du Comité de liaison auprès de l'UE pour le transport de marchandises de l'IRU, Etienne Schoupe, Secrétaire d'Etat belge à la mobilité et Marc Roman, Conseiller du Secrétaire d'Etat belge à la mobilité

Conférence IRU-FTA sur l'harmonisation des contrôles des transports routiers au sein de l'UE

L'IRU, en partenariat avec la FTA, a organisé une 2^{ème} Conférence sur l'avenir de la mise en application des législations régissant le transport routier en Europe, rassemblant des représentants de la Commission européenne, des délégués des Etats membres de l'UE, des agents exécutifs du transport routier, des opérateurs de véhicules utilitaires et des membres de l'IRU. Les participants ont conclu que l'UE est loin d'être un espace uniformisé en matière d'application des législations, que ce soit à l'échelle nationale comme sub-nationale, comme le révèlent les divergences au niveau de l'interprétation des règles de temps de conduite et de repos ou encore des contrôles techniques. Dans l'optique de faciliter davantage le transport routier et de favoriser son adaptation au marché unique, la Conférence a invoqué la nécessité de créer un environnement exécutif harmonisé reposant sur une excellente coopération et une efficacité accrue.



La Conférence IRU-FTA sur l'harmonisation des contrôles des transports routiers au sein de l'UE

Edition annuelle du Cocktail de printemps de l'IRU

Le Cocktail de printemps organisé par l'IRU a rassemblé cette année plus de 200 représentants majeurs de l'industrie des transports routiers et du voyage issus des sphères politique, industrielle et commerciale de l'UE, parmi lesquels des Eurodéputés, des représentants de la Commission de l'UE, des associations professionnelles, des constructeurs, des transporteurs ainsi que des Associations membres de l'IRU.

Les nouveaux membres du Parlement et de la Commission de l'UE entrent en fonction

L'IRU a accueilli les Eurodéputés nouvellement élus ou reconduits dans leurs fonctions par un cocktail de rencontre informel auquel plus de 100 invités du Conseil, de la Commission et du Parlement de l'UE, ainsi que des délégués des représentations nationales auprès de l'UE et des représentants nationaux des Associations membres de l'IRU ont assisté.

Manifeste de l'IRU pour l'UE

L'IRU a publié le manifeste de l'industrie des transports routiers pour l'UE intitulé « l'Europe a besoin du transport routier », dans le but d'attirer l'attention des Eurodéputés sur les futurs défis en matière de politique des transports à l'échelle communautaire. Ce manifeste démontre le rôle des transports routiers dans des domaines clés tels que

l'économie, l'emploi, la sécurité routière ou la mobilité durable, et souligne les réalisations du secteur tout en formulant des recommandations politiques à l'attention des autorités de l'UE.

Livre Blanc de l'IRU sur l'avenir des transports

L'IRU a publié un « Livre Blanc sur l'avenir du transport routier commercial dans l'UE », présentant sa vision de l'avenir du secteur des transports routiers commerciaux. Le Livre Blanc de l'IRU appelle à un partenariat public-privé solide en vue de créer un système de transport adapté aux besoins du marché et intégrant tous les modes de manière non discriminatoire.

Le saviez-vous ? Faits et chiffres sur le transport routier en Europe

Deux brochures intitulées « Le saviez-vous.. ? » présentant des faits et chiffres simples sur le transport routier de personnes et de marchandises en Europe ont également été publiées, accompagnées d'un quiz en ligne permettant de tester ses connaissances générales en matière de transport routier en Europe.



L'IRU rencontre M. Tajani, Vice-président de la CE et Commissaire aux Transports. De gauche à droite : Michael Nielsen, Délégué général de l'IRU auprès de l'UE, Janusz Lachny, Président de l'IRU, Antonio Tajani, Vice-président de la Commission et Commissaire aux Transports de l'UE, et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU





Yes, we can!

Conclusions du Secrétaire général de l'IRU

La volonté, qui s'exprime par « *Oui, nous pouvons* », n'est rien d'autre que la faculté de déterminer librement ses actes et de les accomplir dans le respect de la loi, y compris dans le monde très réglementé du transport routier. En tant que telle, la libre circulation qui résulte de cette volonté doit être garantie avec l'aide des gouvernements.

Dès l'origine de la philosophie, selon Protagoras, « L'homme est la mesure de toute chose, des choses qui sont comme étant et des choses qui ne sont pas comme n'étant pas. » L'imaginaire ne contemple rien, mais cherche bien plutôt à envôûter ce qui est afin de faire naître ce qui n'est pas. Cette considération permet d'affirmer que l'attitude face à l'irréel ne s'accomplit que par un bouleversement radical et global de notre attitude face au réel.

Cette situation s'est appliquée au développement de l'Homme au cours des siècles en démontrant que l'Histoire humaine n'est rien d'autre que le progrès dans la conquête de la liberté. Toutefois, à la suite de l'instantanéité de l'information, de la dépendance compulsive à Internet qui résulte de l'instantanéité des communications interactives de la cybernétique, le futurisme de l'Instant a remplacé le futurisme de l'Histoire.

La perspective du temps réel, et plus encore son accélération l'emportent désormais sur l'ancienne perspective de l'espace réel, basée sur la réflexion et le raisonnement, qui avaient si bien con-

ditionné la vie économique, politique et le progrès des nations modernes.

Cette accélération du réel par l'instantanéité de l'information et des images, qui a remplacé la sagesse, le temps de la réflexion et le recul, bouleverse sous nos yeux l'accélération de l'histoire classique et nos certitudes et s'apprête également à dominer l'histoire du progrès.

Devant cette amnésie, voire cette sénilité historique qui résulte essentiellement de l'immédiateté, de la simultanéité et de l'instantanéité de l'information, force est de constater que face aux faibles pouvoirs politiques et économiques des gouvernements, ce ne sont plus les forces démocratiques mais « l'accident » qui gouverne et décide pour nous.

La vie quotidienne des peuples est devenue une salle d'attente de l'inattendu, de l'« accident », où ce qui arrive par les scoops médiatiques l'emporte toujours sur ce qui est ici et maintenant et qui était hier encore, à l'époque moderne. L'« accident », associé à l'instantanéité globale de l'information se traduit désormais par une synchronisation des émotions et des sensations en temps réel permettant d'installer un peu partout, grâce à cette communauté d'émotions et d'individus, une standardisation de l'opinion publique.

C'est ainsi, sans effort mais grâce au développement de l'instantanéité d'une information anxigène, que l'écologisme a réussi à accaparer le pouvoir d'é mouvoir instantanément tout un chacun. Le même raisonnement, avec les mêmes conséquences dramatiques sur le développement durable de l'économie, vaut également pour la récente crise financière, l'épuisement des ressources alimentaires et énergétiques, le trou dans la couche d'ozone ou pour le virus H1N1.

C'est pourquoi nous ne devons pas seulement sérieusement nous inquiéter, mais nous devons et oui, nous pouvons réagir à ce type d'information. En réalité, l'anxiété ainsi créée par l'instantanéité et le scoop médiatique ne sont que des coquilles vides, qu'un « business » aux effets délétères sur chacun de nous et sur la société, paralysant l'intelligence en général et la perception cognitive en particulier.

L'analyse de la méga-logistique du système global de distribution à flux tendus et stocks zéro démontre non seulement que l'interconnexion locale, nationale ou régionale du travail, de la production et de la distribution est supprimée, mais aussi que cette logistique entraîne désormais le gigantisme des chargements et des envois aériens ou maritimes transcontinentaux au détriment

des activités économiques et sociales de proximité et des anciennes localisations patrimoniales, si bien desservies par les camions dont 85% des transports s'effectuent sur moins de 150 km.

Ainsi, la mondialisation et le fret aérien et maritime transcontinental qui y est associé, suppriment non seulement l'interactivité et l'interconnexion postindustrielle des échanges commerciaux, mais bouleversent littéralement l'orientation complexe des activités humaines de très nombreuses économies nationales ou régionales. Leur commerce extérieur ainsi discrédité trouve malheureusement trop souvent refuge dans le néoprotectionnisme.

La récente crise financière a au moins eu deux mérites. Le premier, c'est de démontrer combien la prospérité de tous dépend de notre capacité à échanger des biens et des services. Ceux qui, ici ou là, prônent des théories de décroissance ou de protectionnisme sont aujourd'hui contraints de constater que les premières conséquences d'une décroissance, ce sont le chômage, la pauvreté, l'insécurité. L'histoire nous enseigne, hélas, que les conséquences peuvent s'avérer plus graves encore. Et conduire des pays autrefois partenaires à s'opposer par la voie des armes.

Un monde où le transport routier est pénalisé par toujours plus de taxes et toujours plus de réglementations, est un monde où l'économie ralentit, un corps où le sang ne circule plus. Tout décideur politique doit savoir que toute pénalisation du transport routier pénalise davantage encore l'économie dans son ensemble. Les transporteurs routiers sont bel et bien le sang de l'économie mondiale. De la libre circulation des biens et des services dépendent la santé de l'économie, la prospérité et la paix dans le monde.

Comme les faits l'ont démontré au cours de l'Histoire, la mobilité est non seulement un droit humain mais aussi une condition sine qua none pour améliorer le développement économique et social. L'importance du transport routier, qui ne permet pas seulement d'interconnecter toutes les entreprises sur tous les continents à tous les principaux marchés mondiaux, mais satisfait également, à plus de 80%, les besoins en mobilité des personnes et des biens, doit être reconnue par chacun. Ainsi, les gouvernements non seulement *peuvent*, mais *doivent* faciliter davantage le transport routier afin d'améliorer l'efficacité et la qualité de tous les services fournis par les opérateurs d'autobus, d'autocars, de taxis et de camions.



Conclusions du Secrétaire général de l'IRU

En outre, l'analyse de la situation résultant de la crise financière et économique actuelle révèle une dichotomie stupéfiante : d'un côté, les gouvernements allouent des aides financières colossales aux banques car ils estiment que celles-ci sont vitales pour l'économie, et de l'autre, ils imposent, jour après jour, de nouvelles restrictions ou interdictions et de nouvelles charges fiscales au transport routier, alors qu'il est déjà le mode de transport le plus réglementé et le plus taxé.

Pourtant, le transport routier joue un rôle bien plus important pour le développement économique que les banques. En termes simples, si les banques cessaient d'exister, le commerce ne s'arrêterait pas pour autant. Alors que si le transport routier cessait d'exister, le commerce et la prospérité seraient brutalement interrompus.

C'est pourquoi, au lieu de répéter les erreurs historiques de la Grande Dépression des années 1930, qui a vu la crise économique s'exacerber par l'interruption délibérée des transports et du commerce, les gouvernements devraient faciliter et promouvoir le transport routier de manière effective. *Oui, ils le peuvent*, en introduisant les mesures

d'incitation adéquates pour renouveler les flottes nationales par des véhicules plus propres et plus sûrs, et en garantissant, par le biais des banques centrales, des lignes de crédit appropriées et un moratoire sur les intérêts sur les dettes et sur les contrats de leasing afin de permettre aux transporteurs de poursuivre leur activité.

Les gouvernements doivent garder en mémoire que toute pénalité infligée au transport routier est une pénalité plus grande encore pour l'économie dans son ensemble ! En effet, le transport routier, qui est toujours et partout à la disposition de chacun, est devenu non seulement un outil de production vital, mais aussi le mode de transport le plus utilisé pour assurer les besoins en mobilité des personnes et des marchandises. Il est le moteur du développement économique, tout en ayant l'empreinte environnementale la plus faible de tous les modes de transport.

Ces faits sont confirmés par les résultats de nombreuses études scientifiques. Pour des services en porte-à-porte équivalents, l'empreinte écologique des marchandises est bien plus faible lorsqu'elles sont transportées par camion, que par transport

aérien, ferroviaire ou combiné. Il en va de même pour l'empreinte du transport en autocar qui est également bien plus faible que celle des autres modes de transport de personnes, ne représentant qu'un tiers de celle du transport ferroviaire et 5% de celle du transport aérien.

Ne nous laissons pas bernier. *Oui, nous pouvons*, de concert avec les gouvernements, transformer les nombreux défis résultant de l'augmentation des besoins en mobilité associés aux conséquences majeures de la crise économique actuelle en de nouvelles opportunités.

Pour y parvenir, les gouvernements doivent changer leurs mentalités afin d'améliorer le développement économique et social en appliquant effectivement, dans un véritable partenariat public-privé avec l'industrie des transports routiers, les mesures nécessaires pour faciliter davantage le transport routier, et par là-même les échanges.

Dans le cas contraire, la politique anti-transport routier actuelle et les conséquences majeures de la saturation croissante du fret dans les ports et les aéroports conduisant à une désertification des échanges dans les

arrière-pays, à la délocalisation de la production et à la destruction de l'emploi vont se poursuivre. Situation parfaitement contraire aux engagements pris par l'industrie du transport routier d'assurer partout, hier, aujourd'hui et pour les générations futures, un développement durable.

A titre de conclusion, *oui, nous pouvons* rétablir partout avec succès une prospérité durable car, sous l'égide de l'IRU, toutes ses Associations membres et leurs opérateurs de flotte professionnels affiliés se sont engagés à travailler ensemble, avec les décideurs gouvernementaux, pour un meilleur avenir. C'est pourquoi, ils espèrent que les engagements pris ne seront pas seulement entendus mais écoutés et, plus important encore, mis en œuvre !

Martin Marmy

*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*

IRU

d e p u i s 1 9 4 8



IRU



**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 Tervueren
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**

Selenium Plaza
Hakkı Yeten Cad. No.: 304, Kat: 11
Beşiktaş 34349 Istanbul
Turquie

Tél : +90-212-215 60 00
Fax : +90-212-215 60 10
Courriel : istanbul@iru.org
Web : www.iru.org

*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*

IRU

depuis 1948

©2009 IRU I-0223-1(f)