

L'IRU en 2011



IRU

Union
Internationale des
Transports Routiers

*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*



d e p u i s 1 9 4 8

5 Introduction du Président de l'IRU

Le transport routier, facteur clé de succès

6 L'IRU en 2011

- 6 Réseau mondial
- 7 Mission et activités
- 8 Structure et membres
- 10 Assemblée générale
- 11 Présidence
- 12 Conseils Transport
- 13 Comités de liaison et Comités régionaux
- 14 Commissions et Groupes de travail internationaux
- 15 Organisations partenaires
- 16 Secrétariat général de l'IRU

20 Le transport routier en 2011

- 21 Transport routier de marchandises
- 22 Transport routier de personnes par bus et autocar
- 23 Taxis et voitures de louage avec conducteur
- 24 Transport routier et crise économique
- 26 Transport routier et sécurité routière

28 Développement durable

- 30 Innovation
- 32 1^{ère} Conférence IRU/Présidence de l'UE sur le transport routier et Réunion ministérielle
- 36 Infrastructure
- 40 Incitations et distinctions
- 42 Formations de l'IRU : apprendre à apprendre
- 48 Bougez malin

50 Facilitation du transport routier

- 52 Transport routier de personnes, tourisme et voyage
- 54 Liaisons de transport routier Europe-Asie
- 61 Commerce international et Fret routier
- 65 Sûreté du fret
- 66 Rationnaliser la législation internationale des transports routiers
- 68 Main d'œuvre des transports : l'humain avant tout
- 71 Evénements « Taxis »

72 Conclusion du Secrétaire général de l'IRU

Réussir !





Introduction du Président de l'IRU

En tant que Président de l'IRU, je peux affirmer sans hésiter que les nombreuses évolutions très positives de ces dernières années laissent présager une année 2011 exceptionnelle, jalonnée d'événements notoires, voire historiques, qui ouvriront la voie à de fructueuses activités sur le plan international pour l'IRU et ses membres au cours des années à venir.

Les gouvernements des diverses régions du monde qui, en cette période d'après-crise et au cœur de l'économie mondialisée, ont eu la clairvoyance de reconnaître la nécessité stratégique de promouvoir et de faciliter davantage le transport routier - véritable moteur d'échanges, de progrès et de prospérité - pour relancer durablement l'économie, n'avaient jamais donné un écho aussi positif et encourageant aux initiatives de l'IRU. C'est donc bien la preuve que les 60 années d'expérience de l'IRU, son statut mondial et sa vision globale font toute la différence !

Outre la dynamique positive de toutes les activités de l'IRU en matière de facilitation du commerce et du transport routier sur le continent eurasiatique, les nouveaux partenariats de l'IRU avec des organismes mondiaux et régionaux majeurs et les gouvernements de pays d'Afrique, des Amériques, d'Asie et du Moyen-Orient feront de 2011 une année cruciale dans l'histoire de notre organisation.

Pour mieux saisir ces nombreuses opportunités historiques, les organes compétents de l'IRU ont notamment décidé de créer un nouveau Comité régional de l'IRU pour l'Afrique pour répondre à une demande concertée des associations de transport et gouvernements de plus de 20 pays.

L'Académie de l'IRU n'avait quant à elle jamais délivré autant d'accréditations et, mieux encore, les 22 pays de la Ligue des Etats arabes (LEA) ont également pris la décision unanime de mettre en place une formation professionnelle adaptée à leur région sous l'égide de l'Académie de l'IRU.

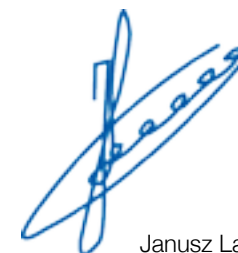
En outre, le renforcement de la coopération de l'IRU avec l'industrie des transports routiers d'Amérique latine et la signature d'un accord avec l'Organisation des Etats américains (OEA), qui regroupe 35 pays des Amériques, dans l'optique de renforcer le développement du commerce et du transport routier et favoriser la prospérité, et donc la paix, dans toute la région, témoignent également de cette dynamique historique.

C'est d'ailleurs dans ce contexte que l'Assemblée générale de l'IRU a décidé d'organiser, à l'invitation de la FADEEAC et avec le soutien de la Présidente argentine, ses réunions statutaires et une « conférence magistrale », à Buenos Aires, Argentine, en 2011, où se rassembleront des personnalités politiques éminentes et des organisations internationales.

A toutes ces évolutions récentes s'ajoutent également la coopération renforcée entre l'IRU et le Pacte mondial de l'ONU et le Service de l'action anti-mines de l'ONU, mais aussi la contribution de l'IRU à la Décennie d'action de l'ONU pour la sécurité routière.

Une ère passionnante s'ouvre, chargée de défis et d'opportunités pour les acteurs de notre secteur qui ont l'esprit d'entreprise et le professionnalisme nécessaires pour les relever et les saisir en coopération avec leurs gouvernements.

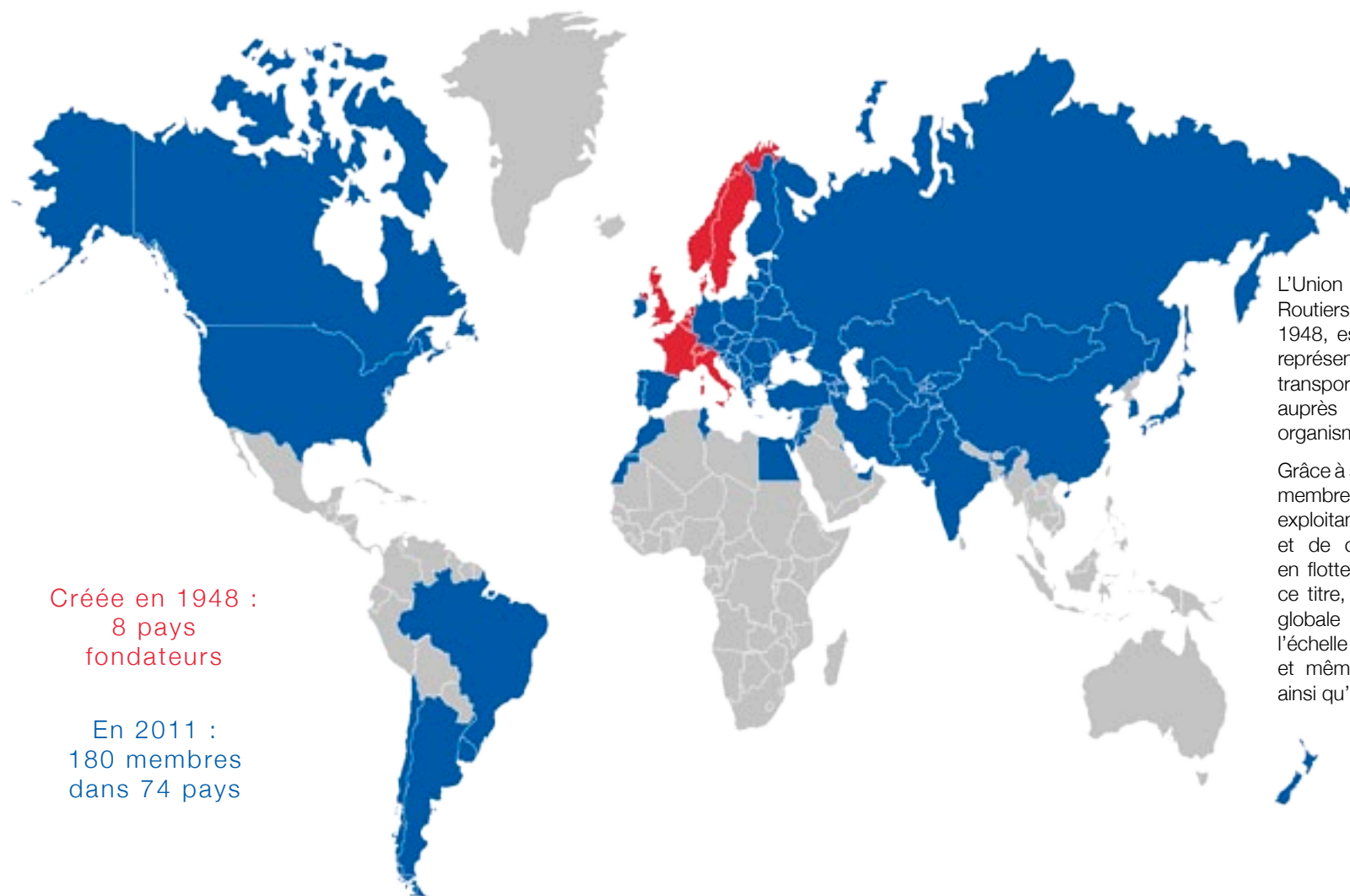
Alors unissons-nous pour appliquer la devise de l'IRU :
« Travailler ensemble pour un meilleur avenir » !



Janusz Lacny



L'IRU en 2011



Créée en 1948 :
8 pays
fondateurs

En 2011 :
180 membres
dans 74 pays

L'Union Internationale des Transports Routiers (IRU), fondée à Genève le 23 mars 1948, est l'organisation internationale qui représente les intérêts de l'industrie du transport routier dans le monde entier auprès des autorités publiques, des organismes privés et des médias.

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. A ce titre, l'IRU bénéficie d'une vraie vision globale et agit aussi concrètement à l'échelle internationale, régionale, nationale et même locale grâce à ses membres, ainsi qu'avec les autorités publiques.

Réseau mondial

Mission de l'IRU

En tant que porte-parole mondial de l'industrie des transports routiers, l'IRU œuvre en faveur d'une double priorité : le **développement durable** et la **facilitation** du transport routier dans le monde. Ces objectifs sont les éléments fondamentaux de son programme de travail, et l'IRU s'appuie notamment sur la formation pour promouvoir la compétence professionnelle au sein du secteur et améliorer la qualité des services offerts par la profession.

Cependant, l'IRU ne se résume pas à un groupe d'intérêt sectoriel, elle défend également les intérêts de l'économie et de la société dans leur ensemble, dans la mesure où le transport routier commercial est le pilier d'une économie forte et d'une société dynamique.

La mission de l'IRU est de maintenir un dialogue constructif avec toutes les institutions et acteurs dont les décisions peuvent impacter l'industrie des transports routiers. En outre, l'IRU défend également 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.

Activités de l'IRU

Les activités de l'IRU comprennent entre autres :

- **Créer 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 ;
- **Assurer le suivi** de toutes les activités, législations, politiques et de tous les événements impactant l'industrie des transports routiers, en intervenant auprès de tous les acteurs impliqués et en coopérant avec eux ;
- **Mener 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 ;
- **Dialoguer** 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 ;
- **Coopérer** avec les décideurs, les législateurs et les leaders d'opinion dans le but de contribuer de manière constructive à l'adoption de mesures raisonnables et efficaces qui se situent au juste milieu des attentes et intérêts de tous ;
- **Etablir 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 ;
- **Communiquer** sur le rôle et l'importance de la profession, ainsi que sa position sur les divers dossiers ;
- **Offrir des services pratiques, des informations et des données fiables** aux transporteurs routiers, tels que les prix du carburant, les temps d'attente aux frontières, les aires de stationnement sécurisées, la formation professionnelle, les développements en matière de législation, une assistance juridique, etc. ;
- **Dispenser des formations**, par le biais de l'Académie de l'IRU, pour améliorer la qualité des services proposés et veiller à l'adéquation entre les normes de formation en transport routier et la législation internationale.

« Travailler ensemble pour un meilleur avenir »



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 :

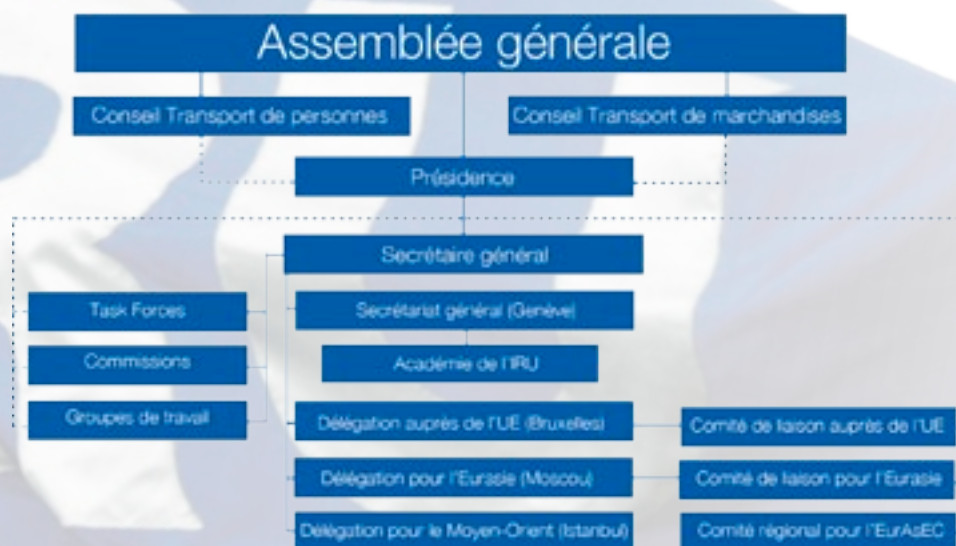
Ses organes statutaires

- 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 et Comités régionaux de l'IRU

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 quotidienne de l'organisation.



Les membres de l'IRU

À ses débuts, l'IRU regroupait des associations nationales de huit pays d'Europe occidentale : la Belgique, le Danemark, la France, 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, et permettent à l'IRU, de par sa structure démocratique, d'agir à l'échelle mondiale, régionale, nationale et même locale. La diversité des membres de l'IRU, qui n'altère en rien leur unité, 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.



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





L'autorité suprême

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 politiques et pratiques de l'IRU et de délibérer, adopter et faire connaître la position de l'IRU sur tous les aspects de la politique des transports. Il appartient en outre à l'Assemblée générale de désigner l'organe d'audit indépendant et d'approuver le rapport annuel sur l'état de l'organisation.





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

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'organisation conformément aux Statuts et au Règlement intérieur de l'IRU. Elle exécute toutes les décisions prises par l'Assemblée générale et assiste cette dernière dans la réalisation des objectifs de la politique des transports 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.



Le Conseil Transport de marchandises de l'IRU (CTM)

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, tels que les problèmes liés au passage des frontières, les évolutions du marché du fret, la facilitation du transport et des échanges, ainsi que la sûreté.

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, AIRCUIZ, Ouzbékistan



Le Conseil Transport de personnes de l'IRU (CTP)

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.

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

Le Comité de liaison de l'IRU auprès de l'UE pour le transport de marchandises (CLTM) est le forum permettant aux Associations membres communautaires de l'IRU de traiter les questions relatives à la politique des transports de marchandises de l'UE. Le CLTM se concentre actuellement sur plusieurs sujets : la future politique des transports de l'UE à l'horizon 2020, les poids et dimensions des véhicules utilitaires lourds et l'approche modulaire européenne, le transport d'animaux vivants, le transit alpin du fret routier, le temps de travail dans le transport routier, la concurrence dans le transport de fret, les règles d'exemption par catégorie dans le secteur des véhicules à moteur, la réduction des émissions de CO₂, les futures taxes sur l'énergie et les carburants utilisés dans le transport, ainsi que le paquet sur l'écologisation des transports de la Commission européenne qui définit une stratégie-cadre pour l'internalisation des coûts externes dans le transport et inclut une nouvelle proposition de la Commission européenne pour modifier la Directive Eurovignette.

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, Florence Berthelot, Vice-présidente du CLTM, FNTR, France, Alexander Sakkers, Président du CLTM, TLN, Pays-Bas



Le Comité de liaison pour l'Eurasie (CLEA)

Le Comité de liaison pour l'Eurasie (CLEA) est le forum permettant aux Associations membres de l'IRU basées sur le continent eurasiatique de traiter les questions relatives à la politique des transports de leur région. Le Comité de liaison auprès de la CEI (CLCEI), qui était initialement composé des représentants des 11 Associations membres de l'IRU présentes dans la CEI, ainsi qu'en Géorgie et en Mongolie, a été restructuré en septembre 2010 pour donner le jour au CLEA afin de refléter les dernières évolutions dans la région et représenter au mieux les intérêts régionaux de ses membres basés en Eurasie.

Le CLEA se concentre actuellement sur la promotion des diverses initiatives de l'IRU visant à développer et faciliter davantage les liaisons de transport routier entre l'Europe et l'Asie, telles que la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques (NELTI), l'initiative « d'autoroute modèle » (MHI) et le transit afghan. Il collabore également étroitement avec la Coopération économique de la mer Noire (BSEC) et le Forum international des transports (FIT) dans le cadre de la mise en œuvre des systèmes de permis multilatéraux de la BSEC et du CEMT par les transporteurs routiers de la région.

Le bureau du Comité de liaison pour l'Eurasie :

De gauche à droite : Tofik Nurullaev, Vice-président du CLEA, ABADA, Azerbaïdjan, Kakhramon Sydiknazarov, Président du CLEA, AIRCUZ, Ouzbékistan, Leonid Kostiuchenko, Vice-président du CLEA, AsMAP UA, Ukraine

Le Comité régional de l'IRU pour l'EurAsEC

Le Comité régional de l'IRU pour la Communauté économique eurasienne (EurAsEC) a été établi en juin 2010 dans le cadre du nouveau Comité de liaison pour l'Eurasie (CLEA). Il rassemble les représentants issus des Associations membres nationales de l'IRU basées au sein des Etats membres de l'EurAsEC, à savoir le Bélarus, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Russie, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan, ainsi que les représentants des gouvernements de pays observateurs (Arménie, Moldavie et Ukraine).

Ce nouveau Comité régional de l'IRU pour l'EurAsEC est chargé d'identifier et de suivre l'évolution des défis et opportunités qui se présentent à l'industrie des transports routiers au sein de l'EurAsEC afin de représenter au mieux les intérêts du secteur en définissant les politiques et initiatives appropriées, tout en invitant les autorités publiques et entreprises concernées à collaborer dans le cadre de véritables partenariats public-privé. C'est dans cette perspective que l'IRU invite les représentants de l'industrie et des gouvernements des Etats membres de l'EurAsEC à participer aux réunions et activités du Comité.



Commissions et Groupes de travail internationaux

Les Commissions et Groupes de travail internationaux de l'IRU regroupent les représentants des Associations membres de l'IRU ayant des compétences spécifiques, afin de concevoir et 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 techniques (CIT)
MIKHAIL NIZOV, ASMAP, RUSSIE



Services aux transporteurs routiers (CSE)
JOSÉ RIBEIRO DA CRUZ, ANTRAM, PORTUGAL



Affaires sociales (CAS)
GEORGES CAUSSE, FNTR, FRANCE



Sécurité routière (CSR)
GYULA KÓFALVI, MKFE, HONGRIE



Affaires juridiques (CAJ)
ISABELLE BON-GARCIN, AFTRI, FRANCE



Finances (CF)
RON WHITTLE, CPT, ROYAUME-UNI



Affaires économiques (CAE)
RUDOLF CHRISTIAN BAUER, AISÖ, AUTRICHE



Affaires douanières (CAD)
MICHAELA HAVELKOVA, CESMAD BOHEMIA, RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

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 ANELA, KNV, PAYS-BAS

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'UNMAS, l'OMT, l'OIT, l'OMI, l'OMS et le Pacte mondial de l'ONU
- 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 BID (Banque islamique de développement)
- la BSEC (Organisation de coopération économique de la mer Noire)
- la CAREC (Coopération économique régionale pour l'Asie centrale)
- la CCTCEI (Conférence de coordination des transports de la Communauté des États indépendants)
- l'EurAsEC (Communauté économique eurasiennne)
- la GUAM (Organisation pour la démocratie et le développement économique)
- la LEA (Ligue des États arabes)
- l'OCE (Organisation de coopération économique)
- l'OCS (Organisation de coopération de Shanghai)
- l'OEА (Organisation des États américains)
- l'OSCE (Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe)
- les institutions de l'UE (Union européenne), dont : la Commission européenne, le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne



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





Le siège du Secrétariat général de l'IRU

Le Secrétariat général de l'IRU comprend le siège à Genève et les Délégations permanentes auprès de l'Union européenne (UE) à Bruxelles, pour l'Eurasie à Moscou ainsi que celle couvrant le Moyen-Orient et Région à Istanbul. Il est dirigé par le Secrétaire général et emploie des ressortissants originaires de quelque 35 pays différents.

Le siège du Secrétariat général de l'IRU à Genève bénéficie d'un emplacement privilégié qui facilite son interaction avec de nombreux organes intergouvernementaux dont les décisions impactent le transport routier international.

Le Secrétariat général de l'IRU assiste la Présidence et met en œuvre les politiques proposées et approuvées par les Conseils Transport et l'Assemblée générale. Il coordonne également les travaux et l'interaction des différents Conseils, Commissions, Comités de liaison et Comités régionaux de l'IRU.



Principaux objectifs

Le Secrétariat général de l'IRU à Genève travaille de concert avec les trois délégations permanentes et les membres de l'IRU et coordonne la mise en œuvre du programme de travail mondial de l'organisation et ses priorités. Dans ce contexte, l'IRU est le partenaire, sous mandat de l'ONU, chargé d'administrer le régime de transit douanier TIR.

Le Secrétariat général de l'IRU coopère aussi étroitement avec les gouvernements d'Europe, d'Asie, du Moyen-Orient, d'Afrique et d'Amérique du Sud, ainsi qu'avec d'autres autorités compétentes et leurs agences gouvernementales correspondantes et les partenaires commerciaux, en vue d'interconnecter toutes les entreprises aux principaux marchés mondiaux grâce au transport routier en porte-à-porte, et de développer davantage le commerce et le transport routier dans les pays enclavés de toutes les régions du monde.

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
[JULIAN GUENKOV](#)

Responsable – Transport de personnes
[OLEG KAMBERSKI](#)

Responsable – Communication
[JULIETTE EBÉLÉ](#)

Directeur financier
[ERIC BENOIST](#)

Directeur des systèmes d'information
[PHILIPPE GROSJEAN](#)

Responsable – Formations de l'IRU
[PATRICK PHILIPP](#)

Responsable – Développement durable
[JENS HÜGEL](#)

Responsable – Affaires techniques
[JACQUES MARMY](#)

Responsable – Département TIR
[MAREK RETELSKI](#)

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 veiller à l'élaboration d'une législation raisonnée sur toutes les questions traitées par les institutions de l'UE qui impactent 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 et Tourisme (TRAN), le Conseil des ministres des Transports de l'UE, 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 davantage 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 veiller à ce que le transport routier ne soit pas pénalisé injustement.



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

Délégué général
MICHAEL NIELSEN

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

Responsable – Transport de personnes de l'UE
OLEG KAMBERSKI

Responsable – Affaires sociales et Affaires fiscales de l'UE
DAMIAN VICCARS

Officier de liaison avec les institutions européennes
BEN REICHERT

Chargé de mission
RÉMI LEBEDA





La Délégation permanente de l'IRU pour l'Eurasie à Moscou comprend les principales fonctions suivantes :

Sous-Secrétaire général

IGOR ROUNOV

Administrateur principal - Politique

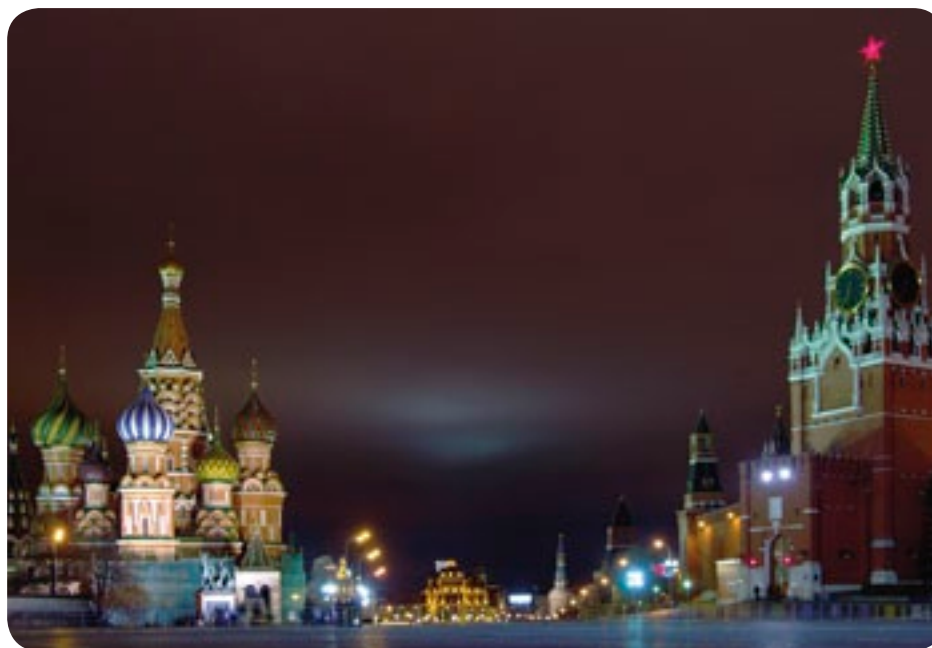
DMITRY LARIONOV

Administrateur principal - Douanes

ARKADY SHMELEV

Administratrice – Communication

ELENA ANFIMOVA



Principaux objectifs

- Promouvoir davantage les intérêts du secteur des transports routiers en Eurasie ;
- Harmoniser les législations des pays de la région eurasiatique en matière de transport routier, notamment via l'adhésion aux conventions et accords multilatéraux de l'ONU relatifs à la facilitation du commerce et du transport routier international ;
- Développer le transport routier Europe-Asie par la promotion de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI) en étroite collaboration avec les gouvernements, agences nationales, organisations intergouvernementales et Associations membres de l'IRU ;
- Fournir des services d'information en russe aux transporteurs routiers de la région eurasiatique.

La Délégation permanente de l'IRU pour l'Eurasie

Etablie à Moscou en 1998, la Délégation permanente de l'IRU, qui couvrait initialement la seule CEI, a étendu son champ d'activité et sa couverture géographique au continent eurasiatique pour s'adapter aux dernières évolutions géopolitiques et représenter au mieux les intérêts de ses membres présents dans la région.

Cette Délégation permanente est chargée de promouvoir les activités de l'IRU et de l'Académie de l'IRU, de favoriser le développement durable du fret routier en Eurasie, avec l'aide de ses Associations membres nationales et leurs autorités, et d'accélérer l'intégration du transport routier grâce à l'harmonisation des législations correspondantes au sein des pays d'Eurasie.

www.iru-eapd.org



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

Créée à Istanbul en 2005, la Délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et sa 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'Egypte en Afrique, à travers toute la région du Moyen-Orient.

La Délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et sa Région collabore avec ses Associations membres nationales et 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.



Principaux objectifs

- Promouvoir davantage les intérêts du secteur des transports routiers au Moyen-Orient et dans la Région ;
- Harmoniser les législations des pays du Moyen-Orient et de sa Région 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 ;
- Susciter une prise de conscience générale de l'importance et de la nécessité d'une formation professionnelle reconnue à l'international basée sur des normes harmonisées, et promouvoir les programmes et activités de formation de l'Académie de l'IRU ;
- Contribuer à l'organisation de forums, séminaires et conférences régionaux sur le transport routier au sein des régions de la Ligue arabe, de l'OCE et de la BSEC, y compris pour développer davantage le permis multilatéral BSEC, et y participer ;
- Fournir une assistance technique et un soutien aux gouvernements intéressés afin qu'ils améliorent ou réforment leurs réglementations nationales en matière de transport dans l'optique de faciliter les échanges et de développer le transport routier.

La Délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et sa Région comprend les principales fonctions suivantes :

Délégué général
HAYDAR ÖZKAN

Chef de projet
TALAL AL WAHAIBI

Chargée de la communication
et des événements
SULE ACAR



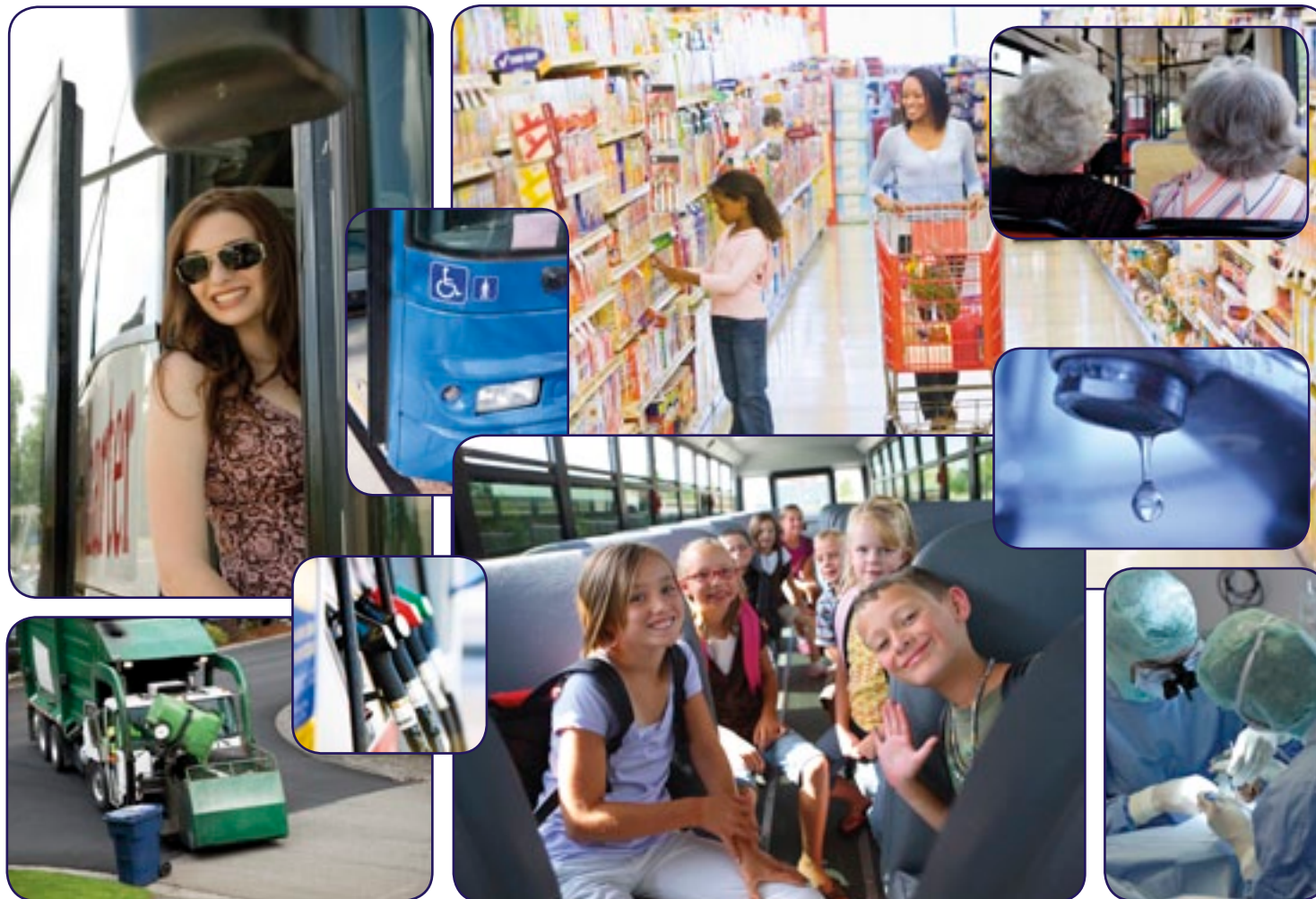
Le transport routier en 2011

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

L'industrie des transports routiers est le pilier d'une économie forte et d'une société dynamique. Il est donc légitime et indispensable de défendre ce secteur essentiel à la croissance économique, au développement social, à la prospérité, et en définitive, à la paix, qui joue un rôle central dans la vie de chacun, que ce soit dans les pays industrialisés ou en voie de développement.

L'industrie des transports routiers est indispensable à l'interconnexion de toutes les entreprises à tous les marchés mondiaux ; moteur du commerce, elle crée des emplois et assure une meilleure répartition des richesses tout en unissant les hommes. C'est pourquoi, toute pénalité infligée au transport routier pénalise davantage encore l'économie dans son ensemble.

Les progrès durables qu'a accomplis l'industrie des transports routiers sont un chapitre important de son histoire. En effet, les camions, autobus, autocars et taxis sont aujourd'hui 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.



« Le transport routier unit les hommes... »

Les camions sont le lien incontournable entre producteurs, entreprises et consommateurs. Leur flexibilité incomparable offre 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, les vêtements, les médicaments, les jouets, la nourriture et les matériaux de construction tout au long de la chaîne de production jusqu'au magasin de quartier ou à domicile.

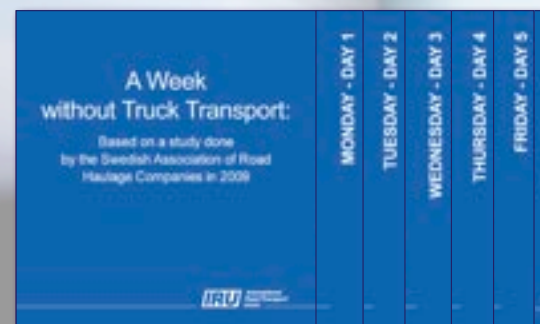
Faits et chiffres clés :

- Aujourd'hui, le transport routier achemine plus de 90% des marchandises en valeur, et plus de 80% en volume de fret intérieur.
- 6 000 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises sont acheminées chaque année par transport routier rien que dans l'UE, aux Etats-Unis, dans la CEI, en Chine et au Japon !
- 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 fret routier est un créateur d'emplois majeur. Il offre du travail à 6,5 millions de personnes dans l'UE et à près de 9 millions de personnes aux Etats-Unis. De nombreuses personnes sont également employées par des secteurs liés au transport en camion : fabrication, réparation, vente, leasing, assurances, services publics, construction, services, industries minières ou agriculture.
- Toutes les biens de consommation, que ce soit sur les rayonnages, dans chaque bureau ou dans chaque maison, se sont retrouvés dans un camion à un moment ou un autre de leur production ou de leur distribution.
- En définitive, tous les autres modes de transport et presque toutes les entreprises ont besoin des services de transport routier pour mener leurs activités avec efficacité.

Une semaine sans camions

Cette publication récente de l'IRU, basée sur une étude menée par l'Association suédoise des entreprises de transport routier de marchandises, présente des faits et chiffres prospectifs sur ce qui se passerait si le transport par camions cessait pendant une semaine, l'objectif étant de sensibiliser l'opinion publique et les politiques au rôle crucial que les camions jouent aujourd'hui dans notre vie quotidienne.

Cette brochure souligne notamment qu'une interruption à court ou long terme des services de transport en camion aurait des répercussions sur presque tous les aspects de notre vie courante, comme les soins, l'alimentation et la distribution de l'énergie. Une telle interruption affecterait également la plupart des entreprises dont nous utilisons quotidiennement les services, compte tenu que bon nombre d'entre elles travaillent à flux tendus ou ne disposent que de stocks très faibles, ce qui les rend totalement dépendantes de livraisons journalières ponctuelles.



« ...et améliore la répartition des richesses »



Transport routier de personnes par bus et autocar

Les bus et autocars sont un maillon essentiel de la chaîne de mobilité durable et font partie intégrante des systèmes de transport public. Ils offrent des services de transport sûrs, écologiques, pratiques, efficaces et abordables à chacun, y compris aux personnes présentant un handicap, disposant de faibles revenus ou vivant dans des zones à faible densité de population, que ce soit à l'échelle locale, régionale, nationale et même internationale.

En tant que tels, les bus et autocars assurent la cohésion sociale et représentent souvent le seul moyen d'accès à l'éducation, à l'emploi, aux soins et aux loisirs pour les citoyens ne pouvant ou ne sachant pas conduire. En outre, les autobus et autocars complètent parfaitement les autres modes de transport, en permettant aux navetteurs ou voyageurs de se rendre d'un point A à un point B en passant également par la gare ou l'aéroport !

Faits et chiffres clés :

- Les bus et autocars assurent 55% des services de transport public en Europe, plus de 45% du transport de personnes en Turquie, effectuent 751 millions de voyages aux Etats-Unis chaque année et permettent à 25 000 personnes de se déplacer, par heure et par direction, dans la seule ville chinoise de Guangzhou !
- En Europe, environ 8 millions d'emplois dépendent directement ou indirectement des bus et autocars. Aux Etats-Unis, le secteur de l'autobus et de l'autocar génère 3 à 3,5 emplois supplémentaires dans des industries affiliées et le nombre de personnes employées dans les services de transport routier de personnes en Chine était de 21,2 millions en 2008.
- 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. En Australie, se rendre à l'école en autobus est 7 fois plus sûr que la voiture, 31 fois plus sûr que la marche à pied et 228 fois plus sûr que le vélo.
- Les bus et autocars 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. En Europe, les autobus et les autocars payent en taxes et redevances diverses entre 1,5 et 2 fois plus que les dépenses publiques qui leur sont destinées, et aux Etats-Unis, le gouvernement fédéral accorde seulement 0,06 USD de subventions par trajet et par passager, contre 0,77 USD pour les transports publics, 4,32 USD pour le transport aérien commercial et 46,06 USD pour le rail !
- Enfin, les bus et autocars peuvent remplacer jusqu'à 30 voitures sur les routes, ce qui réduit considérablement la congestion du trafic, les émissions de CO₂ et la consommation énergétique. L'Agence française pour l'environnement et le contrôle de l'énergie (ADEME) a déclaré que les autocars sont le mode le plus efficace en termes d'énergie au niveau régional et interrégional, alors que la France possède le système ferroviaire fonctionnant à l'énergie nucléaire le plus « propre » au monde !

« Le choix malin... »

Taxis et voitures de louage avec conducteur

Les services de taxi et les voitures de louage avec conducteur font partie intégrante de la chaîne des transports publics, tant dans les zones urbaines que rurales. Grâce à leur flexibilité sans pareil, les taxis complètent les autres modes de transport public avec des services en porte-à-porte adaptés à chaque passager disponibles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

De par son extrême flexibilité, le taxi joue un rôle essentiel dans la mobilité durable des personnes, y compris de celles présentant un handicap. Il garantit la cohésion et l'intégration sociale en offrant aux citoyens locaux et aux touristes une mobilité sûre, écologique, flexible et abordable.

Faits et chiffres clés :

- Le secteur européen des taxis emploie plus d'un million de personnes, soit environ 8% de l'emploi dans le secteur des transports en Europe.
- Les taxis facilitent la mobilité : 50% des transferts depuis et vers les aéroports sont effectués par les taxis. En Europe, 40% des ménages n'ont pas de voiture personnelle et 50% des personnes âgées n'ont pas de voiture ou ne savent pas conduire. Les services de taxi sont utilisés trois fois plus par les personnes à mobilité réduite que par le reste de la population.
- Les taxis sont également des pourvoyeurs de mobilité indispensables dans les zones à faible densité de population, où ils sont bien souvent le seul mode de transport disponible pour les citoyens ne possédant pas de voiture, et assurent ainsi la cohésion sociale.
- Les taxis sont sûrs : bien qu'ils représentent 10 à 20% du trafic urbain, ils ne sont impliqués que dans 1% à peine des accidents de la route.
- Les taxis sont de plus en plus écologiques, surtout dans les régions où ils bénéficient d'incitations appropriées. Les véhicules conduits par les chauffeurs de taxi sont parmi les plus écologiques. En Europe, les flottes de taxis sont renouvelées tous les trois à cinq ans, ce qui permet aux entreprises de taxis de rester à la pointe du progrès technologique en termes d'efficacité énergétique, de pollution sonore et d'émissions de CO₂.

L'industrie du taxi est prête et s'engage à améliorer constamment la qualité et l'attractivité de ses services, ainsi que ses performances en matière de sécurité et d'écologie en renforçant sans cesse le professionnalisme de ses chauffeurs et de ses managers.

« ...partout, à toute heure ! »





En 2008 et 2009, la crise financière, qui s'est transformée en crise économique, avait entraîné une chute spectaculaire de la demande en services de fret routier, étant donnée la forte corrélation entre la croissance de l'économie et des transports. En observant et analysant les tendances et chiffres récents, l'IRU a toutefois pu déceler les premiers signes d'une reprise économique.

Les chiffres relevés pour la même période en 2010 et 2009 montrent respectivement que :

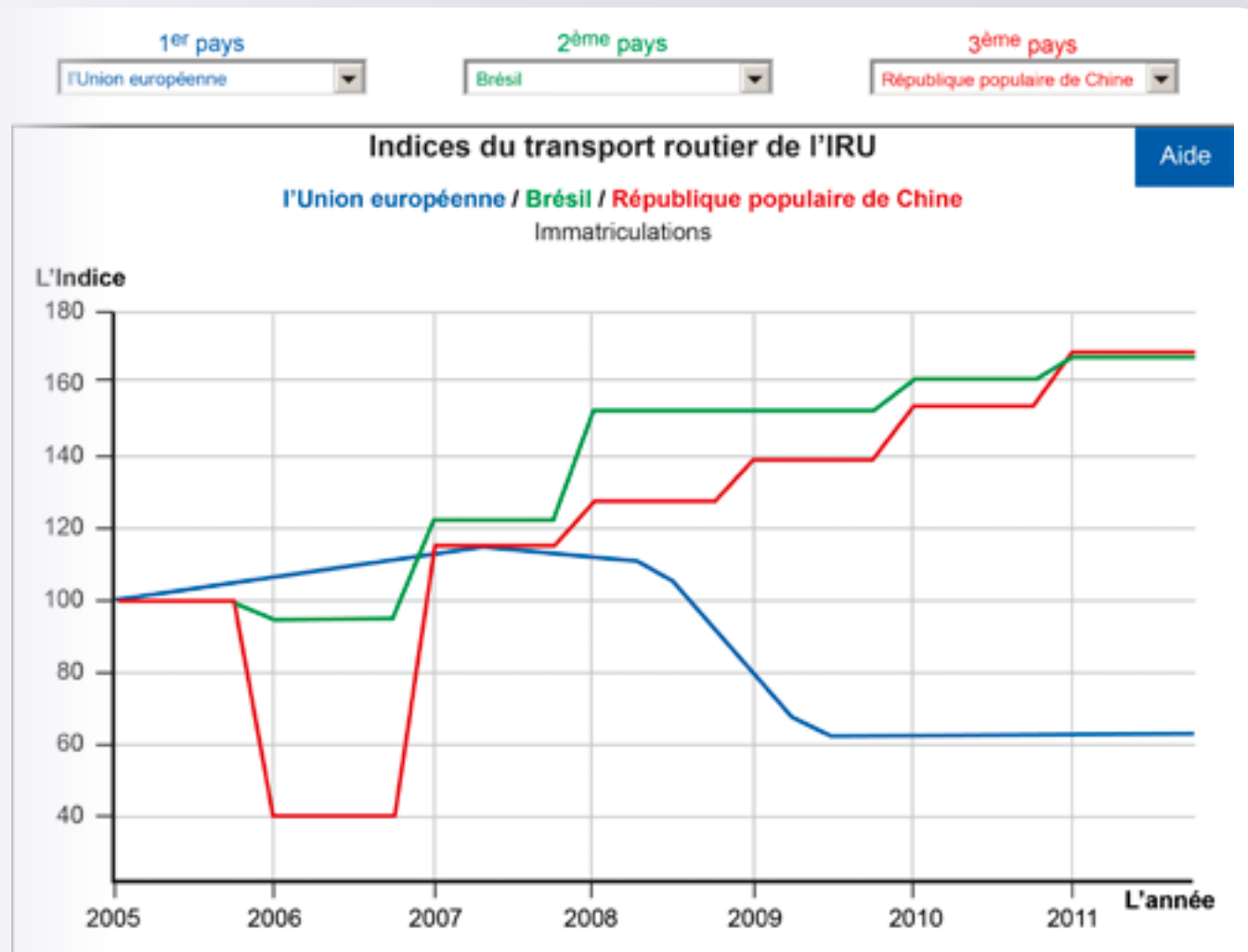
- le tonnage de marchandises transportées par route au niveau national a augmenté de 10 % alors qu'il avait reculé de 10 à 20 % ;
- le tonnage de marchandises transportées par route au niveau international a augmenté jusqu'à 10% après avoir chuté de 20 à 30 % ;
- les coûts du fret sont restés les mêmes, contre une baisse de 10% en 2009 ;
- les coûts du transport ont connu une hausse jusqu'à 10 % ;
- le nombre d'immatriculations de camions a faiblement augmenté (1%) suite à une baisse spectaculaire jusqu'à 40% ;
- l'accès au crédit bancaire est toujours aussi difficile que l'année passée ; et
- les faillites se sont stabilisées après une hausse de 20 %.

L'IRU a étendu la couverture géographique de son application en ligne sur les indices du transport routier, qui offre désormais des prévisions trimestrielles sur la

croissance du PIB, des volumes de fret routier et des nouvelles immatriculations de véhicules dans 51 pays, y compris les Etats membres de l'OCDE et de l'UE, les pays des Balkans, du TRACECA et BRIC. Elle propose également de nouvelles fonctionnalités permettant d'effectuer des comparaisons entre pays plus facilement.

En 2010, les indices du transport routier de l'IRU ont montré que les pays du TRACECA ont pris de l'avance dans la reprise économique, sous l'impulsion des transports routiers. Il est clairement apparu que si l'Europe souhaite rester compétitive au sein d'une économie mondialisée, elle doit commencer à promouvoir et faciliter davantage le transport routier pour accélérer sa reprise économique, comme le font la plupart des régions du monde qui enregistrent une croissance certaine.

Pour 2011, les indices du transport routier de l'IRU prévoient une croissance du PIB, du volume de fret routier et des immatriculations de véhicules dans les pays du TRACECA et BRIC, alors que les « vieilles économies », telles que l'UE, restent à la traîne, et resteront 40% en-dessous du niveau de 2008 (cf. graphique).



L'objectif des indices du transport routier de l'IRU est de permettre aux membres de l'IRU et transporteurs routiers de renouveler leurs flottes en fonction de la croissance économique, exprimée en PIB, et de la demande en transport, exprimée en volumes de fret.

www.iru.org/index/indices-app



Pour tout professionnel de la route digne de ce nom, chaque accident est un accident de trop. L'industrie des transports routiers s'est toujours engagée à réduire le nombre et la gravité des accidents impliquant des véhicules routiers utilitaires, ainsi qu'à promouvoir une culture de la sécurité routière au sein du secteur. Renforcer ce domaine restera toujours une priorité absolue pour l'industrie des transports routiers.

L'IRU soutient et apporte un financement majeur à la « Décennie d'action de l'ONU pour la sécurité routière »

Suite à la Résolution adoptée par l'Assemblée générale de l'ONU le 3 mars 2010 déclarant la période 2011-2020 « Décennie d'action pour la sécurité routière », la Présidence de l'IRU a pris la décision sans précédent d'octroyer 2 millions de dollars à la mise en œuvre des activités prévues dans le cadre de cette Décennie d'action de l'ONU.

En complément de ce soutien financier majeur, l'Assemblée générale de l'IRU a adopté une Résolution unique sur la sécurité routière avec pour objectif de contribuer à la réalisation des objectifs de l'ONU visant à stabiliser, puis réduire le nombre d'accidents mortels sur les routes dans le monde en renforçant les actions menées à l'échelle nationale, régionale et mondiale.

La Résolution de l'IRU recommande :

- d'identifier les principales causes d'accidents de véhicules utilitaires, en soutenant les études sur les causes d'accidents qui suivent des méthodologies scientifiques internationales de référence, comme la méthodologie de l'Etude européenne sur les causes d'accidents de camions (ETAC), et qui contribuent à renforcer la sécurité routière en ciblant les principales causes d'accidents ;
- de soutenir et promouvoir les normes efficaces, harmonisées et reconnues sur le plan international pour les formations des professionnels du transport routier, qui ont été élaborées par l'Académie de l'IRU ;
- d'introduire, sur une base volontaire avant qu'ils ne deviennent obligatoires, des systèmes de sécurité actifs et passifs efficaces et reconnus, tels que le système de détection de dérive de la trajectoire, le système avancé de freinage d'urgence et le programme de stabilité électronique.

Programme d'action pour la sécurité routière 2011-2020 de la Commission européenne

Suite à l'adoption du nouveau programme d'action de l'UE pour la sécurité routière visant à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années, l'IRU a salué ce programme d'action pour la période 2011-2020, conforme à l'engagement déjà pris par la profession.

Ce programme d'action de l'UE, qui propose tout un ensemble d'initiatives, vise principalement à améliorer la sécurité des véhicules et des infrastructures ainsi que le comportement des usagers de la route et prévoit notamment : l'introduction de nouveaux équipements de sécurité active dans les véhicules, la construction d'infrastructures plus sûres, la promotion de technologies intelligentes, l'intensification de l'éducation et de la formation des usagers de la route, une meilleure application des règles et la fixation d'objectifs concernant les blessés de la route.

L'IRU, qui a exprimé son soutien total envers toute mesure permettant de renforcer efficacement la sécurité routière, a toutefois souligné que la formation professionnelle et le transfert de savoir doivent rester une priorité absolue de ce programme de l'UE, dans la mesure où les formations préparatoires et continues des conducteurs professionnels et la sensibilisation des autres usagers à l'interaction avec les véhicules utilitaires sur la route sont seules capables de cibler les principales causes d'accidents de la route et de les réduire de manière effective et à grande échelle.

A l'occasion de la 1^{ère} Conférence IRU/Présidence de l'UE sur les transports routiers tenue à Bruxelles le 1^{er} décembre 2010, l'IRU, qui avait été l'une des premières organisations internationales à signer la Charte européenne de la sécurité routière en 2004, a réitéré son engagement ferme envers cette charte.



Aide-mémoire de l'IRU pour la sécurité routière : conducteurs et chargements

L'IRU a publié de nouvelles fiches de sécurité du conducteur dans un nouveau format poche plus pratique pour que les conducteurs de camions, d'autocars et de taxis gardent toujours à l'esprit les notions de base de la sécurité routière lorsqu'ils exercent leurs fonctions, comme l'avait recommandé l'Etude européenne sur les causes d'accidents de camions (ETAC), qui a identifié le facteur humain comme élément essentiel à l'amélioration de la sécurité routière. Ces fiches de sécurité continueront d'être diffusées à l'échelle nationale et locale par le biais des Associations membres de l'IRU.

A la demande de la Commission européenne, l'IRU a également fait traduire les « best-sellers » de ses aide-mémoire pour les conducteurs dans les 23 langues officielles de l'UE. Ils sont désormais disponibles sur le site web de la CE.

Un aide-mémoire de l'IRU sur l'arrimage des charges en sécurité présentant les bonnes pratiques en matière d'arrimage et de chargement des marchandises sur les véhicules de fret routier a également été développé sur la base des nouvelles normes harmonisées validées par le Comité européen de normalisation (CEN). Cet aide-mémoire a pour but de garantir la sûreté du transport de fret par la route et de faciliter les opérations et la compréhension des transporteurs dans un souci de respect des législations nationales.



Développement durable

Parvenir à un développement durable, c'est trouver le juste équilibre entre le développement économique, l'équité sociale et la protection de l'environnement

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 courante 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 divers effets pervers, voire même négatifs, tant pour l'économie que pour l'environnement.

« La signature de la Charte de l'IRU [pour le développement durable] est l'un des événements les plus marquants et les plus encourageants de la période post-Rio. »

Maurice Strong, Secrétaire Général du Sommet de la Terre de l'ONU, Budapest, 1996

Le développement durable et le transport routier

Suite à l'adoption de l'Agenda 21, l'industrie des transports routiers s'est 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. Pour cette dernière, réaliser cet objectif se traduit donc par le défi de satisfaire la demande du marché au moindre coût pour l'environnement, la société et l'économie, en améliorant notamment la qualité, la sécurité et la propreté de ses services et non en en accroissant le volume.



Au cours des 20 dernières années, l'industrie des transports routiers a réalisé des investissements considérables dans les nouvelles technologies et la formation. En plus de la création d'une Académie, l'IRU a 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.

- **innovation** : développer et mettre en œuvre des mesures techniques à « la source » et des pratiques opérationnelles toujours plus efficaces en vue de réduire l'impact environnemental du transport routier.
- **incitation** : encourager les transporteurs à mettre en place plus rapidement les meilleures technologies et pratiques disponibles.
- **infrastructure** : garantir la fluidité du trafic et l'efficacité des mesures précitées.



Validée en 2002 par le Programme des Nations-Unies pour l'environnement (PNUE), la stratégie des 3 « i » de l'IRU a été recommandée auprès d'autres secteurs industriels pour émulation.

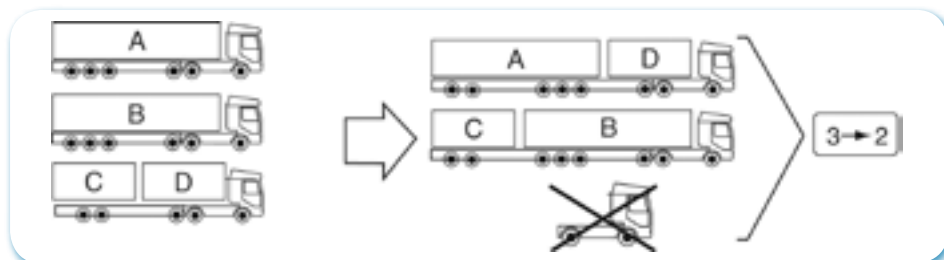
Lors de sa réunion annuelle en 2010, la Commission de l'ONU pour le développement durable, à laquelle 92 ministres étaient présents, a entériné l'engagement de l'industrie des transports routiers à réduire ses émissions de CO₂ de 30% d'ici 2030. A cette occasion, la Commission a également reconnu le rôle indispensable du transport

routier dans la réalisation des Objectifs de développement du millénaire de l'ONU, notamment en améliorant la qualité de ses transports et non en en accroissant le volume, que ce soit dans les pays industrialisés comme en voie de développement.

L'IRU a également été admise au sein du Pacte mondial de l'ONU, la plus grande initiative mondiale dans le domaine de la responsabilité d'entreprise regroupant plus de 8 000 participants commerciaux et non-commerciaux dans 135 pays, dans la mesure où ses priorités et activités connexes, notamment la facilitation des échanges et du transport routier et le développement durable, sont en droite ligne des « 10 valeurs fondamentales » du Pacte mondial concernant notamment : les droits de l'Homme, les normes de travail, l'environnement et la lutte anti-corruption.



L'approche modulaire normalisée : la solution innovante pour un transport multimodal efficient



L'innovation est une force motrice du transport routier. Sans elle, il lui serait impossible de rester compétitif et d'offrir des services de qualité à ses clients. Fidèles à la stratégie des 3 « i » de l'IRU pour parvenir à un développement durable, basée sur l'incitation, l'innovation et l'infrastructure, les solutions novatrices proposées par l'approche modulaire sont à même d'améliorer la qualité des transports routiers plutôt que d'en accroître le volume, y compris en favorisant le transport multimodal.

L'approche modulaire a été présentée par l'IRU lors du Forum international des transports 2010 sur le thème « Transport et innovation : libérer le potentiel » afin de démontrer comment ce concept innovant optimise l'exploitation des unités de chargement existantes (modules) en permettant d'utiliser des combinaisons de véhicules plus longues lorsque c'est possible, ou plus courtes lorsque c'est nécessaire.

Les études gouvernementales et sectorielles ont clairement montré que l'approche modulaire améliore l'efficacité du transport routier en permettant

d'acheminer des volumes plus élevés avec moins de véhicules.

Si elle réduit l'empreinte carbone du transport routier, l'approche modulaire offre également un degré de flexibilité élevé pour satisfaire aux diverses exigences commerciales et contraintes d'infrastructure. Sur la base des essais effectués, on peut affirmer que l'approche modulaire :

- offre la possibilité d'acheminer le même volume de marchandises avec moins de véhicules, améliorant ainsi la qualité du transport routier au lieu d'en accroître le volume ;
- accroît considérablement les performances environnementales du transport routier en réduisant le nombre de camions nécessaires, ce qui réduit significativement la consommation de carburant et les émissions de CO₂ ;

- facilite le transfert des caisses mobiles et conteneurs d'un mode de transport à l'autre, rendant ainsi le transport multimodal plus attractif du point de vue économique ;
- réduit l'usure du revêtement routier pour le même tonnage transporté, grâce au nombre d'essieux plus élevé qui permet de transporter un plus faible tonnage par essieu.

Une volonté politique est toutefois nécessaire pour que l'approche modulaire déploie tout son potentiel. Les gouvernements doivent harmoniser et normaliser les règles concernant les poids et dimensions des unités de chargement et combinaisons de véhicules dans tous les pays afin de garantir une compatibilité effective entre tous les modes de transport. De même, il serait nécessaire d'effectuer davantage d'essais sur le terrain, tant



au niveau national qu'international, pour identifier les meilleures combinaisons de véhicules et les normes d'approche modulaire optimales.

L'IRU a également coopéré avec un ensemble d'acteurs clés au niveau de l'UE pour promouvoir et faciliter l'utilisation de l'approche modulaire, y compris en participant au lancement d'un site web consacré au sujet, www.modularsystem.eu destiné à fournir des faits et chiffres sur l'utilisation de l'approche modulaire dans l'Union européenne. Parmi ces acteurs figure notamment la Deutsche Bahn, qui a fait savoir qu'elle était prête à discuter des options relatives à l'approche modulaire et à s'impliquer plus activement à l'avenir dans les essais de terrain réalisés en Allemagne.

Réduire le CO₂ dans les transports routiers

Dans le cadre du 63^{ème} Salon des véhicules utilitaires « IAA » à Hanovre, les participants au séminaire organisé par l'IRU en partenariat avec son Association membre « Verband der Deutschen Automobilindustrie » (VDA) sur le thème « Réduire le CO₂ dans l'industrie des transports routiers : tendances, technologies et politiques » ont conclu que les gouvernements doivent tendre vers l'amélioration des infrastructures,

promouvoir les énergies alternatives et permettre l'usage le plus répandu possible de combinaisons de véhicules utilitaires plus longues et harmonisées pour réduire le CO₂ dans notre profession.

En vertu de la stratégie des 3 « i » de l'IRU pour parvenir à un développement durable, il faut également souligner que seules 3% des émissions de CO₂ sont imputables au transport routier commercial alors que 53% de la consommation de carburant, et donc des émissions de CO₂, résultent de la production de courant (électricité) par des entreprises qui bénéficient, pour la plupart, d'un soutien financier colossal de la part des Etats, et se trouvent donc sous leur contrôle.

Si le réchauffement climatique implique un véritable effort de réduction des émissions de la part de tous les secteurs de l'économie, y compris des transports routiers – avec le soutien de l'IRU et de ses membres, le CO₂ ne pourra toutefois être réduit de manière effective et à grande échelle qu'en remplaçant l'énergie utilisée pour la production d'électricité, qui génère une quantité de CO₂ colossale, par des énergies alternatives compétitives.



Pour une procédure de certification des émissions de CO₂ et de la consommation énergétique des poids lourds harmonisée au niveau mondial

A l'occasion du Forum mondial des Nations Unies sur la réglementation et l'innovation technologique des véhicules, l'IRU a proposé de faire évoluer les priorités législatives concernant les véhicules utilitaires lourds de sorte qu'elles se concentrent désormais sur les émissions de CO₂ plutôt que sur les émissions toxiques, dans la mesure où l'industrie des transports routiers a déjà réduit ses émissions toxiques jusqu'à 97% au cours des 20 dernières années.

En ce qui concerne la réduction du CO₂ dans les transports routiers, l'IRU a appelé les gouvernements à tendre, en principe, vers des normes d'émission harmonisées à l'échelle mondiale et à développer une procédure de certification mondialement reconnue pour les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds.

En réalité, pour réduire les émissions de CO₂ de manière effective, l'industrie du transport routier commercial a besoin de cycles d'émissions réalistes et harmonisés pour les poids lourds, initiative qui a été développée et bénéficie du soutien total de la Commission internationale technique de l'IRU (CIT).



La première Conférence IRU/Présidence de l'UE sur le transport routier et Réunion ministérielle s'est tenue le 1^{er} décembre 2010 à Bruxelles sous le patronage du Secrétaire d'Etat belge à la Mobilité, Etienne Schouppe. Cet événement intitulé « Le transport routier de demain : efficient, sûr et durable » a rassemblé 400 décideurs politiques et acteurs clés du secteur des transports routiers.

Les ministres des Transports et représentants ministériels des 27 Etats membres de l'UE, ainsi que de la Norvège, ont participé à cet événement et tenu une réunion ministérielle en parallèle, lors de laquelle ils ont pu adopter une déclaration commune signée par le Secrétaire d'Etat belge à la Mobilité, Etienne Schouppe, au nom du Conseil des Transports de l'UE, et par le Président de l'IRU, Janusz Lacny, au nom de l'industrie des transports routiers.



De gauche à droite : Janusz Lacny, Président de l'IRU, Etienne Schouppe, Secrétaire d'Etat belge à la Mobilité, Siim Kallas, Vice-président de la CE et Commissaire européen aux Transports, Alexander Sakkers, Président du Comité de liaison de l'IRU auprès de l'UE pour le transport de marchandises et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU

Déclaration de la 1^{ère} Conférence IRU/Présidence de l'UE sur le transport routier

(Extraits)

« Le transport routier de demain : efficient, sûr et durable »

Adoptée par les participants présents lors de la 1^{ère} Conférence IRU/Présidence de l'UE sur le transport routier et Réunion ministérielle à Bruxelles, Belgique, le 1^{er} décembre 2010.

Les délégués

Reconnaissant que :

- Le transport routier commercial est le pilier d'une économie compétitive et d'une société dynamique et qu'il est devenu un outil de production essentiel et un vecteur de développement durable ;
- Le transport routier commercial s'efforce d'être toujours plus sûr, plus écologique et plus efficient et aucun autre mode ou secteur ne peut et ne pourra jamais être un tel moteur de progrès ;
- Il faut une nouvelle méthode pour trouver un accord entre les acteurs privés et les décideurs politiques nationaux et européens sur les priorités et politiques nécessaires afin d'établir un système de transport encore plus sûr, plus durable et plus efficient en Europe ;

en vue de répondre aux besoins écologiques, économiques et sociaux inhérents à la mobilité durable de tous les citoyens de l'UE, et convaincus que pour atteindre les objectifs stratégiques de l'UE susmentionnés, il faut améliorer l'efficacité, la sûreté, la sécurité et la durabilité du transport routier,

appellent les gouvernements de l'UE à :

- reconnaître la contribution unique du transport routier commercial en tant qu'outil de production reliant tous les modes de transport entre eux grâce à ses services en porte-à-porte uniques, à sa rapidité, à sa flexibilité et à son rapport qualité/prix ;
- créer un véritable partenariat public-privé avec l'industrie des transports routiers, afin que toutes les questions relatives au transport soient discutées conjointement et de manière constructive ;

et mettent en œuvre des politiques qui permettent :

- Un choix modal libre et orienté par le marché
- Des politiques d'infrastructure bien ciblées et financées adéquatement
- Un transport sûr
- Un espace unique d'application des lois
- L'innovation
- Une fréquentation doublée des transports collectifs de personnes (campagne « bougez malin »)
- Une politique des transports urbains accessibles
- Une main d'œuvre durable, et
- Une législation modérée

L'Union Internationale des Transport Routiers (IRU), ses Associations membres nationales du transport routier et leurs opérateurs s'engagent à coopérer pleinement avec les autorités gouvernementales, dans le cadre d'un véritable partenariat public-privé, afin de promouvoir le progrès économique, social et environnemental dans l'UE en « travaillant ensemble pour un meilleur avenir ».

« Le transport routier de demain : efficient, sûr et durable »





Etienne Schouppe, Secrétaire d'Etat belge à la Mobilité



Brian Simpson, Président de la Commission Transports et Tourisme du PE



Siim Kallas, Vice-président de la CE et Commissaire européen aux Transports, s'adressant aux participants à la conférence



Déclaration commune des ministres des Transports adoptée lors de la 1^{ère} Conférence IRU/Présidence de l'UE sur le transport routier

Les ministres

- Considérant le rôle essentiel du transport routier dans la vie quotidienne des citoyens de l'UE et sa capacité à répondre aux besoins d'une économie européenne forte et dynamique, interconnectant toutes les entreprises à chaque marché et favorisant la mobilité durable des personnes et des marchandises ;
- reconnaissant que le transport routier commercial joue un rôle vital en soutenant les chaînes d'approvisionnement, la logistique, les voyages, l'emploi et la prospérité au sein de la société et de l'économie de l'UE dans leur ensemble ;
- reconnaissant la nécessité de collaborer pour développer un transport routier plus écologique, sûr et compétitif conformément aux objectifs de la stratégie de Lisbonne ;
- soulignant que, pour réduire l'impact écologique du transport routier, des solutions innovantes, viables et durables sont nécessaires ;
- soulignant que, pour réduire effectivement le nombre d'accidents impliquant des véhicules utilitaires routiers, 85% des causes de ces accidents doivent être corrigées par le biais d'une formation appropriée des conducteurs professionnels et autres usagers de la route.

Ont décidé de coordonner leurs efforts pour

- Travailler en partenariat avec l'industrie du transport routier commercial afin qu'elle parvienne à réduire davantage son empreinte écologique à la source en encourageant la recherche pour des technologies automobiles toujours

plus propres et des alternatives viables aux carburants fossiles pour les véhicules utilitaires lourds, et en fournissant des incitations pour faciliter la pénétration des dernières technologies et bonnes pratiques sur le marché ;

- Coordonner les politiques de transport nationales et régionales afin de développer et maintenir une infrastructure de qualité et des solutions STI interopérables tout en visant à supprimer les barrières à la libre circulation des personnes et des marchandises existantes, et utiliser au mieux les infrastructures actuelles ou en projet ;
- Intégrer les différents modes de transport à un système de transport européen extrêmement efficient et compétitif garantissant une mobilité durable des personnes et des marchandises grâce à la création de règles de concurrence harmonisées et équitables ;
- Poursuivre une politique sociale équilibrée pour le transport routier commercial tenant compte des besoins spécifiques de sa main d'œuvre, à savoir par exemple une formation professionnelle et une protection suffisante des travailleurs, tout en assurant la compétitivité de l'industrie de l'UE ;
- Promouvoir une mise en œuvre harmonisée de toutes les règles communautaires applicables au transport routier ;
- S'engager à cibler les principales causes d'accidents impliquant des véhicules utilitaires en encourageant une formation effective des conducteurs et en stimulant l'introduction de programmes de sensibilisation à la sécurité routière.

Ont invité

- Toutes les parties concernées à participer à un dialogue efficace et continu sous la forme d'un partenariat public-privé pour progresser vers les objectifs identifiés dans cette déclaration.

Signée au nom du Conseil des Transports de l'UE et de l'IRU.

Bruxelles, Royaume de Belgique, 1^{er} décembre 2010





Localiser les parkings sécurisés pour lutter contre le crime organisé sur les routes

Le manque d'informations sur l'emplacement des parkings sécurisés existants, le nombre insuffisant d'aires de stationnement sécurisées et la rigidité des temps de conduite et de repos imposés aux conducteurs forcent ces derniers à s'arrêter dans des lieux inappropriés et des aires de stationnement non sécurisées.

Cette situation facilite la tâche aux pirates de la route et acteurs du crime international organisé qui s'en prennent aux conducteurs, à leurs camions et aux chargements. L'IRU, en coopération avec le Forum international des transports (FIT) a récemment effectué une enquête sur les agressions des conducteurs, qui montre clairement qu'un conducteur sur six s'est fait agressé au cours des cinq dernières années !

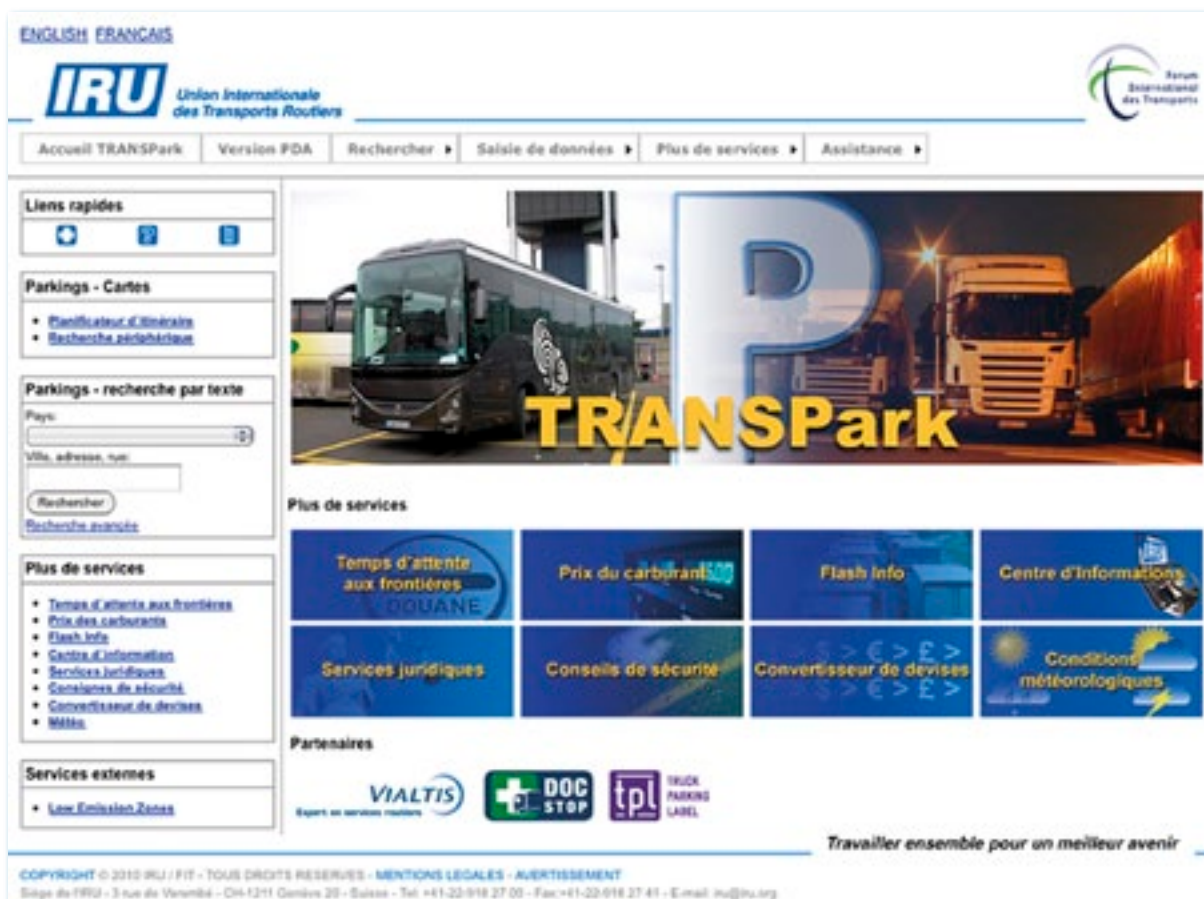
Les mesures nécessaires à la sûreté des personnes et des marchandises doivent inclure en priorité la communication régulière des informations exactes sur l'emplacement des aires de stationnement sécurisées pour les camions (TPA – Truck Parking Areas), des équipements qu'elles proposent aux usagers, et la construction et/ou modernisation des TPA en nombre suffisant et dans des lieux appropriés afin de satisfaire la demande découlant d'une augmentation du trafic de fret routier.

TRANSPark : le guichet en ligne unique des transporteurs routiers

Pour permettre aux conducteurs de trouver des aires de stationnement sécurisées et les aider à respecter les temps de conduite et de repos toujours plus stricts, réduire les difficultés liées aux interdictions de circuler divergentes dans de nombreux pays, et tout simplement améliorer leur confort, l'IRU, en collaboration avec le FIT, a développé TRANSPark, une application Internet interactive facilitant considérablement la localisation, l'inscription et la recherche de TPA dans plus de quarante pays.

Basé sur la banque de données des aires de stationnement compilée depuis vingt ans par l'IRU, avec l'aide de ses Associations membres, du FIT, et des Ministères des Transports nationaux, TRANSPark permet aux utilisateurs de localiser très facilement des zones de stationnement pour camions sûres, sécurisées et convenables par pays, dans un rayon de 100 km ou le long d'itinéraires planifiés. Tous les équipements disponibles sur l'aire de stationnement sélectionnée sont également recensés, comme les ateliers de réparation pour poids-lourds, centres de lavage pour les véhicules, hôtels, restaurants, etc. et peuvent être utilisés comme critères de recherche des parkings.

Une gamme de services complémentaires gratuits fait de TRANSPark un véritable centre d'information pour tous les acteurs impliqués dans le transport routier de marchandises.



La Commission européenne confie la gestion de LABEL à l'IRU et au FIT

L'IRU et le Forum international des transports (FIT) ont signé un accord de coopération avec le projet LABEL financé par l'UE en vue d'encourager l'identification et le développement de nouvelles aires de stationnement pour camions offrant des niveaux de sécurité et de confort suffisants.

Lors d'une conférence organisée conjointement par la Commission européenne (CE) et la Présidence belge de l'UE à Bruxelles sur « L'amélioration des parkings pour camions en Europe », la responsabilité de la mise en œuvre du projet LABEL de la Commission européenne, qui a abouti à un cadre de certification des aires de stationnement pour camions (TPA – Truck Parking Areas) en Europe après 3 années d'opération et de financement par la Commission, a été confiée à l'IRU et au FIT.

Les deux organisations se sont engagées à gérer, maintenir et continuer à développer ensemble le projet LABEL de manière durable par le biais de la plateforme web TRANSPark, qu'elles ont elles-mêmes conçue dans le but de fournir des informations en ligne sur la localisation, la disponibilité et les équipements proposés dans les aires de stationnement pour camions dans 40 pays.

En outre, l'IRU et le FIT ont également souligné le besoin pressant de diffuser les informations relatives à la localisation des aires de stationnement sécurisées existantes et d'encourager le développement de TPA offrant des niveaux de sûreté et de confort suffisants afin de réduire considérablement les risques pour tous les acteurs impliqués dans le transport routier commercial.

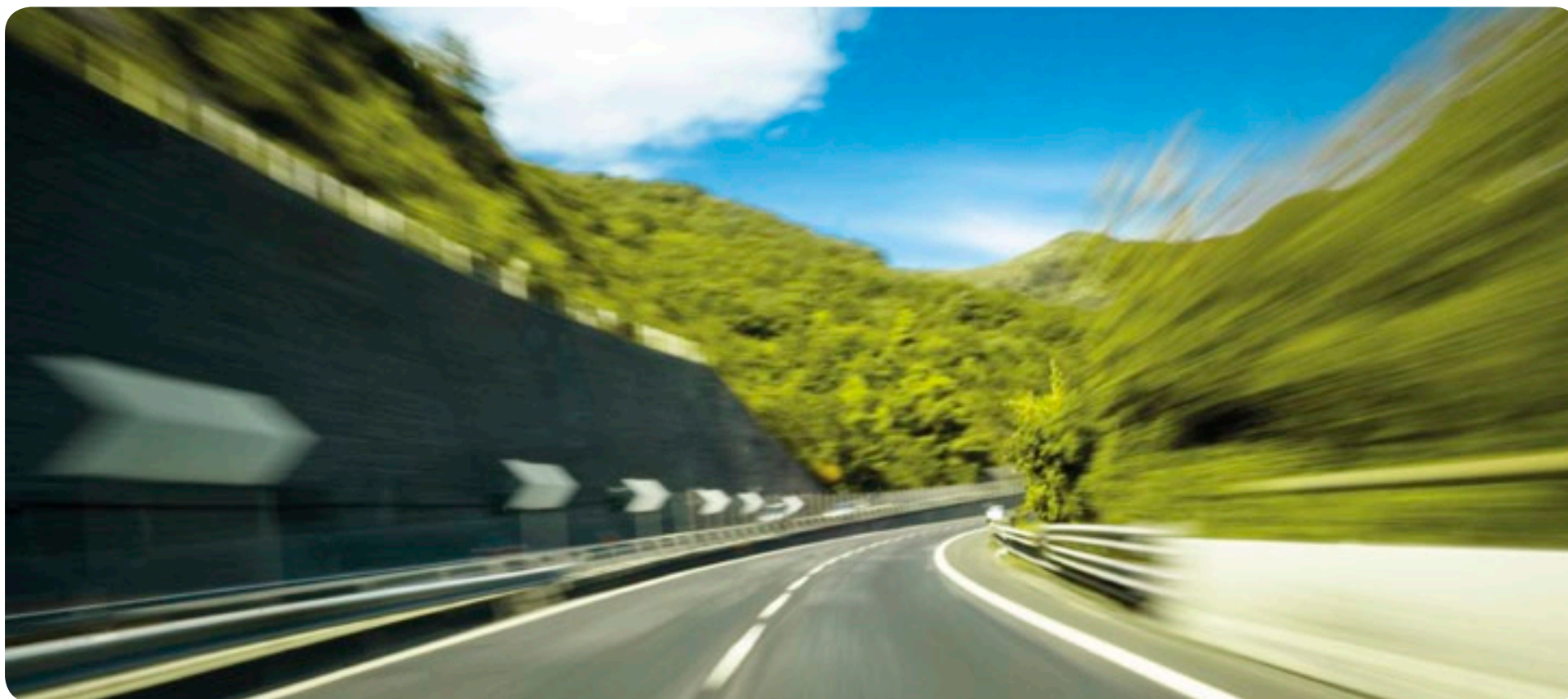
www.iru.org/index/transpark-app



Taxes sur l'infrastructure : l'internalisation des coûts externes pourrait grever l'économie de l'UE jusqu'à 414 milliards d'euros par an et ne profiter qu'à deux Etats membres

Comme toute activité commerciale, le transport routier peut avoir un impact négatif sur l'environnement. Les émissions polluantes et sonores qui lui sont imputées sont définies comme « externalités » et l'industrie du fret routier a toujours été prête à payer son dû pourvu que les principes de non-discrimination et d'égalité de traitement fiscal entre tous les modes de transport s'appliquent.

L'IRU n'a eu de cesse de réclamer une introduction en bonne et due forme du concept d'internalisation des coûts externes du transport pour garantir que seules les externalités « réelles » soient retenues et que toutes les redevances, taxes et frais déjà versés par le secteur soient examinés avant qu'une décision ne soit prise concernant les sommes supplémentaires à verser, le cas échéant, par le secteur des transports routiers. L'IRU exhorte également que les recettes potentielles issues des taxes supplémentaires sur



l'infrastructure soient clairement réaffectées à son secteur afin de réduire concrètement ses externalités.

A ce sujet, l'IRU a mandaté ProgTrans pour effectuer une enquête scientifique indépendante sur « L'internalisation des coûts externes : son impact direct sur les économies de chaque Etat membre de l'UE et ses conséquences pour l'industrie européenne des transports routiers ».

L'enquête a révélé que l'industrie des transports routiers a déjà versé 15 milliards d'euros sous forme de redevances routières en 2009, que les coûts générés par l'internalisation des coûts externes s'élèveraient de 5 à 414 milliards d'euros par an, selon l'année et le scénario d'imposition, et que le cumul de l'internalisation des coûts externes et des redevances routières actuelles pèserait sur l'économie de l'UE à hauteur de 20 à 436 milliards d'euros par an !

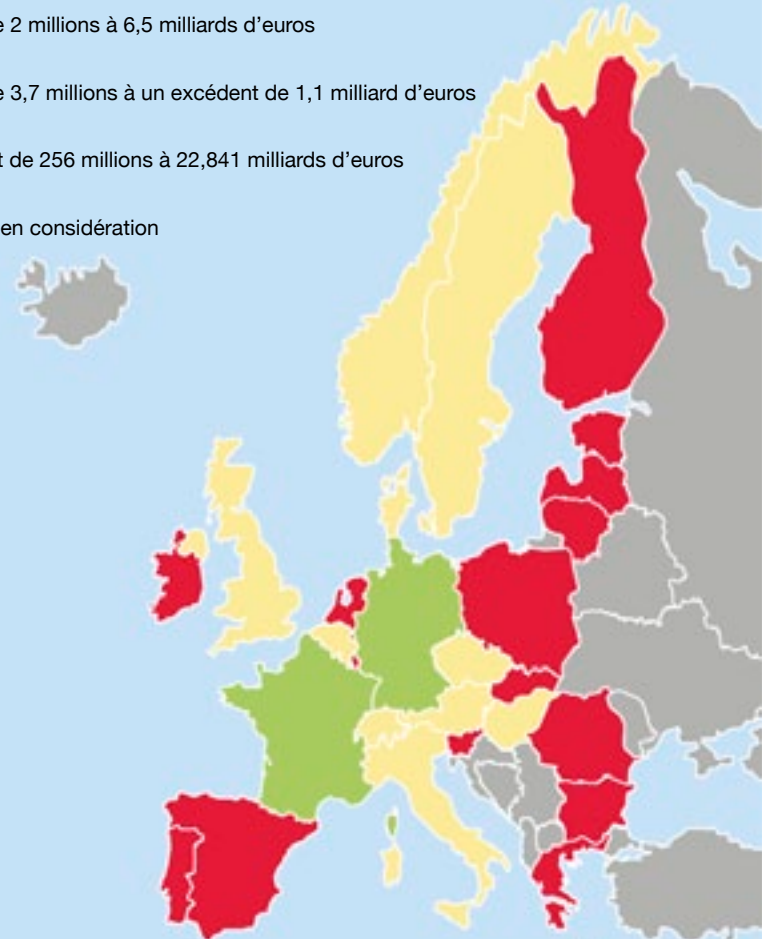
ProgTrans a obtenu ces chiffres éloquentes grâce à des simulations basées sur les redevances routières perçues par tous les Etats membres communautaires, correspondant aux flux de transport réels, et à des prévisions pour 2020 et 2030 reposant sur les valeurs prises en compte dans la proposition de 2008 de la Commission européenne et le Manuel de la Commission sur les coûts externes.

En comparant les recettes prélevées auprès des transporteurs routiers nationaux et étrangers par chaque Etat membre aux coûts correspondants pour leur commerce national respectif, l'étude a encore démontré que seuls deux pays – la France et l'Allemagne – bénéficieraient de l'internalisation des coûts externes, quels que soient l'année d'étude et le scénario. Quinze pays verraient leur revenu national fortement baisser et les conséquences diffèreraient d'un pays à l'autre pour les neuf Etats restants, même si pour la plupart des scénarios et des années, ils enregistreraient de lourdes pertes du revenu national (cf. carte).

Sur la base de ces résultats, l'IRU estime que le Conseil et le Parlement européen devraient examiner davantage dans quelle mesure les impôts, taxes et autres droits en vigueur payés par les différents modes de transport couvrent effectivement leur utilisation de l'infrastructure et leurs externalités. Enfin, les politiques devraient se concentrer sur l'allocation des recettes issues des impôts, taxes et droits actuels et - potentiellement - futurs payés par les divers modes pour supprimer leurs externalités respectives. Le processus de décision concernant la proposition Eurovignette devrait se poursuivre en 2011.

Répartition géographique des excédents et déficits générés par les valeurs minimales et maximales de la proposition de l'UE pour internaliser les coûts externes

- Déficit de 2 millions à 6,5 milliards d'euros
- Déficit de 3,7 millions à un excédent de 1,1 milliard d'euros
- Excédent de 256 millions à 22,841 milliards d'euros
- Non pris en considération



Source : « Internalisation des coûts externes : impact direct sur les économies de chaque Etat membre de l'UE et conséquences pour l'industrie européenne des transports routiers », ProgTrans, Bâle, août 2010



Incitations et distinctions

En tant qu'organisation mondiale des transports routiers encourageant l'excellence au sein du secteur qu'elle représente pour parvenir à un développement durable, l'IRU a développé une série de distinctions prestigieuses pour que soient reconnus ceux qui réalisent des performances exceptionnelles et qui, par leurs actions, contribuent grandement à atteindre les objectifs économiques, sociaux et environnementaux de l'industrie des transports routiers.

Les distinctions décernées par l'IRU visent à récompenser les meilleurs conducteurs et responsables d'entreprises, mais aussi les bonnes politiques et pratiques visant à améliorer les performances de l'industrie au niveau social et commercial et en matière de sûreté, de sécurité, d'efficacité et d'écologie, ainsi qu'à promouvoir ces résultats et performances dans le monde entier afin qu'ils servent de modèles pour toute la profession, et contribuent à améliorer son image.

Le Diplôme d'honneur de l'IRU

Le Diplôme d'honneur de l'IRU a été décerné à 1 053 conducteurs professionnels d'autobus, d'autocars et de camions de 29 pays et à 25 chauffeurs de taxis de 3 pays ayant parcouru au moins un million de kilomètres au cours de leur carrière sans avoir causé un seul accident au cours des 20 dernières années, ou commis d'infraction grave au code de la route ou aux réglementations douanières ou administratives durant les 5 dernières années dans les pays qu'ils ont traversé.

Une telle performance mérite d'être récompensée car elle sert d'exemple aux conducteurs novices et permet d'améliorer l'image de la profession.

L'Ordre du mérite de l'IRU

L'Ordre du mérite de l'IRU a été décerné au Secrétaire général du Secrétariat international permanent de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (BSEC PERMIS), S.E. l'ambassadeur Leonidas T. Chrysanthopoulos, en reconnaissance de son extraordinaire contribution personnelle au développement des liaisons de transport routier Europe-Asie au sein de la région de la BSEC, et de son soutien continu aux travaux de l'IRU.

Lors de la 1^{ère} Conférence IRU/Présidence de l'UE sur le transport routier et réunion ministérielle tenue à Bruxelles

le 1^{er} décembre, l'IRU a également décerné son Ordre du mérite à Ronald R. Knipling pour sa contribution exceptionnelle à l'amélioration de la sécurité routière grâce à son travail de recherche intitulé « Large Truck Crash Risk, Causation & Prevention » (Risques d'accidents de poids lourds : causes et prévention). M. Knipling est consultant en sécurité routière spécialisé dans le facteur humain.

Le Grand Prix d'Honneur de l'IRU

Créé en 1967, le Grand Prix d'Honneur de l'IRU est décerné tous les deux ans par un jury international lors d'un événement majeur organisé par l'IRU. Il est attribué à un conducteur routier international, ou plus, ayant accompli un acte de bravoure exceptionnel dans le cadre de son activité professionnelle.

Le Grand Prix d'Honneur de l'IRU a été attribué à l'équipage d'un autocar de l'entreprise bulgare BIOMET pour son professionnalisme, sa détermination et son courage exceptionnel lors de la prise d'otage de son véhicule, avec ses 37 passagers, par l'une des personnes présente à bord. Malgré le fait que l'agresseur était armé et présentait de graves troubles psychologiques, les membres de l'équipage ont gardé leur sang froid, sont parvenus à le calmer et à le faire arrêter par la police sans heurts après de longues heures d'âpres négociations.



De gauche à droite : Graham Smith, Vice-président de l'IRU, Janusz Lacny, Président de l'IRU, Leonidas Chrysanthopoulos, Secrétaire général de la BSEC, Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU et Pere Padrosa, Vice-président de l'IRU



De gauche à droite : Janusz Lacny, Président de l'IRU, Brian Simpson, Président de la Commission Transports et Tourisme du PE, Kremena Todorava, Dobrin Ivanov et Krum Krumov, lauréats du Grand Prix d'Honneur de l'IRU, Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, Siim Kallas, Vice-président de la CE et Commissaire européen aux Transports et Etienne Schouppe, Secrétaire d'Etat belge à la Mobilité



De gauche à droite : Janusz Lacny, Président de l'IRU, Etienne Schouppe, Secrétaire d'Etat belge à la Mobilité, Siim Kallas, Vice-président de la CE et Commissaire européen aux Transports, Ronald R. Knipling, Chercheur, Brian Simpson, Président de la Commission Transports et Tourisme du PE et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU

Le Prix du meilleur transporteur d'Eurasie de l'année

Chaque année, ce prix récompense les entreprises de transport routier d'Eurasie pour les progrès effectués en matière de protection de l'environnement, de sécurité et de responsabilité sociale d'entreprise, mais aussi pour leurs performances économiques exceptionnelles et leur professionnalisme. Le prix jouit d'une grande popularité au sein des associations et entreprises de transport routier en Eurasie et vise à diffuser les bonnes pratiques au sein de la profession dans cette même région.

Pour sa 8^{ème} édition en 2010, l'IRU a étendu la couverture géographique de cette distinction à tout le continent eurasiatique. Cette année, le jury a accordé une attention toute particulière aux programmes de sûreté et de sécurité déployés par les entreprises candidates.

Les vainqueurs de 2010 sont :

- **ATP #6**, Bélarus (1 à 10 véhicules) pour les normes environnementales élevées de sa flotte et son attention portée à la sûreté du transport
- **Auto Lux**, Ukraine (11 à 50 véhicules) pour les normes environnementales élevées de sa flotte et l'importance accordée à la formation de ses conducteurs
- **Rapid**, Ukraine (+ de 50 véhicules) pour son système de gestion intégré novateur garantissant des normes environnementales, sécuritaires et sociales élevées.
- **PC Metelkov S.B**, Russie, pour la qualité élevée de ses services
- **Avtodom Motors KST**, Kazakhstan, pour ses programmes centrés sur le développement des capacités de son personnel
- **Karakojunly Company**, Turkménistan, pour son soutien majeur au développement des liaisons de transport routier Europe-Asie
- **ZakarpatEvroTrans**, Ukraine, pour les normes écologiques élevées de sa flotte
- **Intertransavto**, Bélarus, pour ses programmes sociaux destinés aux employés



IRU City Trophy 2011

« Trophée de la ville » de l'IRU 2011

L'objectif de cette distinction de l'IRU est de récompenser les autorités municipales qui mettent en œuvre des politiques favorables au tourisme par autocar, mais aussi d'encourager les autres villes à suivre leur exemple. Les villes qui fournissent des équipements adaptés aux autocars en retirent des avantages économiques, alors que celles qui ne le font pas limitent leurs recettes provenant du tourisme. Les villes du monde entier peuvent être candidates à ce prix.

Les gagnants des éditions précédentes étaient les villes de Stockholm (Suède) en 2009, Chester (Royaume-Uni) en 2007 et Dresde (Allemagne) en 2005.

« Prix Eurochallenge » de l'IRU 2011

Le Prix Eurochallenge de l'IRU vise à promouvoir l'utilisation des lignes régulières de transport public urbain et interurbain en autobus et autocar par le biais de projets rentables, innovants, et de qualité. Le Prix Eurochallenge de l'IRU est ouvert à toute entreprise de transports publics européenne, qu'elle soit privée ou publique.



Formations de l'IRU : apprendre à apprendre

L'objectif des formations de l'IRU est d'instiller une 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.

L'équipe de formation de l'IRU continue à développer sa plateforme web multilingue dans l'optique d'améliorer ses méthodes de formation et d'offrir l'accès à ses toutes dernières ressources de formation de manière aussi efficace que possible. Tous les participants aux formations de l'IRU, qu'ils soient responsables des transports routiers, conducteurs, Associations membres ou autorités douanières, bénéficient désormais d'un accès unique aux supports de formation interactifs et aux outils efficaces de gestion des formations.





Bruxelles – Les instituts de formation accrédités de l'Académie de l'IRU discutent des initiatives pédagogiques clés

L'Académie de l'IRU : 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.

Tous les diplômes et activités de l'Académie de l'IRU jouissent d'une reconnaissance internationale et sont soutenus par le Comité consultatif de l'Académie de l'IRU (ADC), 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) et de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). L'Académie de l'IRU bénéficie également du soutien de l'Organisation internationale du travail (OIT).

La couverture géographique du réseau international des Instituts accrédités de l'Académie de l'IRU (ATI) ne cesse de s'étendre. Tous les ATI de l'Académie de l'IRU partagent une volonté commune de mettre en œuvre des normes de formation internationale de qualité. Pour mieux répondre à leurs besoins, l'Académie de l'IRU développe actuellement des centres régionaux de compétences pour l'Europe du Sud-Est et le Moyen-Orient. Des programmes adaptés aux besoins spécifiques de la région de la Ligue des Etats arabes ont également été élaborés par l'Académie de l'IRU.

Suite à la 4^{ème} réunion annuelle des ATI de l'Académie de l'IRU à Bruxelles, des séminaires nationaux ont été organisés en Serbie, Ukraine, Azerbaïdjan, Croatie et Moldavie, auxquels de nombreux professionnels des transports, organismes nationaux de formation et experts pédagogiques ont participé.



Baku – L'Académie de l'IRU prépare la mise en œuvre du tachygraphe numérique dans les pays AETR non-membres de l'UE



Vrnjacka Banja – L'Académie de l'IRU cible la sécurité routière en Europe du Sud-Est lors d'un séminaire régional organisé sous l'égide du Centre régional pour l'ESE de l'Académie de l'IRU



Yalta – Des diplômes de l'Académie de l'IRU sont remis lors d'une cérémonie organisée à l'occasion de la conférence IRU/AsMAP-UA « Transport routier international : problèmes, solutions et perspectives ».



Formations de l'IRU : apprendre à apprendre

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 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.

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 programme a été re-développé dans un souci d'adéquation avec la nouvelle disposition du Règlement 1071/2009 de la CE qui entrera en vigueur d'ici la fin 2011.

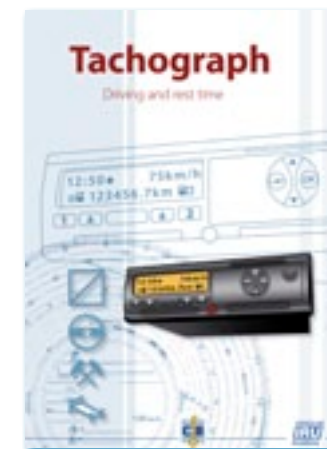


Programme CAP Conducteur

Le programme du Certificat d'aptitude professionnelle (CAP) pour les conducteurs a été élaboré dans le but de couvrir une gamme complète de sujets, du chargement et arrimage des charges en sécurité à l'éco-conduite.

Programme ADR

Le programme ADR de l'Académie de l'IRU a été mis à jour selon les nouvelles dispositions de l'accord ADR qui a été révisé et sera réédité en 2011.



Programme Tachygraphe

Le programme Tachygraphe de l'Académie de l'IRU a été très sollicité dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions de l'accord AETR le 16 juin 2010. L'Académie de l'IRU a également mobilisé ses Associations membres, partenaires et ressources pour organiser de nombreux ateliers régionaux et briefings d'instructeurs afin d'aider les professionnels de la route et les autorités publiques nationales à mettre en œuvre le tachygraphe numérique et à appliquer les nouveaux temps de conduite et de repos dans les pays AETR extracommunautaires.

En 2010, les ATI suivants ont obtenu avec succès l'accréditation de l'Académie de l'IRU pour divers programmes de formation :

- Centre de formation ABADA, Azerbaïdjan – Programme Tachygraphe
- Centre de formation ABBAT, Tadjikistan – Programme Tachygraphe
- Centre de formation AIA, Kirghizistan – Programme Tachygraphe
- Centre de formation AMERIT, Macédoine – Programme Tachygraphe



Centre de formation Kazato, Kazakhstan



Centre de formation AMSM, Macédoine

- Centre de formation AMSM, Macédoine – Programme ADR et Tachygraphe
- Centre de formation BAMAP-VEDY, Bélarus – Programme Tachygraphe
- Centre de formation Bilimitrans, Ouzbékistan – Programme Tachygraphe
- Centre de formation CIPTI, Moldavie – Programme Tachygraphe
- Centre de formation Kazato, Kazakhstan – Programmes ADR et Tachygraphe
- Centre de formation LATVIJAS, Lettonie – Programme Tachygraphe
- Centre de formation POU Nova Gradiska, Croatie – Programme Tachygraphe
- Centre de formation serbe SCC-ATT – Programme Tachygraphe
- Centre de formation TCC AIRCU, Ukraine – Programmes ADR et Tachygraphe
- Centre de formation turc, Beykoz Vocational School of Logistics, Turquie – Programme CAP Manager
- Centre de formation TRANSMANAGER, Géorgie – Programme Tachygraphe
- Centar za Obrazovanje Siroki Brijeg, Bosnie-Herzégovine – Programmes CAP Manager, ADR et Tachygraphe
- Fundacja Akademia Transportu, Pologne – Programme CAP Manager
- RACJ, Jordanie – Programme CAP Manager



Formations de l'IRU : apprendre à apprendre

Chargement et arrimage des charges en sécurité

En droite ligne des objectifs de l'IRU visant à renforcer la sécurité routière et en réponse aux besoins exprimés par plusieurs ATI, l'Académie de l'IRU a développé un programme de formation interactif multilingue sur le chargement et l'arrimage des charges en sécurité. Les éléments clés de ce module de formation seront mis à disposition des ATI via les programmes de formation CAP Conducteur et CAP Manager ou à titre de modules de formation périodiques indépendants.



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 ATI, des Associations membres de l'IRU et des partenaires concernés. Il est disponible en anglais, russe, et désormais en français.

Nouvelles fiches de sécurité

En partenariat avec l'Union internationale des chauffeurs routiers (UICR), l'Académie de l'IRU a développé une fiche de sécurité pour les conducteurs à utiliser en cas d'incident ou d'accident de la route. Cet aide-mémoire fait désormais partie des supports de cours de référence des programmes CAP Conducteur et Manager.

Plateforme de gestion de contenu de l'Académie de l'IRU

La nouvelle version de la plateforme de gestion de contenu de l'Académie de l'IRU permet d'accéder plus facilement aux documents de formation et outils de référence professionnels. Ce système multilingue intuitif et facile d'utilisation offre une assistance tout au long du processus de formation. Toutes les ressources sont à disposition des ATI de l'Académie de l'IRU et peuvent être téléchargées et utilisées comme base pour le développement ou la mise à jour de programmes.



www.iru.org/academy

Briefings d'instructeurs

L'Académie de l'IRU a continué à proposer des briefings d'instructeurs pour garantir aux formateurs une qualification optimale leur permettant de dispenser les formations en transport routier de manière efficace et dans le respect des normes de formation internationales harmonisées et de qualité de l'Académie de l'IRU. Plusieurs briefings d'instructeurs sur l'ADR et le tachygraphe ont été organisés avec succès et se sont concentrés sur le développement des compétences techniques, pédagogiques et méthodologiques des instructeurs. Ces ateliers destinés aux instructeurs seront étendus aux programmes CAP Conducteur et Manager en 2011.

Séminaire sur les compétences des conducteurs

Organisé en partenariat avec la Commission internationale pour les essais pilotes (CIECA), le séminaire de l'Académie de l'IRU sur les compétences des conducteurs a attiré un grand nombre de professionnels de la formation et un panel important d'experts internationaux. Ce séminaire a non seulement permis de souligner les progrès effectués dans le processus de qualification des conducteurs, mais aussi le manque d'harmonisation des formations et des épreuves résultant d'une mise en œuvre

inappropriée de la Directive 59/2003 de la CE sur la qualification initiale et la formation périodique des conducteurs. Cet événement a permis de mettre en lumière la position unique de l'Académie de l'IRU et son rôle crucial en tant que vecteur et garante de l'harmonisation des normes de qualification professionnelles dans les transports routiers.

Modules de formation interactifs TIR

Le module de formation à distance TIR, développé conjointement par l'IRU et l'Organisation mondiale des douanes (OMD), est désormais disponible en arabe et l'IRU a par ailleurs poursuivi le développement de ses capacités de formation TIR répondant spécifiquement aux besoins des Associations TIR.

Dans le but de faciliter l'utilisation de ses pré-déclarations en ligne TIR-EPD, l'IRU a également développé une série de modules de formation à distance complets ciblant le rôle de chaque acteur impliqué dans l'utilisation des pré-déclarations TIR. Ces modules sont désormais disponibles via la plateforme de formation interactive de l'IRU en anglais, français, russe et turc.



Podgorica – L'Académie de l'IRU dispense des briefings d'instructeurs régionaux sur l'ADR et le tachygraphe pour l'Europe du Sud-Est

Bruxelles – Séminaire IRU/CIECA sur les compétences des conducteurs





S'engager à doubler la fréquentation des bus et autocars...

Au cœur de l'économie mondialisée et extrêmement compétitive actuelle, l'émergence de nouveaux comportements en matière de mobilité et les préoccupations toujours plus vives à l'égard du développement économique, de l'équité sociale et de l'environnement au niveau mondial ont soulevé la nécessité de repenser de toute urgence nos systèmes de transport et de changer les habitudes de voyage.

Les politiques relatives aux transports doivent donc encourager l'utilisation de modes de transport sûrs, écologiques, économes en énergie, flexibles et abordables, comme le bus et l'autocar, afin de garantir une mobilité durable à chacun partout dans le monde.

Les transports collectifs en autobus et autocar répondent parfaitement à ces exigences et sont une réponse optimale à un ensemble de défis actuels et futurs en matière de mobilité, tels que l'intégration sociale, la connectivité avec d'autres modes de transport, les émissions de CO₂ et la congestion. C'est pour cette raison que l'industrie de l'autobus et de l'autocar a initié Smart Move, une campagne de sensibilisation sur le long terme visant à placer le bus et l'autocar au centre du débat politique sur les transports dans le but de doubler leur fréquentation et de parvenir à une mobilité durable pour tous.

Depuis plus d'une année maintenant, la campagne Smart Move a permis de fournir aux décideurs politiques et leaders d'opinions des faits et chiffres précis et fiables pour garantir le bien-fondé des législations qu'ils proposent, et l'élaboration de politiques qui soutiennent, favorisent et incitent, autant que possible, à une fréquentation accrue des transports en bus et autocar par les citoyens à l'échelle locale, nationale, régionale et mondiale.

Smart Move au sommet COP15 des Nations Unies à Copenhague

Smart Move, en partenariat avec Eurolines et son Association membre danoise Danske Busvognmaend, a organisé un événement à Copenhague dans le cadre de la Conférence sur le changement climatique COP15 de l'ONU pour montrer que le bus et l'autocar figurent parmi les moyens les plus simples de réduire l'empreinte carbone de chaque citoyen. En effet, un seul bus ou autocar, en tant que mode le plus écologique de tous en termes d'efficacité énergétique par passager-kilomètre, peut remplacer jusqu'à 30 voitures sur la route, réduisant ainsi la consommation de carburant et les émissions de CO₂ tout en conservant un haut niveau de flexibilité et d'accessibilité.

Le premier Forum Europe-Asie de l'autobus et de l'autocar lance Smart Move au Moyen-Orient

Le 1^{er} Forum Europe-Asie de l'autobus et de l'autocar organisé à Istanbul par l'IRU sous le patronage du ministre des Transports de Turquie, Binali Yildirim, et en partenariat avec l'Union de fédérations d'associations d'agences de voyages (UFTAA), l'Union arabe des transports terrestres (AULT) et l'Union of Chambers and Commodity Exchanges de Turquie (TOBB), fut l'occasion de lancer officiellement la campagne Smart Move en Turquie et dans la région du Moyen-Orient.

Doubler la fréquentation des bus et autocars en Russie, dans la CEI, en Asie et dans le Pacifique

La campagne Smart Move a été lancée en Russie et dans la région de la CEI, en présence de quelque 400 représentants majeurs des sphères politique et commerciale, y compris le gouverneur de la région de Nizhny Novgorod, Valery Shantsev.

Dans le cadre de l'Exposition universelle à Shanghai, la campagne Smart Move a également été officiellement lancée en

... pour parvenir à une mobilité durable !

Asie et dans la région Pacifique, sur le thème : « Meilleurs transports, meilleure ville, meilleure vie ». A cette occasion, la campagne a élargi son réseau de partenaires et son champ d'action à la Chine, au Japon et à l'Australie pour continuer à promouvoir des services de transport en bus et autocar sûrs, propres, efficaces, pratiques et abordables.



Le Vice-président de la Commission européenne et Commissaire aux Transports, Siim Kallas (à gauche) rencontre Graham Smith, Vice-président de l'IRU

Le Vice-président de la CE et Commissaire aux Transports de l'UE, Siim Kallas, rencontre Smart Move

Les objectifs politiques et professionnels de Smart Move ont également été présentés à Siim Kallas, Vice-président de la Commission européenne et Commissaire aux Transports de l'UE.

Le Parlement européen adopte l'objectif de Smart Move : doubler la fréquentation des bus

Le Parlement européen a intégré l'objectif de Smart Move visant à doubler la fréquentation des bus, dans son rapport « un avenir durable pour les transports dans l'Union européenne », qui servira de base pour élaborer le Livre blanc stratégique de l'UE sur la politique des transports pour la période 2010-2020.

Smart Move prend de la vitesse

Smart Move a pris de l'élan et compte désormais 82 partenaires engagés partout dans le monde, y compris des organisations majeures du secteur, constructeurs de véhicules et médias, ainsi que des milliers d'opérateurs de bus et d'autocar et de « supporters » individuels, qui partagent les valeurs et défendent l'objectif de Smart Move.

Grâce à son site web en 8 langues, sa newsletter, ses fiches d'information, ses solutions pratiques reconnues, ses bonnes pratiques sectorielles, ses campagnes jumelles nationales et grâce aux médias sociaux sur lesquels il s'appuie, Smart move constitue un engagement de la part des opérateurs de bus et d'autocar et des Associations membres de l'IRU vis-à-vis de leurs clients, mais aussi des partenaires, décideurs politiques, acteurs et médias, à communiquer des faits, chiffres et bonnes pratiques en vue de doubler la fréquentation des bus et autocars.



suivez-nous...



http://twitter.com/Smart_move



<http://www.facebook.com/SmartMoveCampaign>



<http://www.youtube.com/user/Smartmovecampaign>





Toute pénalité infligée au transport routier pénalise davantage encore l'ensemble de l'économie

Si l'industrie du transport routier 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 ne pas pénaliser ce mode de transport terrestre, qui est indispensable à la prospérité économique et au progrès social partout dans le monde.

Le principe de la facilitation du transport routier est l'harmonisation, autant que possible, de toutes les législations qui le régissent afin de garantir leur compatibilité, d'éviter toute duplication ou confusion inutile qui peuvent entraîner des retards coûteux, des infractions aux lois et des amendes.

Les limitations et interdictions de circuler appliquées aux camions et autocars devraient également être harmonisées, réduites et, si possible, éliminées. En outre, il faut également veiller à appliquer effectivement les législations existantes avant d'en créer de nouvelles.

La facilitation du transport routier a également 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.

La facilitation nécessite donc 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 rationalisées d'autre part, y compris aux postes-frontières.

Les procédures conditionnant le transport routier international, notamment 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 interminables aux frontières entraînent de graves perturbations dans la chaîne logistique et de mobilité et coûtent des milliards à l'économie chaque année, sans parler des conséquences sanitaires et sociales de ces files d'attente sans fin.

Tandis que 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 qui affaiblissent l'économie mondiale et retardent le développement économique, pourtant si nécessaire, des régions défavorisées de la planète.

Il est donc dans l'intérêt de la société de ne pas pénaliser le transport routier et de faire en sorte que son rôle de moteur du développement économique et social soit reconnu et soutenu par tous les organes nationaux et internationaux qui décident des politiques à mettre en œuvre.

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.



Objectif : faciliter le transport en bus et autocar dans les villes et lieux touristiques et harmoniser les zones à faibles émissions en Europe

L'Accord OmniBUS de la CEE-ONU pourrait être finalisé dès 2011

L'IRU a salué les progrès rapides accomplis par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) dans l'élaboration d'OmniBUS, un accord multilatéral mondial sur le transport international régulier de personnes en autobus et autocar, qui pourrait être finalisé dès 2011.

Une fois ratifié, l'Accord OmniBUS devrait considérablement faciliter les transports internationaux en bus et autocar en harmonisant les différents types d'autorisations requises, les contrôles et la durée des autorisations bilatérales et de transit, en améliorant le service clientèle aux terminaux, et en accordant aux services internationaux réguliers d'autobus et d'autocar et à leurs clients un traitement prioritaire aux frontières.

Les avancées effectuées sur le dossier OmniBUS constituent une étape concrète dans la poursuite de l'objectif de la campagne « bougez malin » visant à doubler la fréquentation des bus et autocars et parvenir à une mobilité durable pour tous.

Plus de 160 villes européennes dans 11 pays européens ont déjà mis en place des LEZ (Zones à faibles émissions), et certaines ont même introduit des limitations et interdictions de circuler pour les transports collectifs de passagers en bus et autocar, y compris ceux équipés de moteurs EURO III qui étaient pourtant à la pointe de l'écologie il y a seulement 5 ans.

Malgré la multiplication de telles zones ces dernières années, particulièrement en Europe, une véritable analyse coûts-bénéfices de l'impact réel de ces LEZ manque toujours. En outre, l'absence de cadre harmonisé pour accompagner l'introduction des LEZ entraîne une fragmentation croissante du marché unique, ce qui crée une certaine désorganisation et fait exploser les coûts tant pour les opérateurs de bus et d'autocars que pour les voyageurs et leurs clients, tout en nuisant à la mobilité durable au niveau local et tout au long de la chaîne touristique.

Ceci est d'autant plus regrettable que les bus et autocars ont l'empreinte carbone la plus faible de tous les modes de transport, y compris en termes d'émissions de CO2 par passager transporté.

Ces questions sont particulièrement critiques et urgentes en ce qui concerne les bus et autocars EURO III, car ils constituent 30 à 35% de la totalité des flottes de bus et autocars dans la plupart des pays européens. L'IRU va donc œuvrer en faveur de l'introduction d'exemptions ou d'un report de l'entrée en vigueur des interdictions de circuler pour les bus et autocars EURO III à 2015.

En 2011, l'IRU continuera à collaborer avec ses Associations membres nationales pour un cadre communautaire harmonisé des LEZ ou des procédures et interdictions de circuler similaires.



L'IRU appelle à une réglementation équitable et praticable des droits des passagers des transports européens en bus et autocar

L'IRU déplore que les institutions de l'UE aient manqué l'occasion de parvenir à un accord sur la réglementation des droits des passagers dans les transports en bus et autocar.

Il aurait été dans l'intérêt des passagers et des transporteurs que le Parlement et le Conseil trouvent un compromis en seconde lecture. L'IRU avait pourtant déjà avancé des propositions constructives et praticables pour concrétiser cet objectif et reste prête à poursuivre sa coopération pour garantir la protection des intérêts des passagers comme des opérateurs.

L'application de règles équitables et praticables, comme celles proposées par le Conseil sur le champ d'application du règlement et le régime de responsabilité des transporteurs en cas d'accident, devrait garantir que les droits des passagers en autobus et autocar seront appliqués de manière harmonisée et efficace dans toute l'Union européenne. Les transporteurs européens ont besoin de cette harmonisation pour améliorer la qualité de leurs services et réaliser le véritable objectif qui sous-tend cette législation, à savoir protéger les droits des passagers.

A cette fin, et en réponse aux défis actuels et futurs liés à la mobilité des citoyens européens, l'industrie de l'autobus et de l'autocar a lancé une initiative collective sans précédent en vue de doubler la fréquentation des autobus et autocars au cours de la prochaine décennie : la campagne « bougez malin ».



Liaisons de transport routier Europe-Asie

Le transport routier interconnecte toutes les entreprises aux principaux marchés mondiaux tout au long de l'ancienne 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.

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 la qualité de 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, de la prospérité et de la paix 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 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 une chaîne de production sur des distances courtes à moyennes.

Il est donc essentiel de rendre les trajets de bout en bout possibles, comme le courant traversant un fil électrique, en facilitant la libre circulation du transport routier, 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.

L'étude effectuée par la Chambre de commerce des Etats-Unis en 2006 sur les « Options de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie », corroborée par les résultats de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques (NELTI), a démontré que de telles opérations de transport sont tout à fait réalisables et que les nouvelles activités de transport routier peuvent encore être considérablement améliorées en réduisant les « barrières invisibles » le long de la Route de la Soie, qui, contrairement à ce

qui est généralement admis, résultent principalement de procédures inappropriées et non d'un manque d'infrastructure.

Les défis sont nombreux, tout comme les nouvelles opportunités qu'apporterait la facilitation des relations entre les partenaires commerciaux et l'intégration des diverses économies à celles d'autres régions. Dans ce contexte, l'IRU a mis en œuvre plusieurs projets et caravanes de camions pilotes au cours des 10 dernières années pour contrôler, collecter et analyser les données relatives aux dernières barrières physiques et non-physiques au transport routier sur le continent eurasiatique, l'objectif de ces initiatives étant de

fournir des recommandations précises à tous les acteurs régionaux dont les décisions et activités peuvent jouer un rôle crucial dans la réouverture effective de la Route de la Soie aux échanges par le transport routier.

Parmi ces projets figurent notamment la Caravane Pékin-Berlin-Bruxelles de 2004, la Caravane de l'autoroute de la mer Noire de 2007, la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques (NELTI) en cours, ainsi que la Caravane de camions OCE-IRU de la Route de la Soie de 2010, qui ont toutes contribué avec force à sensibiliser les autorités publiques au besoin de promouvoir davantage et de faciliter le transport routier, facteur clé de développement économique et social pour les pays de ces régions.

Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU : suivi de la phase 2

La Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI) a été élue « Meilleur projet logistique du transport routier Orient – Occident » par le magazine professionnel international « Jura Mope Sea » à l'occasion de la Conférence eurasiatique sur la logistique organisée par les Ministères des Affaires étrangères et des Transports du Kazakhstan et de Lituanie. Ces deux instances ont souligné que les nouvelles solutions logistiques, comme le projet NELTI de l'IRU, peuvent être des catalyseurs de grands changements pour les flux commerciaux et les politiques de transport public.

Lancée en 2008, l'initiative NELTI de l'IRU est entrée dans sa seconde phase et se concentre désormais sur la mise en œuvre d'une feuille de route identifiant les problèmes à résoudre et les mesures nécessaires pour réduire les temps et coûts du transport routier de marchandises entre la Chine et l'Europe.

Les données compilées montrent que la fréquence des opérations de transport routier sur les itinéraires Nord, Centre et Sud de NELTI varie, l'itinéraire Nord étant le plus fréquenté.

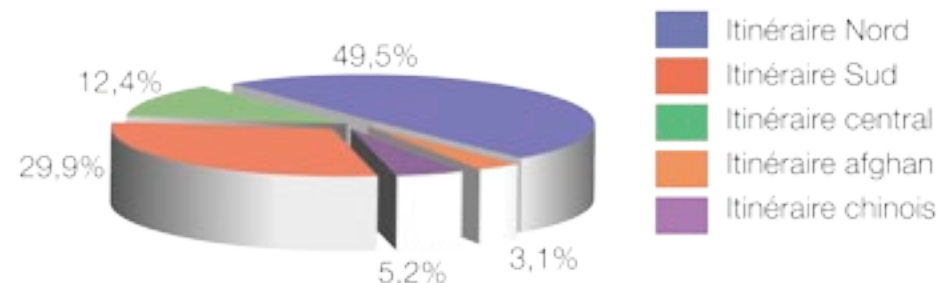


Fig. 1. Répartition du nombre d'aller-retour pour chaque itinéraire principal NELTI du 16.09.2008 au 30.06.2010

Itinéraires NELTI



- La distance totale couverte par les transporteurs s'élève à 2,5 millions de kilomètres.
- Le volume total de fret transporté excède 8 120 tonnes.
- Les types de marchandises transportées dans le cadre du projet restent très diversifiées : produits alimentaires (confiseries, légumes, fruits, fruits secs, etc.), produits semi-manufacturés (laine, fils, élastiques, pièces de rechange, etc.), médicaments, équipements, etc.
- Le poids moyen des marchandises transportées par véhicule lors de la phase 2 de NELTI diffère également : il était de 16,8 tonnes sur l'itinéraire Nord, de 18,1 tonnes sur l'itinéraire central, et de 25,8 tonnes sur l'itinéraire Sud.
- La vitesse moyenne sur les itinéraires NELTI est de 18,4 km/h, les véhicules perdant 40% de leur temps de trajet aux frontières.



Liaisons de transport routier Europe-Asie

Afghanistan : reconstruire un pays dévasté par la guerre et approvisionner les forces de la paix par la route

Dans le cadre du projet NELTI, l'IRU a déployé de nombreux efforts pour promouvoir et faciliter davantage le transit de fret en Asie centrale afin de garantir des livraisons régulières par la route depuis l'Europe et la Chine vers ce pays et répondre aux besoins des forces de maintien de la paix de l'ONU.

Dans ce contexte, l'IRU a organisé la 2^{ème} réunion du Groupe de travail sur le transit afghan à Baku, Azerbaïdjan, pour examiner les conditions d'expédition des marchandises vers l'Afghanistan et élaborer des recommandations en vue de faciliter le commerce et le transport routier.

Les représentants de la CEE-ONU, de l'OSCE, de la BAD, de la TRACECA, de l'ambassade des Etats-Unis en Azerbaïdjan et des agences fédérales américaines, dont le département de la Défense des Etats-Unis, qui étaient présents à cette réunion, ont discuté et approuvé les recommandations élaborées par l'IRU pour chaque pays. Toutes les parties ont reconnu l'importance cruciale du projet de transit afghan pour accélérer la reconstruction du pays en multipliant les échanges régionaux, comme ce fut le cas en Europe durant la période de l'après-guerre.

A cette occasion, l'IRU et le gouvernement azerbaïdjanais ont signé un Protocole d'entente pour garantir le développement du potentiel de transit de l'Azerbaïdjan en tant que carrefour stratégique pour promouvoir les liaisons de transport en Eurasie, y compris le transit via l'Afghanistan.



Mazar-e-Sharif, Afghanistan



Le ministre des Transports d'Azerbaïdjan, Ziya Mamedov (à gauche) et le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy

Commission intergouvernementale TRACECA
Zhanctor Satybaldiyev, Secrétaire général

« L'initiative d'autoroute modèle de l'IRU, soutenue par plusieurs pays de la TRACECA, deviendra vraisemblablement l'un des projets pilotes dans la région, et notre coopération peut s'avérer cruciale dans la poursuite de cet objectif ».

L'initiative d'« autoroute modèle » de l'IRU

Par son initiative d'autoroute modèle (MHI), l'IRU vise à créer un « axe routier modèle », conçu et réalisé dans le cadre d'un véritable partenariat public-privé par les gouvernements nationaux, les institutions financières internationales, les organisations internationales et la communauté des affaires, pour démontrer le potentiel économique et l'attractivité de la Route de la Soie à nouveau ouverte aux échanges, mais aussi faciliter davantage les opérations de transport routier sur tout le continent eurasiatique.

La MHI de l'IRU bénéficie déjà du soutien d'institutions financières majeures, comme la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement (BAD), et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), ainsi que de l'Organisation mondiale des douanes (OMD). Cette initiative de l'IRU est également soutenue par le Ministère du Développement régional et de l'Infrastructure de Géorgie, et par les Ministères des Transports et Communications de la République du Kazakhstan, de la République du Tadjikistan, et d'Ukraine.

Les principes qui sous-tendent la MHI de l'IRU sont l'harmonisation des procédures douanières, dans le respect des bonnes pratiques et conventions internationales, et la mise en avant de moyens procéduraux, infrastructurels et techniques de pointe aux postes-frontières routiers. Les investissements internationaux prévus dans le cadre de la MHI de l'IRU concerneront également les infrastructures routières périphériques, tels que les entrepôts de stockage et équipements logistiques dans les zones économiquement stratégiques, l'extension du réseau des stations essence, la création d'un réseau de parkings sécurisés avec des ateliers de réparation et des points de vente où

trouver certaines pièces de rechange et des produits de consommation courants, et la construction d'hôtels pour héberger les conducteurs.

L'initiative devrait aboutir à la création de dizaines de milliers d'emplois sur tout le continent eurasiatique, au développement des économies nationales le long de l'autoroute modèle, à la baisse de la corruption, notamment aux frontières et lors des contrôles routiers en bord de route, et même à une baisse des tarifs de fret routier entre l'Asie et l'Europe.

C'est dans cette perspective que l'IRU a présenté sa nouvelle initiative d'autoroute modèle aux institutions financières internationales majeures, y compris à la Banque mondiale, à la Société financière internationale, à la Banque asiatique de développement et au Programme d'échanges et d'investissements de la mer Noire dans le cadre de la 43^{ème} réunion annuelle de la Banque asiatique de développement à Tachkent.

A cette occasion, l'IRU s'est adressée au groupe de travail des Accords-cadres de commerce et d'investissements (TIFA) et a appelé les participants à renforcer les échanges régionaux et la coopération économique en mettant en œuvre la MHI et souligné la nécessité d'une action concertée de la part des organisations internationales, des institutions financières et des gouvernements des pays de transit afin de promouvoir et faciliter davantage le transport routier dans les pays enclavés d'Asie centrale et de stimuler ainsi les flux commerciaux et touristiques, et par là-même le développement économique dans la région.

La Banque mondiale

Philippe Le Houerou, Vice-président,
Région Asie centrale et Europe

« Je suis ravi d'apprendre que l'IRU s'engage à collaborer étroitement avec la Banque mondiale pour favoriser le développement durable des transports terrestres reliant l'Europe et l'Asie via l'Asie centrale (...). L'expérience de l'IRU et des autres organisations internationales sera d'une grande utilité à cet égard. Permettez-moi d'exprimer notre vif intérêt à collaborer plus avant avec l'IRU (...) sur cette question. »

Organisation mondiale des douanes (OMD)

Kunio Mikuriya, Secrétaire général

« L'OMD est prête à soutenir l'établissement de l'infrastructure douanière proposée par la MHI via notre programme Columbus, destiné aux membres de la sous-région, car les aspects de cette initiative relatifs aux affaires douanières vont exactement dans le sens des principes clés de la Stratégie de développement des capacités de l'OMD. »

Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD)

Thomas Maier, Directeur général, Infrastructure

« La BERD (...) est disposée à étudier les possibilités d'investissement réalistes relatives aux équipements de passage des frontières, au développement de stations essence et autres équipements en bord de route, à condition que ces projets fassent l'objet d'une procédure d'appel d'offre ouverte, équitable et transparente. »





Caravane de camions OCE-IRU de la Route de la Soie 2010 : « Favoriser le progrès d'Islamabad à Istanbul »

Dans la poursuite logique de la stratégie de l'IRU visant à interconnecter les entreprises d'Asie et d'Europe le long de tout le continent eurasiatique et de sensibiliser davantage le grand public et les entreprises aux immenses opportunités créées par ce pont terrestre, l'IRU a organisé une Caravane de camions de la Route de la Soie, en partenariat public-privé avec l'Organisation de coopération économique (OCE). Composée de huit camions, la Caravane a parcouru 11 000 km et traversé l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, l'Iran, le Pakistan, le Tadjikistan, la Turquie et le Turkménistan.

Ce partenariat public-privé, qui visait à promouvoir le développement de la coopération commerciale et économique au sein de la région de l'OCE et avec le reste du monde afin d'aider les économies enclavées à retirer tous les bénéfices possibles de la mondialisation via le

transport routier, moteur de progrès et de prospérité, avait pour principaux objectifs de :

- promouvoir la facilitation du transport routier dans la région de l'OCE ;
- suivre la mise en œuvre de l'Accord-cadre de transit de l'OCE ;
- collecter des données en route, notamment sur les temps d'attente aux frontières, les procédures douanières, les redevances routières, les exigences en matière de visa dans la région de l'OCE ; et
- examiner l'infrastructure sur l'ensemble du réseau routier de l'OCE.



Mohammad Yahya P. Maroofi, Secrétaire général de l'OCE



Les résultats préliminaires ont démontré que la Caravane a atteint ses objectifs et que les principaux obstacles non-physiques, surtout aux frontières, découlent d'une mise en œuvre inappropriée des instruments multilatéraux clés de l'ONU pour la facilitation des échanges et du transport routier.

Il a également été constaté que l'infrastructure routière doit être améliorée dans certaines zones et que ces améliorations devraient être mises en œuvre dès à présent, comme le recommande l'initiative d'autoroute modèle de l'IRU.

www.silkroadcaravan.org

6^{ème} Conférence Euro-Asie du transport routier de l'IRU et Conférence ministérielle, Tbilissi (Géorgie), 16-17 juin 2011

« Transport routier : relier toutes les entreprises et tous les modes de transport entre l'Europe et l'Asie - le Caucase en point de mire »

Des sessions plénières interactives seront proposées dans le cadre de la Conférence de l'IRU sur les thèmes suivants :

- Le Caucase : un raccourci entre l'Europe et l'Asie ;
- L'itinéraire central du projet NELTI de l'IRU via les mers Noire et Caspienne : une option rentable en termes de coûts et de temps ;
- Un fret routier sûr, sécurisé, efficient et rentable le long de la Route de la Soie ;
- Aspects juridiques, infrastructurels et techniques du transport routier et des opérations multimodales le long de la Route de la soie ;
- Une feuille de route pour des couloirs de transport routier bilatéraux, régionaux et multilatéraux entre l'Europe et l'Asie (NELTI – Phase 2) ;
- La facilitation des échanges et du fret routier grâce aux mers intérieures d'Eurasie.

Rejoignez les leaders du transport et du commerce issus des sphères politique et commerciale des 5 continents pour découvrir, ensemble, les défis concrets, les solutions viables et les opportunités qui s'offrent au transport routier le long de l'itinéraire central de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI) !

En lien avec la conférence de l'IRU, une réunion ministérielle et une réunion spéciale pour les dirigeants des organisations internationales et des institutions financières seront organisées dans le but d'identifier les actions nécessaires pour promouvoir et faciliter davantage le transport routier le long des liaisons de transport routier eurasiatiques.



Liaisons de transport routier Europe-Asie

Renforcer la coopération régionale en Eurasie

L'IRU a signé 8 Protocoles d'entente (MoU), instruments fondamentaux pour développer, avec l'aide de ses Associations membres nationales, sa coopération avec les gouvernements et organisations intergouvernementales régionales. Ces protocoles visent à identifier les domaines clés nécessitant une collaboration renforcée et à créer un cadre juridique pour établir un marché efficient pour le transport routier international, intégrer les systèmes de transport routier nationaux et régionaux aux régimes législatifs mondiaux, et mettre en œuvre de véritables partenariats public-privé pour promouvoir davantage et faciliter le transport routier en Eurasie.

L'IRU a signé ces MoU avec les gouvernements d'Azerbaïdjan (a), de Géorgie (b), du Kazakhstan (c), du Kirghizistan (d), de Moldavie (e), du Tadjikistan (f), d'Ukraine (g) et d'Ouzbékistan, pays qui jouent tous un rôle majeur dans la poursuite du développement des liaisons de transport routier Europe-Asie. Trois autres MoU devraient être signés courant 2011 avec les gouvernements d'Arménie, de la République du Bélarus et du Turkménistan.

Libéralisation progressive du transport routier dans la région de la mer Noire

Sept Etats membres de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (BSEC), à savoir l'Albanie, l'Arménie, la Géorgie, la Moldavie, la Roumanie, la Serbie et la Turquie, ont créé un permis multilatéral « BSEC » afin que les mouvements de transit de marchandises soient mutuellement reconnus par leurs autorités nationales respectives. En 2011, le développement du permis BSEC se poursuivra en vue d'autoriser les camions à transiter ou transporter des marchandises bilatéralement, avec un document unique, sur les territoires de tous les Etats participants de la région de la BSEC.



L'IRU signe des MoU avec 8 gouvernements d'Eurasie

Régime TIR : faciliter et sécuriser le commerce et le transport routier internationaux

Ratifiée par 68 parties contractantes et opérationnelle dans 57 pays, la Convention TIR permet à 40 000 sociétés de transport routier autorisées d'effectuer des opérations de transport international facilitées 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 qui a clairement démontré que la Convention TIR constitue le meilleur outil de mise en œuvre du Cadre de normes SAFE de l'OMD, les organes TIR de la CEE-ONU examineront en 2011 les incidences de ce Cadre de normes pour le TIR et la Convention internationale de l'ONU sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières.



Le Secrétaire général de l'IRU, Martin Marmy (à gauche), signant le Protocole d'entente avec le ministre ad interim des Transports et de l'Aviation civile d'Afghanistan, Dr. Daoud Ali Najafi

Adhésion imminente du Pakistan à la Convention TIR et réactivation du TIR en Afghanistan en 2011

Le premier atelier TIR de l'OCE, organisé par le Ministère des Transports et de l'Aviation civile d'Afghanistan avec le soutien de l'Organisation de coopération économique (OCE), a rassemblé des hauts représentants des Ministères afghans des Transports, des Finances, du Commerce et des Affaires étrangères ainsi que des délégués de l'Administration douanière, de la Chambre afghane du Commerce et de l'Industrie (ACCI), de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et de l'IRU.

S'adressant aux participants de l'atelier, le Secrétaire général adjoint de l'OCE, S.E. Altaf Asghar a appelé l'IRU à préparer, en coordination avec les principaux acteurs, un plan d'action en vue de mettre en œuvre le régime TIR en Afghanistan d'ici 2011. Le ministre adjoint des Transports et de l'Aviation civile d'Afghanistan, S.E. Ghulam Ali Rasekh a confirmé le soutien de son ministère à la mise en œuvre du régime TIR en Afghanistan dans les plus brefs délais, en collaboration avec l'Administration douanière, l'OCE et l'IRU.

Lors de la « Journée nationale du transit et du transport » d'Afghanistan le 18 octobre 2010, l'IRU a signé un Protocole d'entente à Kaboul avec le gouvernement afghan sur le développement du transport routier eurasiatique et la réactivation du régime TIR en Afghanistan dès le premier semestre 2011.



L'IRU renforce sa coopération avec la Chine et aide son administration douanière à adhérer à la Convention TIR

L'IRU a rencontré le tout nouveau Représentant permanent, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la mission permanente de la République populaire de Chine auprès de l'office des Nations Unies à Genève, M. He Yafei. Les participants présents lors de cette rencontre ont examiné ensemble l'impact de la mondialisation et de la conteneurisation sur les échanges internationaux, ainsi que les options disponibles pour faciliter davantage le transport routier en Chine et dans ses pays voisins afin de stimuler les échanges dans la région et le long de la Route de la Soie à nouveau opérationnelle.



Son Excellence M. He Yafei, Représentant permanent de la République populaire de Chine auprès de l'ONU (à droite) et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU

M. He Yafei s'est montré prêt à collaborer avec l'IRU pour renforcer leur coopération dans les domaines d'intérêt mutuel et faciliter davantage le commerce international et le transport routier.

Durant trois mois, l'IRU a également accueilli le Directeur du département de contrôle et d'inspection des douanes de Chine, M. Hongbo Liu, mandaté par son administration douanière nationale pour évaluer les avantages que le Régime TIR pourrait offrir à son pays et étudier les termes et conditions de sa mise en œuvre en vue de préparer l'adhésion de la Chine à la Convention TIR.

L'IRU et la CNUCED signent un Protocole d'entente ouvrant la voie à une coopération plus étendue pour la mise en œuvre des bonnes pratiques et systèmes douaniers

Ce Protocole d'entente se concentre sur l'intégration des nouvelles fonctionnalités électroniques TIR, à savoir la pré-déclaration électronique TIR (TIR-EPD) et le SafeTIR en temps réel (RTS), au logiciel SYDONIA de la CNUCED.

Ces nouvelles synergies entre l'IRU, le système SYDONIA de la CNUCED et les fonctionnalités électroniques TIR contribueront à optimiser les procédures et normes douanières dans les pays bénéficiaires et favoriseront l'extension géographique du Régime TIR à de nouveaux pays et régions couverts par le logiciel SYDONIA n'ayant pas encore adhéré à la Convention TIR.

Développer l'Union douanière Bélarus-Kazakhstan-Russie

Sur la base du Protocole d'entente signé avec l'EurAsEC, l'IRU a étroitement coopéré avec la Commission de l'Union douanière Bélarus-Kazakhstan-Russie, en effectuant plusieurs propositions pour garantir que le Code des douanes de cette union facilite les échanges sur ce nouveau territoire douanier unique.

L'Union douanière est entrée pleinement en vigueur en juillet 2010 et contribuera grandement à relever un certain nombre de défis auxquels sont confrontés les transporteurs routiers opérant dans ces pays.

En 2011, l'IRU poursuivra ses travaux avec la Commission de l'Union douanière, notamment dans le but de veiller à la mise en application, dans la région de l'Union douanière, des outils informatiques de gestion des risques TIR, tels que la Pré-déclaration électronique TIR de l'IRU et le SafeTIR en temps réel afin de sécuriser davantage et de faciliter tous les transports TIR.

Le Régime TIR prend pied dans la région de l'OCE

Suite à la signature d'un Protocole d'entente avec l'Organisation de coopération économique (OCE), l'IRU et ses Associations membres présentes dans la région de l'OCE ont assuré avec succès la promotion des procédures TIR pour le transport entre les Etats membres de l'OCE, ainsi qu'avec leurs pays voisins, tels que le Pakistan.

L'Administration des douanes de la République islamique d'Iran (IRICA) et l'IRU ont également convenu de renforcer leur coopération pour faciliter davantage le commerce et le transport routier en Iran et dans la région, ainsi que pour promouvoir la formation professionnelle par le biais de l'Académie de l'IRU.

Mise en œuvre de la Convention TIR dans les régions du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord

L'IRU a renforcé sa coopération avec la Ligue des Etats arabes (LEA) dans l'optique de faciliter davantage les échanges et le transport routier dans les 22 Etats arabes. Après un séminaire organisé avec succès par l'IRU, la LEA et l'Union arabe des transports terrestres (AULT) en 2009, un deuxième séminaire sur la facilitation des échanges et du transport routier dans la région de la LEA s'est tenu à Alexandrie en octobre 2010, en lien avec la Conférence des ministres des Transports de la LEA.

A cette occasion, l'IRU a présenté ses activités dans la région, et notamment la réactivation du Régime TIR au Maroc, pays qui joue un rôle géostratégique majeur en tant que carrefour entre l'Europe et l'Afrique, et où l'application des procédures TIR pour le transport multimodal et le trafic de conteneurs devrait être renforcée pour faciliter les procédures douanières aux frontières.

L'IRU a également fait part aux ministres des Transports de la LEA de ses efforts fructueux pour la traduction des programmes de formation OMD TIR en arabe, ainsi que pour l'intégration des applications informatiques de gestion des risques SafeTIR en temps réel et TIR-EPD de l'IRU dans le système SYDONIA de la CNUCED afin de faciliter la mise en œuvre du Régime TIR dans la région, décision prise par les 22 pays de la LEA.





Parvenir à une gouvernance saine grâce au TIR

L'IRU était le modérateur de la session sur la « Promotion de la bonne gouvernance aux points de passage des frontières, amélioration de la sécurité du transport terrestre et facilitation du transport international par route et par rail » lors du 18^{ème} Forum économique et environnemental de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE). Cette réunion s'est notamment concentrée sur la nécessité pour les Etats membres de mettre en œuvre, dans le cadre de partenariats public-privé, les instruments multilatéraux clés de l'ONU pour la facilitation des échanges et du transport routier, et notamment la nouvelle annexe 8 de la Convention d'harmonisation et la Convention TIR, pour favoriser une gouvernance saine aux postes-frontières.

L'IRU a appelé l'OSCE et ses Etats membres à veiller à la mise en œuvre effective des instruments multilatéraux de l'ONU pour permettre au transport routier d'être un moteur de progrès, de prospérité et, finalement, de paix dans toute l'Asie centrale.

L'IRU étend la couverture géographique de sa pré-déclaration électronique TIR gratuite (TIR-EPD de l'IRU) à de nombreuses parties contractantes TIR

L'IRU, en partenariat avec les autorités douanières de plusieurs parties contractantes TIR et ses Associations membres nationales, a considérablement étendu la couverture de sa pré-déclaration électronique TIR (TIR-EPD de l'IRU). Elle est désormais utilisée dans tous les pays situés à la périphérie de l'Union européenne et sa couverture géographique continuera d'être étendue en 2011 à d'autres pays extracommunautaires, tels que le Bélarus, l'Ukraine et le Kazakhstan. En outre, la Moldavie, la Géorgie, la République islamique d'Iran et l'Afghanistan seront bientôt en mesure d'accéder à cet outil électronique via le système ASYCUDA World / TIR.

Disponible en 16 langues, l'application TIR-EPD de l'IRU, permet aux titulaires de Carnets TIR de se conformer, gratuitement, aux réglementations NSTI/TIR et EORI de l'UE entrées en vigueur en 2009, et aux nouveaux règlements de sûreté de l'UE, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2011. Cet outil évite non seulement à chaque opérateur de flotte d'avoir recours à des tiers, et donc de divulguer ses données commerciales confidentielles, mais aussi de perdre du temps à remplir les formalités douanières aux frontières.

Promouvoir la mise en œuvre de la nouvelle annexe 8 de la Convention d'harmonisation de l'ONU pour réduire les temps d'attente aux frontières

Les temps d'attente aux frontières restent une préoccupation majeure pour tous les opérateurs de flotte internationaux.

Le passage des camions aux frontières pourrait être bien plus rapide en créant des voies réservées au TIR, comme le prévoit cette nouvelle annexe 8, ce qui permettrait aux camions transportant des marchandises sous le couvert de Carnets TIR de passer sans entrave. En effet, le Carnet TIR à 4 volets permet d'effectuer les formalités douanières des opérations de transport bilatérales - qui représentent la majorité du trafic de fret aux frontières - sur le lieu d'origine ou de destination plutôt qu'aux frontières, comme le prévoit la Convention.

Combiné aux outils informatiques en ligne de l'IRU, tels que la pré-déclaration électronique TIR (TIR-EPD de l'IRU), le SafeTIR et l'Observatoire des temps d'attente aux frontières, le Carnet TIR à 4 volets pourrait grandement faciliter le transport routier international et bilatéral, mais son potentiel reste encore largement inexploité.

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

Les participants au 8^{ème} Symposium des juristes de l'IRU adoptent une Résolution sur la sûreté du transport routier dans la chaîne d'approvisionnement

Quelque 60 juristes, universitaires, assureurs et représentants des Ministères des Transports spécialisés dans les questions d'assurance et de législation des transports d'une vingtaine de pays étaient rassemblés à l'occasion du 8^{ème} Symposium des juristes de l'IRU organisé à Genève. Les conclusions de ce Symposium ont souligné la nécessité de simplifier et d'harmoniser davantage la législation existante, tout en renforçant sa mise en œuvre, afin d'améliorer la sûreté des échanges et du transport routier.

L'IRU a par conséquent adopté une Résolution soulignant que la priorité pour améliorer la sûreté consiste à simplifier, harmoniser et renforcer l'application des lois et réglementations existantes plutôt qu'à en créer de nouvelles, citant l'exemple de la Convention TIR comme meilleur instrument multilatéral existant pour mettre en œuvre le cadre de normes SAFE de l'OMD, y compris le statut d'OEA.

Sûreté aux frontières et aux ports

Dans certains couloirs de transport à risque, la présence d'immigrés clandestins à bord des véhicules de marchandises, à l'insu des conducteurs, entraîne de graves problèmes pour les opérations de fret routier. L'IRU a donc lancé un appel aux autorités nationales et internationales pour qu'elles renforcent la sûreté dans les zones portuaires, tout en garantissant le droit de recours en cas de poursuites abusives ainsi que des procédures juridiques en toute transparence.

Encourager à signaler les incidents

Avec la collaboration de ses membres, l'IRU a développé la première version du « Formulaire international de base de rapport d'incidents » (BIIRF) dans l'optique d'aider les conducteurs et opérateurs à signaler les incidents survenus lors de leur trajet. Ce document pratique peut être téléchargé depuis le site web de l'IRU dans quatre langues de référence - l'anglais, le français, le russe et l'allemand, et est destiné à être traduit dans les différentes langues nationales.

L'IRU s'adresse au Forum de la CEE-ONU sur la sûreté des transports intérieurs

A l'occasion du Forum de la CEE-ONU sur la sûreté des transports intérieurs, l'IRU a souligné que la complexité croissante des chaînes d'approvisionnement mondiales qu'entraînent la mondialisation et la conteneurisation, soulève un grand nombre de nouveaux défis liés à la sûreté. L'IRU a également insisté sur le fait que, pour faire face à des risques de plus en plus complexes en matière de sûreté, tout en veillant néanmoins à faciliter le commerce et le transport routier, les instruments juridiques multilatéraux de l'ONU en vigueur sont la solution optimale pour parvenir à un juste équilibre entre sûreté et facilitation. La Convention TIR, par exemple, a été reconnue comme étant le meilleur instrument multilatéral permettant de satisfaire les exigences de sûreté du SAFE de l'OMD et des OEA tout en facilitant le commerce et le transport routier.

L'IRU, TAPA EMEA et EUROWATCH signent des Protocoles d'entente pour renforcer leur coopération en vue de promouvoir la sûreté du transport routier

L'IRU, l'Association pour la protection des marchandises transportées - Europe, Moyen-Orient et Afrique (TAPA EMEA), un forum d'échange unique regroupant autour d'un objectif commun de lutte contre la criminalité dans les transports, fabricants, logisticiens, transporteurs, forces de l'ordre et autres parties prenantes de renommée mondiale, et EUROWATCH, spécialiste de l'action policière lors d'incidents de sécurité et de la collecte de renseignements dans plus de 40 pays européens, ont signé des Protocoles d'entente pour contribuer, ensemble, à réduire les pertes infligées à la chaîne d'approvisionnement internationale par les activités criminelles et autres infractions à la sécurité.

www.iru.org/index/fr_biirf_public



Rationaliser la législation internationale...

L'IRU demande à l'OMC de garantir la liberté de transit des marchandises, des véhicules routiers et de leurs conducteurs

L'IRU a continué à défendre la liberté de transit du transport routier, qui devrait s'appliquer non seulement aux marchandises, mais aussi aux véhicules et à leurs conducteurs. Pour y parvenir, elle préconise que l'article V du GATT soit préservé dans un nouvel accord de facilitation des échanges et que le principe de non-discrimination soit renforcé.

A l'occasion du Forum commun CNUCED/OMC intitulé « l'OMC, la facilitation des échanges et le secteur privé dans les pays en voie de développement », l'IRU a souligné l'importance de parvenir à une conclusion des négociations du Cycle de Doha sur la facilitation des échanges favorable à l'article V du GATT sur la liberté de transit, insistant sur le fait que « les principes du GATT de 1994 sur les libertés de transit qui figureront dans le nouvel Accord de facilitation des échanges de l'OMC ne doivent en aucun cas être altérés, ni ouvrir la voie à de mauvaises interprétations. »

Séminaire de l'IRU sur les règles de Rotterdam : conséquences et défis pour l'industrie du transport routier et le transport multimodal

Le séminaire de l'IRU intitulé « Règles de Rotterdam : effets potentiels sur l'industrie des transports routiers et défis à relever » s'est concentré sur l'impact de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam) et du document de transport unique prévu par l'UE sur le secteur des transports routiers, notamment en ce qui concerne l'utilisation de la lettre de voiture CMR.

Des experts juridiques des Associations membres de l'IRU, des membres du Réseau d'assistance juridique de l'IRU, ainsi que des transporteurs, transitaires, expéditeurs, assureurs, universitaires, logisticiens et représentants des autorités étaient présents à cet évènement.

La préoccupation majeure de l'industrie vis-à-vis de la mise en œuvre des Règles de Rotterdam est le manque d'uniformité des règles régissant la responsabilité des transporteurs, qui rend l'évaluation des risques encourus lors d'opérations de transport multimodales très difficile pour les opérateurs. En effet, outre la Convention CMR qui concerne directement le fret routier, les Règles de Rotterdam, bien qu'elles ne soient pas encore en vigueur, et l'intention de la Commission européenne de créer un document de transport unique, vont compliquer encore davantage la situation.

Le mécanisme de remboursement de la TVA de l'Union européenne doit être viable !

Le 1^{er} janvier 2010, les nouvelles règles fixées par la directive 2008/9/CE concernant le remboursement des frais de TVA engagés à l'étranger sont entrées en vigueur dans l'UE. Selon cette nouvelle réglementation, les demandes de remboursement doivent être effectuées auprès de l'Etat membre dans lequel l'entreprise est établie. En théorie, elles devraient simplifier grandement le mécanisme de remboursement de la TVA, mais les portails électroniques nationaux interopérables sur lesquels repose le mécanisme n'étant pas encore complètement opérationnels, les retards, voire les erreurs lors du traitement des demandes se multiplient.

Cette situation est inacceptable. C'est pourquoi, en 2011, conformément à la Résolution adoptée par l'Assemblée générale de l'IRU en novembre 2010, l'IRU appellera les gouvernements de l'UE à coopérer pleinement pour rétablir sans tarder un mécanisme efficace de remboursement de la TVA, à repousser le délai pour effectuer les demandes de remboursement de TVA jusqu'à ce que tous les problèmes techniques soient résolus, et à exiger que l'Etat membre dans lequel l'opérateur est établi rembourse les coûts de la TVA non-remboursée, jusqu'à ce que l'Etat membre dans lequel les frais ont été engagés s'en charge.

L'IRU rencontre le Vice-président de la CE et Commissaire aux Transports Siim Kallas

Peu après sa nomination au poste de Vice-président de la Commission européenne et Commissaire aux transports de l'UE, l'IRU a rencontré Siim Kallas, pour aborder les défis actuels et futurs de l'industrie des transports routiers au sein de l'UE dans le cadre d'un débat ouvert. Les discussions se sont concentrées sur la facilitation des transports routiers, l'amélioration de la sûreté et de la sécurité sur les routes, et les moyens pour accroître la durabilité du transport routier. M. Kallas a salué la coopération constante avec l'industrie et encouragé tous les participants à collaborer encore plus étroitement à l'avenir, notamment dans la perspective de l'élaboration du nouveau Livre Blanc sur la politique des transports de l'UE.

Cocktail de printemps annuel de l'IRU à Bruxelles

Le traditionnel Cocktail de printemps de l'IRU a rassemblé plus de 200 représentants leaders des transports et du voyage issus des sphères politique, commerciale et industrielle de l'UE, dont des eurodéputés, des délégués de la Commission européenne, des associations professionnelles, des constructeurs, des transporteurs, des ONG ainsi que des Associations membres de l'IRU.

Lors de son allocution, le Président de l'IRU, Janusz Lacny, a insisté sur la nécessité d'une collaboration étroite entre l'industrie des transports routiers et les institutions européennes pour aborder efficacement les grandes questions politiques auxquelles l'industrie des transports routiers doit faire face.



Main d'œuvre des transports : l'humain avant tout

Pénuries de conducteurs : promouvoir l'emploi et les carrières dans le transport routier

Le transport de personnes et de marchandises par route continuera à dépendre à 100% des services de conducteurs qualifiés et motivés. Toutefois, les entreprises de transport routier commercial du monde entier connaissent depuis toujours des pénuries de conducteurs, qui n'ont été que temporairement palliées par la crise financière et la récession qui a suivi.

Pour éviter la crise imminente due au manque de main-d'œuvre dans le secteur du transport routier commercial, l'Assemblée générale de l'IRU a adopté une Résolution appelant les gouvernements à :

- promouvoir la connaissance réelle du secteur du transport routier, de son rôle dans la société et des possibilités qu'il offre en matière d'emploi ;
- soutenir le recrutement de nouveaux conducteurs en garantissant la mise en œuvre efficace des règles d'accès à la profession ;
- fournir des incitations financières aux entreprises et candidats qui postulent pour la première fois et qui sont disposés à acquérir les compétences de base du métier par le biais de formations, et financer le recyclage des travailleurs plus âgés souhaitant devenir conducteurs ;
- réduire les risques professionnels et les menaces pour la sûreté personnelle des conducteurs résultant d'une hausse de la criminalité dans les transports ;
- soutenir le recrutement et la rétention des conducteurs en améliorant les conditions de travail ;
- supprimer les restrictions en matière de permis de travail pour les migrants visant un emploi dans le secteur.

Cette Résolution de l'IRU recommande également que les entreprises de transport routier élargissent leur terrain de recrutement aux groupes sociaux qui ne sont pas traditionnellement associés au transport routier, tels que les femmes, les migrants ou les travailleurs plus âgés, planifient soigneusement leurs stratégies de recrutement et de formation en tenant compte de toutes les prescriptions légales et en accordant à leurs conducteurs le temps et les moyens financiers nécessaires pour réussir leurs examens de qualification initiale et de recyclage de façon à ce qu'ils soient disponibles au moment opportun, établissent des programmes de développement des compétences pour leurs employés, et planifient les opérations de transport de sorte que les conducteurs trouvent un juste équilibre entre leur rythme de travail et leur vie privée.

Par cette Résolution, les associations de transport routier sont également encouragées à veiller à ce que les recrues potentielles soient dûment informées des conditions d'accès à la profession et des filières possibles pour devenir conducteur via des formations, contrats d'apprentissage ou autres programmes. Elles sont également appelées à promouvoir l'utilisation, par les instituts nationaux de formation, du matériel et des programmes de qualité élaborés par l'Académie de l'IRU afin de garantir aux conducteurs le meilleur niveau d'instruction par rapport à l'investissement consenti, et à collaborer le plus souvent possible avec leurs partenaires syndicaux pour développer conjointement des stratégies, mener des campagnes et résoudre certains problèmes dans le but d'améliorer le recrutement et la rétention des conducteurs.



L'IRU lutte pour des conditions de travail saines

Les contrôles récurrents des véhicules de marchandises par rayons X ont été un sujet de préoccupation majeur pour l'IRU en 2010 car ils peuvent avoir un impact très néfaste sur la santé des conducteurs. L'Assemblée générale de l'IRU a donc appelé à l'unanimité les gouvernements à obtenir, de la part des constructeurs, une garantie que leurs équipements à rayons X sont sans danger pour les conducteurs, à mettre cette garantie à disposition de l'industrie des transports routiers et à adopter un instrument juridique international sur la reconnaissance mutuelle des résultats des inspections par rayons X.

Vers de nouvelles règles AETR

L'Accord européen des Nations Unies relatif au travail des équipages des véhicules (AETR) joue un rôle essentiel dans la facilitation du transport routier eurasiatique. En définissant un cadre commun de règles de temps de conduite et de repos, il garantit une application équitable de la réglementation grâce aux équipements d'enregistrement normalisés.

Le 20 septembre 2010, de nouvelles dispositions relatives au temps de travail et de repos sont entrées en vigueur sous cet accord. Ces règles sont désormais étroitement alignées au Règlement 561/2006 de l'UE et reflètent néanmoins les exigences spécifiques à l'encontre des opérateurs extracommunautaires effectuant des transports sur de longues distances, notamment lorsque deux conducteurs se relaient à bord du véhicule. En 2011, l'IRU poursuivra ses travaux afin de veiller à ce que l'application et l'exécution de ces règles s'effectue de la manière la plus efficace qui soit, en s'appuyant sur ses expériences antérieures lors de la mise en œuvre de telles règles au niveau de l'UE.

Le deuxième changement majeur à l'AETR est entré en vigueur le 16 juin 2010 : tous les nouveaux véhicules doivent obligatoirement être équipés d'un tachygraphe numérique calibré de manière appropriée et à utiliser avec des cartes de conducteur. Une période transitoire avec des mesures de tolérance pour les pays extracommunautaires a été concédée jusqu'au 31 décembre 2010.

En 2011, l'IRU fera donc pression autant que possible sur les gouvernements qui ne fournissent pas à leurs opérateurs les moyens de respecter cet accord, et ne manquera pas de rappeler aux autorités de l'UE que 10 années ont été nécessaires à la mise en œuvre intégrale du tachygraphe numérique dans chaque Etat membre de l'UE.





L'IRU contribue à l'amélioration du Règlement de l'UE sur le tachygraphe

Suite au succès du projet SMART Tachygraphe, l'IRU est désormais activement impliquée dans les travaux de la Commission européenne concernant la révision et l'amélioration de l'intégralité du Règlement de l'UE sur le tachygraphe. La prochaine génération de tachygraphes numériques intégrera également des applications télématiques embarquées.

L'IRU a été invitée à rejoindre le panel d'experts de consultation publique de la Commission européenne pour prodiguer ses conseils sur la proposition législative et a souligné que cet appareil devait être bien plus qu'un simple outil de contrôle, mais également une assistance pour les conducteurs et planificateurs d'itinéraires, permettant de réduire les barrières administratives et exécutives. L'appareil devrait également être intégré à une plateforme STI ouverte qui permettrait aux opérateurs d'étendre, sur une base volontaire, les possibilités télématiques de leurs véhicules.

L'IRU renforcera son action pour que la proposition de la Commission européenne trouve un écho favorable au sein du Parlement et du Conseil de l'UE une fois publiée au cours de l'été 2011.

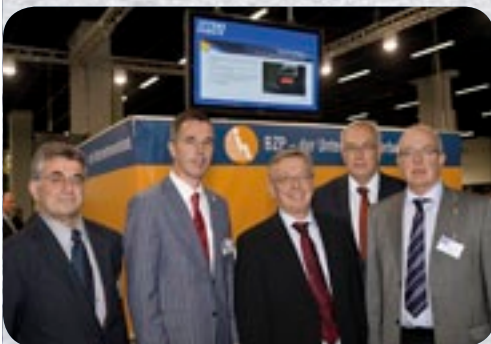
Projet de dialogue social communautaire IRU/ETF sur les compétences et la formation dans les transports routiers

L'IRU et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), avec la collaboration d'un consortium de partenaires intégrant cinq membres de l'IRU, travaillent actuellement à un projet de dialogue social commun financé par l'UE sur les capacités de formation et compétences des travailleurs mobiles et non mobiles du transport routier.

Le projet examinera précisément comment les Etats membres de l'UE ont transposé la Directive de l'UE sur la formation des conducteurs (2003/59/CE) dans leur législation, quels défis résultent de cette réglementation et de quelle façon les employeurs et travailleurs répondent à ces nouvelles exigences. La deuxième partie du projet se concentrera sur les exigences relatives aux capacités et à la formation des employés non mobiles, reconnaissant le rôle indispensable d'une telle main d'œuvre qualifiée.



4^{ème} Forum international du taxi



Quelque 150 opérateurs leaders de l'industrie du taxi, représentants des autorités compétentes, chercheurs universitaires et experts en marketing du taxi sont venus du monde entier au 4^{ème} Forum international du taxi de l'IRU organisé à Cologne, Allemagne, sur le thème : « L'image de l'industrie du taxi : vers une vision des services de taxis durables et sûrs pour tous », pour explorer ensemble les défis et opportunités en vue de rendre les services de taxi plus sûrs, durables et complets, en tant que partie intégrante de la chaîne des transports publics.

Ce Forum a permis de démontrer que les taxis offrent de multiples avantages pour les voyageurs et l'ensemble de la société, en termes de flexibilité, qualité, sécurité, respect de l'environnement et accessibilité, y compris lorsqu'ils sont reconnus comme partie intégrante de la chaîne de transport public.

Les journées « taxi » de l'IRU à Bruxelles

Le Groupe « Taxis » de l'IRU a organisé une série d'événements pour démontrer aux autorités publiques nationales et communautaires dans quelle mesure les taxis contribuent à la mobilité urbaine lorsqu'ils sont intégrés de manière appropriée dans les politiques et la chaîne de transport public.




Réussir !

L'Histoire regorge d'exemples de grands scientifiques, décideurs et hommes politiques dont la pensée et l'action, considérées à l'époque comme erronées, à l'issue impopulaire ou voire tragique, sont devenues avec le temps et la connaissance, non pas seulement vérité, mais réussite.

J'en veux pour exemple Alexandre le Grand qui a introduit l'assimilation plutôt que l'asservissement des peuples conquis, Galilée et sa défense de l'héliocentrisme, Pierre le Grand qui modernisa de force la Russie, le raisonnement des Lumières qui ébranla au-delà de l'Europe les fondements mêmes de la société, Martin Luther King ou Mahatma Gandhi qui concrétisèrent leur rêve d'émancipation sans violence, pour ne citer qu'eux.

Qu'avaient-ils tous en commun ? Ce furent tous des visionnaires engagés, dont la pensée d'avant-garde sortait résolument des sentiers battus de leur époque. Mais ils étaient également téméraires, n'hésitant pas à bousculer, choquer, imposer, au risque parfois de leur vie. Parce qu'ils étaient convaincus. Convaincus de la nécessité de changer et de dépasser les préjugés pour réussir.

Et c'est exactement ce leadership, cette vision claire des réalités et l'audace de modifier le cours des choses qui font trop souvent défaut dans le monde moderne d'aujourd'hui. Pourtant, un leadership affirmé, respectueux des partenaires

à défaut de faire l'unanimité, reste indispensable pour réussir. A situation exceptionnelle, décisions exceptionnelles.

Hélas, le consensus politique stérile semble devenir de plus en plus la norme. Si nous sommes actuellement hyper informés et à tous les instants, le rythme effréné de cette information, associé à sa simultanéité et à l'anxiété qu'elle contient, supprime non seulement toute réflexion approfondie, mais fait surtout le lit de la pensée unique, qui est toujours basée sur le plus petit dénominateur commun et qui, à force de compromis à outrance, se transforme en échec.

L'incapacité criante des décideurs à communiquer entre eux pour s'accorder sur la marche à suivre la plus adéquate, à fixer des objectifs clairs, nous laisse désarmés face aux grands défis de ce siècle. En effet, les huit objectifs du millénaire pour le développement (OMD) de l'ONU constituent toujours l'une des principales préoccupations de la communauté internationale en souffrance.

Plus important encore, l'incapacité des décideurs à communiquer avec les petites et moyennes entreprises (PME) et leurs organisations professionnelles qui représentent partout plus de 85% de l'emploi du secteur privé, les déconnecte des réalités concrètes et hétérogènes du monde dans lequel nous travaillons et les empêche de réussir. En effet, si les dirigeants des multinationales et des banques, qui ont facilement accès aux salons feutrés des décideurs, parviennent à se faire écouter et à influencer la marche

des affaires, tel n'est malheureusement pas le cas des PME.

En effet, même les propositions les plus constructives formulées par les PME aux décideurs, si elles sont entendues, ne sont que très rarement écoutées. Ces derniers oublient bien trop souvent que les objectifs et les résultats de leurs travaux doivent tendre avant tout à améliorer l'économie – par l'amélioration du sort des PME – et les conditions de vie de chacun.

Dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui, le transport routier qui est composé à plus de 95% de PME, n'est plus un simple mode de transport. Il est devenu l'outil de production et de distribution vital pour réussir, pouvant interconnecter en porte-à-porte, toutes les entreprises à tous les marchés partout dans le monde.

En bref, le transport routier qui est le seul mode de transport complémentaire à tous les autres disponible partout, toujours et pour chacun, est également le seul mode capable de mieux répartir les richesses et d'unir les hommes. C'est en raison de ce rôle vital joué par le transport routier dans la réussite de chacun, que toute pénalité sur ce mode est une pénalité bien plus grande encore pour l'ensemble de l'économie et de la société.

Si l'on compare l'importance accordée ces dernières années au transport routier par les décideurs des pays de l'OCDE et des pays dits « émergents », notamment les BRIC (Brésil, Russie, Inde, Chine), l'on constate des différences criantes, aussi bien en matière de croissance économique

que d'immatriculations de nouveaux camions, qui accusent respectivement une chute de 50% pour l'OCDE et une augmentation de 50%, 15%, 40% et 80% pour les BRIC.

En d'autres termes, l'étroite corrélation qui existe entre un secteur des transports routiers dynamique et une croissance économique réussie, est indéniable.

Pourquoi avons-nous une croissance de plus de 10% dans les BRIC, alors qu'elle stagne dans la plupart des pays de l'OCDE ? Les analystes démontrent que cette réussite à deux chiffres provient, d'une part, d'une innovation systémique et organisationnelle et d'autre part d'investissements massifs dans les appareils de production, dont le transport routier.

En effet, la réussite et le leadership dans l'innovation ne sont plus assurés par les seuls pays de l'OCDE mais, de manière croissante, par les pays émergents, qui produisent et commercent à des prix sans concurrence, globalement, aussi bien les appareils high-tech les plus innovants que des avions, des camions, des voitures et des biens de consommation courante.

Ainsi, les investissements passés, présents et à venir des pays émergents dans les outils de production et le transport routier confirment leur volonté de réussir.

Les pays de l'OCDE, pour réussir, pour retrouver la croissance et rester compétitifs, vont donc être obligés de faire beaucoup, beaucoup plus, avec beaucoup, beaucoup moins. Un recours

croissant au consensus mou associé au néoprotectionnisme rampant, comme on l'observe déjà trop souvent, ne saurait être la solution.

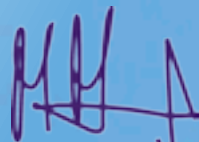
C'est bien au contraire l'audace d'investir notamment dans les PME, l'audace de consulter, l'audace de prendre rapidement des décisions claires, l'audace d'entreprendre, l'audace de construire de nouvelles relations et finalement l'audace de prendre des risques – comme le font jour après jour les entreprises de transport routier – qui doit permettre à chacun de rester compétitif et de réussir.

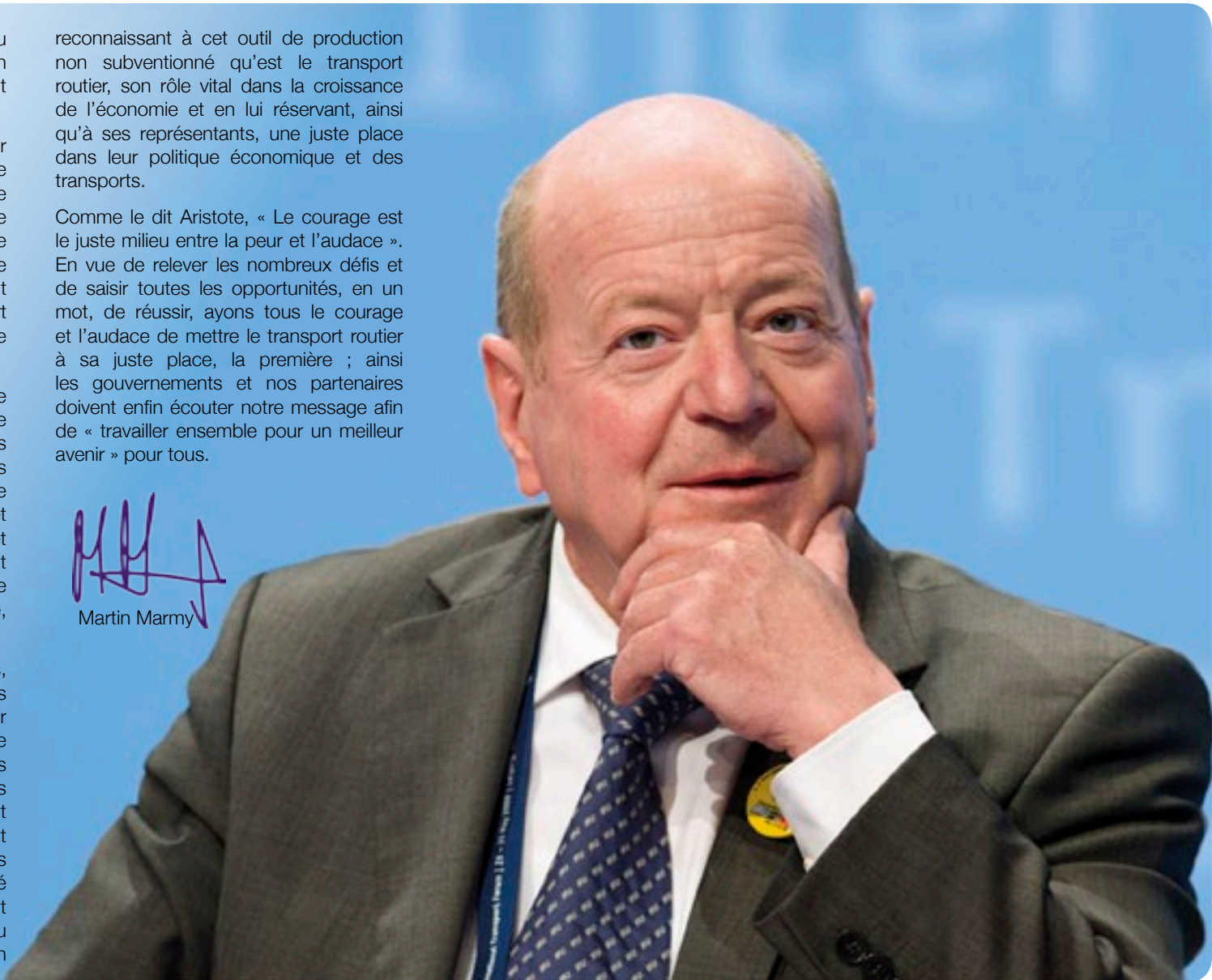
En effet, la réussite dans une économie mondialisée oblige chacun, en raison de la concurrence, à fournir les meilleures prestations, les meilleurs produits dans les meilleures conditions. Pourtant, ce sont justement les leaders politiques et économiques des pays émergents, et notamment des BRIC, qui réussissent le mieux et tirent les meilleurs profits de cette mondialisation initiée et voulue, avant tout, par les pays occidentaux.

A l'instar des grands scientifiques, décideurs et hommes politiques des siècles passés, les leaders au pouvoir dans les BRIC ont eu l'audace de prendre des décisions courageuses et parfois controversées ; ils ont osé affronter les défis tels qu'ils se posent en s'adaptant rapidement aux circonstances. Ils ont fait fi des préjugés et autres « pensées communément répandues ». Ils ont osé aller à contre-courant, comme le font trop peu de dirigeants dans trop peu de pays de l'OCDE. Ils ont réussi en

reconnaissant à cet outil de production non subventionné qu'est le transport routier, son rôle vital dans la croissance de l'économie et en lui réservant, ainsi qu'à ses représentants, une juste place dans leur politique économique et des transports.

Comme le dit Aristote, « Le courage est le juste milieu entre la peur et l'audace ». En vue de relever les nombreux défis et de saisir toutes les opportunités, en un mot, de réussir, ayons tous le courage et l'audace de mettre le transport routier à sa juste place, la première ; ainsi les gouvernements et nos partenaires doivent enfin écouter notre message afin de « travailler ensemble pour un meilleur avenir » pour tous.


Martin Marmy



*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*



d e p u i s 1 9 4 8



**Union Internationale des Transports
Routiers, Siège**

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
pour l'Eurasie**

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-eapd.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

