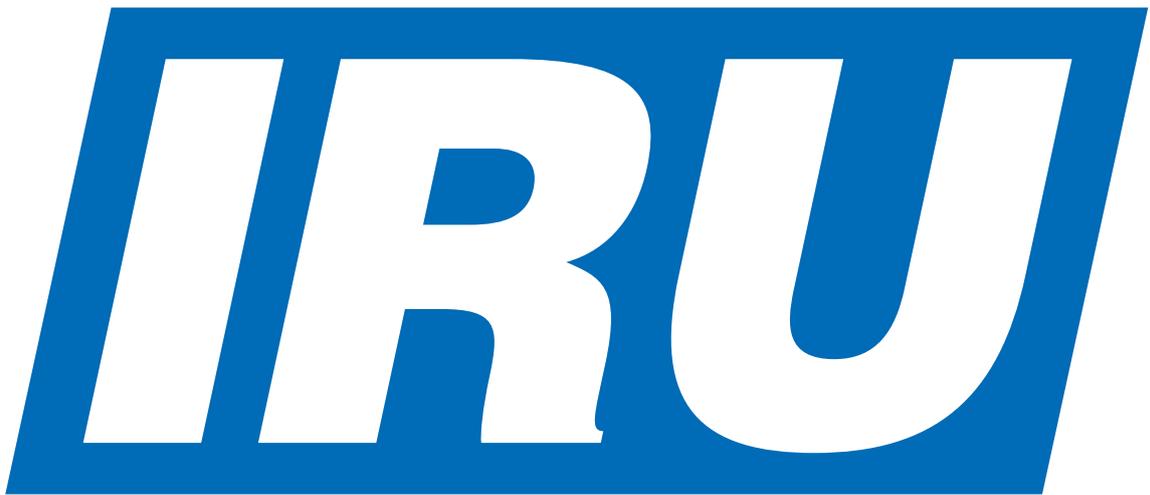


L'IRU en 2012



*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*



d e p u i s 1 9 4 8

Avant-propos du Président de l'IRU	2
L'IRU en bref	4
Le transport routier en faits et chiffres	6
Présentation de l'IRU	8
Évolution du transport routier	27
Sécurité routière	34
Formation	39
Mobilité	45
Développement durable	52
Revitaliser la Route de la Soie	62
Facilitation des échanges, du tourisme et du transport routier international	70
Législation sociale et relations contractuelles	78
Conclusion du Secrétaire général de l'IRU	82



Comment utiliser les « QR Codes »
pour accéder au contenu multimédia
de ce rapport ?

1. repérez-les
2. scannez-les*
3. connectez-vous

*vous devez d'abord télécharger une
application pour QR codes compatible
avec votre smartphone



Avant-propos du Président de l'IRU

C'est pour moi un immense plaisir et un honneur d'avoir été réélu Président de l'IRU par mes pairs pour les deux prochaines années, particulièrement en ces temps très stimulants et riches en défis pour l'industrie du transport routier et l'IRU.

Grâce à son professionnalisme, l'IRU suscite en effet un engouement sans précédent de la part de nouvelles régions du monde très désireuses de bénéficier de ses 60 et quelques années d'expérience et de son savoir-faire unique, grâce auxquels le commerce, le tourisme et le transport routier international ont pu être grandement facilités et sécurisés dans bon nombre de régions à travers le monde !

De nouveaux partenariats se sont noués quand d'autres ont été consolidés en Afrique, avec la création d'un

comité régional intégrant des associations de 20 pays africains, dans les Amériques avec l'Organisation des États américains, au Moyen-Orient par le biais de la Ligue des États arabes, en Asie centrale grâce à l'Organisation de coopération économique et en Extrême-Orient, par le biais de l'Organisation de

coopération de Shanghai, ce qui témoigne de l'évolution de la stature, indiscutablement mondiale, de l'IRU. Grâce à son expérience, elle est en effet en mesure d'apporter des remèdes économiques efficaces et tangibles à toutes ces régions.

Ces évolutions historiques présagent un avenir particulièrement radieux pour l'IRU et l'industrie du transport routier, mais il faudra persévérer, intensifier notre travail d'équipe et créer de véritables partenariats public-privé pour que tous les acteurs puissent en récolter les fruits espérés.

L'instabilité politico-financière que connaît aujourd'hui le monde va perdurer ; ceci est peut-être la seule constante prévisible à court terme. En cette période extraordinaire, nous devons donc, plus que jamais, être préparés aux mutations toujours plus rapides et aux nombreux défis encore méconnus qui se présenteront au gré des restructurations profondes de l'environnement politique et économique.

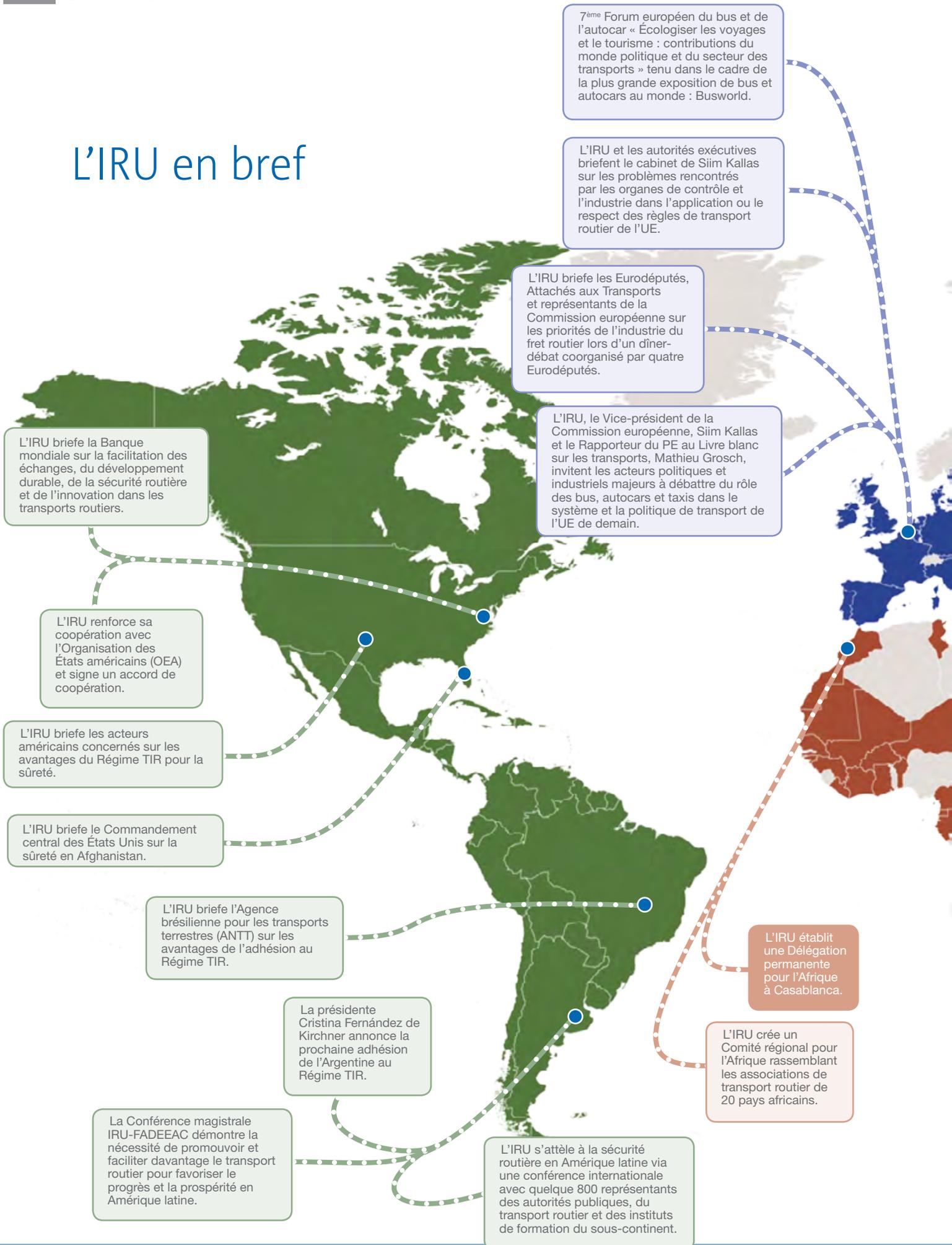
Fort heureusement, aucun défi n'est insurmontable pour autant que nous restions unis sous l'égide de l'IRU et que nous continuions à mettre en œuvre notre devise qui a si bien fait ses preuves :

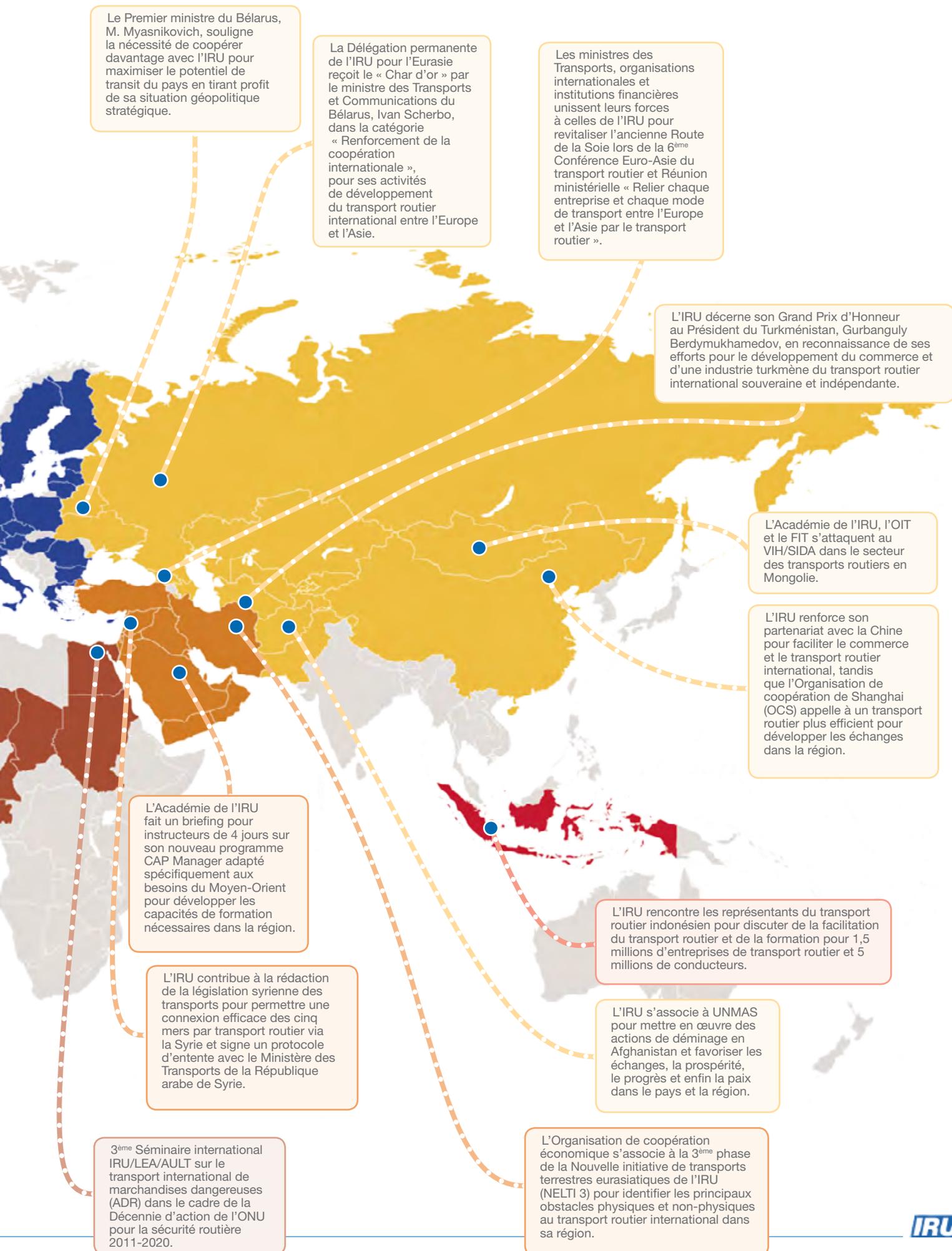
« Travailler ensemble pour un meilleur avenir ».



Janusz Lacny

L'IRU en bref





Le Premier ministre du Bélarus, M. Myasnikovich, souligne la nécessité de coopérer davantage avec l'IRU pour maximiser le potentiel de transit du pays en tirant profit de sa situation géopolitique stratégique.

La Délégation permanente de l'IRU pour l'Eurasie reçoit le « Char d'or » par le ministre des Transports et Communications du Bélarus, Ivan Scherbo, dans la catégorie « Renforcement de la coopération internationale », pour ses activités de développement du transport routier international entre l'Europe et l'Asie.

Les ministres des Transports, organisations internationales et institutions financières unissent leurs forces à celles de l'IRU pour revitaliser l'ancienne Route de la Soie lors de la 6^{ème} Conférence Euro-Asie du transport routier et Réunion ministérielle « Relier chaque entreprise et chaque mode de transport entre l'Europe et l'Asie par le transport routier ».

L'IRU décerne son Grand Prix d'Honneur au Président du Turkménistan, Gurbanguly Berdimukhamedov, en reconnaissance de ses efforts pour le développement du commerce et d'une industrie turkmène du transport routier internationale souveraine et indépendante.

L'Académie de l'IRU, l'OIT et le FIT s'attaquent au VIH/SIDA dans le secteur des transports routiers en Mongolie.

L'IRU renforce son partenariat avec la Chine pour faciliter le commerce et le transport routier international, tandis que l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) appelle à un transport routier plus efficace pour développer les échanges dans la région.

L'Académie de l'IRU fait un briefing pour instructeurs de 4 jours sur son nouveau programme CAP Manager adapté spécifiquement aux besoins du Moyen-Orient pour développer les capacités de formation nécessaires dans la région.

L'IRU contribue à la rédaction de la législation syrienne des transports pour permettre une connexion efficace des cinq mers par transport routier via la Syrie et signe un protocole d'entente avec le Ministère des Transports de la République arabe de Syrie.

3^{ème} Séminaire international IRU/LEA/AULT sur le transport international de marchandises dangereuses (ADR) dans le cadre de la Décennie d'action de l'ONU pour la sécurité routière 2011-2020.

L'IRU rencontre les représentants du transport routier indonésien pour discuter de la facilitation du transport routier et de la formation pour 1,5 millions d'entreprises de transport routier et 5 millions de conducteurs.

L'IRU s'associe à UNMAS pour mettre en œuvre des actions de déminage en Afghanistan et favoriser les échanges, la prospérité, le progrès et enfin la paix dans le pays et la région.

L'Organisation de coopération économique s'associe à la 3^{ème} phase de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI 3) pour identifier les principaux obstacles physiques et non-physiques au transport routier international dans sa région.

Le transport routier en faits...

Le transport routier est un facteur essentiel de la facilitation des échanges nationaux et transfrontaliers et de la promotion du tourisme.

*Dr. Mercedes Marcó del Pont,
Présidente de la Banque centrale d'Argentine*

Il est indispensable d'insister sur l'importance du fret routier pour l'économie et notre mode de vie auprès des décideurs et du grand public.

Tom Donohue, Président de la Chambre de commerce des États-Unis

En tant qu'individus et citoyens ordinaires, nous sommes tous dépendants du transport routier. Il accompagne les gens, de l'instant où l'on emmène une jeune mère s'appêtant à donner naissance jusqu'à son retour chez elle, puis reste avec eux tout au long de leur vie.

Mikhail S. Gorbatchev, Président de l'URSS (1990-1991)

L'Union Internationale des Transports Routiers, qui représente l'ensemble de l'industrie du transport routier dans le monde, joue un rôle crucial : elle contribue à améliorer les performances de son secteur en matière de sécurité routière et d'écologie et assure la mobilité des personnes et des marchandises.

Kofi A. Annan, Ancien Secrétaire général de l'ONU

Le transport routier est essentiel à la prospérité des peuples et à la croissance des économies.

Son Altesse impériale le Prince Akishino, Japon

La clé de la prospérité, et pas seulement dans les Émirats arabes unis, sera de développer des partenariats public-privé pour supprimer les obstacles au transport routier et, par extension, au commerce et au tourisme.

*Son Altesse le Cheik Mohammed Bin Rashid Al Maktoum,
Vice-président et Premier ministre des EAU, Gouverneur de Dubaï*

Je pense que le développement durable, qui peut rapprocher les pays et les régions, unir les peuples et améliorer la distribution des marchandises et des services, ne peut être atteint sans un transport routier de qualité, sûr, efficient et écologique capable de faciliter l'expansion du marché, les échanges, le tourisme et les transports publics.

Ion Iliescu, Ancien Président de la Roumanie

Il faut cesser de considérer les véhicules utilitaires, comme les bus, les autocars, mais aussi les camions de livraison, comme un problème pour les villes. Dans la lutte contre la dépendance à la voiture particulière, ces « grands gabarits » sont absolument nécessaires.

*Isabelle Durant,
Vice-présidente du Parlement européen et du Parti écologiste*

Une stabilité et une sécurité durables vont de pair avec les opportunités économiques (...). Les projets d'avenir en Asie centrale et méridionale (...) doivent se porter sur une nouvelle Route de la Soie, véritable réseau de connexions économiques et de transit reliant une région trop longtemps déchirée par les conflits (...). Les nations concernées ne bénéficieront pas seulement d'un accroissement des échanges mais aussi de la coopération qui en découlera.

Hillary Clinton, Secrétaire d'État des États-Unis

Le transport routier est un outil essentiel au développement économique et social en Amérique latine (...). Seule une PME sur trois peut exporter dans la région, et 20% seulement des échanges sont interrégionaux alors qu'ils sont de l'ordre de 80% dans l'UE. Le potentiel de croissance est considérable, raison pour laquelle l'OEA s'est associée à l'IRU pour supprimer les barrières actuelles au commerce et au transport routier en Amérique latine.

*Dr. José Miguel Insulza,
Secrétaire général de l'Organisation des États américains (OEA)*

... et chiffres

Camions

plus de 90% des marchandises en valeur

plus de 80% en volume de fret intérieur

85% du tonnage du fret routier sur des distances inférieures ou égales à 150 km

sur la route, 1 véhicule sur 10 est un camion

Bus et autocars

55% du transport public en Europe

45% du transport de personnes en Turquie

751 millions de voyages aux États-Unis

25 000 personnes par heure et par direction à Guangzhou

Taxis

4 foyers sur 10 n'ont pas de voiture en Europe

la MOITIÉ des transferts depuis/vers les aéroports

50% des personnes âgées dans l'EU n'ont pas de voiture ou ne savent pas conduire

1% seulement des accidents de la route

Présentation de l'IRU

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.

« Travailler ensemble pour un meilleur avenir »



Membres

À ses débuts, l'IRU regroupait des associations nationales de huit pays d'Europe occidentale.

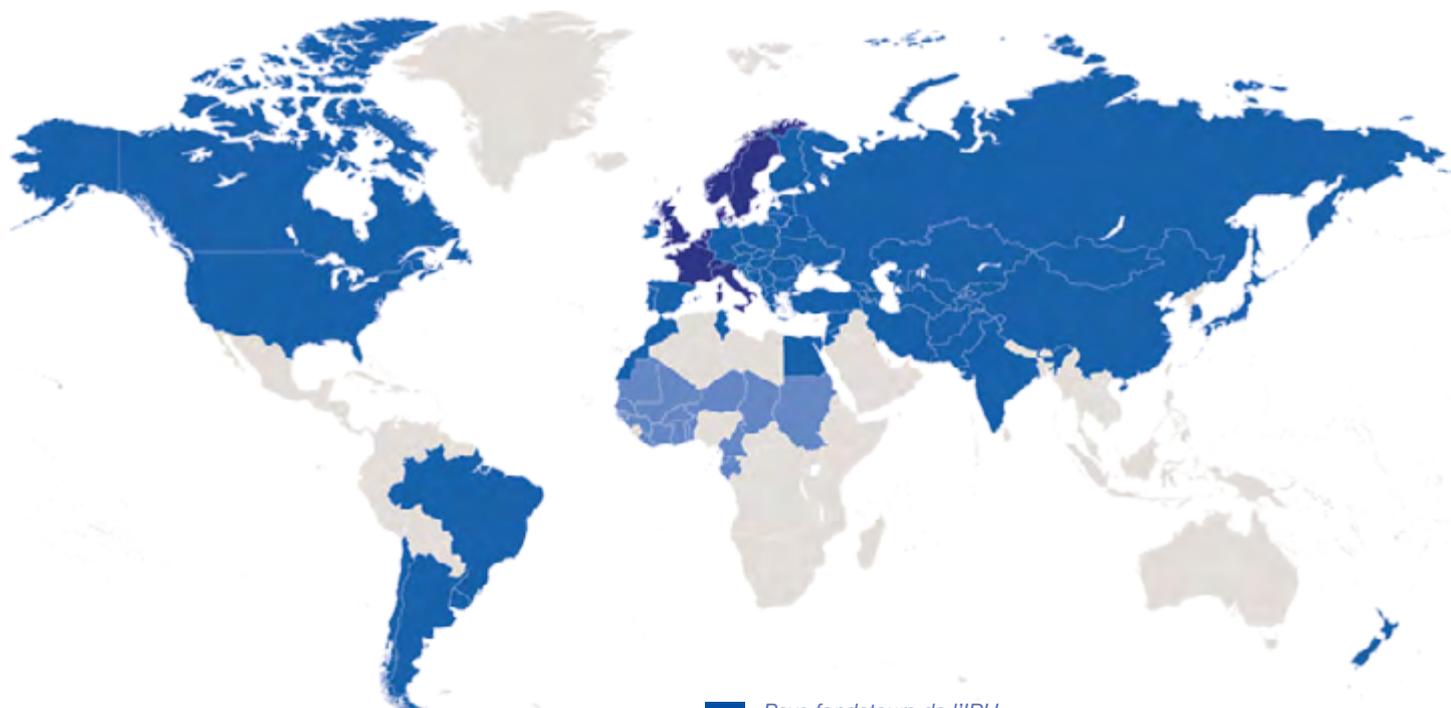
Aujourd'hui, elle compte 170 membres dans 73 pays sur les cinq continents.

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.

8 pays
fondateurs

En 2012 :
170 membres
dans 73 pays



■ Pays fondateurs de l'IRU

■ Pays membres de l'IRU

■ Pays membres du Comité régional de l'IRU pour l'Afrique



MAGYAR KÖZÖTTI
JUVARÓZÓK EGYESÜLETE





Mission et activités

Mission de l'IRU

L'IRU est le porte-parole mondial de l'industrie des transports routiers et 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 ;

établir 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 revitalisation 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.

Structure démocratique de l'IRU

L'IRU est une organisation démocratique basée sur l'affiliation de ses membres.

Ses organes statutaires :

l'Assemblée générale de l'IRU

les Conseils Transport de personnes et Transport de marchandises de l'IRU

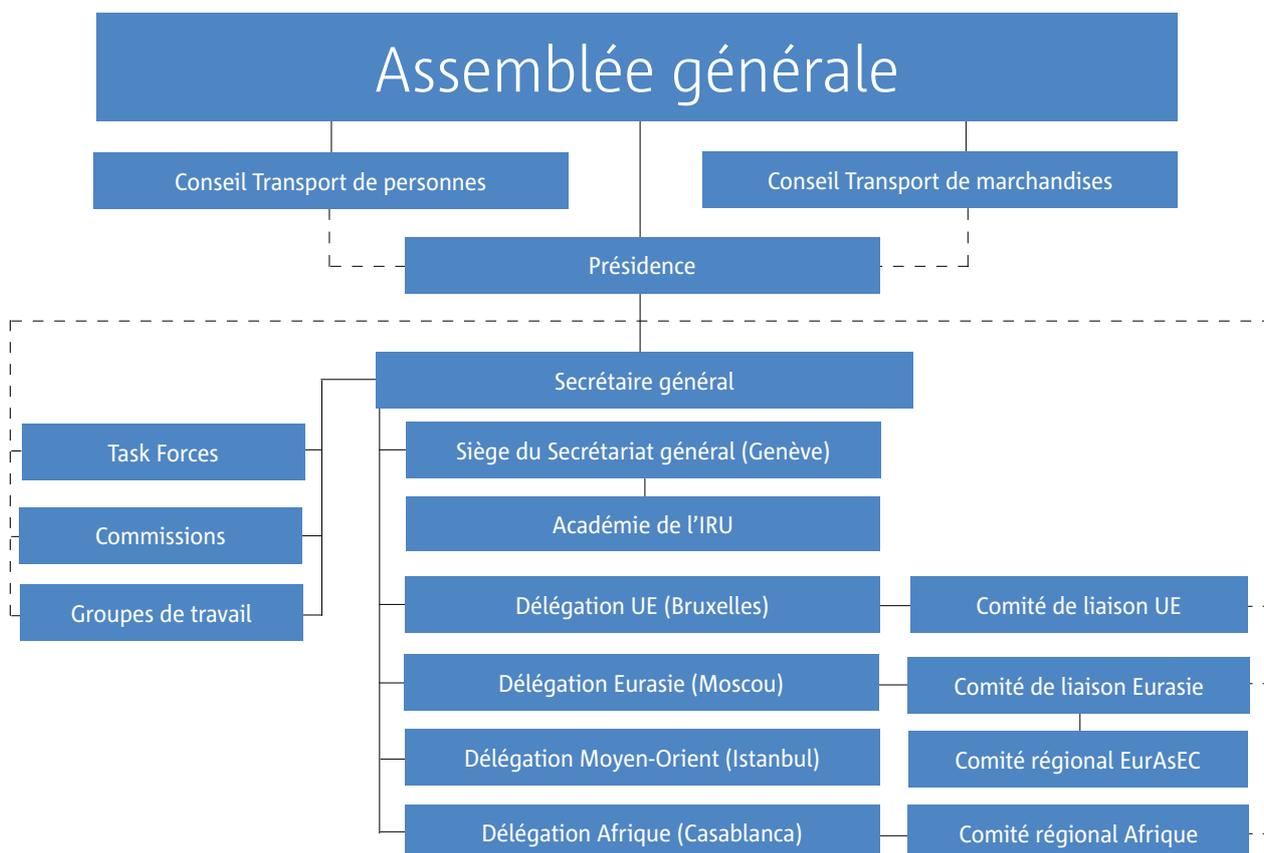
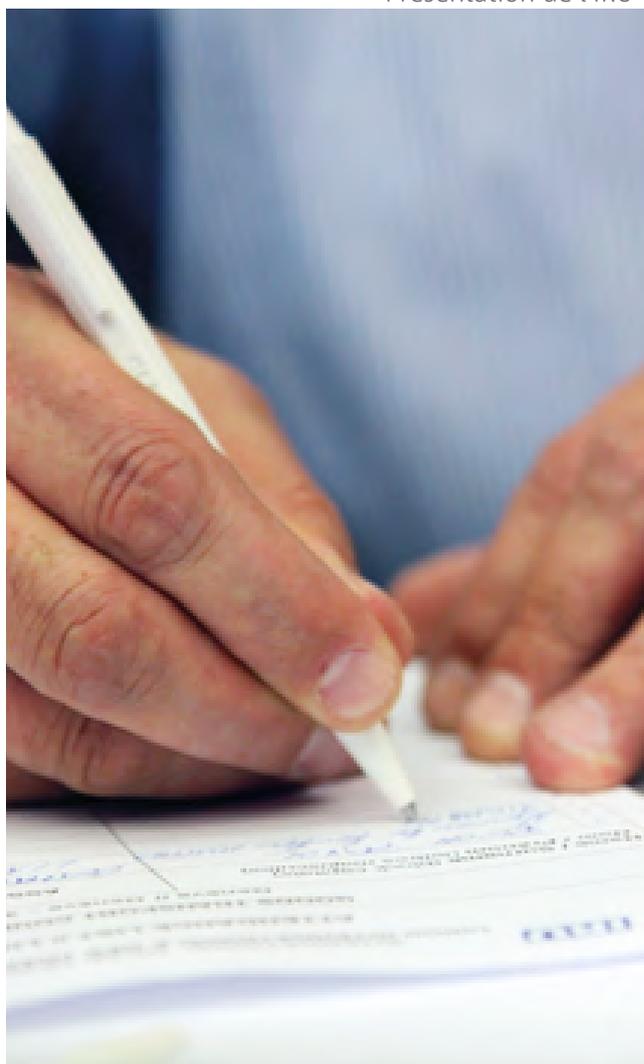
la Présidence de l'IRU

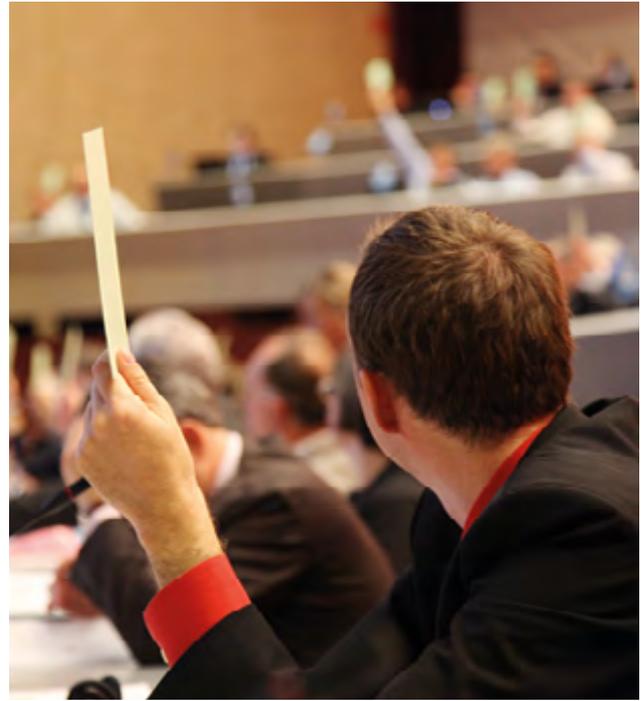
sont assistés pour la définition des politiques de transport de l'IRU par :

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, Istanbul et Casablanca ; il est l'organe de l'IRU chargé de l'administration quotidienne de l'organisation.





Assemblée générale

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.





La Présidence de l'IRU

De gauche à droite (debout) : Radu Dinescu, UNTRR, Roumanie, Georgi Petrov, AEBTRI, Bulgarie, Leonid Kostiuhenko, AsMAP UA, Ukraine, Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, Vladimir Florea, AITA, Moldavie, Antonio Mousinho, ANTRAM, Portugal, Christian Labrot, BWVL, Allemagne et Toivo Kuldkepp, ERAA, Estonie

De gauche à droite (assis) : Youri Soukhine, ASMAP, Fédération de Russie, Yves Mannaerts, Vice-président de l'IRU, FBAA, Belgique, Janusz Laczny, Président de l'IRU, ZMPD, Pologne, Pere Padrosa, Vice-président de l'IRU, ASTIC, Espagne, Izzet Salah, UND, Turquie

Présidence

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.



Conseils Transport

Conseil Transport de marchandises (CTM)

Le Conseil Transport de marchandises 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.

Il 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.

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.

Conseil Transport de personnes (CTP)

Le Conseil Transport de personnes 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.

Il 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.

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 Bureau du Conseil Transport de marchandises de l'IRU :
De gauche à droite : Kakhramon Sydiknazarov, Vice-président du CTM, AIRCUZ, Ouzbékistan Pere Padrosa, Président du CTM, ASTIC, Espagne et Peter Cullum, Vice-président du CTM, RHA, Royaume-Uni



Le Bureau du Conseil Transport de personnes de l'IRU :
De gauche à droite : Éric Ritter, Vice-président du CTP, FNTV, France, Yves Mannaerts, Président du CTP, FBAA, Belgique et Hubert Andela, Vice-président du CTP, KNV Taxi, Pays-Bas

Comités de liaison

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

Le Comité de liaison de l'IRU auprès de l'Union européenne pour le transport de marchandises 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.

En 2011, le CLTM s'est concentré sur le nouveau Livre blanc de la Commission européenne sur la politique des transports à l'horizon 2050, la réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂, l'utilisation de carburants alternatifs, la promotion de l'innovation, y compris de l'approche modulaire, la nouvelle Directive Eurovignette et la taxation de l'énergie, la nécessité de créer davantage d'aires de stationnement sécurisées pour les camions, les interdictions de circuler pour les poids lourds, le transport d'animaux vivants et le tachygraphe numérique.

Comité de liaison pour l'Eurasie (CLEA)

Le Comité de liaison pour l'Eurasie est le forum permettant aux Associations membres de l'IRU basées sur le continent eurasiatique de traiter les questions relatives à l'industrie et à la politique des transports de leur région. Il permet également de discuter des pratiques et politiques du transport routier international dans une optique d'harmonisation et d'intégration des opérations de transport routier international sur le continent eurasiatique.

En 2011, le CLEA s'est concentré sur le développement des liaisons de transport routier Europe-Asie via la promotion et la mise en œuvre concrète de l'initiative d'autoroute modèle (MHI) de l'IRU et des opérations de transport routier vers et depuis l'Afghanistan, ainsi que sur les contingents de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), les permis multilatéraux dans les pays de l'Organisation de coopération économique de la Mer noire et le suivi des résultats de la seconde phase de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI 2).



Le Bureau du Comité de liaison de l'IRU 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 Sackers, Président du CLTM, TLN, Pays-Bas



Le Bureau du Comité de liaison de l'IRU pour l'Eurasie :

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



Comités régionaux

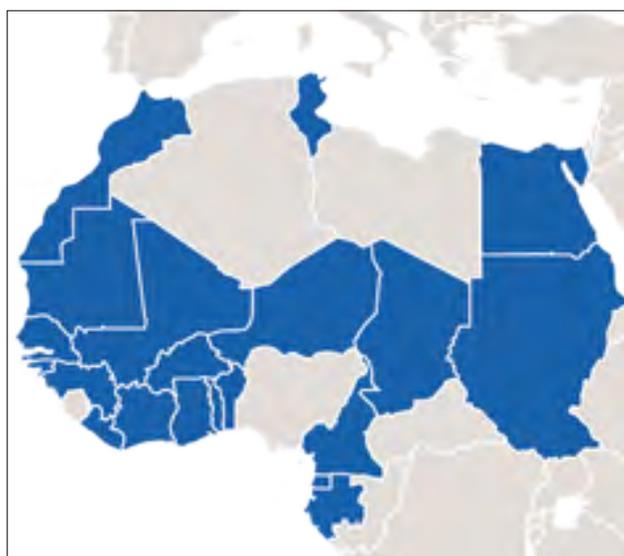
Comité régional auprès de l'EurAsEC (RCEAE)

Le Comité régional de l'IRU auprès de la Communauté économique eurasiennne (EurAsEC) rassemble les Associations membres de l'IRU basées au sein de l'EurAsEC (Bélarus, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Russie et Tadjikistan) ainsi que des pays observateurs (Arménie, Moldavie et Ukraine) membres de la communauté des transports et des délégués des gouvernements des États membres de l'EurAsEC, pour discuter des questions prioritaires en matière de commerce et de transport dans la région et collaborer dans le cadre d'un véritable partenariat public-privé.

Le RCEAE identifie et suit 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. En 2011, il s'est concentré sur la promotion et la facilitation des échanges et du transport routier international dans la région de l'EurAsEC.

Comité régional pour l'Afrique (CRIPA)

Créé en janvier 2012, le Comité régional de l'IRU pour l'Afrique rassemble les associations de transport routier de 20 pays africains, à savoir le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, l'Égypte, le Gabon, le Ghana, la Guinée-Bissau, la Guinée-Conakry, la Guinée équatoriale, le Libéria, le Mali, le Maroc, la Mauritanie, le Niger, le Sénégal, le Soudan, le Tchad, le Togo et la Tunisie. Leur objectif commun est de promouvoir et faciliter le transport routier et les échanges interafricains afin de mieux connecter les économies africaines entre elles et les relier à l'économie globale pour finalement soutenir la croissance économique, la stabilité sociale et la prospérité.



Commissions internationales

Affaires douanières (CAD)
*Michaela Havelkova, CESMAD
 Bohemia, République tchèque*



Affaires économiques (CAE)
Ove Holm, DTL, Danemark



Finances (CF)
Christian Labrot, BWVL, Allemagne



Affaires juridiques (CAJ)
Isabelle Bon-Garcin, AFTRI, France



Sécurité routière (CSR)
Gyula Köfalvi, MKFE, Hongrie



Services
 aux transporteurs routiers (CSE)
*Vojtech Hromir, CESMAD
 Bohemia, République tchèque*



Affaires sociales (CAS)
Georges Causse, FNTR, France



Affaires techniques (CIT)
Mårten Johansson, SÅ, Suède



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 et à l'Assemblée générale de l'IRU et de conseiller, informer et réaliser des études.

Groupes de travail



Transport combiné (GETC)
Antoaneta Ivanova, AEBTRI, Bulgarie



Marchandises dangereuses (GEMD)
Paul Wauters, FEBETRA, Belgique



Taxis et voitures de louage
 avec conducteur (TA)
Hubert Andela, KNV, Pays-Bas



Organisations partenaires

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 CEA-ONU, 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)



Partenaires régionaux

BAD (Banque asiatique de développement)

UA (Union africaine)

AULT (Union arabe des transports terrestres)

BSEC (Organisation de coopération économique de la Mer noire)

CAREC (Coopération économique régionale pour l'Asie centrale)

CCT CEI (Conférence de coordination des transports de la Communauté des États indépendants)

Union douanière (Russie, Bélarus, Kazakhstan)

OCE (Organisation de coopération économique)

Institutions de l'UE (Union européenne), dont la Commission européenne, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne

EurAsEC (Communauté économique eurasienne)

GUAM (Organisation pour la démocratie et le développement économique)

BID (Banque islamique de développement)

LEA (Ligue des États arabes)

OEA (Organisation des États américains)

OSCE (Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe)

OCS (Organisation de coopération de Shanghai)

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

Secrétariat général de l'IRU : Genève

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, pour l'Afrique à Casablanca, 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, Groupes de travail, Comités de liaison et Comités régionaux de l'IRU.

Principaux objectifs

Le Secrétariat général de l'IRU à Genève travaille de concert avec les quatre 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 de développer davantage le tourisme, le commerce et le transport routier dans les pays enclavés de toutes les régions du monde.

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

Secrétaire général

Martin Marmy

Secrétaire général adjoint

Umberto de Pretto

Responsable – Développement durable, facilitation et transport de marchandises
Jens Hügel

Responsable – Transport de personnes
Oleg Kamberski

Responsable – Communication
Juliette Ébéle

Directeur financier
Éric Benoist

Directeur des systèmes d'information
Philippe Grosjean

Responsable – Formations de l'IRU
Patrick Philipp

Responsable – Affaires techniques
Jacques Marmy

Responsable – Département TIR
Marek Retelski

www.iru.org
en anglais et français



Secrétariat général de l'IRU : Bruxelles

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 conjointement 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 États membres auprès de l'UE et les associations et organisations pertinentes basées à Bruxelles, en vue de réaliser les objectifs et priorités de l'IRU.

Principaux objectifs

Promouvoir les intérêts du secteur des transports routiers dans l'UE ;

Contribuer de manière proactive à la législation et aux initiatives politiques de l'UE pour assurer au transport routier un environnement opérationnel efficace, durable et économiquement sain aujourd'hui et à l'avenir ;

Garantir une concurrence loyale dans tous les processus de décisions politiques de l'UE et 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 et affaires environnementales de l'UE

Marc Billiet

Responsable – Transport de personnes de l'UE

Oleg Kamberski

Responsable - Affaires sociales et sécurité routière de l'UE

Damian Viccars

Responsable - Affaires juridiques et fiscales de l'UE

Rémi Lebeda

Chargé de la communication et des événements

Stuart Colley

www.iru.org
en anglais et en français



Secrétariat général de l'IRU : Moscou



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

**Sous-Secrétaire général
et Délégué général pour l'Eurasie**
Igor Rounov

Administrateur principal - Politique
Dmitry Larionov

Chargée de la communication
Elena Anfimova

Chargé des affaires douanières
Alexander Ratnikov

Chargée des affaires régionales
Olga Frolova

Délégation permanente de l'IRU pour l'Eurasie

Établie à Moscou en 1998, la Délégation permanente de l'IRU pour l'Eurasie est chargée de suivre les questions et politiques relatives au transport routier sur le continent eurasiatique, 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.

Principaux objectifs

Promouvoir 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, mettre en œuvre et promouvoir, dans le cadre de partenariats public-privé, les liaisons de transport routier Europe-Asie en étroite collaboration avec les gouvernements, agences nationales, organisations intergouvernementales et Associations membres de l'IRU ;

Faciliter le transport routier international sur le continent eurasiatique par l'extension du Régime TIR à de nouvelles parties contractantes ;

Fournir des services d'information en russe aux transporteurs routiers de la région eurasiatique.

www.iru-eapd.org
en russe

Secrétariat général de l'IRU : Istanbul

Délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et sa région

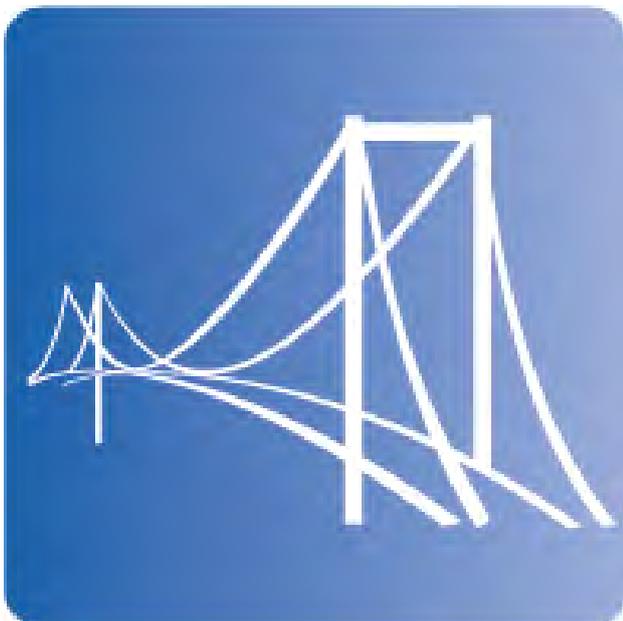
Créée à Istanbul en 2005, la Délégation permanente de l'IRU pour le Moyen-Orient et sa région coopère avec ses Associations membres et les autorités nationales de la région dans le but de développer et faciliter le transport routier à la croisée de continents et de régions qui s'étendent de la Turquie en Europe et de l'Égypte 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.

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

Délégué général
Haydar Özkan

**Chargée de la communication
et des événements**
Samira Sadi



Principaux objectifs

Promouvoir 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 ;

Fournir une assistance technique et un soutien aux gouvernements intéressés dans la région afin qu'ils améliorent ou réforment leurs réglementations nationales en matière de transport dans l'optique de faciliter les échanges et le tourisme en développant le transport routier au niveau national et international ;

Identifier et éliminer les barrières physiques et non-physiques au transport routier, développer des liaisons de transport routier interrégionales et étendre la mise en œuvre des Conventions et Accords de l'ONU liés au transport dans la région ;

Participer aux travaux des organes de l'ONU impliqués dans les liaisons de transport interrégionales, y compris dans les projets tels que les liaisons de transport Europe-Asie (EATL), les autoroutes asiatiques, l'autoroute de la Mer noire et les routes internationales du Mashreq arabe.

www.iru.org
en anglais et en français

Secrétariat général de l'IRU : Casablanca

Délégation permanente de l'IRU pour l'Afrique

Établie à Casablanca en 2012, la Délégation permanente de l'IRU pour l'Afrique est chargée de développer, faciliter et sécuriser le transport routier au niveau national et international, en coordination avec les membres du nouveau Comité régional de l'IRU pour l'Afrique, leurs autorités nationales et organisations intergouvernementales concernées, dans l'optique d'interconnecter les entreprises et d'intégrer les économies sur le continent africain.

La Délégation permanente de l'IRU pour l'Afrique comprend les principales fonctions suivantes :

Délégué général
Adil Gaoui



Principaux objectifs

Promouvoir les intérêts du secteur routier en Afrique en considérant les défis générés par la hausse des besoins en transport entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique ;

Faciliter le développement des échanges et du transport routier international pour permettre aux économies africaines de jouer un rôle plus actif dans l'économie mondialisée, notamment en mettant en œuvre les Conventions clés de l'ONU et de l'Organisation mondiale des douanes pour la facilitation et la sûreté des échanges du commerce et du transport ;

Susciter une prise de conscience générale de la nécessité et de l'importance d'une formation professionnelle reconnue au niveau international avec des normes harmonisées dans tous les pays, et promouvoir les activités et programmes de formation de l'Académie de l'IRU.

www.iru.org
en anglais et en français

L'IRU en ligne

Nouveau site web de l'IRU

Une refonte complète du site web de l'IRU a été effectuée selon les meilleurs standards du web pour permettre à ses différents utilisateurs d'accéder à toutes les informations, messages et ressources de l'IRU en toute simplicité.

Le design, l'architecture, la réactivité et la fonctionnalité du site ont également été améliorés, ce qui facilite considérablement la navigation, la recherche et l'extraction des informations disponibles.

Les nouvelles fonctions incluent notamment un filtre global permettant aux visiteurs du site de trier tout le contenu par type de transport (marchandises, personnes ou les deux) ainsi qu'un moteur de recherche plus puissant.

La page d'accueil a été réactualisée et présente désormais toutes les informations à ne pas manquer. Ont également été ajoutés au site : les dernières mises à jour du Centre d'information, des flux RSS sur les diverses nouvelles pages, ainsi que des icônes « contenus liés » et « liens utiles » et un module optimisant la diffusion des vidéos.

Media sociaux

L'IRU est entrée dans la sphère des réseaux sociaux via la création de comptes Twitter, Flickr et YouTube qui permettent à toutes les parties intéressées de suivre les derniers projets et activités de l'IRU et d'en rester informées en permanence.

Rejoignez-nous !

Voir et télécharger les photos de l'IRU sur Flickr



Voir et partager les vidéos de l'IRU sur YouTube



Lire les dernières infos de l'IRU sur Twitter



Recevoir des nouvelles de l'IRU par RSS



Évolution du transport routier

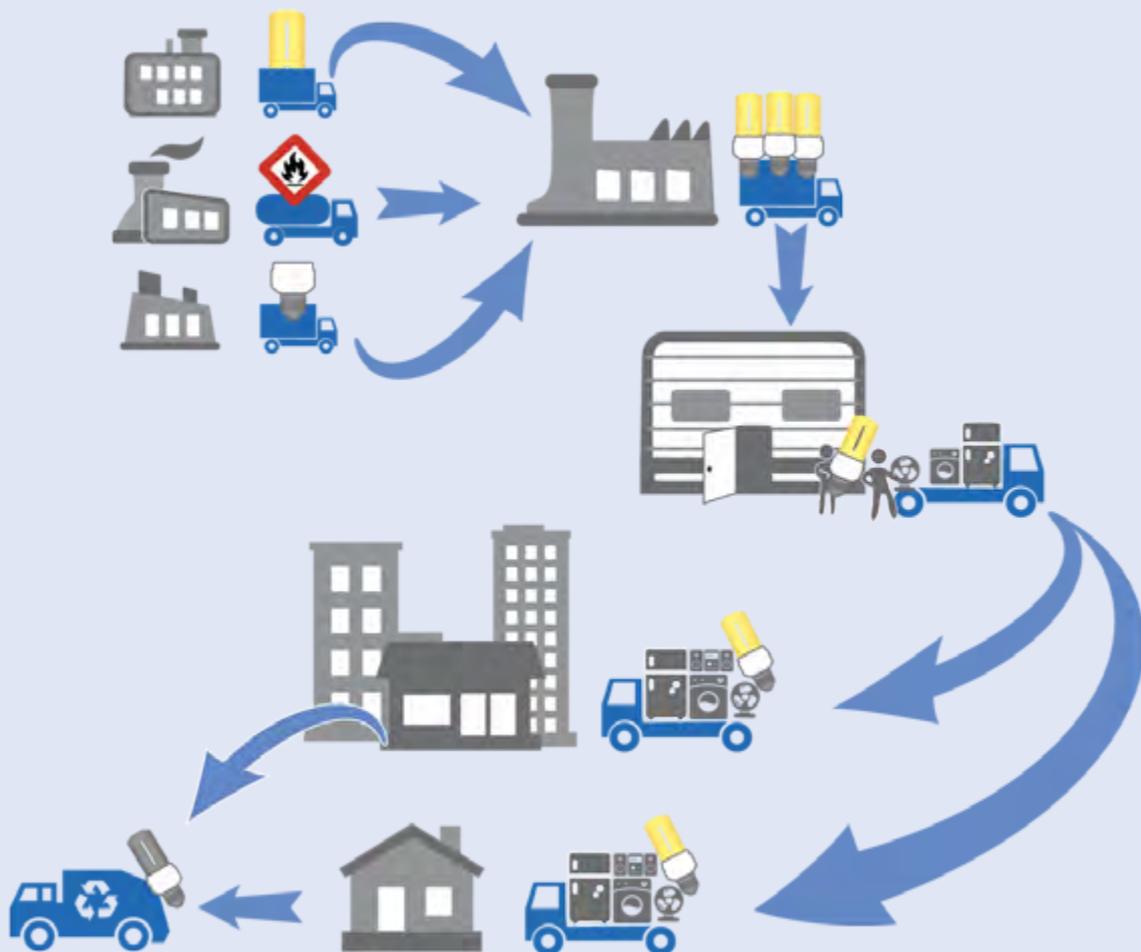
L'industrie des transports routiers est le pilier d'une économie forte et d'une société dynamique. Sans elle, la croissance économique, le développement social, mais aussi la prospérité et, en définitive la paix seraient une réalité beaucoup plus lointaine pour les pays industrialisés et en voie de développement.

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 garantir une meilleure qualité de vie aux populations actuelles et aux générations futures.

L'industrie des transports routiers est indispensable à l'interconnexion des entreprises aux principaux marchés mondiaux et à une meilleure répartition des richesses. Elle crée des emplois alors que la hausse du chômage et la débâcle des économies affectent de plus en plus de familles. Défendre ce secteur est donc une priorité.

Toute pénalité infligée au transport routier pénalise davantage encore l'économie dans son ensemble.

Chaque objet
produit ou consommé
quelque part
est transporté par
camion.



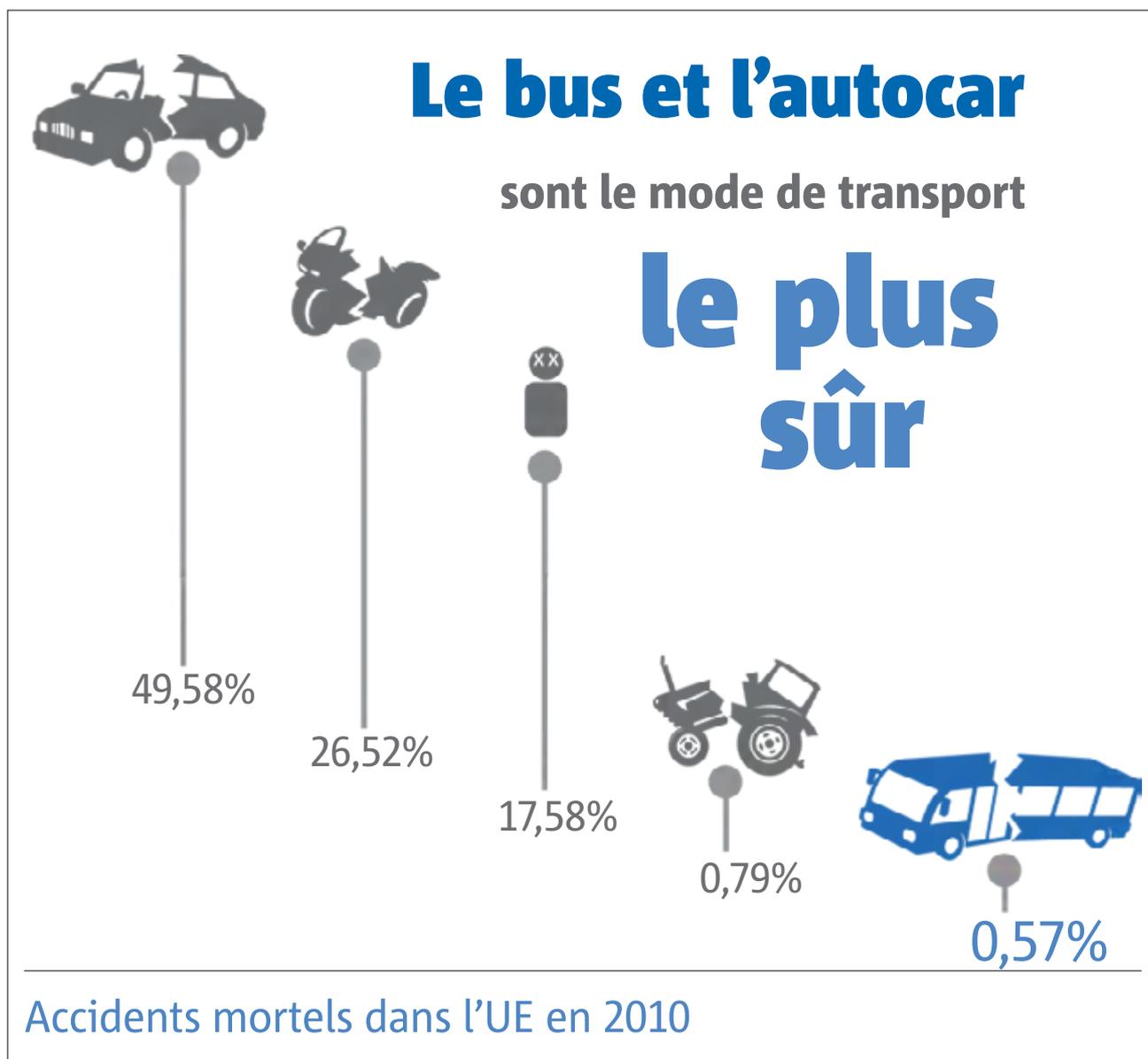
Le trajet en camion d'une ampoule

Transport routier de personnes

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, efficaces, abordables et pratiques à chacun, y compris aux personnes disposant de faibles revenus, présentant un handicap ou vivant dans des zones à faible densité de population.

Que votre destination finale soit à proximité de chez vous, dans votre région, votre pays ou à l'étranger, les bus et autocars complètent parfaitement les autres modes de transport : ils permettent même aux navetteurs ou voyageurs de se rendre à la gare ou l'aéroport.

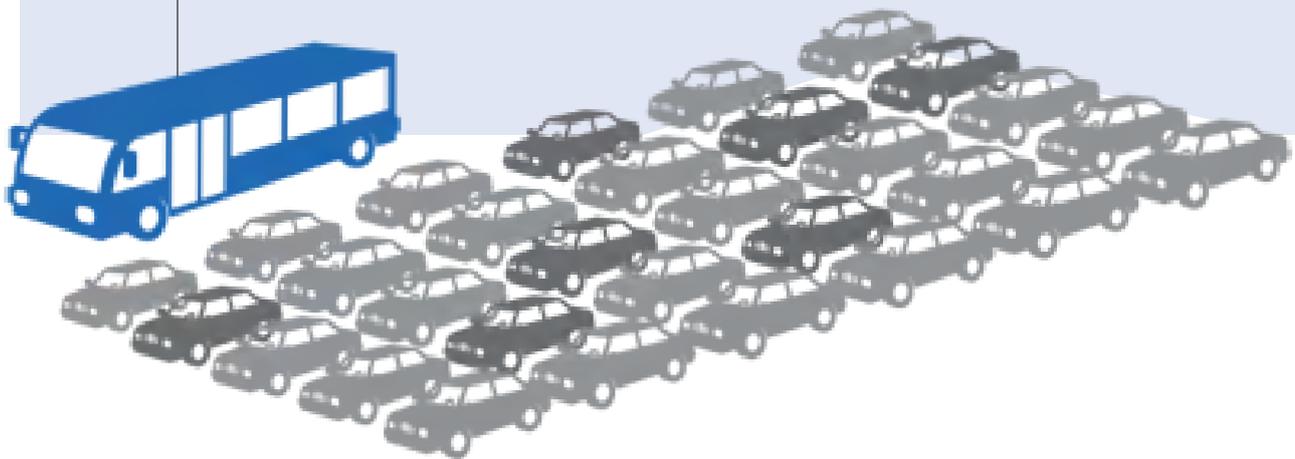
Les bus et autocars sont la réponse optimale à une multitude de défis actuels et futurs en matière de mobilité.



1 bus

peut remplacer jusqu'à

30 voitures



Les bus et autocars

sont le mode de transport

le plus vert

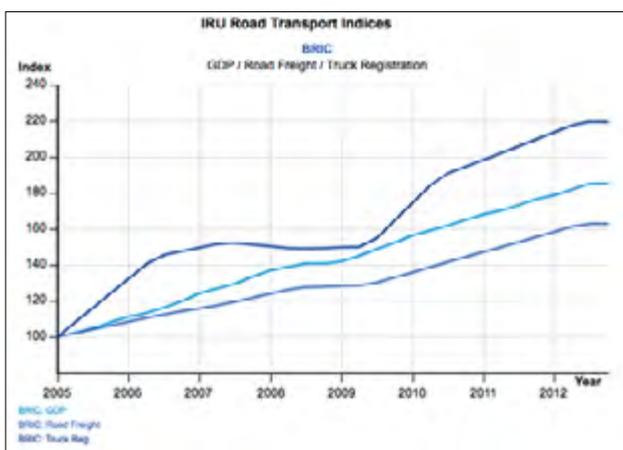
Tendances économiques du transport routier

Les indices du transport routier de l'IRU, qui permettent de comparer la croissance du PIB, les volumes de fret routier et les nouvelles immatriculations de véhicules dans 58 pays, démontrent que les pays BRIC (Brésil, Russie, Inde et Chine) continueront d'être les moteurs de la croissance économique tandis que les taux de croissance resteront faibles dans les pays de l'OCDE, y compris dans les pays membres de l'UE.

En effet, alors que les pays BRIC ont observé une croissance du PIB de 14,6% entre 2008 et 2011, une baisse de 0,9% a été enregistrée pour l'OCDE et de 2,7% pour l'UE. Au cours de la même période, les nouvelles immatriculations de véhicules ont augmenté de 13,8% dans les pays BRIC, alors qu'elles ont respectivement chuté de 36% et 40% dans l'OCDE et l'UE.

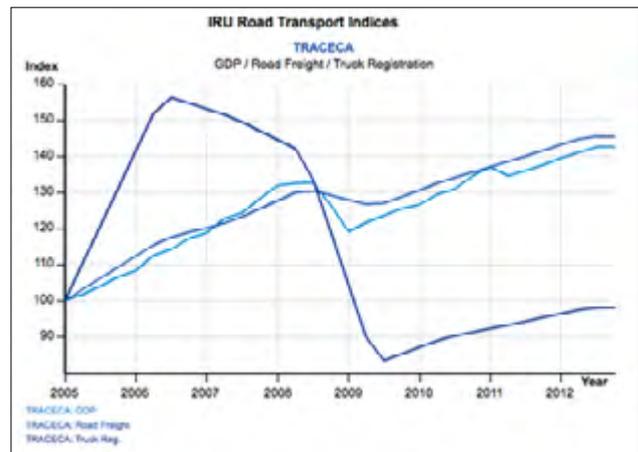
Les prévisions de 2011 pour les pays BRIC montrent une croissance continue des nouvelles immatriculations jusqu'à hauteur de 7,8%, alors que les chiffres de l'OCDE et de l'UE resteront 40% en-deçà du niveau de 2008 avec une croissance faible à hauteur, respectivement, de 1,6 % et de 2,1%.

Perspectives dans les pays BRIC, du TRACECA, de l'OCDE et de l'UE



Pays BRIC

Les pays BRIC affichent une croissance soutenue de 8,2% des volumes de transport (tonnes transportées) et une hausse de 13,7% des immatriculations.



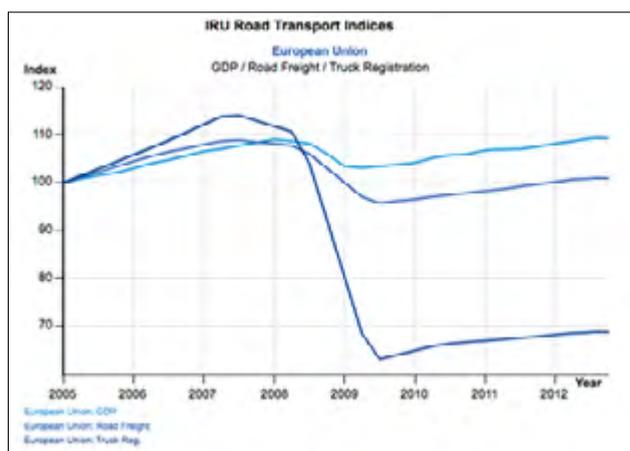
Pays du TRACECA

Les pays du TRACECA ont enregistré une croissance continue de 4,8% des volumes transportés. Après un déclin marqué des nouvelles immatriculations en 2008-2009, ces chiffres sont désormais à la hausse (+4,9%).



Pays de l'OCDE

Dans les pays de l'OCDE, les volumes de marchandises transportées atteignent à nouveau leur niveau d'avant la crise. Cependant, une forte baisse des capitaux à disposition des transporteurs, associée à un marché volatil, a occasionné une chute des nouvelles immatriculations en 2009. Cette frilosité des investissements s'est poursuivie en 2011 et, malgré certains signes de reprise, les taux de croissance restent au plus bas.



Pays de l'UE

L'UE montre également des signes de reprise, bien que les chiffres et taux de croissance absolus restent bien en-deçà des niveaux d'avant la crise. Comme dans l'OCDE, les transporteurs de l'UE ont moins investi dans de nouveaux véhicules. Par contre, les transporteurs de l'UE enregistrent une baisse globale des volumes de transport. Une comparaison entre avant et après la crise (de 2008 à 2011) montre une baisse de 10,4% des tonnes transportées et de 42,4% des nouvelles immatriculations.

Les pays BRIC ont compris qu'une innovation systémique et des investissements massifs dans les outils de production, y compris dans les petites et moyennes entreprises (PME) qui fournissent 85% des emplois, et dont font partie les sociétés de transport routier, sont indispensables pour favoriser une véritable croissance économique, ce qui explique la croissance soutenue observée dans leurs pays en 2011. Celle-ci devrait d'ailleurs se poursuivre en 2012. Le contraste avec les politiques adoptées par l'OCDE et l'UE, qui pénalisent toujours davantage les PME et l'industrie du transport routier par le biais de nouvelles charges fiscales et réglementaires, est saisissant. Leur croissance devrait rester faible en 2012.

Pour rétablir une croissance économique durable en 2012, les gouvernements de tous ces pays industrialisés devront reconnaître, comme l'ont fait les pays BRIC, qu'il est indispensable de promouvoir et faciliter davantage cet outil de production non subventionné qu'est le transport routier, qui interconnecte toutes les entreprises à tous les marchés grâce à ses services de qualité en porte à porte.

L'avenir de la politique et du système de transport de l'Union européenne

En écho à la publication du Livre blanc de la Commission européenne sur l'avenir de la politique des transports de l'UE à l'horizon 2050, intitulé « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources », et suite à la parution de son propre « Livre blanc sur l'avenir du transport commercial routier dans l'UE » en 2009, l'IRU a publié une réponse complète au Livre blanc de la CE sur les transports.

Ce document présente les visions et recommandations de l'industrie sur la façon dont les transports, la logistique et les voyages devraient être développés au niveau européen au cours des prochaines décennies.



L'IRU briefe le Parlement européen sur les priorités de la politique des transports

Le Comité de liaison de l'IRU pour le transport de marchandises a briefé les membres du Parlement européen, attachés au transport et représentants de la Commission européenne sur les priorités de l'industrie du fret routier lors d'un dîner-débat co-organisé par les Eurodéputés Corien Wortmann-Kool (EPP-NL), Olga Sehnalova (S&D, CZ) et Ramon Tremosa i Balcells (ALDE, ES), auquel a participé Zoltan Kazatsay, Directeur général de la DG MOVE.



Sécurité routière

La sécurité routière est une priorité absolue pour l'industrie des transports routiers, qui s'est engagée et s'engagera toujours à réduire le nombre et la gravité des accidents impliquant des véhicules utilitaires, en encourageant une culture de la sécurité routière au sein du secteur.

Pour tout professionnel de la route digne de ce nom, chaque accident est un accident de trop.





Décennie d'action de l'ONU pour la sécurité routière

Suite à la Résolution adoptée par l'Assemblée générale de l'ONU déclarant 2011-2020 « [Décennie d'action pour la sécurité routière](#) », l'Assemblée générale de l'IRU a adopté une Résolution sans précédent pour contribuer à atteindre l'objectif fixé par l'ONU, à savoir stabiliser, puis réduire le nombre d'accidents mortels dans le monde en renforçant les actions menées au niveau national, régional et mondial.

Dans cette optique, l'IRU a octroyé un soutien financier substantiel pour mettre en œuvre, avec des partenaires crédibles souhaitant relayer cet engagement, des projets visant à effectivement améliorer les performances de sécurité des transports routiers commerciaux.

Plusieurs études d'experts ont démontré qu'une amélioration efficace de la sécurité routière nécessite une approche en trois étapes :

identifier et traiter les principales causes d'accidents impliquant des poids lourds afin de prendre les décisions politiques et commerciales appropriées;

se concentrer sur le facteur humain en promouvant et en appliquant des normes efficaces et harmonisées pour la formation des professionnels du transport routier, telles que celles proposées par l'Académie de l'IRU, et en formant les autres usagers de la route ; et

coopérer avec le secteur en encourageant les partenariats public-privé pour améliorer la sécurité routière de manière tangible.

En soutien à la « [Décennie d'action de l'ONU pour la sécurité routière](#) » lancée en mai 2011, l'IRU et ses membres ont pris de nombreuses initiatives concrètes et entendent continuer sur cette lancée.

Déminer l'Afghanistan : un partenariat public-privé (PPP) innovant

L'IRU s'est associée au Service d'action anti-mines des Nations Unies (UNMAS) pour soutenir les activités de déminage en Afghanistan en éliminant 15 kilomètres carrés de mines et débris de guerre explosifs situés sur ou à proximité des 700 km de la route périphérique reliant Kaboul aux provinces du Nord de l'Afghanistan et aux pays voisins d'Asie centrale.

En réduisant les risques de blessure ou d'accident mortel de ceux qui voyagent ou travaillent sur et le long de cet itinéraire, ce PPP innovant contribue à la sécurité routière et au développement des économies afghanes et d'Asie centrale en sécurisant les liaisons commerciales.

Le déminage profitera directement à 21 communautés de plus de 3000 familles afghanes vivant à proximité des 33 zones à risques couvertes par ce projet et créera également des emplois pour plus de 200 personnes issues des communautés touchées. A ces personnes s'ajoutent encore les milliers d'autres qui empruntent chaque semaine cet itinéraire pour traverser l'Afghanistan ou se rendre dans les pays limitrophes.

Ce partenariat apporte de surcroît un bénéfice indirect pour les 7 millions de personnes vivant dans les 6 provinces traversées par la route périphérique et permettra en outre de renforcer les échanges entre les provinces de l'Afghanistan et avec ses pays voisins du nord (Tadjikistan, Ouzbékistan et Turkménistan). Les retombées en seront donc positives pour l'ensemble du pays.

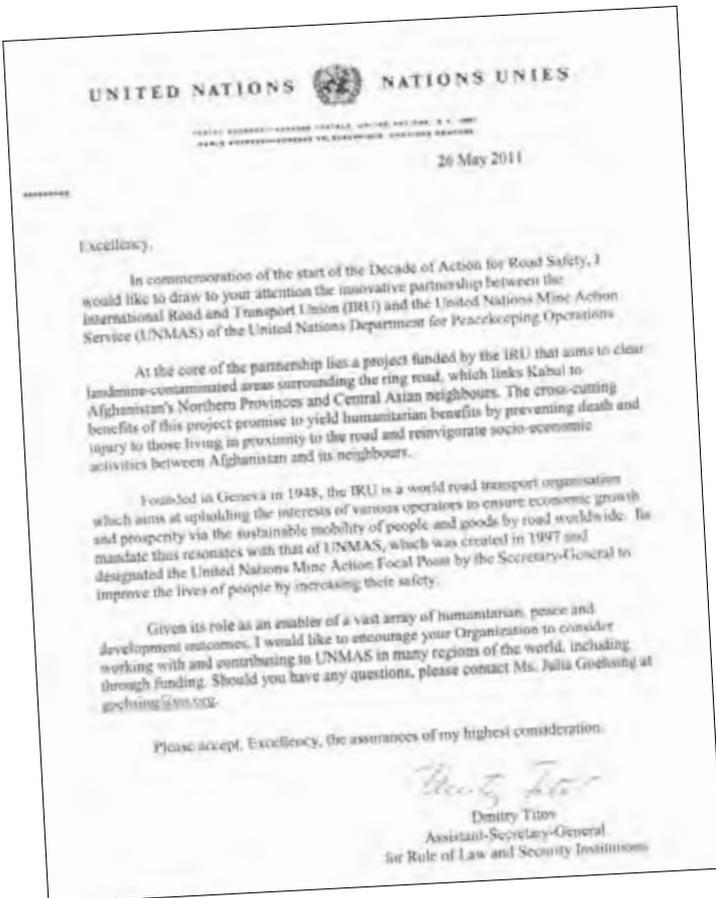
Grâce à des échanges routiers plus sûrs entre l'Afghanistan - un pays enclavé - et ses pays limitrophes, le coût des denrées alimentaires et autres biens de consommation seront réduits, ce qui profitera sans nul doute à la population dans son ensemble.

Déminer
l'Afghanistan :
Le blog





Lors de l'Assemblée générale de l'IRU en novembre 2011, le Commandement central des États-Unis (US CENTCOM) a félicité l'IRU pour ses efforts intensifs et complémentaires aux siens visant à aider l'Afghanistan à s'émanciper de l'aide internationale en permettant au transport routier d'être un moteur de progrès, de prospérité et, en définitive, de paix dans ce pays dévasté par la guerre, mais aussi dans toute la région d'Asie centrale.



Actions de l'IRU pour améliorer la sécurité routière

Nouveaux aide-mémoire de sécurité routière pour les conducteurs et managers : le facteur humain en point de mire

L'Académie de l'IRU, qui s'efforce de lutter – à la source - pour la sécurité routière en se centrant sur le facteur humain, a développé et publié plusieurs aide-mémoire destinés à aider les conducteurs et managers professionnels à préparer leurs véhicules et arrimer leurs chargements en toute sécurité avant de prendre la route. Adopter ces bonnes pratiques contribue efficacement à améliorer la sécurité de tous les usagers de la route.

Ces nouveaux outils, disponibles en plusieurs langues via le site web de l'IRU, incluent notamment les aide-mémoire « Véhicule » et « Premiers secours » développés en partenariat avec la Fédération internationale de la croix rouge et du croissant rouge (FICR) et l'Union internationale des chauffeurs routiers (UICR). Ils visent à préparer au mieux les conducteurs pour éviter les accidents et sauver des vies en cas de situations d'urgence.

Ces aide-mémoire et ceux qui ont été développés par le passé, font partie des programmes de formation CAP Conducteur et CAP Manager de l'Académie de l'IRU.



Sensibiliser le public : événements et formations sur la sécurité routière

Tout au long de l'année 2011, l'IRU a organisé des conférences et séminaires de formation sur la sécurité routière pour sensibiliser le public, souligner l'importance de la formation des conducteurs et diffuser les bonnes pratiques de la profession dans le but de renforcer la sécurité routière de manière effective partout dans le monde.

Amérique latine

L'IRU et son Association membre argentine, la *Federación Argentina de Entidades Empresarias de Autotransportes de Cargas* (FADEEAC), ont co-organisé une conférence internationale sur « la sécurité routière et la formation professionnelle dans le transport routier » rassemblant plus de 800 représentants des autorités publiques, de l'industrie du transport routier et de la formation venus d'Amérique latine.

Les délégués, dont le Sous-secrétaire aux Transports routiers du Ministère de l'urbanisme fédéral, Jorge González, le Directeur exécutif de l'Agence nationale pour la sécurité routière, Lic. Felipe Rodríguez Laguens, ainsi que des experts en recherche sur la sécurité routière, ont étudié ensemble tous les paramètres relatifs à la sécurité routière en Argentine, en Ibéro-Amérique et dans le Mercosur et exploré les moyens qui permettraient d'améliorer concrètement ce domaine en Amérique latine, notamment en identifiant et en ciblant les principales causes d'accidents impliquant des camions.

Les délégués présents à la conférence ont constaté que l'implication de véhicules utilitaires dans des accidents ne signifie pas automatiquement qu'ils en sont responsables, comme le prouvent les enquêtes scientifiques telles que l'étude européenne sur les causes d'accidents de camions (ETAC). Cette dernière a en effet permis de démontrer que sur 85% du nombre total d'accidents résultant d'une erreur humaine, 75% d'entre eux sont imputables aux autres usagers et 25% aux conducteurs de camions. Les experts ont donc recommandé de se concentrer sur le facteur humain, en promouvant notamment des normes efficaces et harmonisées pour la formation des professionnels du transport routier, telles que celles développées par l'Académie de l'IRU.



Ligue des États arabes

L'IRU prévoit d'étendre la couverture géographique de la méthodologie de l'étude européenne sur les causes d'accidents de camions (ETAC) à la Ligue arabe dans l'optique d'identifier la cause principale des accidents dans ces 22 pays.

Moyen-Orient

A l'occasion du séminaire « Changer le comportement des usagers de la route pour améliorer efficacement la sécurité routière » organisé par l'Académie de l'IRU à Istanbul, Turquie, quelque 150 délégués représentant les autorités publiques, des chercheurs du domaine de la sécurité routière et du transport routier, ainsi que des entreprises de formation de 30 pays se sont concentrés sur la recherche dans le transport routier professionnel et ont étudié les initiatives clés qui permettraient de renforcer efficacement la sécurité routière. Les participants à la conférence ont conclu que pour y parvenir, il est essentiel de se concentrer sur la principale cause des accidents : le facteur humain. La nécessité d'offrir des programmes de formation en transport routier de qualité, tels que ceux élaborés et proposés par l'Académie de l'IRU, a ainsi été clairement démontrée.

Cibler le facteur humain en améliorant la formation professionnelle de tous les usagers de la route est indispensable pour renforcer largement et efficacement la sécurité routière dans le monde.

Transporter les marchandises dangereuses... en toute sécurité, partout dans le monde

Lors de la table-ronde « Transport de marchandises dangereuses : dimensions régionales et mondiale » tenue dans le cadre du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, le Groupe d'experts de l'IRU pour le transport de marchandises dangereuses a présenté ses objectifs à long terme de mise en œuvre de l'Accord de l'ONU relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) dans d'autres parties du monde, et notamment au Moyen-Orient, en Asie et en Afrique.

3^{ème} Séminaire IRU/LEA/AULT sur le transport international de marchandises dangereuses par route (ADR)

Suite à la table-ronde du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, l'IRU a organisé son 3^{ème} Séminaire IRU/LEA/AULT sur le transport international de marchandises dangereuses par route (ADR) au Caire, Égypte, où quelque 150 délégués des Ministères en charge des transports, de l'exécutif, des douanes et du commerce, ainsi que des représentants d'organisations régionales et internationales étaient présents.

Ce séminaire sert de plateforme pour évaluer les besoins régionaux dans l'optique d'améliorer le transport routier de marchandises dangereuses, réviser l'accord de l'ONU sur le transport international de marchandises dangereuses par route (ADR) et promouvoir sa mise en œuvre dans la région de la Ligue arabe en tant qu'instrument clé pour améliorer la sécurité routière dans la région.

En 2012, l'IRU continuera de surveiller étroitement la mise en œuvre des Systèmes de transport intelligents (STI), afin d'améliorer les dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses. Elle préconisera notamment l'utilisation, sur une base volontaire, des applications STI afin que l'expéditeur, le transporteur et le destinataire, puissent toujours choisir librement le moyen de transport qu'ils souhaitent utiliser, et que ces applications STI ne deviennent pas des instruments pénalisant un mode de transport plutôt qu'un autre.

Garantir un freinage sûr

La Commission internationale des affaires techniques de l'IRU (CIT) concentre ses travaux sur les technologies des véhicules et documents y relatifs, les unités et techniques de chargement, ainsi que sur leur intégration à la chaîne des transports, notamment dans le cadre du transport combiné et du transport de marchandises dangereuses. Elle s'efforce depuis quelques années de suivre et de favoriser l'harmonisation des contrôles techniques et inspections des freins des véhicules utilitaires, mais aussi de l'arrimage des charges et des poids et dimensions des véhicules.

Dans le but d'améliorer l'inspection technique des freins de manière équitable et harmonisée, la CIT a initié une collaboration avec les autorités danoises en vue de soumettre une proposition au Groupe de travail des Nations Unies en matière de roulement et de freinage (GRRF de l'ONU), qui devrait être adoptée en 2012.

Il est en effet essentiel que les opérateurs du secteur routier, transitaires, fournisseurs, garages, organes de contrôle et autorités coopèrent et adoptent des mesures visant à améliorer les freins des poids lourds. Les règles et exigences juridiques doivent également insister en priorité sur la vérification des composants et systèmes jouant un rôle majeur pour la sécurité routière et dont la rentabilité a été démontrée.

L'IRU et ses membres soutiennent toute mesure de sécurité routière ciblant effectivement la principale cause des accidents impliquant des véhicules utilitaires.



Formation

Aujourd'hui plus que jamais, la formation professionnelle joue un rôle essentiel dans les transports routiers. Les professionnels du secteur doivent s'adapter rapidement et être à la pointe des dernières évolutions de l'industrie à tous les niveaux. Ce n'est qu'ainsi qu'ils pourront atteindre les objectifs ambitieux du développement durable, renforcer la sécurité routière, respecter les réglementations toujours plus complexes et rester au fait des dernières avancées technologiques. Ce faisant, ils peuvent garantir des services de transport routier efficaces, sûrs, écologiques et rentables pour satisfaire la demande économique tout en restant compétitifs à l'échelle locale, régionale et internationale.

Competency

IRU
Academy

Worldwide Excellence
in Professional
Road Transport Training

Safety

International Recognition

Competency

Harmonisation

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, le département de formation TIR et la formation interne de l'IRU. Tous les participants aux formations de l'IRU, qu'ils soient responsables des transports routiers, conducteurs, Associations membres ou autorités douanières, bénéficient d'un accès unique aux supports de formation interactifs et aux outils efficaces de gestion des formations.

Académie de l'IRU : excellence et reconnaissance internationale de la formation professionnelle en transport routier

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 reconnue internationalement grâce au soutien du Comité consultatif de l'Académie de l'IRU (ADC). L'ADC de l'IRU est composé de représentants de la Banque Mondiale, de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), du Forum international des transports, de la Commission européenne (CE) et de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF).

Réseau mondial d'ATI et programmes de l'Académie de l'IRU

L'Académie de l'IRU offre à son réseau mondial de 50 Instituts de formation accrédités (ATI), basés dans 35 pays, plusieurs programmes de formation visant à développer les compétences et les connaissances des professionnels du transport routier et à renforcer leur capacité à traiter tous les aspects majeurs liés aux opérations de transport routier. Conçus par des experts de renommée internationale, sous la supervision de l'ADC, 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, régionaux 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 intègre un ensemble de normes de formation internationales pour répondre aux besoins de tous les managers. Le programme a été mis à jour dans un souci d'adéquation avec les nouvelles exigences régionales, et notamment les nouvelles dispositions du Règlement 1071/2009 de la CE entré en vigueur en décembre 2011. En 2012, les travaux de collaboration pour l'adaptation du programme à d'autres régions se poursuivront.



L'Académie de l'IRU briefe les instructeurs CAP Manager du Moyen-Orient et de la région

Programme « CAP Conducteur »

Le programme du Certificat d'aptitude professionnelle (CAP) pour les conducteurs couvre une gamme complète de sujets, allant du chargement et arrimage sécurisé des charges à l'éco-conduite. Pour satisfaire les besoins nationaux spécifiques des ATI en matière de formation des conducteurs, le programme est mis en œuvre au cas par cas pour garantir un renforcement optimal des capacités des conducteurs, tant au niveau du transport de marchandises que de personnes.

Un nouveau programme de formation CAP destiné aux professionnels du transport routier international dans la région de la CEI a également été lancé. Élaboré en étroite coopération avec les Instituts accrédités de l'Académie de l'IRU de 6 pays de la CEI, ce programme satisfait parfaitement aux dispositions de « l'Accord de la CEI sur l'harmonisation des exigences relatives à la formation complémentaires et aux compétences professionnelles des transporteurs routiers internationaux des pays membres de la CEI ».



Six ATI reçoivent l'accréditation pour dispenser le nouveau programme de formation CAP conducteur international pour la CEI

Programme « ADR »

L'Académie de l'IRU a lancé un nouveau programme ADR répondant spécifiquement aux besoins des travailleurs non-mobiles impliqués dans le chargement et le déchargement de marchandises dangereuses sur les camions. Ce programme satisfait parfaitement aux exigences de l'Accord ADR et se concentre sur les besoins des chargeurs professionnels. Il s'applique au transport ADR de marchandises emballées, en vrac, et en citerne, à l'exclusion des explosifs (classe 1) et des matières radioactives (classe 7).

Programme « Tachygraphe »

Le Programme Tachygraphe de l'Académie de l'IRU a été mis à jour selon les dernières évolutions législatives et sa conception a été revue pour en faciliter l'accessibilité et l'utilisation.

Programme « Chargement et arrimage des charges en sécurité »

L'Académie de l'IRU a développé un programme de formation interactif multilingue sur le chargement et l'arrimage des charges en sécurité, en réponse aux besoins exprimés par plusieurs ATI. Ce nouveau programme de l'Académie de l'IRU s'inscrit en droite ligne des objectifs d'amélioration de la sécurité routière visés par l'IRU et ses membres. Il cible les professionnels du transport routier mobiles et non-mobiles et intègre parfaitement les exigences de la récente norme européenne CEN 12195-1:2010 sur l'arrimage des charges sur les véhicules routiers entrée en vigueur en mai 2011.



Ce programme de formation de l'Académie de l'IRU offre un simulateur interactif unique pour le chargement et l'arrimage des charges en sécurité



L'Académie de l'IRU briefe les instructeurs tachygraphe et ADR du Sud-est de l'Europe

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 pour permettre aux employés et employeurs du secteur d'adopter la bonne attitude face à ce fléau au sein de leur environnement de travail. Ce kit est mis à disposition de tous les Instituts de formation accrédités de l'Académie de l'IRU, des Associations membres de l'IRU et des partenaires concernés en plusieurs langues.



L'Académie de l'IRU briefe des instructeurs sur le chargement et l'arrimage des charges en sécurité

Briefings d'instructeurs

L'Académie de l'IRU effectue des briefings d'instructeurs pour garantir aux formateurs des connaissances approfondies et une qualification optimale leur permettant de dispenser les formations de manière efficace et dans le respect des normes de formation harmonisées et de qualité de l'Académie de l'IRU.

Plusieurs ateliers de formation des instructeurs sur l'ADR, le chargement et l'arrimage des charges en sécurité (SLCS), le CAP Manager et le CAP Conducteur, ainsi que sur le VIH/SIDA et le tachygraphe ont été organisés avec succès et se sont concentrés sur le développement des compétences techniques, pédagogiques et méthodologiques des instructeurs. De nouveaux ateliers seront organisés en 2012.

Téléformation

Plateforme de gestion de contenu

De nouvelles données ont été ajoutées à la « plateforme de gestion de contenu » de l'Académie de l'IRU (ACM) et la navigation a été optimisée dans le but de faciliter l'accès aux programmes de formation et outils de référence professionnels de l'Académie de l'IRU. Ce système multilingue et intuitif en ligne permet aux ATI d'accéder en tout temps aux ressources et outils pour assister les élèves 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.

L'Académie de l'IRU en ligne

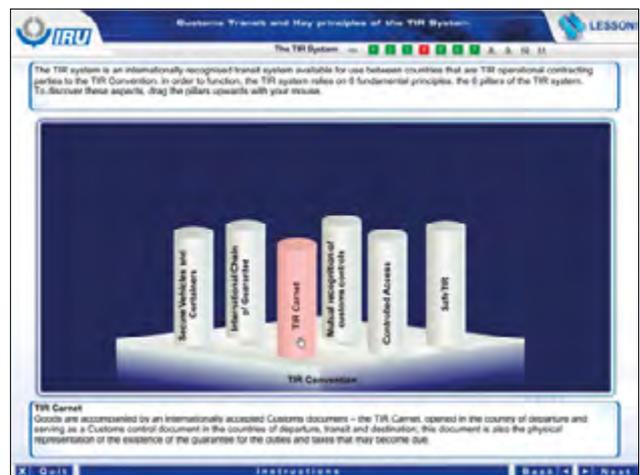
La nouvelle version de l'application « Académie de l'IRU en ligne » (AOL) permet aux ATI d'obtenir leur accréditation en ligne et de gérer leur profil d'institut en toute simplicité. Plusieurs nouvelles fonctions élargissent également les possibilités d'utilisation, comme l'outil d'import et export des données des étudiants ou des fonctionnalités supplémentaires pour les diplômés.



L'IRU renforce son partenariat avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD)

Le module de formation à distance TIR développé par l'IRU et l'OMD est désormais disponible en anglais, arabe, français et russe et sera également proposé en espagnol début 2012. Ce programme de formation interactif, à disposition des Associations de l'IRU et des autorités douanières, contribue significativement à améliorer la compréhension globale et le fonctionnement du Régime TIR.

L'IRU a par ailleurs poursuivi le développement de ses capacités de formation TIR en développant une série de modules ciblant spécifiquement les besoins des associations émettrices de Carnets TIR.



Projets de formation internationaux communs

L'Académie de l'IRU mène avec succès divers projets internationaux communs visant à développer des normes de performance élevées dans le secteur des transports routiers, soutenant ainsi l'engagement de l'industrie à renforcer la sécurité routière, à réduire son empreinte carbone et à améliorer son professionnalisme.

Projet UE Leonardo : DRIVEN



En association avec des partenaires basés en Espagne, en Pologne et en France, l'Académie de l'IRU a mené à terme un projet visant à développer, transférer et mettre en œuvre les connaissances et compétences pédagogiques d'instructeurs dispensant des formations périodiques à des conducteurs de catégorie C. Ce projet répondait à un besoin urgent de développer des capacités de formation de qualité pour garantir une offre suffisante et éviter toute pénurie de conducteurs qualifiés. A titre de suivi, DRIVEN vise maintenant à promouvoir et offrir à toute partie intéressée un programme de formation normalisé pour améliorer les connaissances techniques, l'approche méthodologique et les capacités d'enseignement des instructeurs dans le but de dispenser la meilleure formation CAP Conducteur possible.

Formation dans le monde arabe

L'Académie de l'IRU, en partenariat avec l'Union arabe des transports terrestres, est impliquée dans un projet ambitieux de transport routier au sein de la région de la Ligue arabe, avec l'assistance technique de la Banque islamique de développement. L'objectif de ce projet est d'améliorer l'efficacité des services de transport routier fournis par les transporteurs routiers arabes, en transférant notamment les programmes CAP Manager et ADR de l'Académie de l'IRU aux pays de la région panarabe.

ECO-EFFECT



Le projet ECO-EFFECT (*ECO trainEr For Fleet commErcial truCks and lighT vehicles*, ou « Formation pour les flottes de véhicules commerciaux légers et les camions dans l'OCE »), co-financé par l'Intelligent Energy Europe Agency, a été lancé en collaboration avec neuf partenaires de huit pays dans le but d'élaborer et mettre en œuvre des programmes d'éco-conduite pour que les conducteurs professionnels adoptent une conduite respectueuse de l'environnement et ainsi réduire les émissions de CO₂.



Dialogue social communautaire – Projet « Compétences et formation » dans le transport routier (STARTS)

Un consortium de partenaires a été réuni par l'IRU et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) dans l'optique d'évaluer la formation et les compétences des travailleurs mobiles et non-mobiles dans le transport routier. Ce projet reconnaît l'intérêt mutuel des employeurs et des employés à identifier ce qui est nécessaire pour optimiser l'impact positif de la formation sur le secteur et garantir qu'elle peut être dispensée de la manière la plus efficace et la plus rentable.



Les résultats préliminaires des recherches effectuées dans le cadre du projet ont mis en lumière plusieurs défis liés à l'application de la Directive sur la formation des conducteurs (2003/59/CE), dont :

les obstacles à la reconnaissance mutuelle des qualifications CAP Conducteur entre les États membres de l'UE ;

les inquiétudes concernant la qualité des formations dans certains pays ;

la nécessité d'accorder davantage de soutien et de reconnaissance, au niveau national, aux instituts de formation accrédités, tels que les ATI de l'Académie de l'IRU ;

le manque d'échange d'informations entre les États membres de l'UE, pouvant entraîner des problèmes lors des contrôles routiers, et

les appréhensions quant à l'insuffisance des capacités de formations, qui empêchent actuellement certains conducteurs de se conformer aux délais de formation périodique fixés.



Le projet STARTS se poursuivra en 2012 et, conformément à sa résolution sur la pénurie de conducteurs et leurs qualifications, l'IRU continuera de presser les gouvernements de reconnaître l'atout stratégique que représentent les employés du secteur des transports routiers commerciaux et de garantir qu'ils pourront continuer à servir la société et l'économie grâce à une qualification professionnelle optimale.

En savoir plus sur
starts.iru.org

Mobilité

Au cœur de notre économie mondialisée et extrêmement compétitive, les 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 changer nos habitudes en matière de déplacements.

Les politiques de transport doivent 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.



Participer à la campagne, un choix malin pour notre avenir !



Les transports collectifs en bus et autocar 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 du bus et de l'autocar a initié Bougez malin, 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 utilisation et de parvenir à une mobilité durable pour tous.

Depuis plus de deux ans maintenant, la campagne Bougez malin 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 facilitent, autant que possible, l'utilisation des transports en bus et autocar par les citoyens à l'échelle locale, nationale, régionale et mondiale.

Priorité à la sécurité routière

Fidèle à l'engagement de l'IRU, l'industrie du bus et de l'autocar a fait de la sécurité routière sa priorité absolue pour 2011 au cœur de la campagne mondiale Bougez malin, en poursuivant notamment le développement, la diffusion et la mise en œuvre des formations et bonnes pratiques de sécurité routière de l'industrie, comme celles proposées par l'Académie de l'IRU, et en investissant dans les dernières technologies et dispositifs de sécurité pour les véhicules. Ces initiatives se poursuivront tout au long de la Décennie d'action de l'ONU pour la sécurité routière 2011-2020.



 twitter.com/#!/Smart_move

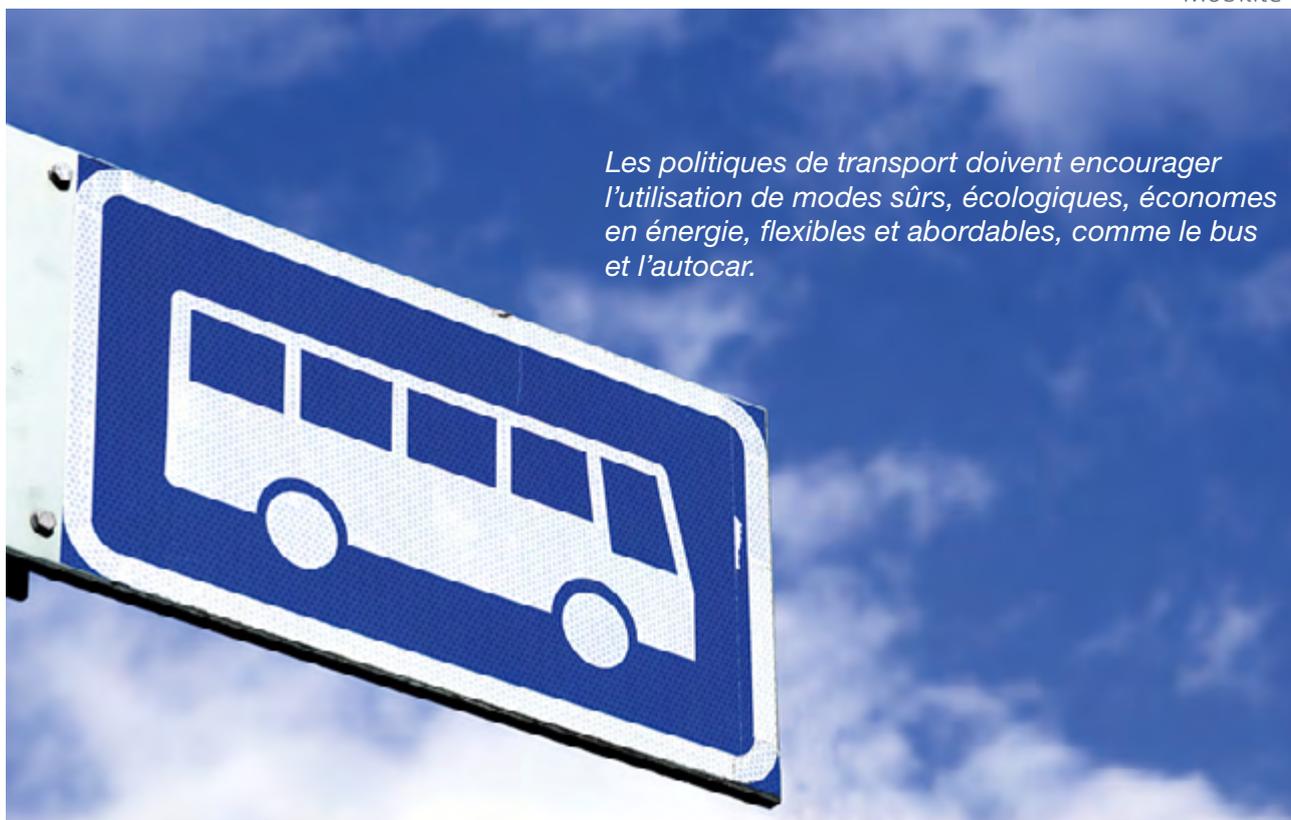
 www.facebook.com/SmartMoveCampaign

 www.youtube.com/user/Smartmovecampaign

 www.flickr.com/photos/smart_move/collections/



Soutenez la campagne...
www.busandcoach.travel



Les politiques de transport doivent encourager l'utilisation de modes sûrs, écologiques, économes en énergie, flexibles et abordables, comme le bus et l'autocar.

Zones à faibles émissions : des règles harmonisées pour une mobilité durable

Plus de 200 villes européennes ont déjà mis en place des LEZ (Zones à faibles émissions), et 40 à 50 sont créées chaque année. Bon nombre d'entre elles introduisent des limitations et interdictions de circuler pour les transports collectifs de passagers en bus et autocar, y compris ceux équipés de moteurs Euro 3 qui étaient pourtant à la pointe de l'écologie il y a seulement 5 ans.

Cette législation concerne quelque 80 000 autocars Euro 3 en Europe et représente une perte de 2 milliards d'euros pour l'industrie, qui pourraient en revanche être investis dans des véhicules neufs et plus écologiques. Cette dépréciation prématurée des véhicules peut entraîner des pertes avoisinant les 250 000 euros par an pour une entreprise possédant vingt véhicules Euro 3, soit l'équivalent d'un autocar neuf de toute dernière génération. De même, les commerces liés au tourisme, comme les restaurants et hôtels d'une ville européenne moyenne, peuvent perdre jusqu'à 50 000 visiteurs potentiels par an, ce qui représente un manque à gagner total de plus de 11 millions d'euros.

Malgré la multiplication de telles zones en Europe, il n'existe encore aucun cadre harmonisé pour accompagner l'introduction des LEZ dans l'Union européenne.

Chaque municipalité établit ses propres règles, procédures et certificats, ce qui entraîne une fragmentation croissante du marché unique, 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.

L'absence de coordination entre les politiques municipales limitant l'utilisation des bus et autocars dans leurs villes ne fait en réalité qu'accroître les émissions de CO₂ et les embouteillages au lieu de les réduire, ce qui affecte sévèrement l'équité et l'efficacité du fonctionnement du marché européen des voyages et des transports !

Pour remédier à cette situation, l'IRU a organisé le premier débat européen sur le thème « Interdictions de circuler et zones à faibles émissions en Europe », rassemblant des Eurodéputés, des délégués des services de la Commission européenne et des attachés aux transports des États membres, ainsi que quelque 100 représentants de l'industrie européenne du voyage et des autorités municipales. L'IRU a appelé les décideurs européens à instaurer un cadre harmonisé que toutes les villes de l'UE devraient mettre en place lors de l'introduction de LEZ ou de tout autre type de limitation ou d'interdiction de circuler.

7^{ème} Forum européen du bus et de l'autocar : contributions politiques et sectorielles pour des voyages et un tourisme plus vert



Le 7^{ème} Forum européen du bus et de l'autocar, co-organisé par l'IRU, son Association membre belge, la Fédération belge des opérateurs de bus et d'autocars (FBAA), le Groupement des unions nationales d'agents et organisateurs de voyages de l'UE (ECTAA) et l'Association européenne des tour-opérateurs (ETOA), s'est tenu dans le cadre de Busworld Courtrai, rassemblant quelque 200 figures clés de l'industrie du voyage et délégués officiels de l'UE.

Les participants au forum ont notamment examiné de quelle façon les politiques permettraient de créer un cadre juridique et administratif encourageant et récompensant les touristes et voyageurs pour leurs choix de mobilité écologique, ainsi que l'industrie du voyage pour ses contributions et bonnes pratiques à cet égard.

Isabelle Durant, Vice-présidente du Parlement européen, a insisté sur les contributions très positives de l'industrie du bus et de l'autocar à une mobilité plus écologique et économe en carburant, mais aussi à la création d'emplois au sein de l'industrie et dans d'autres secteurs, ainsi qu'à des voyages plus abordables.

Les délégués présents ont conclu que les actions gouvernementales doivent suivre, voire même bien souvent précéder l'évolution indispensable des mentalités et de la perception des bus et autocars dans la société. Ces actions comprennent, entre autres, des règles et réglementations sur des temps de conduite et de repos spécifiquement adaptés au secteur, un régime de TVA équitable, des poids et dimensions appropriés pour les véhicules, des zones à faibles émissions favorables à l'industrie, des mesures incitatives et des subventions publiques adéquates pour les services de transport en commun par bus et autocar.

Les participants au forum ont également pu effectuer un « tour écologique » des exposants présents à Busworld, un parcours vert ayant été spécialement aménagé pour présenter aux visiteurs les produits et concepts liés à la durabilité, aux réductions des émissions polluantes et sonores, aux économies de carburant, au recyclage, à la réduction des poids, montrant ainsi les dernières technologies développées par les constructeurs automobiles et proposées par les fournisseurs pour une mobilité, des voyages et un tourisme plus écologique.

« Les États membres devraient mettre fin aux pratiques fiscales discriminatoires qui défavorisent les bus et autocars au profit d'autres modes de transport plus polluants sur le marché du voyage. »

Isabelle Durant, Vice-présidente du Parlement européen



Le taxi : partout, à toute heure !

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.

L'extrême flexibilité des services de taxi est cruciale pour la mobilité durable des personnes, y compris de celles présentant un handicap. Elle garantit la cohésion et l'intégration sociale en offrant aux citoyens locaux et aux touristes une mobilité sûre, écologique, flexible et abordable.

L'industrie du taxi s'est engagée 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.

Grâce à leur flexibilité sans pareil, les taxis sont un complément indispensable aux autres modes de transport public.

**Le taxi,
partout,
à toute heure
pour assurer la mobilité de
chacun***



1 TAXI = au moins 20 personnes par jour



Promouvoir le taxi

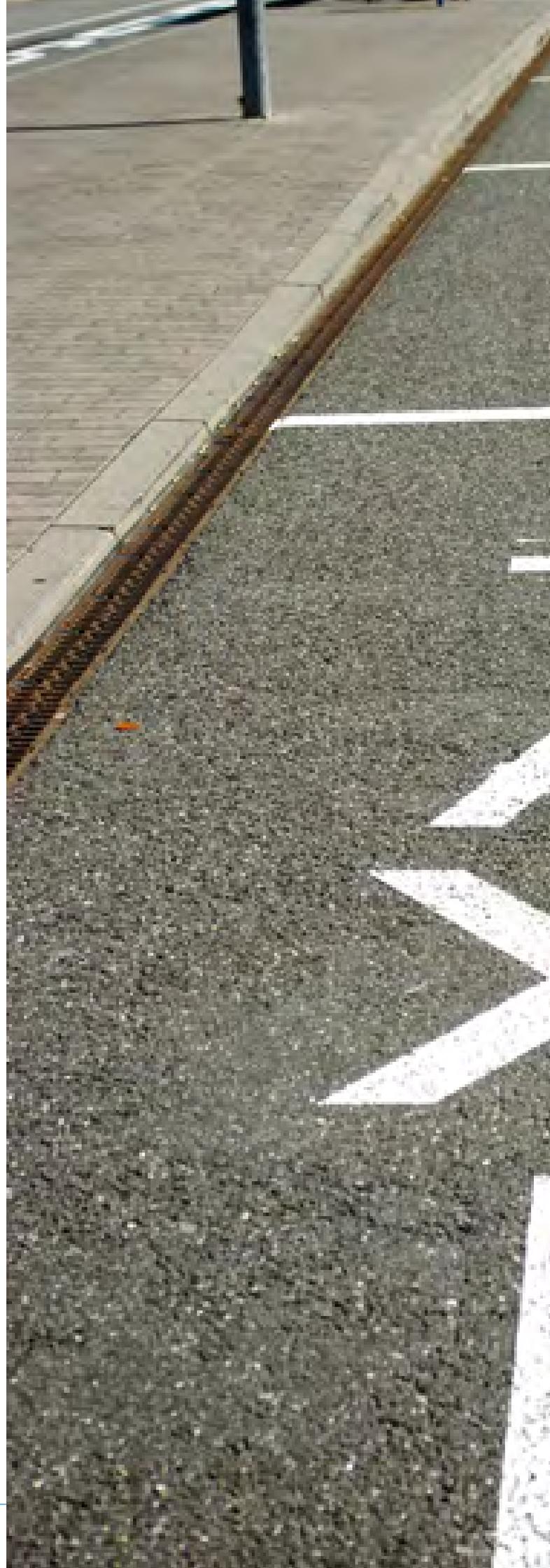
Avec sa nouvelle devise « le taxi : partout, à toute heure », l'industrie du taxi s'est lancée dans une initiative collective visant à améliorer ses services et son cadre législatif pour accroître largement l'utilisation du taxi, véritable maillon de la chaîne des transports publics.

Par cette initiative à long terme, l'industrie européenne du taxi vise à placer ce mode au rang des priorités politiques locales, nationales et même régionales, car il constitue l'alternative optimale à la voiture particulière et un complément idéal aux autres types de transport.

L'objectif est également de promouvoir les valeurs de qualité, d'attractivité, de sécurité, de respect de l'environnement et d'accessibilité au sein de l'industrie, en renforçant le professionnalisme des managers et conducteurs de taxi par la formation professionnelle, comme celle proposée par l'Académie de l'IRU, et en intensifiant l'échange de bonnes pratiques entre professionnels du taxi dans l'optique de satisfaire toujours davantage les clients actuels et à venir.

Les taxis ont le potentiel inexploité d'offrir un transport public accessible aux citoyens, tant dans les zones urbaines que rurales, pourvu que les décideurs européens reconnaissent pleinement que ce mode fait partie intégrante de la chaîne des transports publics.

L'industrie du taxi continuera de renforcer et promouvoir ces valeurs, en démontrant sa volonté de travailler ensemble pour que ce mode soit une alternative de mobilité toujours plus sûre, écologique, flexible, confortable et accessible à tous.



L'industrie du taxi s'associe au Forum européen des personnes handicapées

L'IRU et le Forum européen des personnes handicapées (FEPH) ont uni leurs forces pour élaborer et diffuser un aide-mémoire pour l'accessibilité contenant des recommandations pour permettre aux conducteurs de taxi d'améliorer la qualité des services qu'ils proposent à leurs clients en situation de handicap et à mobilité réduite.

L'aide-mémoire, qui est basé sur le Guide de bonnes pratiques de l'IRU, contient des recommandations à l'attention des conducteurs de taxis proposant des services aux personnes aveugles ou malvoyantes, y compris aux clients accompagnés de chiens d'assistance, aux malentendants ou personnes ayant des troubles du langage, aux personnes à mobilité réduite, y compris à celles en fauteuil roulant.



Le Bureau du Groupe « Taxis et voitures de louage avec conducteur » de l'IRU a rencontré des Eurodéputés et représentants de l'unité « transport propre, transport urbain » de la DG MOVE à Bruxelles, pour discuter des moyens qui permettraient de mieux intégrer les taxis dans la chaîne de transport public et d'améliorer la qualité de leurs services par l'introduction de règles d'accès à la profession appropriées au niveau de l'UE.



Développement durable

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 ». Pour l'industrie du transport routier, 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.

Trouver le juste équilibre entre développement économique, équité sociale et protection de l'environnement.



La stratégie des 3 « i » de l'IRU pour parvenir à un développement durable

Pour parvenir à un développement durable, l'IRU a élaboré une stratégie des 3 « i » basée sur l'innovation, les incitations et l'infrastructure, qui représente la voie la plus rentable vers la réalisation des objectifs communs en matière d'économie, de société et d'environnement :

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



Pour l'industrie du transport routier, parvenir à un développement durable consiste à satisfaire la demande du marché au moindre coût économique, écologique et social, en améliorant la qualité de ses services sans en accroître le volume.



**NOUS SOUTENONS
LE PACTE MONDIAL**

Depuis le 1^{er} Sommet de la Terre à Rio de Janeiro en 1992, lors duquel 182 pays ont adopté l'Agenda 21, 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 des effets pervers, voire négatifs, tant pour l'économie que pour l'environnement.

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.

L'IRU fait également partie du Pacte mondial de l'ONU, la plus grande initiative mondiale dans le domaine de la responsabilité d'entreprise regroupant plus de 9 500 participants commerciaux et non-commerciaux dans plus de 140 pays, dans la mesure où ses priorités et activités connexes, notamment la facilitation des échanges et du transport routier international et le développement durable, correspondent parfaitement aux « dix valeurs fondamentales » du Pacte mondial concernant notamment : les droits de l'Homme, les normes de travail, l'environnement et la lutte anti-corrupcion.

Innovation

L'approche modulaire normalisée : une solution innovante et durable pour transporter plus avec moins

Il est urgent de parvenir à un système de transport durable et économe en énergie. Or, cet objectif ne peut être atteint sans solutions innovantes, comme l'approche modulaire, à même d'améliorer l'efficacité des transports routiers sans en accroître le volume, tout en favorisant le transport multimodal.

L'approche modulaire permet en effet de combiner les conteneurs ou modules de chargement des camions pour offrir la solution de transport optimale : l'opérateur peut ainsi utiliser des combinaisons de véhicules plus longues lorsque c'est possible, ou plus courtes lorsque c'est nécessaire. Des études et essais de terrain réalisés par les gouvernements et l'industrie ont démontré de manière empirique que ce concept est un atout considérable pour le transport routier et qu'il améliore considérablement son efficacité énergétique, de même que ses performances environnementales, en permettant d'acheminer des volumes plus élevés avec moins de véhicules, tout en facilitant les opérations de transport multimodales.

Un engagement politique plus fort est toutefois nécessaire pour poursuivre l'harmonisation et la normalisation des unités de chargements et combinaisons de véhicules 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 à plus grande échelle.

L'IRU a continué de coopérer étroitement avec un ensemble d'acteurs clés pour promouvoir et faciliter l'utilisation de l'approche modulaire et des résultats très positifs ont été enregistrés dans divers États membres de l'UE.



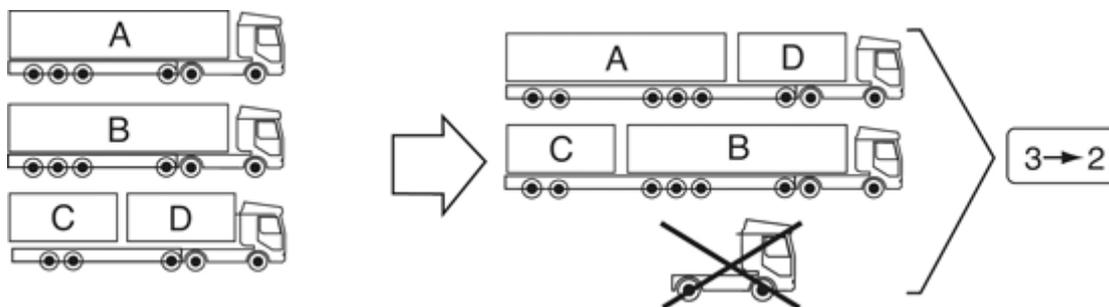
Transport durable : l'IRU s'adresse à l'OSCE

Le Secrétaire général adjoint de l'IRU, Umberto de Pretto, a exprimé aux gouvernements membres présents au 19^{ème} Forum économique et environnemental de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) que les politiques de transport durable doivent s'appuyer sur les réalités économiques, énergétiques et de transport, dont notamment la dépendance des transports en poids lourds au pétrole, et a souligné la nécessité d'élaborer des politiques énergétiques encourageant la diversification des énergies afin d'économiser cette précieuse ressource pour répondre aux besoins de mobilité des générations futures.

Il a également insisté sur le fait que les objectifs économiques, sociaux et environnementaux du développement durable peuvent être atteints de manière efficace en mettant en œuvre la stratégie des 3 « i » de l'IRU basée sur l'innovation, l'incitation et les infrastructures.

Il a conclu en indiquant que les instruments de l'ONU ont été éprouvés et sont là pour améliorer la sécurité routière et réduire l'empreinte écologique du transport routier. Il a donc appelé les gouvernements de l'OSCE à mettre effectivement en place et de toute urgence ces instruments.

Aux Pays-Bas, les autorités ont décidé d'abandonner la phase d'essai et d'intégrer totalement l'approche modulaire aux combinaisons de véhicules pour les opérations de fret routier au niveau national. Des échos positifs concernant les





essais réalisés au Danemark ont également été rapportés et le réseau routier ouvert aux tests a été étendu en juillet. L'Allemagne et les Flandres sont également sur la bonne voie : les essais de terrain devraient démarrer fin 2011.

L'IRU exhorte les institutions européennes à encourager davantage d'États membres à effectuer de tels tests et à prendre les mesures nécessaires pour autoriser les essais transfrontaliers entre États membres consentants.

Réduire les émissions de CO₂ des transports routiers

La Commission européenne a demandé à l'IRU de participer à une révision des mesures visant à réduire efficacement les émissions de CO₂ des poids lourds dans le but d'élaborer une stratégie de réduction de ces émissions d'ici à fin 2012. De telles mesures impliquent la définition de normes de réduction, la création d'un système communautaire pour mesurer et déclarer les émissions de CO₂ des différentes combinaisons de véhicules, ainsi que l'instauration de mesures incitatives pour les entreprises mettant en place des programmes de réduction de CO₂.

La Commission européenne a toutefois reconnu l'impossibilité d'introduire des normes de performance avant l'élaboration de nouvelles procédures pour déclarer la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des unités de transport complètes. Il a donc été proposé de développer une procédure communautaire pour déclarer les émissions de CO₂ et la consommation de carburant des poids lourds.

L'IRU, qui soutient pleinement cette initiative, a néanmoins rappelé les difficultés rencontrées par les transporteurs routiers, et notamment les PME, à obtenir les prêts nécessaires pour écologiser leurs flottes et leurs opérations. Elle a souligné que cette réalité économique doit être reconnue au même titre que la nécessité de trouver des solutions efficaces pour réduire le CO₂.

L'IRU poursuivra donc sa collaboration avec la Commission européenne pour explorer les potentielles mesures incitatives qui permettraient de soutenir les initiatives de réduction de l'empreinte carbone menées par les entreprises de fret routier, comme c'est déjà le cas pour d'autres modes de transport via certains programmes de l'UE de type Marco Polo.



Inciations

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 ainsi qu'en matière de sûreté, de sécurité, d'efficacité et d'écologie. Elles ont également pour but de promouvoir ces résultats et performances dans le monde entier afin qu'ils servent d'exemple à toute la profession.

Prix du meilleur transporteur d'Eurasie de l'année

Chaque année, ce prix récompense les entreprises de transport routier d'Eurasie pour leurs progrès effectués en matière de protection de l'environnement, de sécurité et de responsabilité sociale, 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. En 2011, le jury international a accordé une attention toute particulière au respect des normes Euro, à la stabilité financière et à la formation professionnelle dispensée aux employés.

Les vainqueurs de 2011 sont :

SvetAvtoTrans, Russie (1 à 10 véhicules), pour ses performances exceptionnelles en matière de sécurité routière et son statut de centre agréé pour l'installation et la maintenance des tachygraphes conformément à l'Accord AETR ;

Hegelmann Transporte, Kazakhstan (11 à 50 véhicules), pour la qualité de ses services résultant

d'une formation professionnelle continue de son personnel, y compris à l'éco-conduite et au transport de marchandises dangereuses ;

Intertransavto, Bélarus (+50 véhicules), pour les normes environnementales élevées de sa flotte, composée de 57 véhicule Euro 5, 11 véhicules Euro 4 et 9 véhicules Euro 3, et la certification ISO pour sa gestion de qualité du fret, sa protection sociale et environnementale.

Des certificats d'honneur ont été décernés à :

Altircom, Moldavie, pour les normes environnementales élevées de sa flotte ;

Barva-Avto, Ukraine, pour l'efficacité de ses opérations de transport ;

K-Transit, Russie, pour la qualité de ses services ;

Sergorus-UZ, Ouzbékistan, pour l'importance accordée à la formation professionnelle.

Meilleur manager de transport routier

Créé en 2011, le prix du « Meilleur manager de transport routier » de l'IRU est attribué aux meilleurs managers des entreprises de transport routier qui font honneur à leur profession par leur expérience professionnelle et leurs pratiques remarquables en matière de gestion.



Pour cette première édition, 60 « meilleurs managers » de 13 pays ont reçu ce nouveau prix de l'IRU, qui a par ailleurs suscité un vif intérêt dans le monde entier. Au vu de l'enthousiasme généré, les prochaines éditions devraient rencontrer encore plus de succès.

Diplômes d'honneur de l'IRU

Le Diplôme d'honneur de l'IRU a été décerné à 1403 conducteurs professionnels de bus, d'autocars et de camions et à 17 chauffeurs de taxis de 27 pays ayant parcouru au moins un million de kilomètres au cours de leur carrière dans le transport national ou international de fret ou de personnes, 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. Ce chiffre représente une hausse de 32% du nombre « d'excellents conducteurs » par rapport à l'an dernier. Une telle performance mérite d'être récompensée car elle sert d'exemple aux conducteurs novices et permet d'améliorer l'image de la profession.

Trophée de la ville de l'IRU

La station balnéaire traditionnelle de [Southport](#) en Angleterre a été sacrée destination de tourisme de groupe par autocar la plus attractive au monde en recevant le « Trophée de la ville » 2011 de l'IRU pour ses politiques long terme favorables aux entreprises et adaptées aux clients, qui ont permis de doubler quasiment l'afflux d'autocars de tourisme dans la ville (de 2883 à 5252) entre 2000 et 2010. L'excellence des services de Southport proposés aux conducteurs d'autocar ont pesé lourd dans la balance du jury. La ville offre en effet des équipements de stationnement, une assistance et des hébergements, ainsi que des services d'accueil et des informations de qualité pour les conducteurs et touristes.

Prix « Excellence Bus » de l'IRU

Le Prix « Excellence Bus » de l'IRU 2011 a été décerné à l'entreprise allemande « [Stadtverkehrsgesellschaft mbH Hogenmüller & Kull Co. KG \(RSV\)](#) » basée à Reutlingen pour son offre de services de qualité et son engagement à satisfaire au mieux ses clients par le biais d'offres innovantes. Le jury international a félicité RSV pour son service clients proactif, y compris pour les personnes présentant un handicap ou à mobilité réduite, la mise en œuvre de chartes de qualité et/ou de sécurité, ses campagnes d'information et de marketing, ainsi que ses programmes de protection de l'environnement et la création de nouvelles lignes innovantes intégrant des services à bord.

Prix de l'innovation dans le tourisme par autocar de l'IRU

L'entreprise allemande [Videobustour](#) a été sacrée vainqueur du Prix IRU de l'innovation dans le domaine du tourisme par autocar 2011 pour ses services intégrant des supports multimédia modernes aux circuits touristiques classiques. Le jury international a souligné l'approche moderne de Videobustour pour élargir son public, qui consiste à utiliser des courts-métrages historiques, des photographies et supports audio diffusés sur des écrans tout au long des visites en bus, ce qui a permis d'attirer, entre autres, un public plus jeune, plus local et plus aisé. Le tourisme par autocar a d'ailleurs nettement progressé dans les régions où les « Videobustours » ont été déployés.





Infrastructure

Directive Eurovignette : une hausse fiscale sans impact écologique positif

Suite à l'adoption de la nouvelle Directive Eurovignette en septembre 2011, le fret routier est devenu le premier et, jusqu'à nouvel ordre, seul mode de transport et usager de la route à être soumis à un ensemble de règles communautaires sur l'internalisation des coûts externes liés à ses émissions polluantes et sonores locales.

La nouvelle Directive ne réalisera pas son objectif premier de rendre le transport routier plus écologique, dans la mesure où les États membres de l'UE ne sont pas obligés de réaffecter les recettes provenant de l'Eurovignette dans des projets destinés à écologiser le transport routier à la source.

Cette Directive ne constitue qu'un instrument de taxation supplémentaire pour alourdir le fardeau fiscal qui pèse déjà sur le fret routier, ce qui entraînera donc une hausse des coûts et affaiblira la compétitivité de l'UE.

Avec la nouvelle Directive Eurovignette, l'internalisation des coûts externes est désormais une réalité pour le fret routier, mais n'aboutira pas à son écologisation.

TRANSPark : localiser les parkings sécurisés pour lutter contre le crime organisé

Après des années durant lesquelles l'IRU n'a eu de cesse de faire entendre les inquiétudes du secteur du fret routier quant au manque d'aires de stationnement en général, et de parkings sécurisés en particulier, le Conseil « Justice et affaires intérieures » de l'UE a finalement adopté une Résolution pour lutter contre la criminalité à l'encontre du fret routier, mentionnant tout particulièrement les efforts de l'IRU en la matière.

Depuis lors, l'IRU et le Forum international des transports ont intensifié leurs efforts communs pour permettre à tous les conducteurs d'obtenir des informations relatives aux parkings via une application web facilitant la localisation des aires de stationnement sûres, sécurisées et pratiques : TRANSPark. Grâce à cet outil, les utilisateurs peuvent rechercher gratuitement les aires de stationnement pour camions par pays, dans un rayon de 100 km autour d'un lieu donné ou le long d'itinéraires planifiés, et connaître les équipements disponibles dans les parkings listés.

Le système a été mis à jour pour permettre aux gestionnaires privés et/ou publics d'inscrire et évaluer directement leurs aires de stationnement.

Projet LABEL : évaluer les aires de stationnement pour camions

Après avoir été mandatée par la DG MOVE de la Commission européenne pour mettre en œuvre le projet LABEL, l'IRU a également établi un Comité international d'évaluation des parkings pour camions afin de garantir que toutes les autorités responsables des pays membres de l'UE fournissent à TRANSPark les données de

Initiative d'autoroute modèle de l'IRU (MHI)

L'initiative d'autoroute modèle (MHI) de l'IRU vise à créer un « axe routier modèle », conçu et réalisé dans le cadre d'un véritable partenariat public-privé. Cette approche innovante entend promouvoir et faciliter davantage le transport routier international sur tout le continent eurasiatique, en soutenant le développement cohérent des infrastructures complémentaires indispensables à un transit plus sûr et efficient le long des itinéraires de la Route de la Soie, ainsi qu'en introduisant les réformes institutionnelles nécessaires dans les pays de transit.

Suite à la 6^{ème} Conférence Europe-Asie du transport routier de l'IRU tenue en juin 2011, un groupe d'experts consacré au développement des infrastructures complémentaires dans le cadre de la MHI a été établi avec pour mission d'étudier en détail tous les aspects du projet et ses implications afin de garantir un processus de mise en œuvre optimal et une allocation adéquate des diverses ressources.

La première réunion du groupe d'experts, organisée conjointement par l'IRU et le Ministère de l'Infrastructure d'Ukraine, a réuni des délégués des ministères compétents d'Ukraine, de Russie, de Moldavie et de Roumanie, ainsi que des représentants issus d'organisations internationales majeures, d'institutions financières et d'associations de transport routier d'Eurasie.





Itinéraire de l'autoroute modèle (IRU)
de l'Azerbaïdjan à la Turquie, via la Géorgie



Ensemble, ils se sont concentrés sur la création d'une autoroute modèle dans la partie Nord de l'autoroute de la Mer noire, prévoyant de mettre en place des services auxiliaires et des parkings à proximité de cet axe.

Suite à cette réunion, le Comité pilote de l'autoroute de la Mer noire a décidé d'intégrer à ses projets la création d'autoroutes modèles sur les sections de l'autoroute de la Mer noire s'étendant des Balkans à la région du Caucase. Il coopérera avec l'IRU pour préparer une étude de faisabilité de ce projet de MHI.

La seconde réunion du groupe d'experts, organisée conjointement par le Ministère de l'Économie et du Développement durable de Géorgie et l'Organisation pour la démocratie et le développement économique (GUAM), s'est concentrée sur la création d'une nouvelle section d'autoroute modèle sur l'axe Bakou-Tbilissi-Batumi/Trabzon et s'est achevée par une visite du poste frontière turco-géorgien de Sarphi. Les aspects financiers de la mise en œuvre de la MHI et du type de partenariat public-privé envisagé ont également été discutés.

Revitaliser la Route de la Soie

A l'heure actuelle, 80% des échanges mondiaux transitent par une trentaine de ports de plus en plus saturés. Cette dynamique entraîne des pertes considérables dans les pays enclavés, freinant leur développement économique et soulevant fréquemment des tensions politiques et sociales.

Pour le transport routier, aucun pays n'est enclavé. C'est pourquoi, la réouverture de l'ancienne Route de la Soie au transport routier international n'offre pas seulement une alternative aux échanges entre l'Asie et l'Europe, mais elle est également un moteur de progrès, de prospérité et, en fin de compte, de paix pour tous les pays situés le long de la Route de la Soie.

*Pour le transport routier,
aucun pays n'est enclavé.*



6^{ème} Conférence Europe-Asie du transport routier de l'IRU et Réunion ministérielle

Relier chaque entreprise et chaque mode de transport entre l'Europe et l'Asie grâce au transport routier

La 6^{ème} Conférence Europe-Asie du transport routier de l'IRU était organisée en coopération avec l'association membre géorgienne de l'IRU, l'Union des transporteurs routiers internationaux de Géorgie (GIRCA), sous le patronage du Premier ministre de la République de Géorgie, Nika Gilauri. A cette occasion, quelque 400 délégués du monde politique et des affaires de plus de 40 pays, ainsi que des ministres des Transports et leurs représentants venus d'Europe, du Moyen-Orient, d'Asie centrale et du Sud-est, et des hauts représentants d'organisations internationales et d'institutions financières impliquées dans la revitalisation de la route de la Soie, étaient présents. Ensemble, ils ont cherché à identifier les mesures politiques et opérationnelles visant à promouvoir et faciliter davantage le transport routier international dans le but d'interconnecter toutes les entreprises et chaque mode de transport entre l'Europe et l'Asie.

Pour la première fois dans le cadre de cette série de conférences, une réunion de coordination entre les organisations internationales et les institutions financières s'est également tenue dans le but de coordonner une action concertée de ces acteurs clés dans la revitalisation effective de la Route de la Soie.



L'IRU, les ministres des Transports et les institutions internationales et financières se sont unis à tous les délégués de la conférence pour appeler les gouvernements à promouvoir et faciliter davantage le transport routier pour lui permettre de jouer au mieux son rôle de moteur du progrès et d'accélérer la relance économique.



« Je suis convaincue que cette conférence a un rôle capital à jouer dans le développement futur des liaisons de transport routier et du trafic entre les pays d'Europe et d'Asie. »

Vera Kobalia, ministre de l'Économie et du Développement durable, Géorgie



Déclaration de Tbilissi de l'IRU

Adoptée à l'unanimité par les 400 participants venus de 40 pays, à Tbilissi, Géorgie, le 17 juin 2011 (extrait).

Les délégués présents à la conférence appellent les gouvernements à :

mettre en œuvre en priorité les instruments clés de facilitation de l'ONU, comme les Conventions sur l'harmonisation et TIR, afin de réduire les temps d'attente aux frontières ;

élaborer et mettre en œuvre des plans de lutte contre la corruption ;

entretenir et développer les infrastructures routières et en bord de route, les postes-frontières et les aires de stationnement sécurisées pour camions, conformément à l'Initiative d'autoroute modèle (MHI) de l'IRU ;

appliquer au fret routier international des frais et redevances raisonnables correspondant aux véritables coûts économiques ;

prendre des mesures pour mettre fin à toute pratique discriminatoire à l'encontre des véhicules de transport routier commercial, conformément au principe de liberté de transit consacré par l'Article V du GATT ;

soutenir le développement de solutions efficaces et rentables de transport combiné comme le transroulage (ro-ro) ;

faciliter l'émission sans entraves de visas pour les conducteurs professionnels, assortie d'une validité à long terme et pour un nombre d'entrées illimité ;

promouvoir et soutenir activement la formation professionnelle dispensée par l'Académie de l'IRU.





Réunion ministérielle - « Facilitation des échanges et du transport routier le long de la Route de la Soie »

Déclaration ministérielle commune adoptée lors de la 6ème Conférence Europe-Asie du transport routier de l'IRU à Tbilissi, République de Géorgie, le 16 juin 2011 (extrait)

Les ministres

considérant que l'impact néfaste de la crise économique mondiale sur le fret routier peut assurément être atténué en promouvant et en facilitant davantage les échanges et le transport routier ;

convaincus que les itinéraires commerciaux et les liaisons de transport, tels que ceux créés par le transport routier, sont indissociables et se consolident mutuellement, la suppression des barrières procédurales et la construction des liaisons intercontinentales et routes secondaires manquantes, indispensables aux populations locales, à l'industrie, à l'agriculture et au commerce, doit être une priorité ;

reconnaissant que le transport routier relie chaque entreprise et chaque mode de transport entre l'Europe et l'Asie et qu'il achemine des marchandises partout, en tout temps et pour toutes les populations sans discrimination ;

reconnaissant l'importance de faciliter l'accès libre aux marchés utilisant le transport routier international par la mise en œuvre des instruments multilatéraux clés de l'ONU et de l'Organisation mondiale du commerce au niveau international, et de leurs principes y relatifs ;

rappelant les résultats empiriques des caravanes de camions de l'IRU et des opérations de transport routier commercial le long de la Route de la Soie menées dans le cadre de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI 1 et 2),

qui ont révélé que 40% du temps de transport est perdu aux frontières ;

considérant les efforts considérables de l'IRU pour activer et sécuriser les opérations transfrontalières grâce à la pré-déclaration électronique TIR de l'IRU (TIR-EPD), au Real-Time SafeTIR (RTS), aux Carnets TIR à 4 volets pour le trafic bilatéral, à l'observatoire des temps d'attente aux frontières (BWTO de l'IRU), et à l'outil web interactif de recherche et d'inscription de parkings pour camions (TRANSPark de l'IRU) ;

ont décidé de concerter leurs actions pour :

supprimer les barrières non-physiques au commerce et au transport routier, telles que les temps d'attente interminables aux frontières, la paperasserie, la corruption, les difficultés d'octroi de visas pour les conducteurs professionnels, ainsi que toute autre condition sociale, fiscale, juridique et technique défavorable entravant l'efficacité des opérations de transport routier ;

adhérer aux Conventions clés de l'ONU sur la facilitation des échanges et du transport routier, ainsi qu'aux règles internationales relatives à la liberté de transit, et les mettre en œuvre ; simplifier les documents de transport et rationaliser les charges et taxes et aligner les accords gouvernementaux bilatéraux ou régionaux concernant le transport routier international avec les conventions multilatérales existantes ;

coordonner les politiques de transport nationales et régionales régissant le développement des réseaux routiers et autoroutiers en mettant notamment l'accent sur les services auxiliaires à proximité de ces axes, y compris des aires de stationnements sûres, sécurisées et confortables pour les camions, et un réseau de stations service et d'ateliers pour les véhicules, comme le préconise l'initiative d'autoroute modèle de l'IRU (MHI).

Réunion de coordination sur le « Développement futur des liaisons de transport Europe-Asie »

Déclaration commune adoptée le 16 juin 2011
à Tbilissi, Géorgie (extrait)

Les chefs des organisations gouvernementales
et non-gouvernementales, des institutions
financières et de crédit, ainsi que leurs délégués

reconnaissant l'importance considérable
d'une revitalisation de la grande Route de la
Soie et le rôle clé du transport routier dans
le développement économique, la stabilité
sociale, les échanges commerciaux et la
coopération économique régionale entre les
États de cette vaste région eurasiatique,
et notamment des pays enclavés ;

prenant note des résultats concrets de
la Nouvelle initiative de transports terrestres
eurasiatiques de l'IRU (NELTI), qui ont
démontré que les transporteurs perdent 40%
de leur temps de trajet aux frontières ;

constatant que les institutions financières
internationales ont déjà contribué
significativement au développement
des infrastructures de transport sur les
itinéraires eurasiatiques ;

soulevant l'impérative nécessité d'accroître
encore leur efficacité et d'offrir des résultats
plus tangibles aux citoyens, notamment
dans les pays enclavés, en coordonnant
davantage les actions des organisations

internationales et des institutions financières
en matière de développement des liaisons de
transport, en menant des projets d'infrastructure,
en encourageant les réformes institutionnelles et
en facilitant les passages transfrontaliers ;

ont décidé :

d'approuver l'initiative conjointe de la Commission
intergouvernementale du TRACECA et de l'IRU de
réunir les chefs des organisations internationales
et des institutions financières internationales sur
une base biennale, en parallèle aux conférences
Europe-Asie du transport routier de l'IRU et aux
réunions des ministres européens et asiatiques
des Transports ;

de renforcer la coopération et la coordination
dans le but d'atteindre des niveaux d'efficacité
et de cohésion plus élevés dans tous les aspects
du développement des liaisons de transport
eurasiatiques et de revitalisation de la grande
Route de la Soie ;

**de centrer l'attention politique et les
investissements** sur la mise en œuvre des
instruments multilatéraux clés de l'ONU pour
la facilitation des échanges et du transport, et
sur le développement d'infrastructures auxiliaires
à proximité des axes routiers ;

de recourir davantage aux leviers budgétaires
octroyés par le groupe d'institutions financières
et de crédit internationales concernées pour
mettre en œuvre les projets visant à développer
les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

6th Euro-Asian Road Transport Conference & Ministerial Meeting



Tbilisi, 16-17 June 2011

**International Organisations' and Financial Institutions'
Coordination Meeting
Revitalisation of the Silk Road**





La phase 2 de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU tient ses promesses !

Les résultats finaux de la phase 2 de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI 2), dévoilés à l'occasion de la 6^{ème} « Conférence Europe-Asie du transport routier de l'IRU et Réunion ministérielle », confirment que les liaisons commerciales par la route entre l'Europe et l'Asie sont une alternative économiquement attractive et viable aux axes commerciaux maritimes traditionnels, aujourd'hui saturés. Ils concluent également que la suppression des obstacles procéduraux aux frontières et le développement de l'infrastructure auxiliaire nécessaire sont désormais essentiels pour réaliser pleinement le fort potentiel de croissance de tels flux routiers commerciaux sur le plan international.

Lancée en juin 2009 en étroite coopération avec la Banque asiatique de développement (BAD) et son programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC), la phase 2 du projet NELTI de l'IRU a piloté des livraisons commerciales régulières, effectuées pendant plus de deux ans par 37 entreprises de transport routier de 13 pays européens et asiatiques, y compris la Chine, dans 18 pays sur tout le continent eurasiatique le long de cinq itinéraires (nord, sud, centre, afghan et chinois).

La vitesse moyenne des convois sur les itinéraires NELTI 2 était de 18,4 km/h, soit une distance parcourue de 450 km par jour environ. Les nombreux arrêts effectués au cours des trajets, pour

des raisons justifiées (pleins de carburant, repas, heures de repos et législation du trafic) ou non (temps d'attente aux frontières, contrôles extensifs des véhicules et des chargements, dédouanement, etc.) expliquent cette vitesse relativement réduite.

Cependant, l'analyse des données du carnet de bord des conducteurs fait apparaître que sans les temps d'immobilisation aux frontières, 280 km supplémentaires seraient parcourus chaque jour, ce qui signifie concrètement que près de 40 % du temps perdu par les transporteurs routiers sur la Route de la Soie l'est aux postes-frontières en raison des procédures inappropriées qui freinent la croissance commerciale sur l'ensemble du continent eurasiatique. En outre, environ 32% des coûts de transport résultent des paiements et prélèvements officiels dont doivent s'acquitter les transporteurs au cours des trajets et aux postes-frontières.

Des mesures spécifiques doivent être prises pour réduire considérablement les coûts et les temps de transport routier international tout en accroissant davantage la compétitivité des livraisons routières effectuées le long des itinéraires NELTI de l'IRU. Celles-ci devraient par exemple impliquer la ratification et la mise en œuvre stricte des instruments multilatéraux clés de l'ONU pour la facilitation du commerce et du transport routier, à savoir les Conventions TIR et d'harmonisation de l'ONU, ainsi que l'utilisation des applications web récemment développées par l'IRU, telles que la pré-déclaration électronique TIR (TIR-EPD) de l'IRU, le SafeTIR temps réel (RTS) et l'Observatoire des temps d'attente aux frontières (BWTO) de l'IRU.

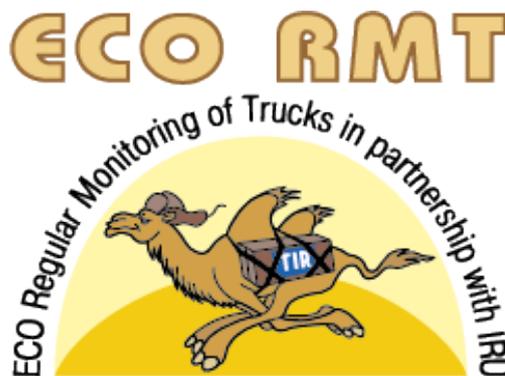
Contrôles réguliers par camion : l'IRU s'associe à l'OCE

Le succès de la caravane de camions de la Route de la Soie organisée conjointement par l'IRU et l'Organisation de coopération économique (OCE) en 2010 a confirmé les résultats de la Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques de l'IRU (NELTI 1 et 2) : les transporteurs perdent 40% de leur temps de trajet aux frontières.

L'IRU et l'OCE ont lancé le projet de « contrôles réguliers par camion » de l'OCE en partenariat avec NELTI 3 de l'IRU (OCE-RMT/NELTI 3) en juin 2011, dans le but de compiler et analyser des données sur les conditions actuelles du transport routier international lors de livraisons commerciales dans la région de l'OCE. Des questionnaires et carnets de bord spéciaux seront remis aux conducteurs professionnels de plus de 30 entreprises participantes issues de 10 États membres de l'OCE (Afghanistan, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizistan, Iran, Ouzbékistan, Pakistan, Tadjikistan, Turkménistan et Turquie), selon la méthodologie « Temps-Distance-Coût » de la CESAP-ONU.

Les résultats de ce projet seront présentés aux gouvernements à l'occasion de la Conférence OCE-Chine qui se tiendra au Pakistan en 2012.

Le projet OCE-RMT/NELTI 3 devrait confirmer une nouvelle fois que les liaisons commerciales routières entre l'Europe et l'Asie sont une alternative économiquement attractive et viable aux itinéraires commerciaux maritimes traditionnels, aujourd'hui saturés, et qu'elles permettent de supprimer progressivement les barrières physiques et non-physiques aux opérations de transit routier dans la région de l'OCE. Ce projet devrait également démontrer que ces liaisons favorisent en outre les échanges régionaux et l'intégration économique au sein de la région et avec le reste du monde.



Nouveau projet de « transit afghan » de l'IRU

Le projet « Transit afghan » s'inscrit parmi les dernières initiatives entreprises par l'IRU dans le cadre de sa Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques (NELTI 1 et 2). L'objectif est de développer le fret routier de l'Europe vers la Chine, via l'Afghanistan, sur le long terme, mais aussi de contribuer à la reconstruction, au développement et à la stabilisation de ce pays enclavé, bénéficiant d'une position stratégique le long de la Route de la Soie. Une fois sécurisé, celui-ci pourrait en effet jouer un rôle essentiel dans le transport routier international et les échanges eurasiatiques, voire être un moteur de prospérité pour tout le continent.

Dans le cadre de ce nouveau projet « Transit afghan », l'IRU a initié une coopération active avec le gouvernement américain. Des représentants de l'IRU ont notamment participé aux activités du groupe de travail sur l'avenir de l'Afghanistan (AFIWG) au sein duquel siègent plusieurs agences fédérales et commerciales des États-Unis. L'IRU leur a ainsi présenté ses initiatives et projets majeurs pour le développement des liaisons de transport routier eurasiatiques.

Elle a également participé au lancement d'un programme spécial à Bichkek, Kirghizistan, initié par le Commandement central des États-Unis (US CENTCOM) pour soutenir le développement du transport routier commercial en Afghanistan et avec les pays d'Asie centrale.



Message du général-major Robert R. Ruark, Commandement central des États-Unis, lors de l'Assemblée générale de l'IRU (vidéo)

Le projet de transit afghan de l'IRU, en droite ligne de la nouvelle initiative de Route de la Soie soutenue par le gouvernement américain, vise à intégrer progressivement l'économie afghane dans le commerce et les systèmes de transport régionaux et mondiaux, ainsi qu'à intensifier les échanges au sein de la région d'Asie centrale. Lors de l'Assemblée générale de l'IRU, l'US CENTCOM a félicité l'IRU pour ses efforts intensifs et complémentaires aux siens, visant à aider l'Afghanistan à s'émanciper de l'aide internationale et à développer sa capacité commerciale en permettant au transport routier d'être un moteur de progrès, de prospérité et, en définitive, de paix dans ce pays dévasté par la guerre, mais aussi dans toute la région d'Asie centrale.



Facilitation des échanges, du tourisme et du transport routier international

L'objectif qui sous-tend la facilitation du transport routier est le renforcement des échanges et du tourisme sur le plan national et international en éliminant les barrières administratives, fiscales et physiques qui empêchent le transport routier d'être un moteur de développement économique.



Régime TIR : faciliter et sécuriser les échanges et le transport routier international



Opérationnel dans 57 pays, le Régime TIR facilite et sécurise le transport routier international et les échanges depuis plus de 60 ans en permettant aux véhicules et conteneurs de fret, sous scellés douaniers, de transiter par des pays sans subir de contrôle aux frontières, grâce à un document douanier harmonisé et reconnu au niveau international : le Carnet TIR.

2011 fut une année riche en événements pour le TIR, compte tenu notamment du vif intérêt manifesté par de nombreux pays majeurs des Amériques, d'Asie, du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord à adhérer au Régime TIR.

L'expansion du TIR en Amérique du Sud est imminente

A l'occasion des réunions statutaires de l'IRU tenues à Buenos Aires en avril, la présidente argentine, Cristina Fernández de Kirchner, a annoncé l'adhésion prochaine de l'Argentine au TIR. Le Brésil a immédiatement fait écho à cette décision et manifesté son intérêt à lui emboîter le pas. Le Chili et l'Uruguay étant déjà des parties contractantes à la Convention TIR, la mise en œuvre du Régime dans ces deux économies majeures d'Amérique latine aura sans nul doute un impact considérable sur les flux commerciaux dans la région et du monde entier.

Perspectives d'expansion du TIR au Moyen-Orient et en Afrique du Nord-est

La Ligue des États arabes (LEA), l'Union arabe des transports terrestres (AULT) et l'IRU ont signé un plan d'action commun ciblant en priorité la facilitation et la sécurisation des échanges et du transport routier international via la mise en œuvre du Régime TIR dans les 22 pays de la région. Les gouvernements et associations de transport routier des 20 pays africains du nouveau Comité régional de l'IRU pour l'Afrique entendent poursuivre le même objectif. Une telle expansion aura un impact très positif sur les économies de tous ces pays, notamment dans le monde arabe où la situation est parfois critique dans certains pays au lendemain du « printemps arabe ».

Étapes majeures dans l'informatisation des procédures TIR

Le Régime TIR est hautement informatisé et propose de nombreuses applications de pointe développées et mises gratuitement à disposition par l'IRU aux autorités douanières et aux transporteurs routiers. Ces outils informatiques permettant l'envoi de pré-déclarations électroniques aux douanes, la traçabilité des Carnets TIR en temps réel et une gestion efficace des risques, tout en rendant les opérations TIR plus rapides, simples et sécurisées.

Le Real Time SafeTIR (RTS) offre aux agents douaniers des informations en temps réel sur le statut et la validité de chaque Carnet TIR et permet de transmettre automatiquement les données de fin d'opération TIR à l'IRU, ceci afin de détecter rapidement les éventuelles irrégularités et ainsi améliorer la sûreté et faciliter le passage des frontières. Le RTS est désormais disponible dans 9 pays où le TIR est opérationnel, et plus de 80% des données de fin d'opération TIR dans le monde sont transmises par le biais de cette application.





La pré-déclaration électronique TIR de l'IRU (TIR-EPD de l'IRU) permet aux transporteurs d'envoyer gratuitement leurs pré-déclarations électroniques TIR de manière simple et standardisée, conformément au Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) visant à soumettre des informations préalables sur les marchandises et aux législations nationales y relatives.

En 2011, le TIR-EPD de l'IRU a été mis en œuvre avec succès dans plusieurs pays stratégiques intra- et extracommunautaires, à savoir l'Allemagne, le Bélarus, la Belgique, la Bosnie-Herzégovine, la France, la Géorgie et la Moldavie. Compte tenu de cette expansion, le TIR-EPD de l'IRU est désormais utilisé dans 18 pays TIR et de nombreux autres pays se préparent à adopter ce système, notamment la Russie, la Turquie et l'Ukraine.

Suite au protocole d'entente signé par la CNUCED et l'IRU sur l'intégration des nouveaux outils de gestion des risques TIR dans le système informatisé de gestion douanière de la CNUCED (SYDONIA), l'IRU s'est félicitée du succès de la première phase de collaboration avec l'intégration du TIR-EPD et du RTS dans le système SYDONIA World et de sa mise en œuvre dans deux pays pilotes : la Géorgie et la Moldavie. Cette initiative ouvre la voie à une future utilisation de ces outils de gestion des risques par tous les pays participant au SYDONIA, ce qui renforce ainsi l'attractivité du Régime TIR, notamment dans les pays en voie de développement.



L'ambassadeur Mauricio E. Cortes Costa, Secrétaire exécutif de l'OEA pour le développement intégral (à gauche) et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, signant le programme de travail commun OEA-IRU

L'IRU renforce sa coopération avec les pays d'Amérique latine

Dans le cadre de l'expansion géographique du TIR en Amérique latine, l'IRU a renforcé sa coopération avec l'Organisation des États américains (OEA) en signant un accord de coopération, officialisé par un programme de travail commun OEA-IRU. Celui-ci vise à faciliter et à sécuriser les échanges et le transport routier international dans toute la région de l'OEA via la promotion et la mise en œuvre des instruments multilatéraux clés de l'ONU pour la facilitation des échanges et du transport, tels que la Convention TIR.

Le programme de travail commun IRU-OEA prévoit une coopération pour la rédaction d'un livre bleu (rapport analytique) sur le transport routier au Mexique, qui devrait être suivi par d'autres livres bleus sur le transport routier dans les pays d'Amérique latine.

Caravane de camions « pilote »

Une caravane de camions « pilote », qui traversera le continent sud-américain, est en cours de préparation. Ce projet commun de caravane poursuit le même objectif que les nombreuses caravanes de camions déjà mises en œuvre avec succès par l'IRU avec d'autres partenaires régionaux, tels que l'Organisation de coopération économique de la Mer noire (BSEC) et l'Organisation de coopération économique (OCE). Cette initiative devrait confirmer les avantages d'une mise en œuvre effective des instruments multilatéraux clés de l'ONU pour la sûreté et la facilitation des échanges et du transport, tels que les Conventions TIR et d'harmonisation, dans ces pays.

L'IRU briefe les spécialistes en transport de la Banque mondiale

Umberto de Pretto, Secrétaire général adjoint de l'IRU, a briefé les spécialistes en transport de la Banque mondiale, parmi lesquels Jose Luis Irigoyen, Directeur du département des transports, de l'eau et des technologies de l'information et des communications, sur les moyens qui permettraient à la Banque mondiale d'accomplir sa mission globale, à savoir « Œuvrer pour un monde sans pauvreté ».

Il a souligné que pour que le transport routier soit le moteur de la croissance, du progrès, de la prospérité, et enfin de la paix, la Banque mondiale doit se concentrer sur l'adaptation des procédures de passage des frontières en veillant à ce que ses clients mettent en œuvre les instruments clés de l'ONU pour la facilitation des transports et du commerce et proposent des formations professionnelles adéquates, comme celles de l'Académie de l'IRU.

L'IRU se rapproche du Moyen-Orient

L'IRU signe un protocole d'entente avec le Ministère des Transports de Syrie

L'IRU a signé un protocole d'entente avec le ministre des Transports de Syrie, Dr. Eng. Yaroub S. Badr, pour renforcer la coopération bilatérale en vue de promouvoir et faciliter davantage le commerce et le transport routier via la Syrie et au sein du pays.



Dr. Eng. Yaroub S. Badr, ministre des Transports de Syrie (à droite) signant le protocole d'entente avec Haydar Özkan, Délégué général de l'IRU pour le Moyen-Orient et sa région

L'IRU et l'AULT étendent leur coopération pour faciliter et sécuriser le commerce et le transport routier international dans la région de la LEA

L'IRU et l'Union arabe des transports terrestres (AULT) ont signé deux accords et un plan d'action commun, engageant les deux organisations à renforcer leur coopération régionale et à centrer leurs actions, en priorité, sur la facilitation et la sécurisation des échanges et du transport routier international dans la région de la Ligue des États arabes. Ce plan d'action comprend des mesures telles que la mise en œuvre des principaux instruments multilatéraux de l'ONU pour faciliter et sécuriser les échanges et le transport routier international, ainsi que des initiatives pour renforcer la sécurité routière, l'efficacité et le professionnalisme dans le monde arabe via les programmes de formation de l'Académie de l'IRU.



Dr. Mahmoud H. Abdallatt, Secrétaire général de l'AULT, et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, signant le plan d'action

L'AULT signe un Accord d'assistance technique avec la BID

Grâce aux efforts de l'IRU, l'Union arabe des transports terrestres (AULT) et la Banque islamique de développement (BID) ont signé un Accord spécial d'assistance technique qui sera mis en œuvre en partenariat avec l'IRU pour entreprendre des projets spécifiques dans toute la Ligue des États arabes (LEA). Cette initiative a pour but d'améliorer la sécurité routière, d'identifier les barrières au transport routier international, de développer des programmes de formation professionnelle conformément aux normes internationales de l'Académie de l'IRU, et d'encourager les États membres de la LEA à ratifier et mettre en œuvre les conventions multilatérales clés de l'ONU pour la facilitation des échanges et du transport routier, et notamment la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières et la Convention TIR.

L'IRU renforce sa coopération avec les gouvernements et organisations régionales en Eurasie

Développement du transport routier international avec la Chine

L'IRU a rencontré le ministre adjoint des Transports de Chine, Feng Zhenglin, ainsi que des représentants de haut niveau de l'administration douanière et des associations de transport chinoises dans le but de renforcer leur coopération, compte tenu du rôle crucial du transport routier et de la logistique dans le 12^{ème} plan quinquennal de la République populaire de Chine. Les discussions se sont concentrées sur la nécessité de faciliter davantage et de développer un transport international routier sûr et sécurisé grâce aux nouvelles technologies et à des procédures améliorées, telles que les Conventions et Accord multilatéraux de l'ONU pour la facilitation des échanges et du transport routier international.

L'IRU a également renforcé son partenariat avec la branche chinoise de l'American Society of Logistics and Transportation (ASTL – Société américaine de logistique et de transport), en participant à la 4^{ème} Conférence sino-américaine sur la logistique, qui sert de plateforme de discussion pour les gouvernements, chargeurs et transporteurs, dont l'objectif commun est de parvenir à une chaîne d'approvisionnement et de transport sûre, efficiente et durable.



De gauche à droite : Wang Yongxiang, Directeur général adjoint du Département de planification intégrale du ministère des Transport de la RPC, Feng Zhenglin, ministre adjoint des Transports de la RPC, Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, Tang Guomei, Conseiller adjoint, Dept. de coopération internationale du Ministère des Transports de la RPC, Igor Rounov, Sous-Secrétaire général de l'IRU, Wang Hongwei, Directeur général, Dept. de coopération internationale du Ministère des Transports de la RPC, et Muratbek Azymbakiev, Responsable IRU des relations TIR



Coopération de haut niveau avec le Bélarus

La situation stratégique du Bélarus, véritable carrefour de l'Europe, fait de ce pays une zone de transit clé pour le transport routier international entre l'Europe et l'Asie. Consciente de ce potentiel, l'IRU a signé un protocole d'entente avec la République du Bélarus pour développer, promouvoir et faciliter davantage le transport routier international entre l'Asie et l'Europe via le territoire du Bélarus. Cet objectif peut notamment être atteint en mettant en œuvre les instruments multilatéraux clés de l'ONU pour la facilitation des échanges et du transport routier, en soutenant et en appliquant les principes des initiatives d'autoroute modèle (MHI) et de transports terrestres eurasiatiques (NELTI 1 et 2) de l'IRU, mais aussi en établissant de manière effective l'Union douanière entre le Bélarus, le Kazakhstan et la Russie.

« Nous avons tout intérêt à renforcer notre coopération et interaction avec l'IRU pour ouvrir de nouvelles perspectives pour le Bélarus. »

Mikhail Myasnikovich, Premier ministre du Bélarus



Mikhail Myasnikovich, Premier ministre du Bélarus, et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU. (En arrière plan) : Marek Retelski, Responsable IRU du département TIR et Muratbek Azymbakiev, Responsable IRU des relations TIR

Mikhail Myasnikovich, Premier ministre du Bélarus, a souligné : « Nous devons exploiter pleinement cette réalité géopolitique. De ce point de vue, nous avons tout intérêt à renforcer notre coopération et interaction avec l'IRU pour ouvrir de nouvelles perspectives pour le Bélarus. Nous comprenons parfaitement que si nous ne nous occupons pas du réseau routier et de l'infrastructure, les transporteurs chercheront d'autres itinéraires. »

Le Turkménistan : un pont terrestre entre l'Asie et l'Europe

Le territoire turkmène et le port de Turkmenbashi sur la Mer caspienne sont l'itinéraire le plus court entre la Chine et l'Europe, ce qui explique la croissance exponentielle des opérations de transport routier international et du commerce dans le pays. Le Turkménistan, qui se situe à la croisée des territoires Nord, Sud-est et Ouest du continent eurasiatique, investit d'ailleurs massivement dans les infrastructures routières et les centres de logistique dans le but de devenir un terminal logistique international pour toute la région.

Rachid Meredov, Vice-Premier ministre et Ministre des Affaires étrangères du Turkménistan, a ainsi rencontré l'IRU pour discuter, avec d'autres délégués officiels des Ministères des Affaires étrangères, de l'Économie et du Transport routier, des moyens de promouvoir et faciliter davantage les échanges et le transport routier international au Turkménistan et dans toute la région.

Suite à cette rencontre, l'IRU et son Association membre turkmène THADA ont organisé un séminaire sur le thème « Échanges sécurisés et facilitation du transport » pour explorer les avantages de la mise en œuvre des instruments multilatéraux clés de l'ONU pour la facilitation du commerce et du transport routier international, ainsi que du développement d'une industrie du transport routier international turkmène souveraine et indépendante, par le biais de procédures douanières facilitées et sécurisées et une formation professionnelle adéquate, comme celle proposée par l'Académie de l'IRU.



(De gauche à droite) : Maxad Gutlymuradov, Responsable adjoint du Département de coopération économique internationale du Ministère de l'Économie et du Développement du Turkménistan, Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, Mergen Shalyew, ministre adjoint de l'Économie et du Développement du Turkménistan, Igor Rounov, Sous-Secrétaire général de l'IRU, Djumaguly Taganov, Responsable du Département des transports et de la communication du Ministère de l'Économie et du Développement du Turkménistan



Gurbanguly Berdimukhamedov, Président du Turkménistan (à gauche), recevant le Grand Prix d'Honneur de l'IRU de son Secrétaire général, Martin Marmy

L'IRU décerne son Grand Prix d'Honneur au Président du Turkménistan

L'IRU a attribué sa plus haute distinction, le Grand Prix d'Honneur de l'IRU, au Président du Turkménistan, Gurbanguly Berdimukhamedov, en reconnaissance de son extraordinaire contribution au développement du commerce et d'une industrie du transport routier internationale souveraine et indépendante dans son pays. Ces améliorations, qui profitent à l'économie du Turkménistan, ont surtout des retombées très positives pour tous les citoyens turkmènes.

L'IRU signe un protocole d'entente avec l'Arménie

L'IRU a signé un protocole d'entente avec le ministre des Transports et Communications d'Arménie, Manuk Vardanyan, reconnaissant que le transport routier peut être un puissant moteur d'échanges et de tourisme entre l'Asie, l'Europe et les principaux marchés mondiaux via la région Sud du Caucase. Par ce protocole, les deux parties ont également exprimé leur volonté de coopérer davantage pour développer le transport routier national et international.



Manuk Vardanyan, ministre des Transports et Communications (à droite) signe le protocole d'entente avec Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU

L'IRU s'associe à la GUAM pour son projet de couloir de transport transcaucasien

Suite à la signature d'un protocole d'entente entre l'IRU et l'Organisation pour la démocratie et le développement économique en Géorgie, Ukraine, Azerbaïdjan et Moldavie (GUAM) visant à mener des actions communes pour développer les liaisons de transport routier en Eurasie, l'IRU a participé à la 7^{ème} réunion du « groupe de travail sur les transports » de la GUAM pour présenter son initiative d'autoroute modèle. Cette dernière a d'ailleurs été intégrée à la feuille de route de la GUAM concernant la mise en œuvre du couloir de transport transcaucasien destiné à promouvoir les liaisons de transport Europe-Asie.

L'Organisation de coopération de Shanghai appelle à promouvoir le transport routier dans la région

Lors d'une rencontre avec l'IRU, le Secrétaire général de l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS), Muratbek Imanaliev, a souligné la nécessité pour les États membres de l'OCS de développer le transport routier international dans la région, comme le reflète l'Accord intergouvernemental sur la facilitation du transport routier international que ces pays adopteront en 2012. A cette occasion, l'IRU a décerné à M. Imanaliev un prix spécial pour sa contribution personnelle au développement des liaisons de transport eurasiatiques.



Muratbek Imanaliev, Secrétaire général de l'OCS (à droite) et Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU



Union douanière Bélarus-Kazakhstan-Russie

L'Union douanière établie par le Bélarus, le Kazakhstan et la Russie devrait bientôt être étendue à l'Arménie et au Kirghizistan, ce qui a suscité une discussion au sein des États membres sur l'application des spécificités de la Convention TIR au sein de l'Union douanière. L'IRU s'est en outre associée au Comité consultatif d'experts de l'Union douanière (CEC) pour supprimer les obstacles administratifs qui entravent le transport routier international sur ce territoire douanier et le long des frontières externes de l'Union douanière.

Compte tenu du rôle spécifique du TIR, de la couverture géographique très vaste des opérations de transport routier international sur le territoire douanier commun Bélarus-Russie-Kazakhstan et du fait que leur Code des douanes prévoit la transmission électronique des informations préliminaires concernant les marchandises transportées aux douanes concernées, l'IRU a collaboré étroitement avec les autorités douanières du Kazakhstan et de Russie pour lancer le TIR-EPD de l'IRU dans ces deux pays, tandis que le Bélarus a déjà mis en œuvre cette application.



Accord OmniBUS de la CEE-ONU sur les lignes internationales régulières de bus et d'autocar

L'IRU a participé aux travaux de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) concernant l'élaboration d'un accord mondial sur le transport régulier de personnes en bus et autocar (OmniBUS).

Cet accord, qui intègre les éléments les plus pertinents des accords bilatéraux et cadres multilatéraux en vigueur, introduit également les principes et exigences de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en matière de transparence. OmniBUS reprend en outre l'essentiel du récent acquis communautaire concernant le bus et l'autocar, et notamment les dispositions clés relatives à l'accès au marché et aux procédures et conditions d'émission des autorisations.

Une fois finalisé et ratifié, l'Accord OmniBUS devrait considérablement faciliter les transports internationaux en bus et autocar et permettre d'améliorer la qualité des services proposés aux passagers.

Législation sociale et relations contractuelles

La facilitation du transport routier vise à harmoniser, autant que possible, toutes les législations régissant actuellement le transport routier, y compris les lois sociales, afin de garantir l'interopérabilité, éviter les redondances et confusions inutiles qui entraînent des retards coûteux et des infractions. La facilitation nécessite donc de trouver le juste équilibre entre sûreté, prévention des fraudes et sécurité routière d'une part, et la rationaliser la législation et les formalités administratives d'autre part.

Le transport routier est le mode de transport le plus réglementé.



Un avenir durable pour l'Accord AETR

L'Accord européen de l'ONU relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) joue un rôle crucial dans la facilitation du transport routier Europe-Asie grâce à un cadre juridique commun pour les temps de conduite et de repos, appliqué équitablement via un dispositif de contrôle normalisé. Les transporteurs routiers des Parties contractantes à l'AETR ont déjà connu des changements substantiels ces deux dernières années avec l'introduction du tachygraphe numérique et des nouvelles règles de conduite et de repos.

Bien que la majorité des Parties contractantes non communautaires se soit préparée avec succès à mettre en œuvre le tachygraphe numérique, sept d'entre elles étaient toujours dans l'incapacité, fin 2011, de fournir à leurs transporteurs routiers les moyens de se conformer à ces nouvelles obligations juridiques internationales, les exposant ainsi à un risque inacceptable d'amendes ou d'autres sanctions lors de leurs trajets à l'étranger. L'IRU et ses membres ont insisté pour que ces gouvernements achèvent leurs préparatifs sans délais.

L'année dernière, l'IRU a également aidé à convaincre les partenaires gouvernementaux et intergouvernementaux à la Commission économique de l'ONU pour l'Europe (CEE-ONU) de la nécessité de supprimer les ambiguïtés, anomalies et autres contradictions qui menacent la stabilité de l'Accord AETR. Les questions fondamentales qui se posent concernent notamment le champ d'application de l'Accord (à qui, et où ?), la façon d'introduire des amendements et l'éligibilité pour devenir Partie contractante.



Révision du tachygraphe numérique : oui à la technologie, mais uniquement pour de bonnes raisons

Suite à la proposition de la Commission européenne (CE) de réviser le Règlement communautaire sur le tachygraphe en mettant l'accent sur la sécurisation renforcée du dispositif, l'IRU a été très impliquée tout au long du processus de consultation de la CE mais ses inquiétudes non négligeables persistent quant à cette révision législative.

Les modifications apportées au dispositif devraient alléger la charge administrative pour les opérateurs tout en facilitant l'adoption volontaire des nouvelles technologies.

Courant 2012, l'IRU et ses Associations membres poursuivront leurs efforts pour convaincre le Parlement européen et le Conseil que la révision du Règlement sur le tachygraphe doit aboutir à un dispositif qui ne se résume pas à un outil de surveillance sécurisé mais qu'il serve également à faciliter la tâche des chauffeurs et des opérations de transport routier au sein de l'UE et au-delà.

Enquête sur les sanctions

Une enquête comparative menée par l'IRU sur les sanctions appliquées en cas de non respect de la législation des temps de conduite et de repos a montré de grandes dissemblances d'un pays à l'autre en cas de documents manquants ou non conformes, avec des pénalités variant du simple avertissement à la confiscation du véhicule et de son chargement. Afin d'informer les transporteurs routiers des conséquences de l'impossibilité de présenter un document requis, l'IRU a publié un « Guide à l'intention des transporteurs routiers de marchandises » contenant des informations mises à jour sur les sanctions en vigueur dans 21 pays, disponible sur le site Internet de l'IRU :

http://www.iru.org/fr_legal_databases

Coopération avec les agents exécutifs pour l'application des lois

Il est crucial que les entreprises et les organes exécutifs coopèrent pour améliorer la conformité à la législation sociale ainsi que l'efficacité de sa mise en œuvre. L'IRU a donc formalisé son partenariat avec Euro Control Route (ECR) et le Réseau européen de la Police routière (TISPOL) par une Déclaration d'Intention de grande envergure accompagnée d'un programme de travail précis, visant notamment à localiser les parkings pour camions sécurisés et à fournir plus systématiquement des informations à l'application TRANSPark.

L'IRU accueillera sur son site web le « Bureau des réclamations » de l'ECR dans lequel les opérateurs pourront saisir des informations relatives aux pratiques de contrôle et aux sanctions qu'ils considèrent injustifiées. L'IRU et l'ECR seront ainsi en mesure de collecter les renseignements nécessaires pour éliminer les pratiques et sanctions qui ne reflèteraient pas les attentes communes en termes de professionnalisme, d'équité et de proportion. Entre autres nombreuses initiatives,

l'IRU et l'ECR ont l'intention d'identifier, réduire, pour finalement numériser les documents de contrôles routiers.

Un autre domaine important de coopération est le projet TRACE qui vise à établir un curriculum de formation commun pour l'application des règles de conduite et de repos, y compris en termes d'interprétation uniforme des articles litigieux. En 2012, l'IRU et ses partenaires examineront la façon dont les programmes « Briefings d'instructeurs » pourraient, une fois informatisés, contribuer à renforcer les compétences professionnelles des agents de contrôle dans l'intérêt de tous.



(De gauche à droite) : Janusz Lacny, Président de l'IRU, Martin Marmy, Secrétaire général de l'IRU, Ad Hellemons, Directeur de TISPOL, Danny Drooghenbroodt, Membre du Comité exécutif de l'ECR et Michael Nielsen, Délégué général de l'IRU auprès de l'UE

Conditions générales de l'IRU pour le transport international de marchandises par route et les prestations logistiques

Afin d'aider les transporteurs routiers à définir leurs responsabilités vis-à-vis de leur clients et en complément des clauses de la Convention CMR, l'IRU a révisé ses Conditions générales pour le transport international de marchandises par route, ainsi que ses Conditions générales pour le transport international de marchandises par route et les prestations logistiques.

Ce processus de révision reflète adéquatement les nouveaux facteurs impactant les relations contractuelles des transporteurs routiers avec leurs clients, et notamment :

les clauses liées à la sûreté dues aux nouvelles réglementations douanières relatives à la mise en œuvre du Cadre de normes SAFE de l'OMD ;

les implications juridiques du statut d'Opérateur Économique Agréé (OEA) ;

l'utilisation des lettres de voitures électroniques et des communications électroniques pour transmettre aux douanes et les déclarations obligatoires qui en résultent pour les chargeurs, les transporteurs et les destinataires ;

des clauses de variation du coût du carburant destinées à transférer les coûts de carburant, les taxes routières et autres péages aux clients ;

une transparence accrue des relations commerciales, en listant les services prestés ou non prévus initialement.

Ces « Conditions générales de l'IRU pour le transport international de marchandises par route » et les « Conventions cadres » révisées sont disponibles gratuitement sur le site web de l'IRU. http://www.iru.org/fr_legal_contracts

Recommandations aux transporteurs en matière d'assurance

L'IRU a finalisé la révision d'un ensemble de recommandations en matière d'assurance destiné aux transporteurs routiers, qui reflète les bonnes pratiques et les lignes directrices couvrant les divers types d'assurances requises pour le transport routier de marchandises, telles que :

l'assurance de tiers (responsabilité civile) pour tout dommage matériel ou immatériel que l'entreprise peut causer à des tiers ou à son propre personnel ;

l'assurance circulation couvrant les dommages pouvant être causés à des biens ou des individus par les véhicules détenus ou utilisés par l'entreprise ;

l'assurance responsabilité contractuelle couvrant les responsabilités de l'entreprise vis-à-vis des personnes habilitées à se débarrasser des marchandises qu'elles transportent (altération, retard, absence de livraison, rupture de stock) ;

l'assurance marchandises, basée sur la valeur réelle des biens transportés ;

diverses assurances pour les activités connexes (stockage, prestations logistiques, manipulation, etc.) ; et



l'assurance du risque commercial pour le non paiement des factures et/ou la perte de chiffre d'affaire due à des incidents spécifiques.

http://www.iru.org/fr_services_legal_transport-insurance

L'e-CMR est désormais en vigueur

Le Protocole additionnel à la Convention CMR concernant la Lettre de voiture électronique est entré en vigueur en juin 2011, établissant un cadre juridique pour l'utilisation des Lettres de voitures CMR électroniques. Depuis lors, toute réclamation, déclaration, instruction, demande, réserve ou autre communication liée à la réalisation d'un contrat de transport soumis à la Convention CMR peut être effectuée électroniquement.

L'IRU a développé une clause type (à inclure dans les Contrats de transport ou Conditions générales) pour les transporteurs routiers souhaitant utiliser la Lettre de voiture électronique.

Conclusion du Secrétaire général de l'IRU

L'être, le faire et le devenir

« Tous les arts ont produit des merveilles : l'art de gouverner n'a produit que des monstres ». Antoine de Saint Just, 1767-1794

Dès la fin de la guerre, chaque individu du monde dit « développé » a participé, souvent sans en être conscient, à la société monde. Si le processus de mondialisation a commencé à la fin du 15^{ème} siècle avec la conquête des Amériques, il ne s'est globalisé qu'après 1989 avec l'expansion universelle de l'économie libéralisée.

Ainsi, si la planète est parvenue à créer sa propre économie, si les grandes banques et les sociétés multinationales sont devenues pour la plupart globales, les États eux sont restés souverains et les institutions mondiales telles que le BIT, le FMI, l'OMC, l'OMS ou l'ONU n'ont conservé qu'une faible autorité et qu'une faible légitimité dans la gouvernance de ce monde.

En examinant les origines et les conséquences de la crise financière et plus particulièrement les relations qui existent entre les États, l'économie et la finance, ou notamment entre l'économie virtuelle et les banques, l'on se rend rapidement compte que la globalisation du système financier, au lieu de renforcer et de mondialiser ce grand mythe providentiel de l'Occident qu'est le progrès, conduit un nombre croissant de gouvernements, d'entreprises et de contribuables en enfer.



L'examen démontre en effet que le manque flagrant de gouvernance et de régulation des marchés financiers a contribué à la désindustrialisation du monde occidental et au développement d'une crise planétaire aux multiples visages, qui a notamment engendré non pas le progrès tant attendu, mais une véritable pieuvre tentaculaire de la finance mondiale qui constitue l'une des plus graves menaces pesant sur notre avenir.

Ce manque de régulation et de contrôle, qui encourage toutes les activités très rentables et notamment les grandes sociétés très bénéficiaires à pratiquer l'évasion fiscale, et qui permet que les 2/3 des transactions financières qui sont effectuées chaque jour par les traders n'aient qu'une durée de quelques secondes, a-t-il comme Frankenstein, donné naissance à une créature ou à un système que plus personne ne parvient à maîtriser ?

Comment est-il possible que toutes ces facilités aient pu être utilisées aussi massivement sans aucun contrôle effectif par les auditeurs ou par les institutions spécialisées, au point que plusieurs dettes souveraines ne puissent plus être remboursées aujourd'hui, ni que de nouveaux prêts puissent être obtenus ? Devrions-nous craindre la perspective d'un effet domino qui entraînera l'économie réelle et ses PME dans une succession de faillites ?

Si l'un des rôles de l'État de droit est la collecte d'un impôt équitable, et si l'objectif premier de la finance et des banques est de rémunérer les surplus générés par l'économie et de fournir les prêts pour les investissements productifs nécessaires au bon fonctionnement du commerce, de l'industrie, à la modernisation des outils de production ainsi qu'à l'amélioration de la qualité des biens et des services produits, quels sont finalement les avantages de ces « instruments financiers » tels que les hedge funds, les options, les swaps pour l'économie réelle ?

A qui et à quoi servent-ils ? Tous ces instruments dérivés ont-ils été développés par les banquiers à la seule fin de garantir leur bonus ou leur profit personnel, ou l'ont-ils été pour effectivement fournir les prêts à faible intérêt, nécessaires au meilleur fonctionnement de l'économie réelle ?

Si la croissance de l'économie réelle résulte avant tout d'une bonne gouvernance, de l'investissement dans l'innovation, l'industrie, la production et l'amélioration de la productivité et de la qualité, il faut bien reconnaître que les institutions financières telles que le FMI, la Fed, la BCE, les banques, leurs experts ainsi que les gouvernements n'ont

jamais été capables, en cette période de crise financière, de coopérer et de mettre en œuvre les mesures urgentes et certainement douloureuses qui s'imposent pour maintenir cette croissance.

Pire encore, ces hérauts de la finance mondialisée sont totalement incapables d'expliquer aux acteurs de l'économie réelle, et notamment aux PME qui représentent 85% de l'emploi et à leurs représentants, les soi-disant avantages ou les principes de base de leurs instruments virtuels de prédilection, ni même d'en justifier l'usage.

Le développement de la finance mondiale a certes entraîné le développement du tourisme, des échanges commerciaux et des communications, mais il a aussi favorisé la formation d'énormes machines bancaires et techno-bureaucratiques qui, d'une part dominant tout ce qui est réel et tout ce qui est individuel, singulier, concret, comme l'industrie ou les PME, pour d'autre part et finalement produire, à tous les niveaux, non pas seulement du virtuel mais surtout de l'irresponsabilité.

Même Alan Greenspan, ancien dirigeant de la Banque fédérale américaine reconnaît dans son livre *Le temps des turbulences*, que « la finance mondiale est devenue un bateau ivre, déconnecté des réalités productives ».

En effet, chaque jour, nous constatons la désindustrialisation et cette incapacité croissante, voire ce mépris des banquiers et des décideurs à traiter d'une manière constructive et responsable les demandes justifiées de l'industrie et, plus particulièrement, des petites et moyennes entreprises (PME) et des organisations professionnelles qui les représentent.

Pourtant, dans le même temps, de nombreux États ont creusé des dettes souveraines abyssales, en particulier dans les pays les plus industrialisés. Dans le transport, celles-ci ont permis l'utilisation massive et souvent contestée de fonds publics par des entreprises ferroviaires fortement endettées et déficitaires, pour créer des méga-entreprises faussant la concurrence sur le marché des transports et mettant en péril les entreprises privées du transport routier.

En 2005 déjà, l'OCDE démontrait que les redevances d'infrastructure ferroviaires ne couvraient la totalité des coûts d'infrastructure que dans trois États membres, et moins de 50% dans la moitié des États membres de l'Union européenne. Encore une fois, il est clair que le rail

n'est pas seulement privilégié sur le plan financier, mais que l'usage massif de ces fonds publics, se traduit notamment par un important endettement des États qui met en danger non pas seulement les entreprises privées saines et rentables de transports, mais le système financier dans son ensemble.

Si l'importance du rôle du transport routier dans la croissance et le développement fructueux de l'économie réelle n'est malheureusement pas encore reconnue par tous les décideurs, ce rôle majeur et vital des transports routiers est parfaitement connu des entreprises publiques de chemins de fer. A titre d'exemple, 55% du chiffre d'affaires de la division fret de la SNCF provient déjà de ses activités de transport routier.

Plus paradoxal encore, en Europe, les récentes acquisitions réalisées par la SNCF et la Deutsche Bahn (DB), et notamment par leurs filiales respectives Géodis et Schenker, pour créer un multipôle paneuropéen d'entreprises logistiques publiques, sont toujours largement subventionnées par la dette souveraine et croissante de leurs pays respectifs. Pire encore, si sur le plan politique et auprès de leurs clients, la SNCF et la DB se font passer pour des entreprises de transport ferroviaire, leurs filiales qui sont devenues des méga-entreprises bénéficient directement de ces fonds publics, via leurs maisons mères, et concurrencent directement sur le marché les entreprises privées de transport routier, dont chaque prestation est lourdement taxée et fortement contrôlée, et qui elles ne bénéficient d'aucun subside public direct ou indirect.

En raison du manque de gouvernance et de la pensée unique si favorable aux chemins de fer, qui leur permet - par manque de contrôle, tout comme dans le secteur financier - tous les abus, en juin 2011, l'autorité italienne de régulation de la concurrence a condamné un cartel de quelque 20 transitaires, dont Schenker, DHL, etc. pour avoir totalement faussé la concurrence sur le marché italien entre 2002 et 2007 en fixant des prix et en coordonnant leurs stratégies commerciales.

Depuis le début de l'industrialisation il y a près de 250 ans jusqu'à nos jours, tout comme actuellement dans les pays BRIC, l'expérience démontre clairement que tous les investissements réalisés dans l'économie réelle, le « made in... » et les entreprises productrices de biens et de services - non subventionnées, comme celles du transport routier - ont toujours été systématiquement à

l'origine de la croissance et des progrès socio-économiques providentiels qui ont fini par s'étendre à la planète entière.

Toutefois, depuis plus de 20 ans, la déréglementation généralisée, associée à cet aveuglement des décideurs du monde occidental en faveur des paradis fiscaux et des subventions publiques massives totalement injustifiées dans des secteurs comme les chemins de fer qui sont depuis très longtemps déficitaires, ont permis le déchaînement sans frein d'un système financier hors de tout contrôle, qui a généré non pas seulement des dettes souveraines abyssales mais une grande souffrance et une extraordinaire incertitude quant à l'activité future de chacun.

Pour toutes ces raisons, il est grand temps que les gouvernements mettent en place les mesures requises de gouvernance et de régulation des marchés financiers, y compris le contrôle du prélèvement équitable des taxes et de l'impôt ainsi que l'usage effectif des subventions massives versées aux transports publics, afin que chaque activité, que chaque mode de transport ait des chances égales sur le marché. De telles décisions n'auraient pas seulement l'avantage de favoriser la croissance de l'économie réelle, mais elles permettraient d'attendre les huit objectifs du Millénaire pour le Développement de l'ONU.

Pour conclure, étant donné que le transport routier privé est une source de revenu très importante pour les États et qu'il est toujours et partout à la disposition de tous, il est indispensable que les décideurs favorisent et facilitent enfin son rôle vital en tant que moteur du progrès afin de promouvoir le « made in... », la croissance, la prospérité et la stabilité de la société moderne de demain, en « travaillant ensemble pour un meilleur avenir ».

Martin Marmy

*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*

IRU

d e p u i s 1 9 4 8

*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 17
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 le Moyen-Orient et Région**

Selenium Plaza
Hakki 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

**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 l'Afrique**

Immeuble Azrakia
Angle rue Bapaume et Provins
Casablanca
Maroc

Tél : +212-663-63 18 91
Courriel : casablanca@iru.org
Web : www.iru.org