

Résolution de l'IRU établissant un mécanisme de gestion de crises liées aux carburants

Adoptée à l'unanimité par l'Assemblée générale de l'IRU à Genève le 29 mai 2026

L'Assemblée générale de l'IRU, représentant plus de 3,5 millions d'entreprises impliquées dans la mobilité et la logistique, appelle les gouvernements à apporter des réponses coordonnées aux perturbations récurrentes de l'approvisionnement mondial en pétrole, aux flambées des prix des carburants qui en résultent et aux difficultés opérationnelles découlant des conflits militaires.

Le transport routier commercial est essentiel au commerce et aux échanges. Il relie les producteurs aux marchés, permet aux entreprises de prospérer et aux économies de croître. Il est également essentiel à la mobilité sociale et aux communautés, en amenant les personnes sur leur lieu de travail ainsi qu'à l'école, dans les commerces et les lieux de loisirs. Par ailleurs, le transport routier est le maillon qui relie entre eux tous les modes de transport, assurant la connectivité du premier et du dernier kilomètre.

La guerre actuelle au Moyen-Orient perturbe gravement les corridors traditionnels du commerce de l'énergie et a entraîné, selon l'Agence Internationale de l'Energie (AIE), la crise énergétique la plus grave jamais connue. À l'échelle mondiale, nous assistons à un choc systémique lié aux prix des carburants qui menace la stabilité économique, alimente l'inflation et compromet la sécurité des approvisionnements. Ce choc est particulièrement amplifié par les droits d'accise sur les carburants et la TVA. Dans les pays de l'OCDE, les taxes représentent en moyenne 46% du prix du carburant, atteignant jusqu'à 55% dans certains pays.

Les prix élevés des carburants sont particulièrement difficiles à absorber pour les transporteurs routiers. Selon les bulletins d'analyse de l'IRU, le prix à la pompe a augmenté de 46% aux États-Unis, de 40% en Türkiye et de 33% dans l'UE (en moyenne) par rapport aux prix d'avant-guerre. Les coûts de transport ont, quant à eux, augmenté jusqu'à 9%. Or, la plupart des entreprises de transport routier – 90% d'entre elles sont des PME – opèrent avec des marges comprises entre 1% et 3%, ce qui ne leur laisse aucune marge de manœuvre pour absorber de telles hausses soudaines. Même lorsque les contrats prévoient des mécanismes d'ajustement au carburant, les clauses d'indexation des prix ne prennent souvent effet qu'avec un

délai, plaçant les transporteurs sous une pression de trésorerie considérable.

Les réponses des gouvernements nationaux face aux crises récentes et en cours sont rares et divergentes. Dans le même temps, il est essentiel d'éviter la fragmentation et de garantir la résilience des réseaux de mobilité et des chaînes d'approvisionnement essentiels.

Une hausse du prix du carburant de 10% en une semaine et/ou une volatilité journalière des prix supérieure à 10% constituent un signe clair de crise des carburants. Dans ce cas, l'IRU appelle les gouvernements à mettre en œuvre le **mécanisme de gestion de crises liées aux carburants** suivant :

Mesures immédiates – Phase 1 (au début d'une crise)

Libérer les réserves stratégiques de pétrole de manière à garantir une disponibilité réelle des produits raffinés, notamment le diesel, le long des principaux corridors de transport et des plateformes logistiques.

Réduire temporairement les droits d'accise sur les carburants pour les transporteurs routiers commerciaux (en particulier dans les pays où les recettes ne sont pas entièrement affectées au financement des infrastructures).

Instaurer des plafonds temporaires sur la hausse des prix des carburants pour faire face à la volatilité du marché.

Associer les transporteurs routiers commerciaux à l'élaboration de plans de contingence.

Mesures immédiates – Phase 2 (crise en cours)

- a) Mettre en place un cadre temporaire d'aides d'État de crise apportant un soutien financier aux transporteurs routiers.
- b) Proposer, via les banques nationales de développement, des prêts de liquidité à taux réduit pour les transporteurs affectés.
- c) En cas de pénurie aiguë, déployer des plans de contingence pour le carburant et ses additifs. Cela devrait inclure des principes clairs de priorisation du carburant pour les opérations de transport routier commercial, dans le but de préserver la continuité des flux logistiques essentiels, la sécurité des approvisionnements le long des principaux corridors de transport routier, ainsi que la mobilité des personnes.

Mesures stratégiques à long terme (pour renforcer la résilience mondiale)

- a) Mettre en place un mécanisme permanent d'indexation des prix du carburant et encourager son utilisation dans les contrats publics et

B2B. En outre, créer un observatoire de suivi de l'approvisionnement en carburant permettant une action rapide.

- b) Instaurer une taxe professionnelle unique sur le carburant, applicable à l'ensemble des secteurs du transport commercial de voyageurs et de marchandises.
- c) Encourager le recours aux carburants alternatifs, notamment en exploitant les avantages des carburants non fossiles tels que le biodiesel.
- d) Encourager le report modal des véhicules particuliers vers les modes de transport collectif.

* * * * *