

IRU 2014

Vecteur de progrès depuis 1948



Comment lire ce rapport annuel

Pour commencer, nous vous remercions de votre intérêt pour notre rapport annuel. Conscients du fait que ce type de rapport peut être assez dense nous avons essayé de rendre sa lecture la plus agréable possible.

Voici deux ou trois choses que vous devriez savoir avant de commencer votre lecture :

Nous aimons le transport routier !

Cela peut paraître étrange, mais c'est vrai. Sinon, nous ne serions pas là. Nous sommes convaincus que le transport routier a d'immenses avantages à offrir au monde entier et qu'il peut réellement apporter des solutions durables à tous les enjeux internationaux. Vous en doutez encore ? Tournez la page et découvrez, au travers d'exemples concrets, comment le transport routier contribue à un meilleur avenir.

Nous utilisons souvent le terme "faciliter".

Ce n'est qu'une autre façon de dire "nous essayons de simplifier les choses".

Gardez cela à l'esprit quand vous lirez les affirmations suivantes :

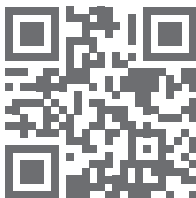
- Le transport routier facilite les échanges.
- Nous nous efforçons de faciliter le commerce et le transport routier international.
- Faciliter les procédures de franchissement des frontières.

Vous pouvez interagir avec ce rapport

Nous voulions vous offrir une lecture pluridimensionnelle et avons donc ajouté des codes QR pour que vous puissiez vous connecter à notre contenu en ligne. N'oubliez pas de regarder nos interviews vidéo et nos animations exclusives.



Vous pouvez également
consulter la version
électronique interactive
de ce rapport sur vos
téléphones portables
et tablettes !



Crédits photo

p. 6 : Yagi Studio ©GettyImages

p. 26 : Taira Kurihara ©GettyImages

p. 34 : Kirill Makarov ©123RF

p. 42 : Rodolfo Velasco ©GettyImages

p. 50 : Michał Nowosielski ©123RF

p. 60 : ©Slinkachu - www.slinkachu.com

p. 70 : calvste ©123RF

p. 86 : Michał Nowosielski ©123RF

Toutes les autres photos : ©2013 Union Internationale des Transports Routiers

Table des **matières**

Avant-propos du Président de l'IRU

PAGE 5

L'IRU en bref

Chronique de l'IRU 2013, Agenda, Membres, Partenaires, Structure, Nouvelle direction. PAGE 7

01

Transport routier durable

Indices, Poids et dimensions, Arrimage des charges, Contrôle technique, Sécurité. PAGE 27

02

Le monde arabe en point de mire

Projet commun BID-AULT-IRU : une feuille de route pour la facilitation, la formation, la sécurité et la prospérité. PAGE 35

03

Formation

Académie de l'IRU, TAXIstars, Formation des conducteurs, Perspectives sur l'Afrique. PAGE 43

04

Efficience

IRU Projects, Sanctions justes, Rampes de chargement, Connecter les modes. PAGE 51

05

Transport de personnes

Droits des passagers, Mobilité urbaine, Restrictions d'accès, Bonnes pratiques politiques. PAGE 61

06

Fret routier

TIR, Gestion des risques, TRANSPark, Marché communautaire du fret routier, Initiative d'autoroute modèle. PAGE 71

07

Distinctions de l'IRU

Grand Prix d'Honneur, Meilleur manager, Diplôme d'honneur, Meilleur transporteur d'Eurasie, Trophées malins. PAGE 87

08

Conclusion du Secrétaire général de l'IRU

PAGE 93



Avant-propos du **Président** de l'IRU

Fier d'occuper le poste de Président de l'IRU depuis maintenant trois mandats, c'est pour moi un immense plaisir et un honneur d'avoir été réélu Président de l'IRU par mes pairs pour le nouveau mandat 2014-2015. Cette période a été très riche en création de nouveaux partenariats et en consolidation d'alliances en Afrique, dans les Amériques, au Moyen-Orient et en Extrême-Orient, mais il reste encore beaucoup à faire.

En effet, l'instabilité économique et politique continue de sévir partout dans le monde et nombre de gouvernements et d'entreprises sont encore confrontés à des difficultés quotidiennes. Pour compliquer encore les choses, certaines autorités gouvernementales ont pris des décisions illégales et infondées, qui ont donné lieu à de nouveaux problèmes. Quelle que soit l'origine de ces difficultés, notre rôle en tant que porte-parole mondial de l'industrie du transport routier est de créer et de renforcer nos partenariats avec l'ensemble des acteurs concernés afin que chacun puisse profiter des solutions pratiques offertes par le transport routier.

Ces deux dernières années, les gouvernements et les institutions gouvernementales au plus haut niveau se sont tournés vers l'IRU pour forger de nouveaux partenariats public-privé solides et contribuer ainsi à la réalisation d'objectifs ambitieux en matière d'économie, de commerce et de développement du transport routier. Nous avons récemment obtenu des résultats significatifs, qui montrent que notre expérience de plus de 65 ans pour faciliter et sécuriser les échanges ne passe pas inaperçue.

Nous avons notamment ouvert officiellement la Délégation permanente de l'IRU auprès des Nations unies à New York et signé un protocole d'entente avec le Pacte mondial de l'ONU afin de promouvoir le TIR en tant qu'élément essentiel d'une chaîne logistique sûre et durable. De plus, l'ECOSOC de l'ONU a décidé de redéfinir le statut consultatif de l'IRU, ce qui nous permettra d'intervenir dans les plus hauts processus politiques de l'ONU.

Notre expérience de plus de 65 ans pour faciliter et sécuriser les échanges ne passe pas inaperçue.

Nous avons forgé de nouveaux partenariats avec le CIDC, la CEA de l'ONU, la FESARTA et l'Union africaine et renforcé ceux avec la CEE-ONU, la CE, l'OMC, TRACECA, l'OCE, la FIT, l'UICR, la CIT et le Secrétariat de l'UPM, parmi tant d'autres. Nous avons également accueilli une nouvelle association membre mexicaine, CANACAR, dont l'objectif est de mettre en œuvre le TIR afin de faciliter, dans un premier temps, les échanges avec les États-Unis, le Canada et le Chili, qui sont déjà parties contractantes, puis d'accéder aux principaux marchés d'Amérique du Sud, à savoir le Brésil et l'Argentine, qui devraient également adhérer prochainement à la Convention TIR.

Nos efforts en Afghanistan ont porté leurs fruits, puisque le 4 septembre 2013, le Système TIR a été réactivé après plus de 30 ans d'interruption! Cette avancée positive renforcera considérablement le commerce et le développement économique de la région en permettant aux pays d'Asie centrale sans littoral d'accéder aux marchés mondiaux grâce à des opérations de transport routier international facilitées et sécurisées.

La campagne "Bougez malin" de l'IRU visant à doubler l'utilisation des autobus et des autocars, qui s'inscrit dans le cadre de la stratégie de soutien de l'IRU à l'économie de l'UE, a pris de l'ampleur. En effet, l'une des seize recommandations faites par le groupe de haut niveau public-privé UE "Bougez malin" (GHN) en mai 2013 a été mise en œuvre lors du salon Busworld, à Courtrai, avec la création du Forum pour la mobilité des citoyens européens. Les objectifs du Forum sont de soutenir la mise en œuvre pratique des recommandations du GHN et de faire de nouvelles propositions concrètes en vue de doubler l'utilisation et les parts de marché du transport collectif de personnes dans l'UE à l'horizon 2025. De plus,

nous avons signé un protocole d'entente avec Busworld International et décidé d'intensifier nos efforts communs en vue de promouvoir l'image du transport par autobus et autocar et l'utilisation de ses services au niveau mondial, conformément aux objectifs et valeurs de la campagne "Bougez malin".

L'année 2013 a été riche en événements, avec notre 1^{ère} réunion du Dialogue interparlementaire sur le transport routier en Eurasie et la 9^{ème} Conférence internationale du transport routier de l'IRU, toutes deux organisées à Moscou, la 7^{ème} Conférence Europe-Asie du transport routier de l'IRU à Amman, la 3^{ème} Conférence IRU-UE du transport routier à Vilnius, une conférence internationale de haut niveau à Douchanbé, le 8^{ème} Forum européen de l'autobus et de l'autocar à Courtrai et l'organisation d'un événement spécial à Riyad afin de présenter les résultats du projet conjoint BID-AULT-IRU visant à faciliter le commerce et à renforcer la sécurité routière dans le monde arabe.

"Travailler ensemble pour un meilleur avenir" n'est pas un slogan vain. C'est une devise que nous devons incarner pour relever tous nos défis actuels et futurs."

Au vu de ces nombreux succès dans le monde entier, nous pouvons affirmer que l'IRU est réellement une organisation internationale. Aujourd'hui, plus que jamais, nous devons rester unis car l'unité est notre plus grande force. Nous devons en effet montrer à tous qu'aucun défi - si grand soit-il - ne pourra nous diviser, car la division entraînerait notre perte. "Travailler ensemble pour un meilleur avenir" n'est pas un slogan vain. C'est au contraire une devise que nous devons incarner pour relever tous nos défis actuels et à venir.

Janusz Lacny







01

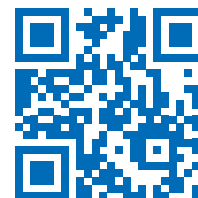
L'IRU en bref

Le porte-parole
mondial de l'industrie
du transport routier

Bruxelles	28.02	Le bureau de plaintes pour sanctions disproportionnées IRU-ECR est désormais accessible en 10 langues
Bruxelles	05.03	Cocktail de printemps annuel de l'IRU
Bruxelles	17.05	L'IRU salue la nouvelle révision des règles de l'UE relatives au tachygraphe numérique
Belgrade	03.07	L'IRU signe un protocole d'entente avec le ministère serbe des transports
Skopje	05.07	L'IRU rencontre le ministre macédonien des Transports
Vienne	18.09	L'IRU appelle les gouvernements de l'OSCE à garantir la continuité du TIR en vue de sécuriser et de faciliter les échanges
Ramallah	15.05	L'IRU appelle la Palestine à mettre en œuvre les instruments multilatéraux clés de l'ONU pour la facilitation
Amman	23.05	Le transport routier, moteur des échanges régionaux et intercontinentaux via le Moyen-Orient
Amman	12.08	La Banque islamique de développement, l'industrie arabe des transports et l'IRU unissent leurs forces pour la croissance et la prospérité du monde arabe
Amman	13.06	Le sous-secrétaire turc du ministère des Douanes et du Commerce salue le partenariat avec l'IRU
Istanbul	14.06	Le secrétaire exécutif de la CEE-ONU : l'IRU prononce un discours
Genève	10.09	Le secrétaire exécutif de la CEE-ONU : l'IRU prononce un discours
Genève	26.02	Le secrétaire exécutif de la CEE-ONU : l'IRU prononce un discours
Genève	12.03	Le secrétaire exécutif de la CEE-ONU : l'IRU prononce un discours
Genève	12.04	Le secrétaire exécutif de la CEE-ONU : l'IRU prononce un discours
Genève	07.05	Le secrétaire exécutif de la CEE-ONU : l'IRU prononce un discours
Genève	23.05	Le secrétaire exécutif de la CEE-ONU : l'IRU prononce un discours
Leipzig	27.05	Le secrétaire exécutif de la CEE-ONU : l'IRU prononce un discours
Genève	13.06	Le secrétaire exécutif de la CEE-ONU : l'IRU prononce un discours
Washington DC	27.06	Le secrétaire exécutif de la CEE-ONU : l'IRU prononce un discours
Bruxelles	09.07	Le secrétaire exécutif de la CEE-ONU : l'IRU prononce un discours
Genève	16.07	Le secrétaire exécutif de la CEE-ONU : l'IRU prononce un discours
Genève	19.09	Le secrétaire exécutif de la CEE-ONU : l'IRU prononce un discours
Addis Ababa	10.12	Le secrétaire exécutif de la CEE-ONU : l'IRU prononce un discours
New York		
New York		



Si vous souhaitez consulter l'intégralité de nos informations, flashez ce code et vous y accéderez directement !



Europe

Nous coopérons activement avec la Commission européenne et le Parlement européen en vue, notamment, de réviser la dérogation des 12 jours pour le tourisme de groupe par autocar, de faire connaître les avantages du Système modulaire européen et d'améliorer l'aérodynamisme des camions. Nous réalisons également des projets novateurs tels que ECOeffect, TAXIstars, Compass4D, MOBiNet, Smartfusion, ainsi que notre campagne "Bougez malin" visant à doubler l'utilisation des transports collectifs de personnes par autobus et autocar.

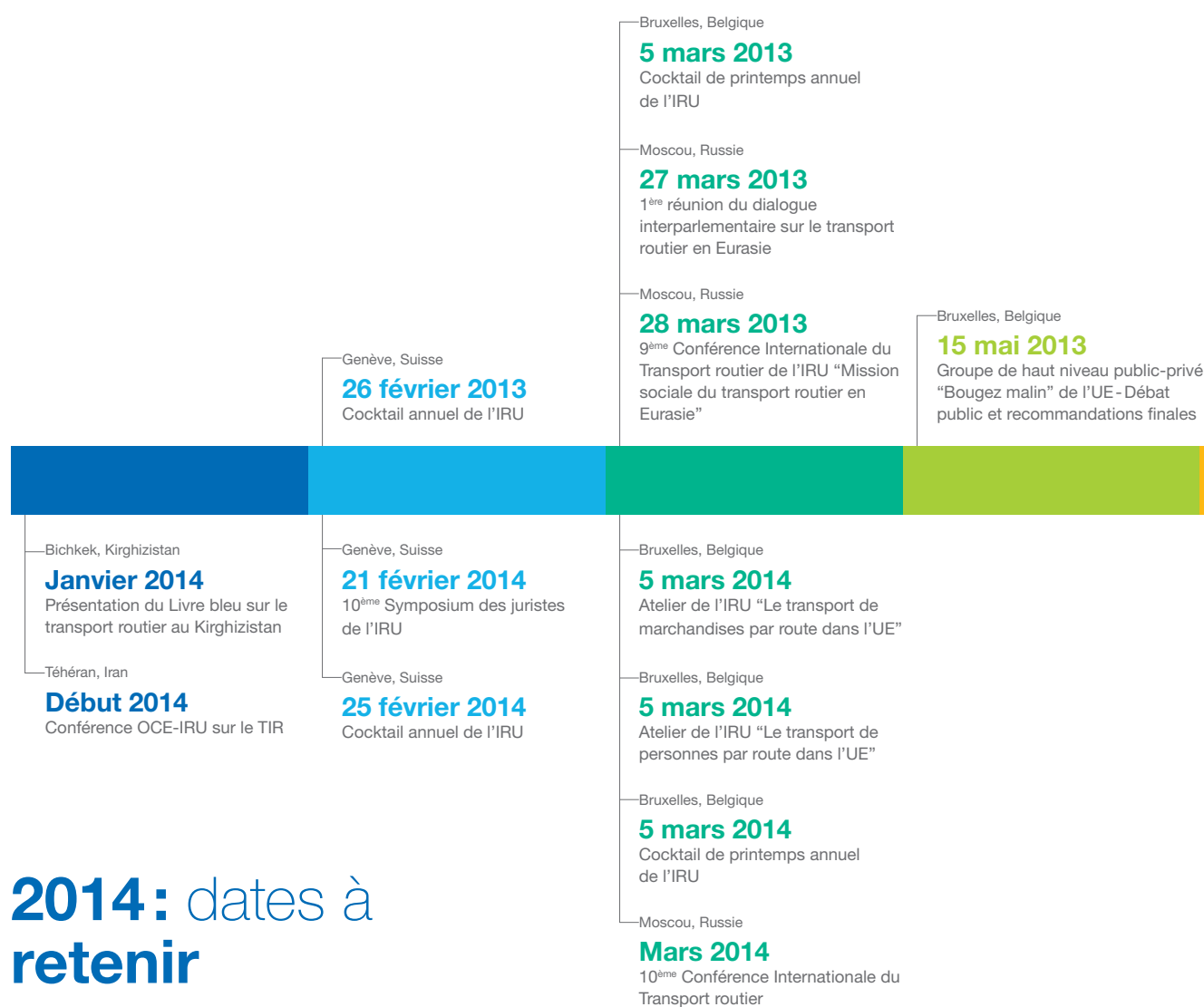
Moyen-Orient

Notre objectif régional est de faciliter et sécuriser le commerce et le tourisme par transport routier international, et de définir une stratégie pour soutenir la croissance et la prospérité du monde arabe. La 7ème Conférence Europe-Asie du transport routier de l'IRU a appelé les pays arabes à appliquer les principaux instruments de facilitation de l'ONU. Nous menons également un projet commun avec la Banque islamique de développement (BID) et l'Union arabe des transports terrestres (AULT) pour renforcer la sécurité et l'efficacité du transport routier via une étude sur les causes d'accidents de camions dans la Ligue des Etats arabes (LASTAC) et la formation professionnelle de l'Académie de l'IRU.

Monde

En tant que porte-parole mondial de l'industrie du transport routier, notre rôle est de susciter le dialogue et renforcer les partenariats pour qu'un transport routier efficace et durable profite à tous. Nous avons ouvert une Délégation auprès de l'ONU à New York et coopérons avec plusieurs agences de l'ONU (CNUCED, PNUD, PNUE, OMT, UN-OHRLS, UNMAS, Pacte Mondial de l'ONU), l'OIIT, l'OMD, l'OMC et la Banque mondiale sur le développement, le commerce, l'environnement, la sûreté, la sécurité et les questions sociales. Nous renforçons également la sécurité routière grâce à la formation professionnelle adaptée aux différentes régions du monde, des aide-mémoire désormais disponibles en hindi et en arabe et une fiche de sécurité "Téléphone mobile".

Les événements de l'IRU en 2013



2014: dates à retenir

Berne, Suisse

5 septembre 2013Conférence "Intermodalité"
CIT-IRU

Riga, Lettonie

5 septembre 2013

Atelier sur les terminaux : "Le rôle des terminaux dans la chaîne de transport multimodale de voyageurs, pour faciliter l'accès des opérateurs et améliorer la qualité de service"

Yalta, Ukraine

6 septembre 201314^{ème} Conférence du transport routier international IRU-ASMAP

Vilnius, Lituanie

16 septembre 20133^{ème} Conférence IRU-UE sur les transports routiers "Le marché du transport routier : Compétitivité et partenariat. Transformer les difficultés en solutions efficaces porteuses de croissance"

Vilnius, Lituanie

17 septembre 2013

Séminaire sur l'éco-conduite

Douchanbé, Tadjikistan

18 septembre 2013

Conférence internationale de haut niveau - "Développer le potentiel de transport routier et de transit de l'Asie centrale à l'horizon 2023"

Courtrai, Belgique

17 octobre 20138^{ème} Forum européen de l'autobus et de l'autocar de l'IRU "Le tourisme de groupe par autocar en Europe : Vecteur essentiel du tourisme pour les seniors et du tourisme hors saison"

New York, Etats-Unis

23 octobre 2013

Ouverture de la Délégation permanente de l'IRU auprès des Nations unies

Amsterdam, Pays-Bas

24 octobre 2013

Conférence internationale sur les taxis "Nouvelle mobilité : des opportunités pour l'industrie des taxis et des voitures de louage"

Riyad, Royaume d'Arabie saoudite

13 novembre 2013

Evénement spécial IRU-AULT "Faciliter le transport routier en vue de renforcer la croissance et la prospérité dans le monde arabe"

Micevec, Croatie

6 juin 2013

Séminaire et Ateliers de l'Académie de l'IRU "Des professionnels avisés et des pratiques fûtées pour des entreprises bien gérées"

Amman, Jordanie

12-13 juin 20137^{ème} Conférence Europe-Asie du transport routier de l'IRU "Le transport routier, moteur des échanges régionaux et intercontinentaux"

Yalta, Ukraine

Septembre 20142^{ème} réunion du dialogue interparlementaire sur le transport routier en Eurasie

Yalta, Ukraine

Septembre 201415^{ème} Conférence du transport routier international IRU-ASMAP

Bruxelles, Belgique

Septembre 2014

Cocktail d'accueil des députés européens et présentation des prix pour les meilleurs transporteurs routiers d'Europe

New York, Etats-Unis

Septembre 2014

Conférence IRU-UNGC sur le transport routier

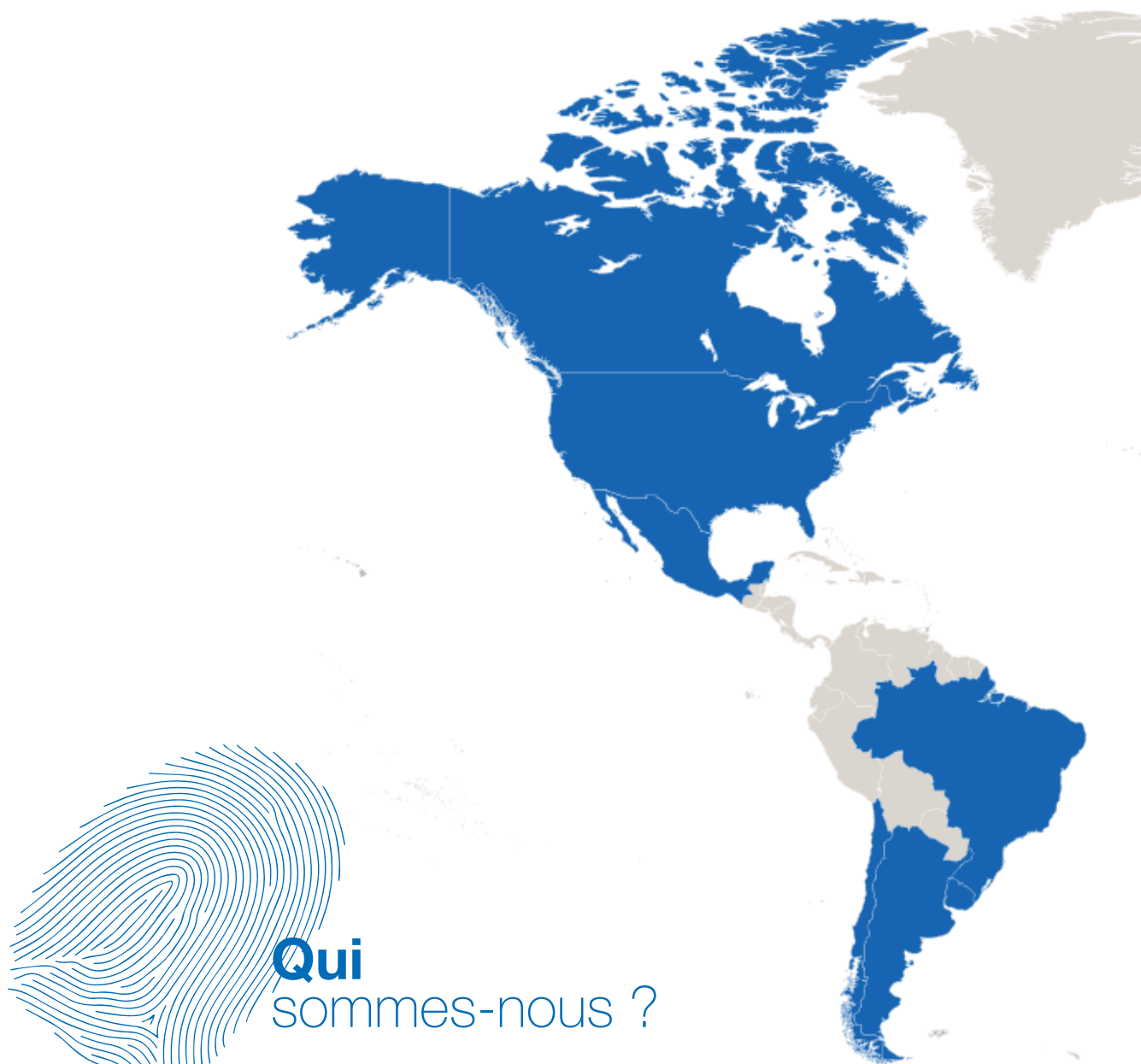
Södertälje, Suède

Septembre 2014

Séminaire et ateliers pratiques de l'Académie de l'IRU

Cologne, Allemagne

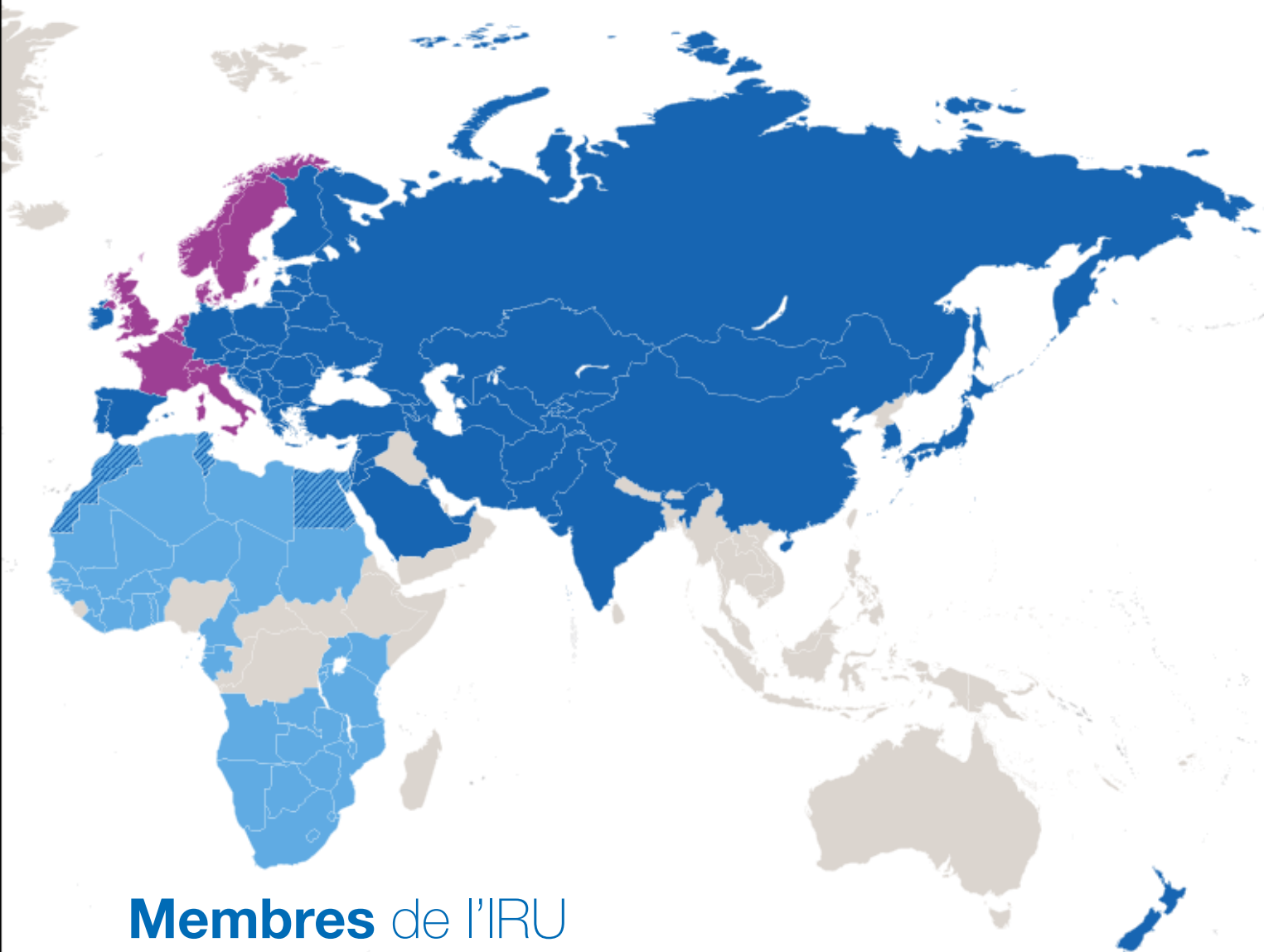
7-8 novembre 20146^{ème} Forum international du taxi de l'IRU



Qui sommes-nous ?

L'Union Internationale des Transports Routiers (IRU), fondée à Genève en Suisse le 23 mars 1948, est le porte-parole mondial de l'industrie du transport routier.

Nous représentons les exploitants d'autobus, d'autocars, de taxis et de camions, qu'ils soient organisés en flotte ou en exploitation individuelle, et défendons les intérêts de l'industrie du transport routier partout dans le monde auprès des autorités publiques, des organismes privés et des médias.



Membres de l'IRU

Nous sommes un réseau mondial d'associations membres nationales regroupant :

- des membres actifs — les associations de transporteurs routiers les plus représentatives à l'échelle nationale.
- des membres associés — les 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 savoir-faire, à l'expérience et au poids politique du réseau mondial de l'organisation et lui permettent d'agir à l'échelle mondiale, régionale, nationale, voire 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.

- Membres fondateurs de l'IRU
- Pays membres de l'IRU
- Comité régional de l'IRU pour l'Afrique incluant les membres FESARTA

170 membres
75 pays





Notre mission

Nous veillons à assurer le développement durable et la facilitation du transport routier dans le monde.

Pour l'industrie du transport routier, atteindre un développement durable se traduit par la satisfaction de la demande du marché au moindre coût pour l'environnement, la société et l'économie.

La facilitation consiste à éliminer les barrières administratives, fiscales et physiques qui freinent le transport routier en vue d'intensifier les échanges et le tourisme sur le plan national et international.

L'IRU est partie prenante du Pacte mondial de l'ONU, la plus grande initiative mondiale dans le domaine de la responsabilité d'entreprise. Cette année a marqué le début d'une phase de coopération bilatérale plus intense, avec la signature d'un protocole d'entente sur plusieurs projets communs concrets concernant la lutte contre la corruption, la durabilité, la sûreté et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.



Nos partenaires

Monde

- Nations unies (ONU)
- Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
- Programme des Nations unies pour le développement (PNUD)
- Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE)
- Service de l'action antiminiers des Nations unies (UNMAS)
- Bureau du Haut Représentant des Nations unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits Etats insulaires en développement (UN-OHRLS)
- Organisation Mondiale du Tourisme des Nations unies (OMT)
- Pacte Mondial des Nations unies
- Organisation internationale du travail (OIT)
- Organisation maritime internationale (OMI)
- Forum international des transports
- Organisation mondiale des douanes (OMD)
- Organisation mondiale de la santé (OMS)
- Organisation mondiale du commerce (OMC)
- Banque mondiale

Afrique

- Union africaine (UA)
- Commission économique pour l'Afrique des Nations unies (UNECA)
- Union pour la Méditerranée (UpM)
- Banque africaine de développement (BAD)

- Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC)
- Centre Islamique pour le développement du Commerce (CIDC)
- Fédération des associations de transport routier d'Afrique de l'Est et du Sud (FESARTA)

Amériques

- Organisation des États américains (OEA)
- Commission économique des Nations unies pour l'Amérique latine (CEPAL)
- Chambre interaméricaine du transport (CIT)

Asie

- Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)
- Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie occidentale (CESAO)
- Banque asiatique de développement (BAD)

Eurasie

- Coopération économique régional pour l'Asie centrale (CAREC)
- Organisation de coopération économique (OCE)
- Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN)

- Communauté des États indépendants (CEI)
- Union douanière
- Communauté économique eurasiennne (EURASEC)
- Organisation pour la démocratie et le développement économique (GUAM)
- Organisation de coopération de Shanghai (OCS)
- Couloir de transport Europe - Caucase - Asie - (TRACECA)

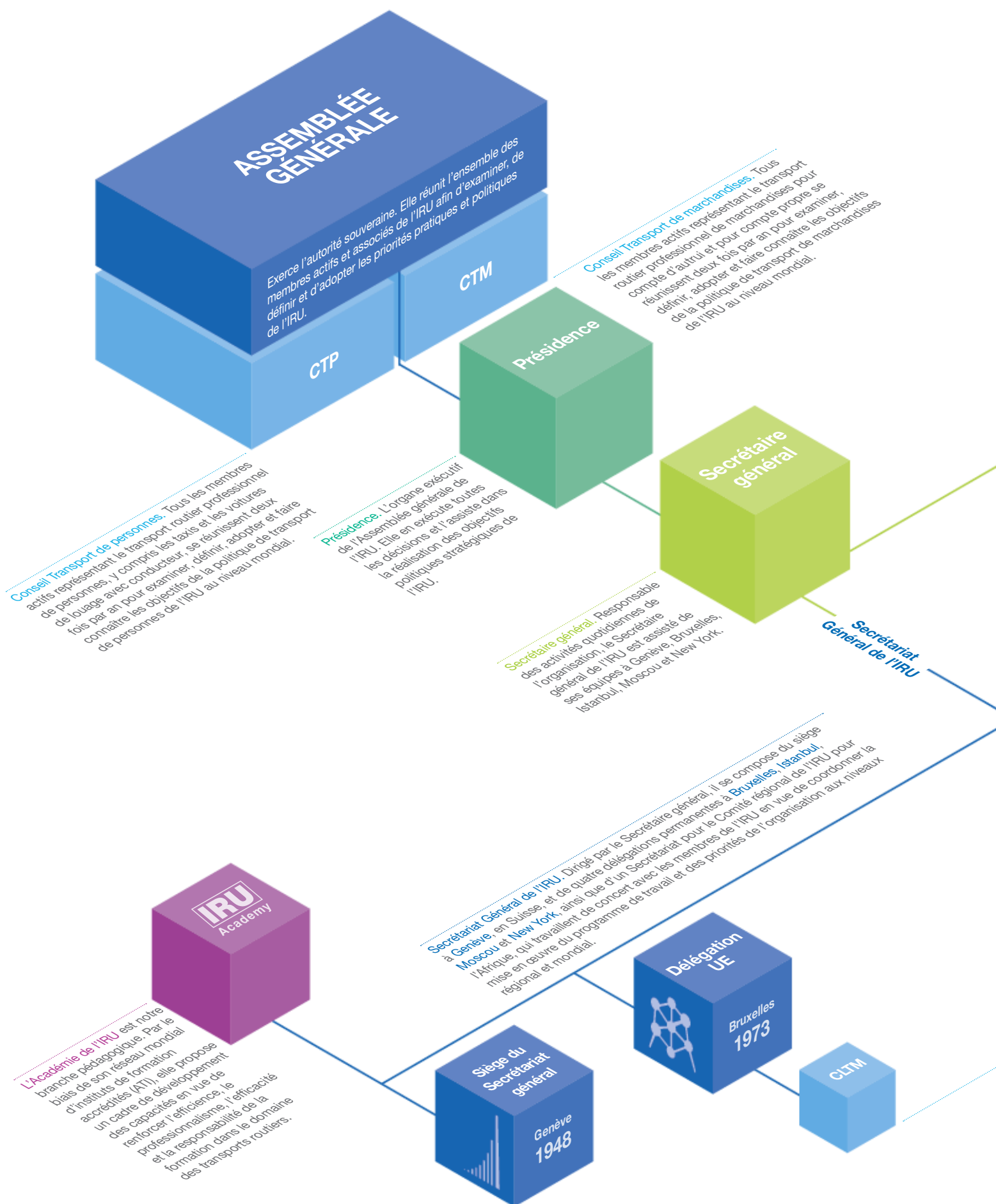
Europe

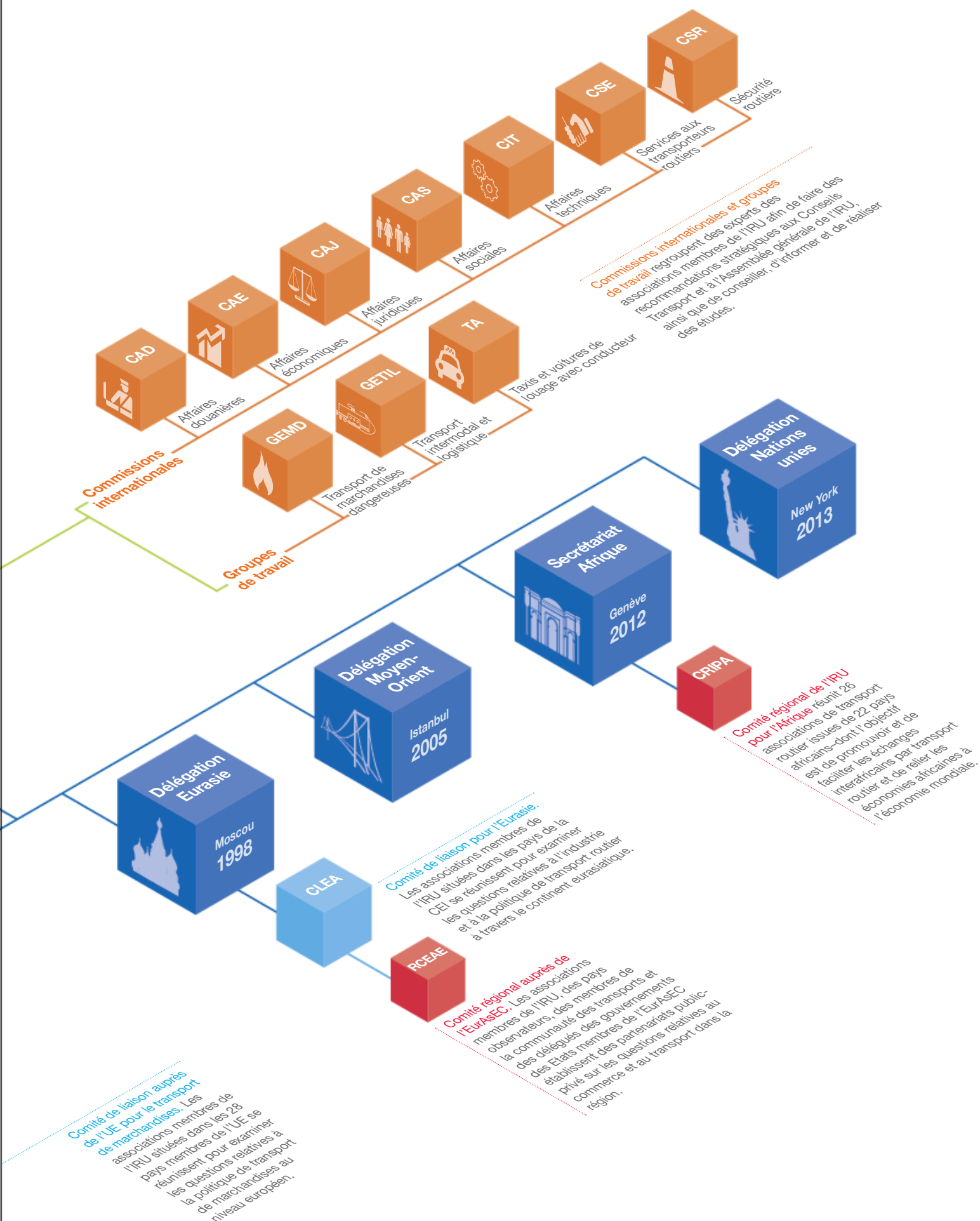
- Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU)
- Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)
- Conseil européen
- Commission européenne
- Parlement européen

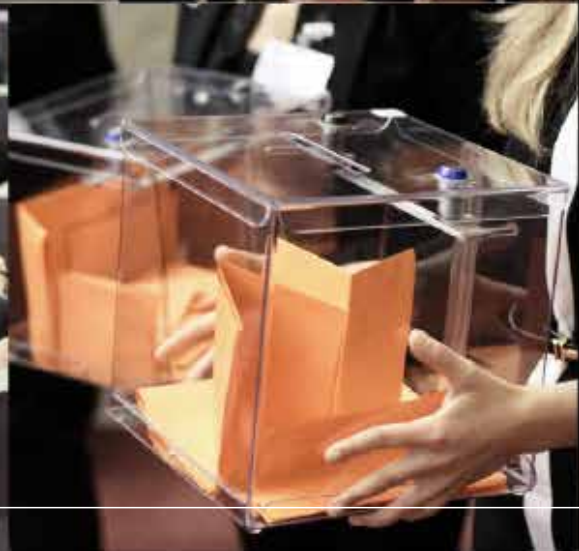
Moyen-Orient

- Union arabe des transports terrestres (AULT)
- Banque islamique de développement (BID)
- Ligue des Etats arabes (LEA)

Notre structure









Notre **nouvelle** direction

Secrétaire général de l'IRU

En avril 2013, l'Assemblée générale de l'IRU a nommé Umberto de Pretto nouveau Secrétaire général de l'IRU.

M. de Pretto, qui a rejoint l'IRU en 1995, a été nommé Secrétaire général adjoint en 2002. Il a travaillé auparavant pour la Chambre de Commerce internationale (CCI) à Paris et pour le Parlement canadien à Ottawa. Né en 1961 à Ottawa, M. de Pretto a la double nationalité canadienne et italienne. Il est marié et l'heureux père de 2 garçons.



Umberto de Pretto, Secrétaire général de l'IRU

Présidence de l'IRU et Comités de direction

Janusz Lacny a été réélu président de l'IRU par son Assemblée générale pour le mandat 2014-2015.



Janusz Lacny, Président de l'IRU



Présidence. De gauche à droite (debout) : Radu Dinescu, UNTRR, Roumanie, Toivo Kuldkepp, ERAA, Estonie, Algimantas Kondrusevicius, LINAVA, Lituanie, Umberto de Pretto, Secrétaire général de l'IRU, Jan Buczek, ZMPD, Pologne, Vladimir Florea, AITA, Moldavie, Christian Labrot, BWVL, Allemagne et Izzet Salah, UND, Turquie

De gauche à droite (assis) : Yurii Sukhin, ASMAP, Fédération de Russie, Yves Mannaerts, Vice-président de l'IRU, FBAA, Belgique, Janusz Lacny, Président de l'IRU, ZMPD, Pologne, Pere Padrosa, Vice-président de l'IRU, ASTIC, Espagne et Leonid Kostyuchenko, AsMAP UA, Ukraine



Conseil Transport de marchandises. De gauche à droite : Peter Cullum (RHA, Royaume-Uni), Pere Padrosa (ASTIC, Espagne) et Huda Qasim (RACJ, Jordanie)



Conseil Transport de personnes. De gauche à droite : Steven Salmon (CPT, Royaume-Uni), Yves Mannaerts (FBAA, Belgique) et Hubert Andela (KNV, Pays-Bas)



EVÈNEMENT IRU

Notre **nouvelle** Délégation permanente auprès des **Nations unies**

L'IRU a ouvert officiellement une Délégation permanente auprès des Nations unies le 23 octobre 2013, à New York. La récente décision du Conseil économique et social des Nations unies de reclasser le statut consultatif de l'IRU de spécial à général offre à l'IRU la possibilité de participer progressivement, et de façon systématique, aux plus hauts processus politiques de l'ONU.

La création de la Délégation permanente à New York soutiendra également toutes les autres Délégations permanentes de l'IRU dans la mise en œuvre de projets et d'initiatives spécifiques de nature inter-régionale ou mondiale.

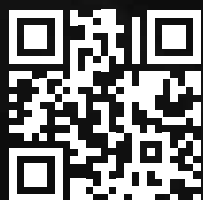
Martin Marmy nommé Secrétaire général émérite de l'IRU

Martin Marmy a été nommé Secrétaire général émérite de l'IRU par l'Assemblée générale de l'IRU pour sa contribution exceptionnelle au service des membres de l'IRU et de l'industrie du transport routier durant ses 35 ans de carrière à l'IRU, dont 20 ans en tant que Secrétaire général.



Martin Marmy, Secrétaire général émérite de l'IRU, et Umberto de Pretto, Secrétaire général de l'IRU.





Regardez
l'interview
dans son
intégralité

Pourquoi l'IRU a-t-elle ouvert une délégation auprès de l'ONU ?

"En tant que porte-parole mondial de l'industrie du transport routier, le rôle de l'IRU consiste à nouer et renforcer des partenariats avec l'ensemble des parties prenantes, pour le bienfait de tous. L'ONU s'efforce de trouver des solutions globales aux problèmes mondiaux. Nous souhaiterions partager, avec le siège de l'ONU et, à travers lui, avec toutes les régions du monde, l'expérience et l'expertise de plus de 65 ans de l'IRU pour faciliter et sécuriser les échanges et le transport routier international, et permettre ainsi au transport routier d'être un moteur de développement économique et social, de progrès, de prospérité et, au final, de paix."

Entretien avec Igor Rounov, Sous-Secrétaire général de l'IRU et Délégué général auprès des Nations unies

Quelle place le transport routier occupe-t-il aujourd'hui dans les discussions et les programmes de l'ONU ?

"A l'heure actuelle, le siège de l'ONU sous-estime son rôle et ne l'envisage qu'au niveau régional, en mettant surtout l'accent sur la sûreté et la sécurité - dans le cadre de la Décennie d'action de l'ONU pour la sécurité routière - et la durabilité des chaînes d'approvisionnement. Pourtant, le transport routier est la force vive de toutes les économies et un outil de production essentiel qui, s'il est facilité, peut être à l'origine de progrès sur les plans économique, social et environnemental dans le monde entier. Voilà le message que nous voulons faire passer."

D'autres organisations du transport routier sont-elles représentées auprès de l'ONU à New York, avec lesquelles l'IRU pourrait coopérer ?

"Non, pour le moment il n'y en a malheureusement aucune, ce qui fait de

nous des pionniers ! Nous sommes la seule organisation de transport à jouir d'un statut consultatif général auprès des Nations unies. D'autres organisations, telles que la FIATA, n'ont qu'un statut consultatif auprès de l'ECOSOC et leur bureau régional pour les Amériques se trouve en Floride. Il s'agit donc d'une excellente occasion de partager notre expérience sur les questions de transport et d'avoir des échanges constructifs avec les décideurs. C'est une grande responsabilité, mais nous sommes prêts à l'assumer."

Quels sont les principaux objectifs de cette délégation pour 2014 ?

"Étant donné que nous sommes de nouveaux arrivants, notre premier objectif sera de renforcer la visibilité de l'IRU dans le paysage politique de l'ONU. Nous en profiterons pour souligner le rôle essentiel joué par le transport routier en vue de relever les défis internationaux,

l'après-2015. De plus, nous ferons en sorte de promouvoir des projets novateurs de l'IRU tels que l'initiative d'autoroute modèle visant à développer les infrastructures auxiliaires, notre campagne "Bougez malin" destinée à doubler l'utilisation du transport collectif de personnes, ainsi que d'autres projets dont l'objectif est de renforcer la sécurité routière et de lutter efficacement contre la corruption."

Quels changements fondamentaux espérez-vous voir se produire au sein de l'ONU concernant le transport et la logistique ?

"Nous souhaiterions que les décideurs changent de perspective et envisagent différemment le rôle joué par le transport routier pour relever les défis internationaux. Selon eux, le transport routier fait partie du problème, alors qu'il s'agit en fait d'un élément essentiel de la solution à

Les défis globaux nécessitent des solutions globales

afin que ce dernier soit pris en compte dans le processus décisionnel. Enfin, nous établirons des partenariats public-privé avec les principaux organismes travaillant avec l'ONU afin de faciliter et de sécuriser le commerce et le transport routier international, pour le bienfait de tous."

Quels sont les objectifs à moyen terme de la Délégation permanente de l'IRU auprès de l'ONU ?

"Conformément à la devise de l'IRU "Travailler ensemble pour un meilleur avenir", nous nous efforcerons d'atteindre cet objectif en établissant des partenariats solides avec les missions d'États membres auprès de l'ONU, le Secrétariat de l'ONU et diverses agences spécialisées de l'ONU, qui seront fondés sur des objectifs communs aux niveaux économique, social et environnemental. Nous participerons également à la définition du programme Almaty+10 pour les pays en développement sans littoral et des objectifs de développement durable pour

la plupart des enjeux mondiaux auxquels les Nations unies sont confrontées. Nous aiderons les décideurs à redéfinir ce rôle afin qu'il soit reflété dans les politiques qui seront adoptées par l'ONU au cours des 2 prochaines années et définiront l'agenda mondial de la prochaine décennie aux niveaux économique, social et environnemental. Le transport routier doit absolument figurer parmi les priorités et objectifs clés du programme de développement pour l'après-2015.

Quant au programme Almaty+10 pour les pays en développement sans littoral, ce dernier doit refléter l'évolution de l'économie mondiale, les besoins et contraintes réels du transport routier et contenir une série d'objectifs spécifiques à court, moyen et long terme, à commencer par la mise en œuvre des instruments de facilitation de l'ONU éprouvés tels que la Convention sur l'harmonisation et la Convention TIR. Ainsi, les pays sans littoral pourront être reliés aux principales économies grâce au transport routier."





02

Transport routier durable

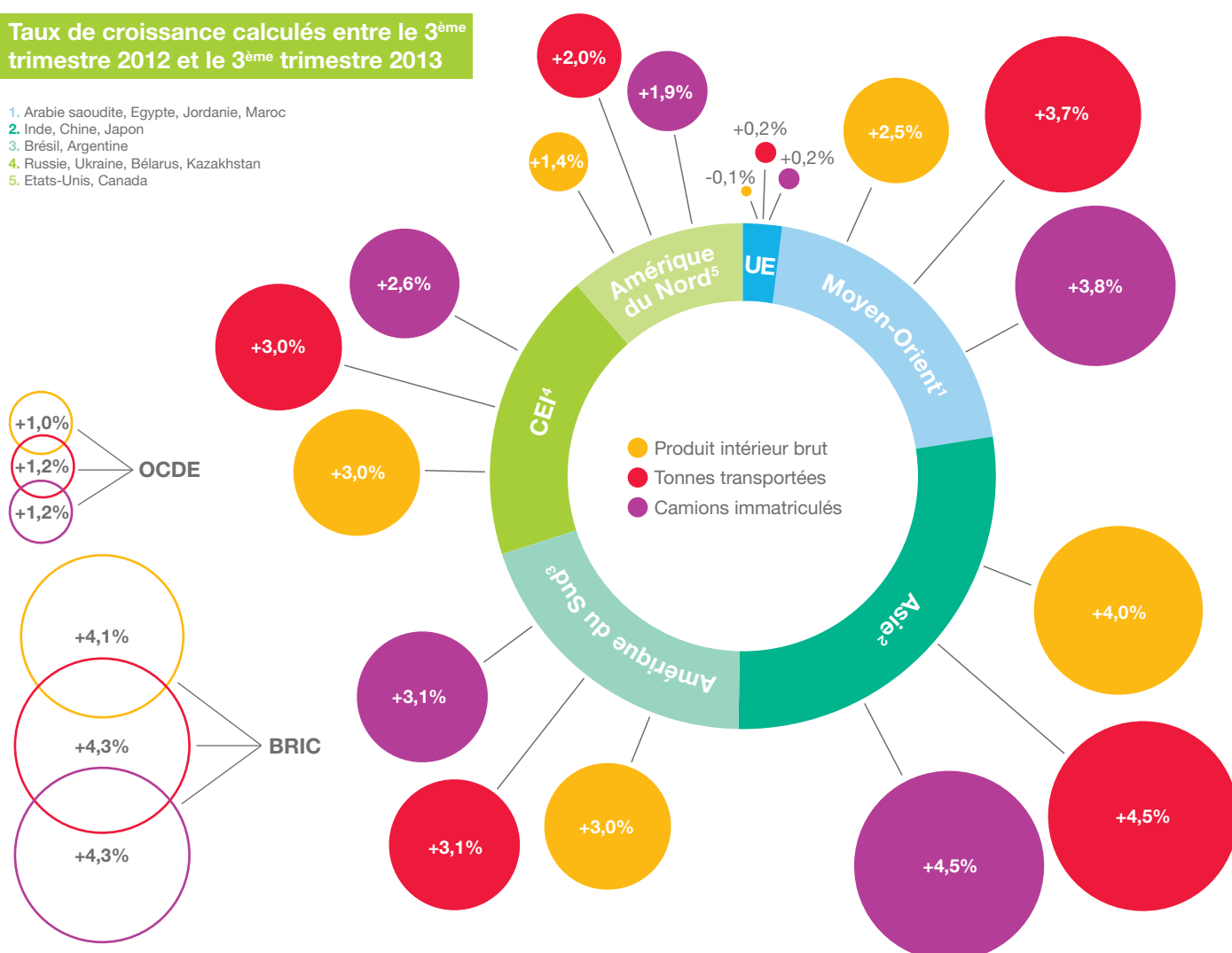
Transporter plus en
transportant mieux

Indices du transport routier : prendre le pouls de l'économie mondiale

Les indices du transport routier de l'IRU permettent de comparer la croissance du PIB, les volumes de fret routier et les nouvelles immatriculations de véhicules dans 58 pays. Les volumes de transport routier et la croissance économique étant étroitement liés, voici une sélection par région offrant un aperçu des tendances économiques mondiales.

Taux de croissance calculés entre le 3^{ème} trimestre 2012 et le 3^{ème} trimestre 2013

- 1. Arabie saoudite, Egypte, Jordanie, Maroc
- 2. Inde, Chine, Japon
- 3. Brésil, Argentine
- 4. Russie, Ukraine, Bélarus, Kazakhstan
- 5. Etats-Unis, Canada



Poids et dimensions: la législation qui fait la différence

La sécurité routière est une priorité phare de l'IRU et nous nous efforçons en permanence de nouer et de renforcer des partenariats avec diverses entités* afin d'assurer que les transporteurs seront en mesure, à l'avenir, de soutenir l'économie européenne de façon encore plus efficace, écologique et sûre grâce aux nouvelles règles de l'UE sur les poids et dimensions.

En avril 2013, la Commission européenne a adopté une nouvelle proposition visant à modifier la directive 96/53 relative aux poids et dimensions, dont le principal objectif, comme nous le souhaitions, est d'améliorer l'aérodynamisme des combinaisons de poids lourds. La nouvelle conception des cabines améliorerait le niveau de confort des conducteurs et permettrait surtout d'augmenter la visibilité des conducteurs, et donc de renforcer la sécurité des cyclistes et des piétons.

Aérodynamisme pour un transport routier plus propre et plus sûr

L'IRU a vivement encouragé la commission Transports du Parlement européen à accueillir favorablement la proposition visant à améliorer la conception des cabines, ainsi que celle consistant à équiper l'arrière des camions et des remorques de déflecteurs aérodynamiques, ce qui rendrait les poids lourds plus propres et plus sûrs. L'IRU a également demandé au Parlement européen de soutenir ces propositions.

Les améliorations relatives à la conception des combinaisons de véhicules en Europe sont une étape modeste mais essentielle en vue de réduire l'empreinte écologique des poids lourds. Une cabine légèrement plus longue et plus aérodynamique permettrait de réduire les émissions de CO₂ de 3 à 5%, ce qui se traduirait directement par des économies de carburant plus que nécessaires pour les transporteurs routiers. Nous considérons que la révision de la directive 96/53 est un signal fort pour encourager les constructeurs à améliorer l'aérodynamisme des poids lourds et à réduire leur consommation de carburant.

De plus, augmenter l'espace dans les cabines rendrait ces dernières plus sûres en permettant de prévoir des zones de déformation et de supprimer les angles morts autour de la cabine ; leur forme arrondie permettrait de réduire la gravité des conséquences pour les usagers de la route vulnérables en cas de collisions. De nouvelles cabines pourraient également permettre d'améliorer les conditions de travail de centaines de milliers de conducteurs de poids lourds en Europe.

A l'IRU, nous estimons qu'il s'agit d'une législation pertinente, qui peut induire un changement immédiat. Ces améliorations ne peuvent attendre : tout report dans les discussions signifie de nouveaux délais pour renforcer la sécurité routière et rendre les poids lourds plus verts. Les constructeurs de poids lourds sont désireux d'améliorer leurs produits et devraient avoir la possibilité de le faire dès que la législation sera adoptée, et non dans plusieurs années.



L'Académie de l'IRU souligne l'importance de la formation professionnelle pour améliorer la sécurité routière et réduire les émissions de CO₂

L'Académie de l'IRU a organisé en juin dernier un séminaire à Zagheb, en présence de 100 participants issus de 32 pays sur le thème "Des professionnels avisés et des pratiques fûtées pour des entreprises bien gérées" ("Smart People and Smart Practices for Smart Business"), qui a souligné la nécessité de mettre l'accent sur une formation en transport routier de grande qualité et sur la mise en œuvre de bonnes pratiques pour renforcer de manière effective la sécurité routière, réduire les émissions de CO₂ et améliorer le professionnalisme.

Les participants ont indiqué que la disparité des normes de formation freinait la réalisation d'objectifs ambitieux en matière de sécurité et d'écologie. Ils ont conclu que l'industrie avait besoin d'une formation harmonisée de grande qualité, telle que proposée par l'Académie de l'IRU, pour développer la capacité des professionnels du secteur à traiter les aspects essentiels des opérations de transport routier, ce qui renforcerait la sécurité routière et l'efficacité des transports, tout en profitant à la société dans son ensemble.

* Transport & Environnement (T&E), la Fédération des associations européennes de piétons, la Fédération européenne des travailleurs des transports, la Fédération européenne des cyclistes, la Fédération européenne des victimes d'accidents de la route

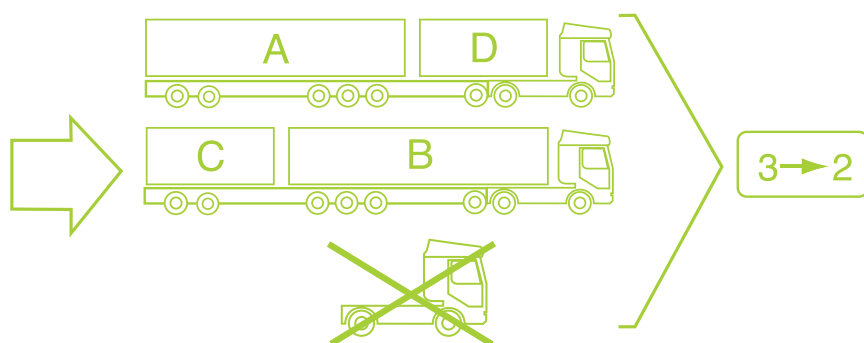
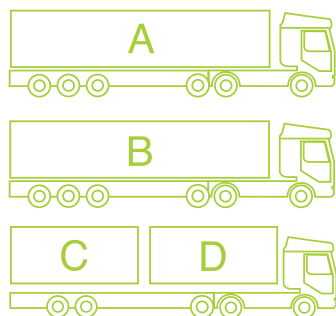


Des charges bien arrimées pour un transport sécurisé

Nous avons défini un Code de bonnes pratiques international concernant l'arrimage des charges en toute sécurité sur les véhicules routiers afin de remédier efficacement au manque d'orientations générales à disposition des professionnels du transport routier de marchandises. Ce document précieux veille à garantir que la sécurité est une priorité en proposant des orientations générales à toutes les personnes intervenant dans le chargement/déchargement et l'arrimage de charges sur des véhicules, transporteurs et expéditeurs y compris, dans toutes les situations susceptibles de survenir dans des conditions de circulation normales.

Le code de l'IRU fournit des conseils pratiques et des instructions de base pour contribuer à dispenser les formations nécessaires aux transporteurs en matière d'arrimage sécurisé, dans le cadre des formations de l'Académie de l'IRU. Il servira également de base commune aux organes chargés de faire appliquer la loi et aux tribunaux pour la mise en œuvre et l'application pratiques des dispositions relatives à l'arrimage des charges.

Système modulaire européen (SME)



Nouveau paquet contrôle technique

Une question sensible... pour une politique ambitieuse et des résultats tangibles

Nous sommes convaincus que soutenir fermement cette proposition au sein du Parlement contribuerait de manière très constructive à atteindre les objectifs du Livre blanc de 2011 sur la politique des transports et enverrait un message positif aux Etats membres de l'UE en vue de faire progresser ce dossier.

En effet, nous savons que les discussions en cours concernant le passage des frontières des camions plus longs, également connus sous le nom de Système modulaire européen (SME), sont difficiles et qu'il s'agit d'une question politique importante et sensible, mais nous estimons que cela ne doit pas pour autant empêcher d'améliorer l'aérodynamisme des poids lourds. Ces combinaisons devraient être utilisées le plus souvent possible, car elles permettent de transporter plus de marchandises à destination et en provenance des ports européens, des centres de distribution et des terminaux ferroviaires à l'aide de moins de camions et contribuent fortement aux objectifs environnementaux de l'UE, tout en réduisant la congestion sur les routes européennes.

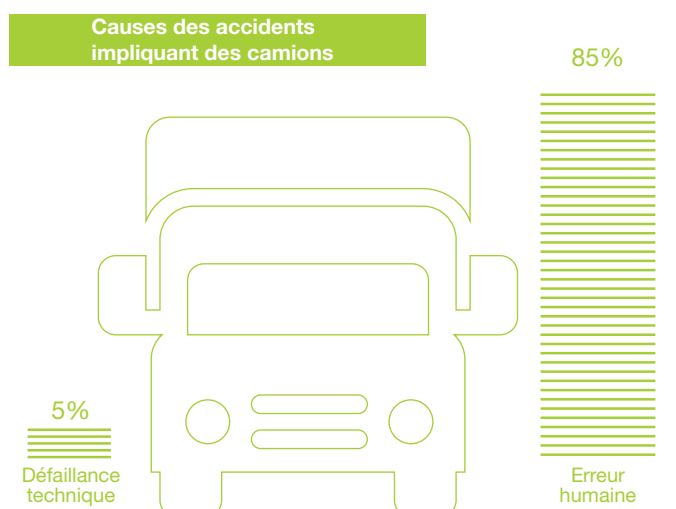
A l'été 2012, la Commission européenne (CE) a présenté deux nouvelles propositions visant à mettre à jour les directives 2009/40 sur le contrôle technique périodique et 2003/30 sur le contrôle technique routier. Ces nouvelles propositions ont pour objectif de réduire le nombre d'accidents, d'améliorer les performances environnementales des véhicules, de réduire les distorsions de concurrence et de renforcer la coopération et l'échange d'informations entre les Etats membres de l'UE.

Bien entendu, tous les véhicules affectés au transport routier doivent être entretenus et réparés convenablement afin de renforcer la sécurité routière et d'améliorer les performances environnementales des véhicules. La sécurité routière a toujours été, et restera, une priorité du secteur du transport routier. Pour tout professionnel qui se respecte, chaque accident est un accident de trop. Dans cette perspective, il est important d'œuvrer en faveur de règles européennes modernes pour les contrôles techniques périodiques et routiers. Nous souhaitons harmoniser et normaliser davantage les règles nationales existantes, sans entraver les progrès techniques et sans remettre en cause les normes élevées appliquées actuellement aux contrôles périodiques par plusieurs Etats membres.

Des avantages contestables pour la sécurité et la société

Il convient néanmoins de souligner que selon des études scientifiques, dont l'Etude européenne sur les causes d'accidents impliquant des camions (ETAC), seuls 5% des accidents impliquant des poids lourds sont provoqués par une défaillance technique. La Commission européenne estime le coût de la mise en conformité aux nouvelles règles proposées à 3,5 milliards d'euros, soit un investissement conséquent compte tenu des faibles avancées et des avantages très contestables pour la sécurité routière et la société.

A l'inverse, l'industrie du transport routier souhaite une révision radicale des propositions de l'actuel paquet contrôle technique, notamment une feuille de route contraignante envers davantage d'harmonisation et de normalisation au niveau des procédures d'essai et de la fréquence des contrôles techniques, des équipements d'essai, des résultats des essais, de la formation des inspecteurs et de la mise en application des règles.



Normalisation et reconnaissance mutuelle

Créer un système de reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique doit être l'objectif final. Le nouveau paquet doit veiller à ce que les contrôles périodiques dans les centres d'essai restent le principal outil de contrôle technique des véhicules. Il doit également garantir la compatibilité des deux propositions au niveau du champ d'application, des catégories de véhicules (dont les tracteurs), de la formation des inspecteurs, des prescriptions techniques relatives aux centres d'essai et aux équipements d'essai mobiles et non-mobiles, afin d'éviter toute distorsion de concurrence.

Il est également essentiel de poursuivre l'harmonisation et la normalisation des procédures de mise en application et de définir des objectifs réalistes pour les contrôles techniques, notamment :

- Ne pas contrôler plus de 2% des véhicules immatriculés dans un Etat membre donné ;
- Minimiser les pertes de temps, veiller à ce que les contrôles aient lieu dans un endroit sûr et éviter tout désagrément pour les passagers d'autobus et d'autocar ;
- Eviter la création de nouveaux registres ou bases de données électroniques et privilégier les solutions établies et éprouvées ;
- Permettre aux opérateurs de procéder à des essais et de contrôler leurs propres

véhicules et ceux d'autres transporteurs dans le cadre d'un système d'agrément harmonisé ;

- Encourager l'innovation en termes de systèmes, de procédures et d'équipements d'essai, afin de réduire encore plus les coûts et d'optimiser les bénéfices.

Enfin, l'industrie du transport routier rejette l'idée que les règles de l'UE relatives aux contrôles routiers servent de base à une approche européenne harmonisée pour la classification des défaillances en matière d'arrimage des charges. Ces deux questions doivent être traitées séparément, car il n'existe pas encore de règles communautaires officielles qui stipulent la façon dont les charges doivent être arrimées.

Charte et **manuel de sécurité** pour l'industrie du bus et de l'autocar



L'IRU initie le tout premier dialogue interparlementaire sur le transport routier en Eurasie

En mars 2013, avec le soutien de la Douma fédérale russe, nous avons créé le premier dialogue interparlementaire sur le transport routier, qui réunit des membres des parlements de neuf pays eurasiatiques. Avec les dirigeants des associations membres de l'IRU de ces pays, les députés ont examiné des questions clés concernant l'industrie et la politique des transports, notamment la collaboration sur la réglementation relative aux transports, la mise en œuvre des instruments de facilitation de l'ONU, tels que la Convention sur l'harmonisation et la Convention TIR, et la nouvelle législation internationale relative au transport routier de personnes.

Les législateurs ont échangé leur opinion, leur expérience et leurs bonnes pratiques avec des collègues et des représentants du monde des affaires, l'objectif étant d'améliorer l'efficacité des mesures législatives pour que les économies eurasiatiques profitent pleinement des services de grande qualité et compétitifs du transport routier international. Au terme de ce dialogue interparlementaire, les députés ont adopté une déclaration commune sur les étapes et actions concrètes à mettre en œuvre pour promouvoir davantage le transport routier international de marchandises et de personnes en Eurasie.

Dans le cadre de la semaine des Nations unies pour la sécurité routière, l'IRU a pris le pari audacieux d'améliorer ses performances déjà exemplaires en matière de sécurité routière en adoptant une charte et un manuel de sécurité « Bougez malin » de l'IRU destiné aux entreprises, aux conducteurs et aux autorités.

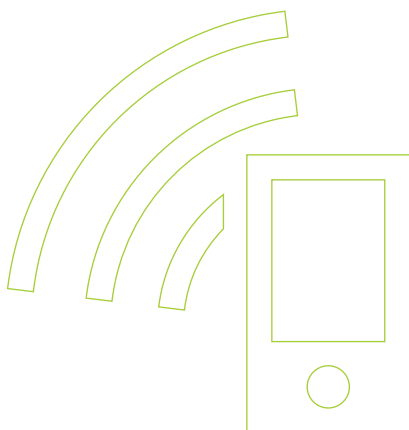
Le manuel de sécurité « Bougez malin » se concentre sur trois aspects : la sécurité du véhicule, celle du conducteur et celle de l'entreprise. Il invite les entreprises d'autobus et d'autocars à signer une charte de sécurité routière et fournit aux conducteurs une gamme complète d'aide-mémoire de sécurité très pratiques. Ce manuel présente également des recommandations à l'intention des décideurs politiques et des constructeurs en vue de fabriquer des autobus et des autocars encore plus sûrs.

Depuis plusieurs années, les autobus et autocars sont les champions incontestés de la sécurité routière, tous modes de transport confondus. Les statistiques montrent en effet qu'il est sept fois plus sûr de prendre le bus pour aller à l'école que la voiture familiale. Dans l'Union européenne, les performances des autobus

et autocars sont en outre à saluer : leur niveau de sécurité égale celui du train alors qu'ils partagent leur infrastructure avec d'autres usagers bien moins chevronnés. Les initiatives de l'industrie pour améliorer constamment la sécurité routière y sont certainement pour beaucoup. Doubler l'utilisation des autobus et autocars dans la seule UE, comme le préconise le Groupe de haut niveau, devrait en outre éviter plus de 1500 accidents mortels sur les routes européennes chaque année, un chiffre qui pourrait même être plus élevé si les investissements dans une infrastructure davantage sécurisée et dans la formation professionnelle étaient renforcés.

En adoptant ce manuel et en veillant à le diffuser à grande échelle auprès de chaque entreprise et chaque conducteur, nous souhaitons contribuer concrètement à améliorer la sécurité routière en sensibilisant notre secteur et en promouvant les bonnes pratiques à mettre en œuvre. Notre objectif est ainsi de conforter l'industrie du transport par autobus et autocar dans sa position de championne de la sécurité routière parmi tous les autres modes de transport.

Fiche de sécurité "Téléphone mobile" de l'IRU



A l'occasion de l'atelier conjoint UIT/CEE-ONU sur les "Systèmes de transport intelligents sur les marchés émergents – moteurs d'une croissance sûre et durable", nous avons présenté notre nouvelle fiche de sécurité "Téléphone mobile". Ce guide de poche contient des principes et bonnes pratiques de base visant à sensibiliser les conducteurs professionnels aux dangers de l'utilisation des téléphones mobiles au volant, et à renforcer ainsi la sécurité routière pour tous les usagers de la route.

Détachez-moi !

Mobile Phone Road Safety Card



For true road transport professionals, every road accident is one too many and the road transport industry has always been and will continue to be committed to reducing the number and severity of accidents involving heavy commercial road vehicles by promoting a culture of road safety within the sector.

Nowadays, mobile telephones have become a main source of communication, but, using a mobile phone is a major cause of both physical and mental distraction, impairing driving performance and increasing the risk of vehicles being involved in accidents.

IRU
Academy



Flashez ce
code pour
télécharger les
aide-mémoire
de l'IRU



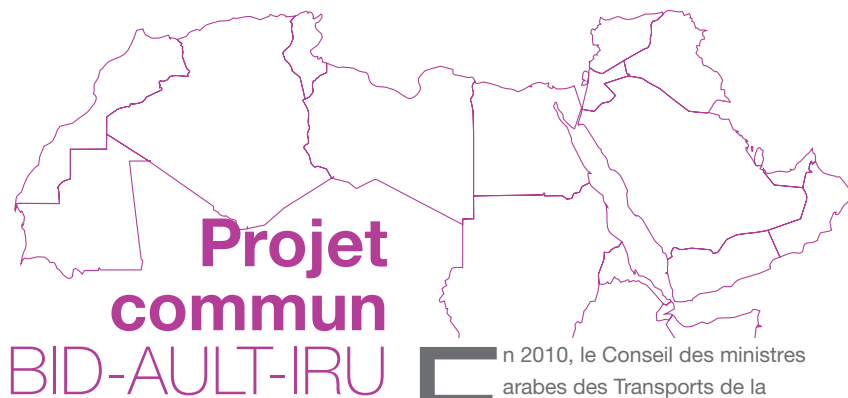




03

Le monde arabe en point de mire

Unir nos forces avec
la Banque islamique
de développement
et l'industrie
des transports des
pays arabes



En 2010, le Conseil des ministres arabes des Transports de la Ligue des Etats arabes (LEA) a appelé les autorités de tous les pays arabes à augmenter l'efficacité de leurs transports routiers nationaux et le professionnalisme au sein du secteur, tout en renforçant la sécurité routière. Ils ont réitéré cet appel en 2011, soulignant le rôle essentiel du transport routier en tant que véritable moteur de la croissance économique.

Nous avons répondu à cet appel en mettant en œuvre la subvention "d'assistance technique" accordée par la Banque islamique de développement (BID) à l'Union arabe des transports terrestres (AULT), dans le cadre d'un projet commun de 18 mois. L'objectif est de renforcer les échanges, la rentabilité et la sécurité sur les routes, ainsi que d'accélérer les procédures de passage des frontières afin de contribuer à l'intégration économique du monde arabe aux niveaux régional et mondial.

Objectifs du projet

Les principaux objectifs du projet commun BID-AULT-IRU étaient :

- a.** Accroître les compétences professionnelles des gestionnaires de flotte et des conducteurs ;
- b.** Renforcer la sécurité routière dans le cadre d'études scientifiques, en identifiant les principales causes d'accidents ; et
- c.** Optimiser les stratégies de facilitation du transport routier.

Ce projet devrait déboucher sur :

- a.** Des services professionnels efficaces, favorisant plus d'échanges et donc une meilleure rentabilité;
- b.** Des actions gouvernementales sur les principales causes d'accidents, permettant de renforcer la sécurité sur les routes;
- c.** Des procédures aux frontières harmonisées et rapides, diminuant les temps d'attente aux frontières.

Stratégie de facilitation du transport routier et du commerce

Deux études ont été réalisées durant 6 mois afin de contribuer à définir une stratégie et un plan d'action en vue de faciliter le transport routier dans les pays de la LEA.

Elles ont examiné le statut des principales conventions de l'ONU relatives au transport dans le monde arabe, ont compilé des données sur les principaux obstacles au transport routier international dans la région, ont souligné les avantages du Régime TIR en vue de faciliter les échanges dans les pays de la LEA et dans le cadre de l'intégration économique avec les marchés mondiaux, et ont défini un plan d'action TIR pour les pays de la LEA afin d'adhérer à la Convention TIR de l'ONU et de la mettre en œuvre.

Sécurité routière

Il existe très peu de statistiques sur les causes d'accidents impliquant des camions dans la région et les informations à ce sujet sont quasiment inexistantes.

Une étude de faisabilité a donc été menée afin d'évaluer la possibilité de mettre en œuvre le modèle scientifique de l'Etude européenne sur les causes d'accidents impliquant des camions (ETAC), dans la perspective de réaliser une étude

Le projet en chiffres

3 domaines prioritaires

9 programmes de formation

35 instructeurs formés

5 ateliers nationaux

7 pays arabes

18 mois



L'objectif final, c'est la croissance économique. Le commerce est le moyen le plus efficace de générer de la croissance et d'améliorer la qualité de vie des ressortissants du monde arabe, mais il est impossible sans services de transport routier efficaces.

M. Birama Boubacar Sidibe, Vice-président, Banque islamique de développement



semblable à l'avenir dans les pays de la LEA (LASTAC), en vue d'identifier et de traiter efficacement les principales causes d'accidents impliquant des camions et de renforcer concrètement la sécurité routière pour le bienfait de tous les usagers de la route.

Formation professionnelle

Le facteur humain joue un rôle essentiel en vue d'accroître réellement l'efficacité et la sécurité des transports routiers.

Les professionnels doivent être formés comme il se doit pour accomplir leurs

tâches en toute sécurité. Ainsi, des centres de formation spécifiques ont été identifiés dans les pays de la Ligue des Etats arabes pour bénéficier des programmes de l'Académie de l'IRU.

Des experts de l'IRU ont transmis les connaissances et compétences nécessaires pour mettre en œuvre et dispenser les formations professionnelles sur le transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et le Certificat d'aptitude professionnelle pour les managers (CAP Manager).

Jusqu'à **57%**
du **temps de transport**
est **perdu** aux frontières
du monde arabe



Le projet commun BID-AULT-IRU a identifié les obstacles physiques et autres aux échanges et au transport routier international dans le monde arabe, dans le cadre de 62 déplacements à destination et en provenance de sept pays arabes, le long de 14 itinéraires différents.

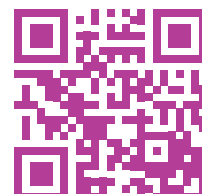
Les résultats de l'étude ont révélé que 57% du temps de transport était perdu aux frontières, certains conducteurs pouvant attendre jusqu'à deux semaines, et ce en raison de procédures de passage des frontières inadaptées. Il s'agit du principal obstacle à la libre circulation des échanges dans le cadre du transport routier dans la région. Malgré cet immense obstacle, les résultats ont également souligné le fort potentiel des livraisons commerciales, avec un volume total de fret de plus de

1 035 tonnes transportées et une moyenne de 2 171 km par voyage aller-retour. De plus, les projets de formation pilotes, les ateliers nationaux, la collecte de données sur le terrain et les analyses scientifiques portant sur certains pays membres de la LEA, à savoir la Jordanie, le Koweït, le Maroc, Oman, le Qatar, la Tunisie et les Emirats arabes unis, soulignent tous le même potentiel.

En effet, la grande "zone arabe de libre-échange" de 367 millions de consommateurs offre des perspectives de croissance exceptionnelle. Elles doivent néanmoins être soutenues par des services de transport routier professionnels, efficaces et fiables, reliant chaque entreprise et chaque mode de transport dans la région à tous les principaux marchés mondiaux.



Flashez ce code pour regarder la vidéo du projet



Prochaines étapes

Pour accroître l'efficacité des services de transport routier dans la région panarabe, les objectifs consistant à faciliter les échanges et le transport routier et à renforcer la sécurité routière et le professionnalisme des opérations de transport routier peuvent être atteints en mettant en œuvre les recommandations clés suivantes :

- Les acteurs du transport doivent établir et intensifier la coopération dans le domaine du transport routier de marchandises et de personnes dans le cadre de partenariats public-privé ;
- Les acteurs du transport doivent coopérer en vue de réduire la bureaucratie et d'harmoniser les procédures douanières et autres procédures de contrôle lors du passage des frontières ;
- Les membres de la LEA doivent adhérer aux 7 principaux instruments internationaux de facilitation du commerce et du transport routier de l'ONU, notamment la Convention TIR, la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, l'ADR et l'ATP, qui sont les principaux moyens de supprimer les obstacles non-physiques

et de réduire les coûts de transport, ainsi que de faciliter l'intégration économique ;

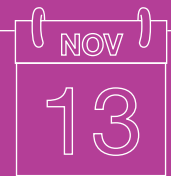
- Créer des infrastructures auxiliaires le long des corridors internationaux de transport routier dans le monde arabe pour les conducteurs de camions et d'autobus, notamment à proximité des passages de frontières ;
- Garantir la durabilité de l'industrie du transport routier grâce à l'adoption et la mise en œuvre de règles harmonisées relatives à l'accès à la profession dans le transport routier à partir des normes internationales existantes ;
- Créer des cadres de qualification professionnelle harmonisés pour les managers et les conducteurs et mettre en œuvre des méthodes de formation et de test professionnelles de grande qualité et reconnues au niveau international ;
- Une étude sur les causes d'accidents impliquant des camions dans les pays de la LEA est nécessaire et faisable.

“

Nous considérons le renforcement de la sécurité routière comme l'une des composantes essentielles de la stabilité économique. Nous encourageons donc la sécurité et la stabilité dans notre région pour la prospérité du transport et du commerce dans les pays arabes.

Dr. Mohammed Ben Ibrahim At-Twajiri, Secrétaire général adjoint
aux Affaires économiques – Ligue des Etats arabes

”



EVÈNEMENT IRU

Soutenir la croissance et la **prospérité** dans le monde **arabe**



“

Nous coopérons avec l'IRU et la Banque islamique de développement, non seulement pour identifier les problèmes dans le secteur du transport routier, mais également pour trouver des solutions. Des décisions doivent être prises au niveau politique pour mettre en œuvre ces solutions et garantir ainsi un secteur des transports plus efficace et un avenir meilleur.

Dr. Mahmoud H. Abdallatt – Secrétaire général, Union arabe des transports terrestres

”

Nous avons organisé un événement de clôture, en partenariat avec la BID et l'AULT afin de présenter un plan d'action visant à renforcer l'intégration économique du monde arabe aux niveaux régional et mondial.

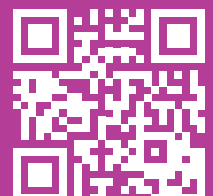
Les résultats du projet ont souligné que les perspectives de croissance exceptionnelles offertes par la "zone arabe de libre-échange", qui représente 367 millions de consommateurs, devaient être soutenues par des services de transport routier professionnels, efficaces et fiables, reliant chaque entreprise et chaque mode de transport dans la région à tous les principaux marchés mondiaux.

Développer la formation professionnelle destinée aux managers et conducteurs selon des normes internationales, tel que le propose l'Académie de l'IRU, est également considéré comme essentiel pour renforcer l'efficacité et la sécurité du secteur.

Cet événement, qui a réuni près de 80 participants issus des ministères chargés des transports, de l'application des lois, des douanes et du commerce, ainsi que de nombreuses organisations régionales, nationales et internationales, a été une occasion unique de sensibiliser les parties prenantes à la situation actuelle concernant le transport routier dans la région et à l'état d'avancement de la mise en œuvre des principaux instruments de facilitation de l'ONU.

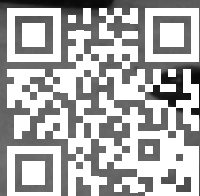


Flashez ce code pour voir les présentations, discours et photos de l'événement





Regardez
l'interview
dans son
intégralité



Votre bureau se situe à Istanbul et ses activités concernent les régions de la mer Noire, du Moyen-Orient et de l'Asie centrale. Des priorités différentes, des cultures différentes... comment les conciliez-vous dans votre travail ?

“L'IRU a créé une délégation à Istanbul en 2005 pour répondre aux développements et évolutions au niveau international, ainsi qu'aux récents besoins accrus d'efficacité du transport routier partout dans le monde. Istanbul étant situé au carrefour de plusieurs continents et régions, cette délégation permet d'identifier les différents besoins et priorités de façon optimale. Le monde arabe a pour principal objectif de renforcer ses capacités et de mettre en œuvre les Conventions de l'ONU pour la facilitation des échanges et du transport. La région de la mer Noire a besoin de nouveaux instruments de facilitation afin d'éliminer les obstacles au commerce international. En Asie centrale, l'impact des économies indo-chinoises est à l'origine d'une volonté marquée d'établir des réseaux et des passerelles

aujourd'hui, cette initiative connaît un succès grandissant. Le nombre de permis augmente et de nouveaux pays, tels que l'Ukraine, montrent un vif intérêt à rejoindre le système de permis de la CEMN. Notre objectif est de supprimer complètement les quotas, mais pour une pleine libéralisation, les gouvernements ont besoin d'instruments de contrôle avant de pouvoir ouvrir leurs marchés à la concurrence.

Nous coopérons également avec des gouvernements afin de promouvoir, au niveau de l'ONU, la mise en œuvre des instruments de facilitation tels que la Convention sur l'harmonisation, qui prévoit un certificat international de pesée de véhicule dont les États membres reconnaissent mutuellement la validité sur leur territoire. Le poids des véhicules serait ainsi contrôlé au départ et ne nécessiterait pas de nouveaux contrôles durant le trajet. Malheureusement, trop de parties contractantes ne sont pas encore prêtes à mettre en œuvre ce système, mais nous y travaillons.”

trouver des solutions pour réduire le temps d'attente aux frontières sans compromettre la sécurité. Si c'est possible en Europe, pourquoi pas dans le monde arabe ? Compte tenu du rôle stratégique joué par le port de Dubaï et d'autres ports dans les échanges internationaux, la région du Golfe est importante pour le trafic multimodal. Nous nous réjouissons des mesures prises par les Émirats arabes unis en vue d'adhérer à la Convention TIR et nous les aidons à la mettre en œuvre. Certains pays, tels que l'Arabie saoudite et l'Égypte, sont des partenaires dont la situation stratégique a été essentielle au succès du TIR dans le monde arabe; leur coopération a été extrêmement positive.”

Est-ce pour cela que l'IRU met aujourd'hui davantage l'accent sur le Moyen-Orient ?

“Le Moyen-Orient est très important pour le monde arabe, mais également pour l'économie mondiale dans son ensemble, car il est au cœur de nombreuses activités économiques, mis à part l'approvisionnement énergétique. Il faut renforcer la sécurité des routes et

Entretien avec
Haydar Ozkan,
Délégué
général de
l'IRU pour le
Moyen-Orient
et sa région

Par le suivi et le transfert de connaissances et de bonnes pratiques sur trois continents, nous évitons de réinventer la roue

entre les marchés. Les gouvernements et les processus de coopération offrent ainsi des solutions variées aux enjeux du transport routier. A Istanbul, nous suivons ces évolutions pour partager les bonnes pratiques et les connaissances entre les régions, et éviter ainsi de réinventer la roue.”

Pouvez-vous citer 3 priorités dans les régions que vous suivez ?

“Renforcer la sécurité routière en luttant contre les principales causes d'accidents, aider les gouvernements à mettre en œuvre les principaux instruments de facilitation de l'ONU et développer le réseau d'instituts de formation accrédités de l'Académie de l'IRU pour proposer des formations professionnelles de grande qualité à l'industrie.”

Comment se traduisent-elles dans la région de la mer Noire ?

“Depuis 2010, nous coopérons étroitement avec les gouvernements et la CEMN-URTA afin de créer un système de permis pour 7 États membres de la CEMN. A l'origine, il s'agissait d'un simple document de facilitation du transit des camions en Albanie, Arménie, Géorgie, Moldavie, Roumanie, Serbie et Turquie. Mais

Quels sont vos projets avec les États membres de l'OCE en Asie centrale ?

“A la demande de l'Organisation de coopération économique, nous soutenons depuis 2012 la mise en œuvre, le fonctionnement, la dynamisation et la facilitation des principaux axes commerciaux dans cette région. Les membres de l'OCE souhaitent développer un couloir Islamabad-Téhéran-Istanbul et un couloir Kirghizistan-Tadjikistan-Afghanistan-Iran. Nous aidons l'organisation à mettre en œuvre les principes de l'Initiative d'autoroute modèle pour ces deux couloirs et examinons le déploiement d'un système de permis régional en vue d'ouvrir les marchés à la concurrence de façon contrôlée.”

Quelle est la situation dans le monde arabe concernant le transport routier international et le commerce ?

“Les pays arabes peuvent fortement contribuer au développement du commerce international sur leurs territoires. Mais si vos frontières sont bloquées, comment pouvez-vous aider votre pays et les autres ? C'est la raison pour laquelle cette région a besoin de la Convention TIR : elle permettrait de renforcer considérablement l'efficacité du commerce international. Nous devons

l'efficacité des services de transport dès maintenant. Ainsi, nos priorités au Moyen-Orient sont différentes de celles dans les autres régions. Nous souhaitons sensibiliser les gouvernements à l'importance d'agir maintenant et obtenir leur engagement sur le plan politique. Nous unissons nos forces avec la Banque islamique de développement pour créer des programmes régionaux spéciaux et mettre des ressources et des fonds à la disposition des gouvernements intéressés. ”

Quelles sont vos attentes pour 2014 ?

“Nous espérons obtenir des résultats concrets concernant la réduction des temps d'attente aux frontières, l'harmonisation des procédures de passage des frontières et la formation des conducteurs et managers. Nous souhaitons également renforcer la sécurité des routes, établir des couloirs opérationnels entre l'Europe et l'Asie centrale et mettre en œuvre les instruments de facilitation de l'ONU dans des pays clés du monde arabe, qui puissent jouer un rôle pionnier dans la région. Enfin, nous avons pour objectif de déployer le système de permis de la CEMN au niveau mondial - jusqu'au continent eurasiatique - et de développer l'image de l'Académie de l'IRU en tant que symbole d'excellence dans notre profession.”



A small blue and red figurine of a person stands on a wooden surface next to a pair of glasses. The background is a warm, orange-toned gradient.

04

Formation

Compétence,
conformité,
performance,
excellence



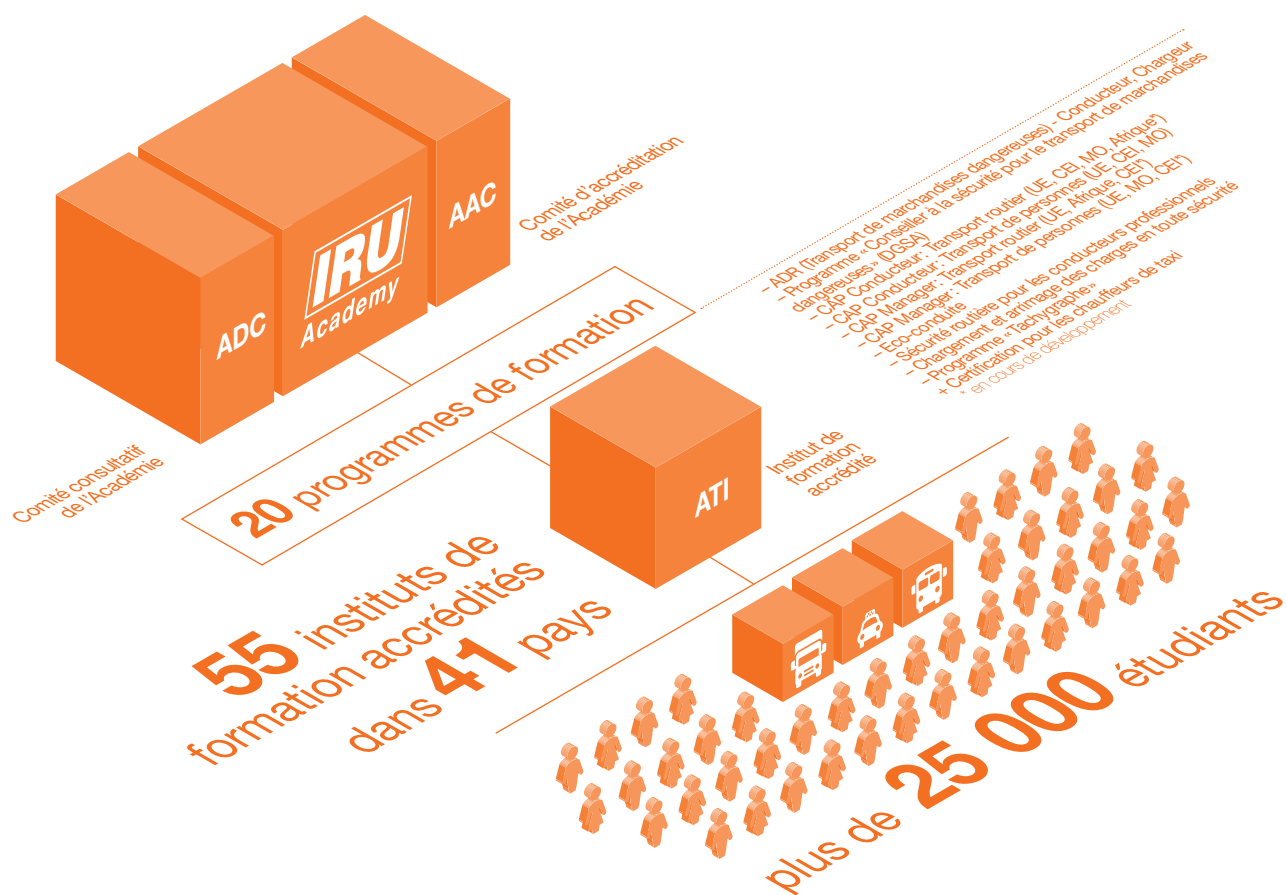
Notre Académie travaille sur le plan mondial avec ses partenaires et panels d'experts pour offrir un cadre de formation professionnelle dans le domaine des transports routiers. Ses programmes et son réseau d'instituts de formation accrédités sont reconnus au niveau international grâce au soutien de son Comité consultatif de haut niveau (ADC).

L'ADC 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).

Conçus par des experts de renommée internationale, sous la supervision de l'ADC, tous les programmes de l'Académie de l'IRU visent à développer les compétences et les connaissances des professionnels du transport routier pour renforcer leur capacité à gérer tous les aspects fondamentaux des opérations dans ce secteur. Ils sont continuellement mis à jour en vue de refléter les bonnes pratiques et de garantir le respect des réglementations internationales, régionales et nationales en vigueur.

Structure de l'Académie de l'IRU



Nouveaux programmes de formation

Si tous nos programmes de formation sont continuellement mis à jour, les programmes destinés aux conducteurs et aux chargeurs actifs dans le transport de marchandises dangereuses par route (ADR Conducteur et Chargeur) ont fait l'objet d'une révision spécifique afin de tenir compte de l'ensemble des dispositions de l'accord ADR de 2013.

Désireuse de renforcer la sécurité du transport de marchandises dangereuses, l'Académie de l'IRU a également lancé cette année un programme "Conseiller à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses" (DGSA), qui contribue à harmoniser les normes et la qualité de la formation des conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses.

A l'heure actuelle, l'Académie de l'IRU conçoit également un programme de formation interactif "Sécurité routière pour les conducteurs professionnels", qui mettra l'accent sur les situations critiques en termes de sécurité auxquelles les conducteurs professionnels peuvent être confrontés dans le cadre de leurs activités quotidiennes. Grâce à des animations interactives et des simulations, ces derniers seront mis en situation et devront déterminer quel comportement adopter pour faire face à ces risques. La dimension régionale des programmes de formation reste une priorité et la conception du programme "CAP Manager international pour la CEI" sera ainsi terminée en 2014. Cet aspect est particulièrement important étant donnée l'attention accordée de plus en plus par les transporteurs et les conducteurs à la qualité des services de transport.

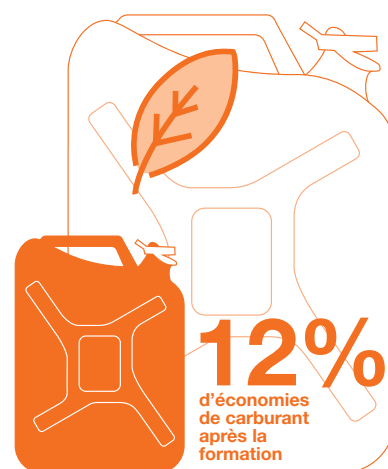
L'ECOeffect

Lancé en 2011, le projet ECOeffect est une initiative visant à renforcer les capacités de formation et à stimuler les marchés polonais, roumain et tchèque pour soutenir le développement et la mise en œuvre de programmes d'éco-conduite. Cofinancé par la Commission européenne dans le cadre du programme Energie intelligente pour l'Europe (EIE), ce projet international est mis en œuvre par l'Académie de l'IRU et 9 partenaires issus de 7 pays différents. Plus de 1600 conducteurs et 80 formateurs ont ainsi suivi ce programme de formation, qui a permis de réduire de 12% leur consommation moyenne de carburant.

ECOeffect a clairement aidé les transporteurs à réduire leurs coûts en carburant, et donc leurs émissions de CO₂. Ce projet a également permis de renforcer la sécurité routière, avec une baisse du nombre d'incidents et d'accidents au sein des entreprises de transport ayant suivi la formation. A l'avenir, l'Académie de l'IRU continuera de proposer ce programme aux instituts de formation et entreprises de transport intéressés.

Le projet ECOeffect en chiffres

9 partenaires
7 pays
1 600 conducteurs
80 formateurs



Séminaire sur l'éco-conduite

Lors d'un séminaire sur l'éco-conduite organisé à Vilnius, en Lituanie, qui a réuni 80 participants issus de 17 pays représentant l'industrie du transport routier, les autorités publiques et la presse spécialisée, l'Académie de l'IRU a présenté les principaux avantages du projet ECOeffect et a souligné dans quelle mesure des cours sur les techniques d'éco-conduite professionnelle pouvaient permettre d'optimiser la consommation de carburant et de réduire les émissions de CO₂, ainsi que les coûts des transporteurs.



Flashez ce code pour télécharger les présentations du séminaire

Récentes accréditations

L'Académie de l'IRU a accordé de nombreuses accréditations à plusieurs instituts de formation, qui peuvent désormais proposer ses programmes de formation de grande qualité à de futurs diplômés de l'Académie.

Tous les instituts récemment accrédités ont suivi au préalable des sessions de "formation des formateurs" avant de proposer des formations pilotes en vue de renforcer les capacités de formation dans le monde, tout en garantissant des normes de qualité internationales.

Ces sessions se concentrent sur le transfert des méthodologies, la présentation des supports de formation et le partage de bonnes pratiques via des activités de groupe, des simulations et des exercices pratiques, afin de s'assurer que les formateurs disposent des outils et du savoir-faire nécessaires pour dispenser une formation de qualité aux formateurs professionnels et de garantir ainsi des capacités de formation de haut niveau, pour le bienfait de la sécurité routière, de l'efficacité des transports et de la société dans son ensemble.

L'Académie de l'IRU a également récompensé ses instituts de formation accrédités les plus performants en 2013, à savoir AIRCU-TCC, BAMAP-VEDY, BILIMINTERTRANS, CIPTI, COB, ITLB, KTTDC et RACJ, pour leur excellente contribution et les efforts inlassables qu'ils ont déployés dans des initiatives de développement et de formation à la conduite, ces dernières étant essentielles pour établir le leadership et les compétences nécessaires à une industrie du transport routier durable, sûre et efficace.

Les ATI les plus performants sont évalués selon le nombre d'étudiants formés, la diversité et la qualité des programmes de formation dispensés, l'organisation et la participation aux événements de "formation des formateurs" et aux autres séminaires de l'Académie de l'IRU, leur implication dans les projets et initiatives de l'Académie de l'IRU et la promotion qu'ils en font.

La star des stars, c'est le taxi

Cofinancé par l'Union européenne, le projet Taxistars consiste à former les conducteurs de TAXI pour un métier de la route plus compétitif et plus sûr, de jour comme de nuit. La formation a pour objectif de fournir aux conducteurs les outils nécessaires pour des questions telles que la gestion des situations d'urgence, les relations avec les clients, la qualité des services et la sécurité routière, et ce afin d'intervenir de façon professionnelle et efficace sur le marché des taxis d'aujourd'hui.

Le projet Taxistars conçoit et produit des matériels didactiques novateurs, fondés sur les technologies de l'information et des

Institut de formation	Nature de l'accréditation
ORYX Grupa D.O.O. – Croatie	Programme "Eco-conduite"
AASTMT-CITL - Egypte	Programme "CAP Conducteur" (Moyen-Orient)
Ecole de conduite Gills - Irlande	Programme "Chargement et arrimage des charges en toute sécurité"
NAPESCO - Koweït	Programme ADR
Centre de formation d'AIRTO-KR – Kirghizistan	Programme "CAP Conducteur"
Linavos Mokymo Centras – LINAVA - Lituanie	Programmes "Tachygraphe" et "Chargement et arrimage des charges en toute sécurité"
SIZ Makedonja Soobrakaj – AMERIT – Macédoine	Programme "Chargement et arrimage des charges en toute sécurité"
Institut Supérieur du Transport et de la Logistique (ISTL) - Maroc	Programme "CAP Manager"
Hi-Tech Projects – Sultanat d'Oman	Programme "CAP Manager"
Académie d'Eco-conduite - Pologne	Programme "Eco-conduite"
Centre de formation et de développement dans les transports Karwa (KTTDC) – Qatar	Programmes "CAP Manager", "Taxis", "Chargement et arrimage des charges en toute sécurité" et "Tachygraphe"
Formation RICO - Serbie	Programme "Eco-conduite"
SCC-ATT – Serbie	Programme "Chargement et arrimage des charges en toute sécurité"

communications (TIC), à l'intention des conducteurs professionnels de taxi.

En effet, les taxis jouent un rôle primordial dans l'environnement urbain et semi-urbain européen : il s'agit d'un mode de transport rapide et flexible, qui améliore la mobilité des citoyens. Le métier de conducteur de taxi est un métier qui s'exerce sur la route 24/24h, tandis que le secteur du taxi lui-même se caractérise par une main d'œuvre de plus en plus diversifiée.

La finalité du projet est de contribuer à l'amélioration de la formation professionnelle et de la formation sur le terrain pour renforcer la sécurité, l'efficacité et la compétitivité du secteur des taxis et permettre aux conducteurs professionnels de fournir des services de grande qualité.

Mis en œuvre par un consortium réunissant des expertises internationales complémentaires, notamment notre Académie, TAXIstars a pour objectif de favoriser des synergies durables et efficaces et d'imposer progressivement une approche révolutionnaire dans le domaine de la formation professionnelle dans le secteur du transport routier, voire à plus grande échelle, en introduisant de nouveaux outils de formation tels que des applications pour les smartphones et tablettes.

La polyvalence du consortium garantit un lien solide et étroit entre la réalité du métier et la formation pédagogique professionnelle afin que les supports de formation élaborés répondent le plus fidèlement possible aux besoins du groupe cible.

Globalement, TAXIstars soutient nos politiques dans le domaine de l'accès à la profession, de la formation des conducteurs, de la durabilité et de la sécurité routière, ainsi que les recommandations du groupe de haut niveau public-privé UE "Bougez malin", de la campagne "Bougez malin" et de la campagne "Le taxi – Partout, à toute heure".

Révision des **exigences** relatives à la formation des conducteurs **professionnels** dans l'UE

Une main d'œuvre très qualifiée est la pierre angulaire du professionnalisme dans le transport routier.

Nous soutenons donc le projet de la Commission européenne visant à réviser la directive relative à la formation des conducteurs 2003/59/CE et prendrons activement part au processus de révision. Pour nous, les programmes de formation doivent apporter une réelle valeur ajoutée aux conducteurs et aux entreprises et ne doivent pas représenter des contraintes bureaucratiques et financières supplémentaires pour les transporteurs routiers.

Nous ferons tout notre possible pour garantir que le futur cadre législatif de l'UE trouve le bon équilibre entre l'harmonisation nécessaire des exigences de formation et le maintien de la flexibilité nécessaire aux États membres et aux entreprises, qui sont les mieux placés pour connaître leurs besoins de formation.

L'IRU soutient l'établissement d'un cadre commun pour les formations et les examens, ainsi que l'harmonisation des exigences pour les centres de formation et les instructeurs. Il faut privilégier avant tout des politiques de soutien et des exigences sectorielles telles que celles contenues dans le Livre blanc de la Commission sur les transports et les résolutions "30 pour 30" et "Sécurité routière" de l'IRU.



Renforcer la sécurité routière dans le monde arabe

Dans le cadre d'un partenariat public-privé entre la Banque islamique de développement (BID), l'Union arabe des transports terrestres (AULT) et l'IRU visant à renforcer la sécurité et l'efficacité des services de transport routier dans le monde arabe, les gestionnaires de flotte et les conducteurs pourront désormais bénéficier des programmes de formation de l'Académie de l'IRU, qui ont pour objectif de renforcer leur professionnalisme et leur capacité à appliquer des mesures qui améliorent leur performance en matière de sécurité routière.

Au cours des 18 derniers mois, des experts de l'IRU ont transféré les connaissances et les compétences nécessaires à des formateurs arabes afin de leur permettre de mettre en œuvre et de dispenser comme il se doit les programmes de formation CAP Manager et ADR (transport de marchandises dangereuses) de l'Académie de l'IRU. Les aide-mémoire de l'Académie de l'IRU à l'intention des conducteurs ont été traduits en arabe, tandis que des ateliers nationaux ont été organisés pour informer les acteurs publics et privés de l'existence de cadres pour la qualification professionnelle dans le domaine des transports routiers.



Regardez
l'interview
dans son
intégralité

Quelle est la situation du transport en Afrique ?

“Les échanges intra-africains sont extrêmement limités, inférieurs à 10%, et l’objectif des Etats africains est d’augmenter cette proportion à 25% dans les prochaines années. L’absence de système de transport intégré en Afrique engendre des temps de transports considérables, en particulier en raison des temps d’attentes dans les ports et aux frontières. Par exemple, les conteneurs restent entre 15 à 19 jours au port de Douala avant de partir en Centrafrique ou au Tchad, sans compter les délais supplémentaires aux frontières ! Les transports africains souffrent de l’absence de pratiques et législations harmonisés.”

Comment les Conventions de l’ONU pourraient-elles aider à l’intégration économique de l’Afrique ?

“Le défi pour l’Afrique est de développer son commerce extérieur et intra-africain en améliorant la performance logistique grâce à une diminution des coûts logistiques et de transport. Les instruments

bénéficier des instruments internationaux globaux. Nous travaillons beaucoup avec le Cameroun et la Côte d’Ivoire dont les pays voisins comme le Mali, le Burkina Faso ou le Niger sont très demandeurs d’un accès à la mer par Abidjan et donc d’instruments internationaux de facilitation, mais aussi avec le Sénégal et la Mauritanie qui aimeraient un axe de trafic nord-sud avec le Maroc, aux portes de l’Europe. Donc en 2014, nous développerons des partenariats avec les institutions financières et régionales pour intégrer la ‘facilitation’ dans les projets d’infrastructures et d’assistance technique pour ces Etats.”

La corruption ou l’accessibilité à Internet ne constituent pas des obstacles au bon déploiement de ces Conventions en Afrique ?

“Certains lobbies voudraient maintenir des procédures compliquées aux frontières, sources de revenus qui disparaîtraient si ces instruments de facilitation étaient appliqués. La Convention TIR peut concrètement contribuer à éradiquer cette corruption, comme ce fut le cas dans d’autres régions. L’enjeu est de transformer l’économie parallèle en permettant, par la formation professionnelle, la création

évidemment une dimension essentielle et figure donc très haut sur l’agenda politique africain. Elle impacte aussi les performances des entreprises, la satisfaction client, la sécurité du commerce... Avec l’Académie de l’IRU, nous nous sommes efforcés de répondre à cette demande et de montrer les pratiques et normes internationales à disposition.”

Quelles avancées dans l’accession aux instruments de facilitation de l’ONU en Afrique cette année ?

“L’UNECA, l’OIC, l’ICDT ou la CEMAC ont adopté des résolutions recommandant à leurs Etats membres d’accéder aux grandes Conventions de facilitation. La Conférence des ministres des Transport de l’UpM a également inclus l’accession par les pays méditerranéens africains à ces Conventions dans son programme 2014-2020. Nous avons donc développé un cadre de référence incitatif pour que ces pays considèrent ces instruments comme partie intégrante de la stratégie de développement.

Au niveau panafricain, l’IRU a été associée à la revue du Programme d’Alma-Ata

Entretien avec Jean Acri, Responsable du Comité régional de l’IRU pour l’Afrique

Nous avons créé un cadre favorable. Les gouvernements africains doivent maintenant s’approprier ces instruments et passer à l’action.

internationaux comme la Convention sur l’harmonisation du contrôle aux frontières ou la Convention TIR dans le domaine douanier apportent des solutions clé en main. L’Accord ADR pour les marchandises dangereuses ou l’accord ATP pour le transport de denrées périssables et la Convention CMR sur le contrat de transport sont aussi particulièrement pertinents. Ces Conventions de l’ONU sont toutes multimodales et constituent donc des atouts considérables pour développer des services de transport performants. Améliorer les systèmes de transport et faciliter le passage des frontières selon des normes internationales, c’est impacter directement l’économie et l’accessibilité aux marchés locaux.”

Quel accueil des gouvernements africains à ces propositions de l’IRU ?

“Plusieurs ont montré un vif intérêt car ils sont conscients de la nécessité de

d’emplois stables et durables grâce à un système de transport efficace.

En ce qui concerne l’utilisation des applications en ligne TIR comme le TIR-EPD, l’ensemble des douanes africaines aujourd’hui ont des systèmes informatiques de traitement de leurs procédures. Les programmes comme SYDONIA de la CNUCED sont assez répandus, l’infrastructure existe. L’IRU fournit aussi une assistance technique à la mise en œuvre, donc ça ne constitue pas un obstacle majeur.”

L’IRU et le CRIPA ont-ils particulièrement insisté sur la formation cette année ?

“La sécurité routière est un grand problème en Afrique. Les institutions et gouvernements africains sont engagés dans une politique résolue à cet égard. Dans le transport routier, la formation des conducteurs professionnels est

pour les pays enclavés qui sont très nombreux en Afrique, et cette revue africaine recommandera aussi l’accession aux conventions internationales comme une priorité pour les programmes de développement d’après 2015.”

Un dernier message aux parties prenantes africaines ?

“L’IRU apporte un savoir-faire sur des instruments internationaux que les gouvernements africains vont pouvoir s’approprier, intégrer et gérer eux-mêmes. Ils deviendront partie intégrante de leur propre politique et profiteront au développement économique régional dont les autorités garderont ainsi la maîtrise. Ces instruments, bien qu’internationaux dans leurs pratiques, seront appliqués au niveau national par les gouvernements et leurs partenaires privés locaux et deviendront leur propriété et leur privilège. L’objectif est maintenant de passer de la recommandation à l’action.”





05

Efficacité

Des solutions pour
soutenir la croissance

IRU projects : piloter le progrès

IRU Projects a été créé pour aider l'IRU et ses membres à participer à des activités cofinancées par la Commission européenne. Il propose de l'aide dans les procédures administratives

souvent complexes et longues et offre des opportunités de coopération. La finalité d'IRU Projects est de garantir que la voix des exploitants de flotte soit davantage prise en compte dans les projets cofinancés par la CE et de continuer à fournir des solutions aux problèmes concrets auxquels les transporteurs routiers, les taxis, ainsi que les exploitants d'autobus et d'autocar sont confrontés au quotidien.

Objectif
Présenter de nouvelles innovations dans le domaine des transports, qui permettront de renforcer l'efficacité et la durabilité, sur les plans social et environnemental, du fret urbain dans le "dernier kilomètre" et les processus d'expédition en zone urbaine/interurbaine correspondants.

Champ d'application
Allemagne, Italie, Royaume-Uni

Dates
01.05.2012 – 31.04.2015

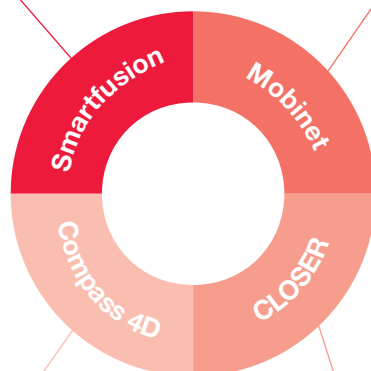
Site Internet
www.smartfusion.eu

Objectif
Piloter le déploiement de services coopératifs dans le cadre des systèmes de transport intelligents (STI), qui permettront de communiquer de véhicule à véhicule et de véhicule à infrastructure et de renforcer l'efficacité et la sécurité des transports routiers.

Champ d'application
Au total, 344 véhicules, dont 135 autobus, 52 camions et 43 taxis.
Danemark, France, Allemagne, Grèce, Italie, Pays-Bas, Espagne, Royaume-Uni

Dates
01.01.2013 – 31.12.2015

Site Internet
www.compass4d.eu



Objectif

Simplifier le déploiement de services de transport connectés au niveau européen en créant un "Internet de la mobilité", qui associe les demandes des usagers des transports aux offres de fournisseurs et soutienne ainsi l'ouverture, l'harmonisation, l'interopérabilité et la qualité.

Champ d'application

Danemark (région au nord), Finlande (Helsinki), Grèce (Trikala), Italie, Pays-Bas (Helmond), Norvège (Trondheim), Espagne, Royaume-Uni (Londres)

Dates
01.11.2012 – 01.04.2016

Site Internet
En cours de développement

Objectif

Harmoniser les pratiques d'application des lois de l'UE en définissant des objectifs de formation communs à tous les professionnels du transport routier. Développer des supports de formation sur l'application du cabotage, l'arrimage des charges et les temps de conduite et de repos pour les contrôleurs, les dirigeants des transports et les conducteurs.

Champ d'application

En partenariat avec les autorités de contrôle et les syndicats.

Dates
Lancement en 2014

Des sanctions justes pour plus d'efficacité

Créé en partenariat avec Euro Contrôle Route (ECR), le Bureau de plaintes pour amendes et sanctions disproportionnées est désormais disponible en anglais, français, néerlandais, allemand, hongrois, lituanien, polonais, roumain, slovaque et suédois.

Une réunion du groupe d'harmonisation conjoint sur les contrôles routiers effectués sur les autobus et autocars a également été organisée en vue d'examiner les bonnes pratiques au niveau national, qui tiennent compte des spécificités du transport routier de personnes, notamment la durée et le lieu des contrôles.

Les deux parties ont adopté des lignes directrices volontaires conjointes IRU-ECR sur le remplissage, l'utilisation et le contrôle de la feuille de route pour les transports internationaux occasionnels dans l'UE. Ces lignes directrices pratiques ont pour objectif d'aider les dirigeants et les conducteurs dans le transport par autobus et autocar à utiliser la feuille de route et de faciliter les contrôles routiers, notamment ceux réalisés sur les lieux de l'entreprise, en proposant une lecture et une interprétation communes des règles par les autocaristes et les autorités de contrôle.

Nous avons également rencontré les autorités de contrôle de la région espagnole de Catalogne en vue de chercher des solutions aux problèmes concrets qui se posent lors des contrôles

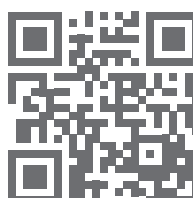
routiers effectués sur le transport routier de marchandises et de personnes, et ce en raison de l'inquiétude exprimée par des transporteurs de plusieurs pays européens.

Nous avons décidé de renforcer notre coopération en intensifiant les échanges d'informations sur les infractions régulièrement commises et la coordination en cas de problèmes spécifiques constatés au niveau des contrôles routiers.

Bien que le Bureau de plaintes pour amendes et sanctions disproportionnées ne constitue nullement une procédure d'appel, la communication des problèmes rencontrés par les conducteurs peut aider l'IRU et l'ECR à mieux connaître le déroulement des contrôles routiers et l'expérience des entreprises et des conducteurs en la matière, afin d'éviter des amendes ou des sanctions disproportionnées et d'améliorer l'application générale des contrôles grâce au partage d'informations sur les sanctions abusives.



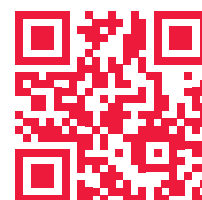
Flashez ce code pour accéder à l'application du Bureau de plaintes pour amendes et sanctions disproportionnées



L'IRU améliore son Réseau d'assistance juridique pour faciliter le quotidien des transporteurs routiers

Notre Réseau d'assistance juridique (LAN) est devenu une application web attractive et intuitive, qui offre aux transporteurs ayant besoin d'une aide juridique spécialisée un accès rapide et facile aux coordonnées de plus de 100 juristes professionnels dans le monde actifs dans le droit des transports et/ou dans différents domaines du droit liés au transport routier international, comme la fiscalité du transport, le droit administratif, communautaire, civil et commercial, pénal, du travail ou procédural.

Ce réseau est conçu de telle sorte que ses utilisateurs peuvent rapidement trouver un juriste compétent dans n'importe quel pays du monde et lui demander conseil ou assistance en échange d'honoraires.



Flashez ce code pour accéder à l'application.

Connecter les modes

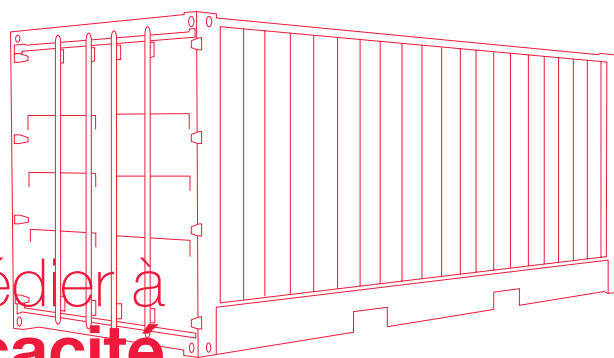
Les services de transport doivent être efficaces tout au long de la chaîne d'approvisionnement pour permettre une économie et un commerce prospères. Le transport intermodal peut améliorer grandement l'efficacité générale de la chaîne logistique, à condition que tous les modes de transport soient utilisés de façon optimale, c'est-à-dire là où leur performance est la meilleure.

Afin de rendre le transport intermodal attractif sur le plan économique, il faut investir massivement dans des infrastructures de transbordement aux terminaux et normaliser les unités de chargement pour améliorer et accélérer les opérations grâce à des techniques de transfert horizontales. Il est également important de clarifier les différents niveaux de responsabilité concernant la livraison des marchandises à destination dans des conditions sûres et selon les délais impartis.

Des terminaux pour le transport multimodal de passagers pour une mobilité durable

Notre atelier Bougez malin sur les terminaux dans la chaîne de transport de passagers, qui s'est tenu en Lettonie, a souligné que les transporteurs par autobus et autocar devaient pouvoir accéder gratuitement et entièrement aux terminaux des autres modes de transport, afin de contribuer à la création d'un réseau de transport européen de passagers intégré, efficace et durable et de fournir des services de transport multimodal durables et fluides aux usagers.

En effet, à l'heure actuelle, on empêche régulièrement les autobus et les autocars d'accéder aux terminaux des autres modes, et dans de nombreux pays



Remédier à l'inefficacité des opérations aux rampes de chargement

Notre Conseil Transport de marchandises a adopté des lignes directrices sur les opérations aux rampes de chargement en vue de remédier aux problèmes actuels - temps d'attente de plusieurs heures, conducteur engagé par le personnel de l'aire de chargement pour charger ou décharger, voire effectuer des activités auxiliaires - qui nuisent gravement aux transports 'juste à temps' ou aux livraisons 'juste en séquence'.

Ces situations sont incompatibles avec les temps de conduite et de repos spécifiques des conducteurs et ont révélé la nécessité de différencier les activités de conduite et la fourniture de services logistiques. Nos lignes directrices prévoient notamment :

- un code de conduite volontaire, qui indique le bon comportement à adopter en cas de conflit entre le conducteur et le personnel des rampes ;
- l'intégration de clauses spécifiques dans les contrats de transport, qui clarifient les responsabilités de chaque partie dans le processus de chargement et de déchargement, ainsi que pour le contrôle des temps d'attente.

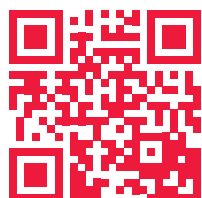
Les lignes directrices de l'IRU recommandent également d'utiliser des applications informatiques, qui permettent aux transporteurs, si possible, de réserver des plages de chargement et de déchargement.



L'IRU évoque la multimodalité avec le transport ferroviaire

Nous avons organisé une conférence conjointe avec le Comité international des transports ferroviaires (CIT), qui a réuni environ 60 participants représentant les différents modes de transport, ainsi que des assureurs et des avocats, en vue d'examiner les conditions légales d'exploitation dans le transport multimodal et les enjeux ayant un impact sur les opérations de transport multimodal aujourd'hui.

Cette conférence a été une première étape réussie afin de permettre aux différents professionnels d'examiner des solutions concrètes et pratiques, qui soutiendront notamment les transporteurs routiers actifs dans le transport multimodal.



Flashez ce code pour télécharger les présentations de la conférence

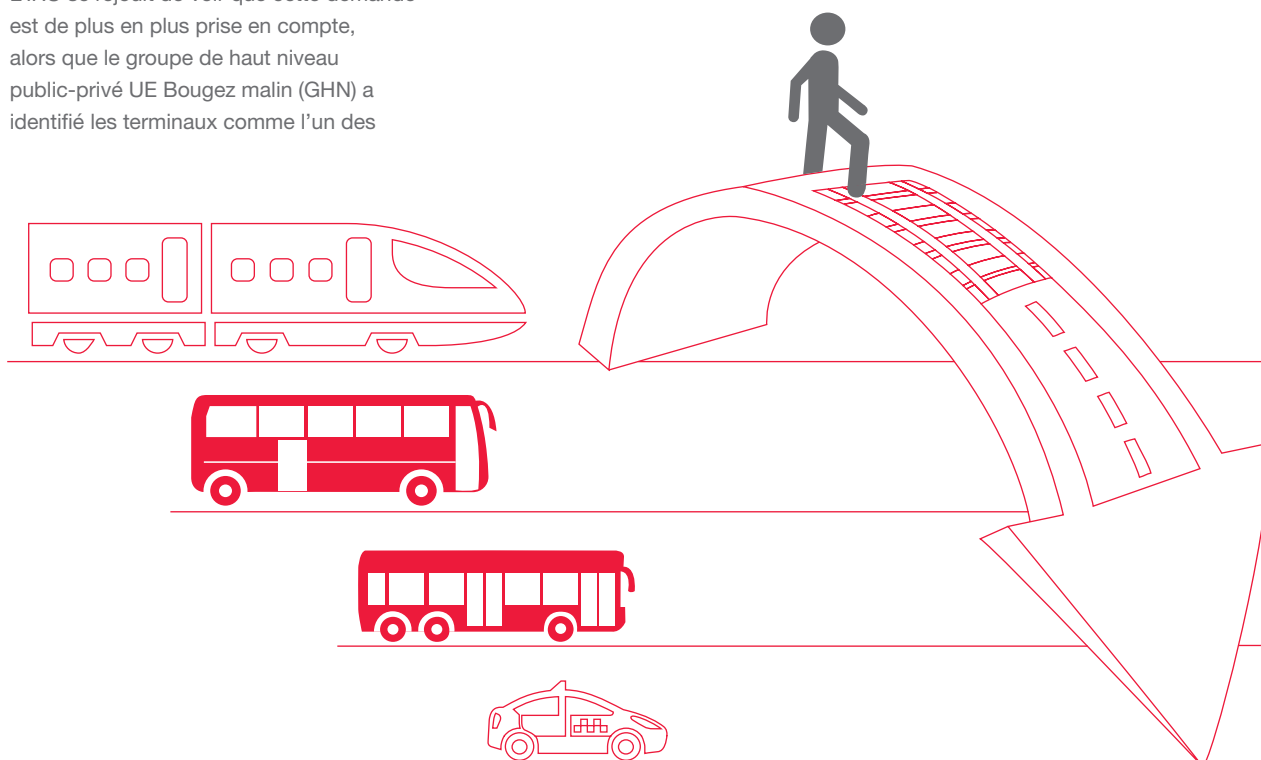
européens, il n'existe tout simplement pas de terminaux pour les autobus et les autocars. Cette situation est inacceptable pour les millions de personnes qui se déplacent grâce à ces moyens de transport tous les ans.

L'accès des autobus et des autocars à tous les terminaux de transport est essentiel pour offrir une solution de porte-à-porte attractive, qui puisse rivaliser avec les performances et la flexibilité de la voiture particulière. L'objectif est en effet d'encourager les utilisateurs de cette dernière à recourir davantage à des formes de mobilité durables, comme le recommande notre campagne "Bougez malin".

L'IRU se réjouit de voir que cette demande est de plus en plus prise en compte, alors que le groupe de haut niveau public-privé UE Bougez malin (GHN) a identifié les terminaux comme l'un des

aspects fondamentaux de la chaîne des transports collectifs et a recommandé de prendre des mesures concrètes afin de les renforcer, notamment créer une base de données européenne sur l'emplacement des terminaux pour les autocars et leurs installations et leur permettre de bénéficier des fonds communautaires consacrés au réseau RTE-T.

La multimodalité nécessitera néanmoins de nouvelles formes de partenariat et de coopération entre les opérateurs et les modes de transport. Nous sommes prêts à coopérer avec d'autres modes et à contribuer pleinement à la création d'un système de transport de passagers intégré. Nous demandons aux autres modes de transport de relever ce défi.



EVÈNEMENT IRU

“Le marché du **transport routier**, **compétitivité** et partenariat : transformer les **difficultés** en **solutions** efficaces porteuses de **croissance**”



En septembre 2013, nous avons organisé la 3^{ème} Conférence IRU-UE sur les transports routiers à Vilnius, en Lituanie, en partenariat avec la présidence lituanienne de l'UE et la Commission européenne. La conférence a réuni quelque 250 dirigeants politiques, des transports et de l'économie des 28 Etats membres de l'UE, notamment le ministre lituanien des Transports, Rimantas Sinkevičius, le vice-président de la Commission européenne et Commissaire aux Transports, Siim Kallas, et le directeur général de la DG MOVE, Matthias Ruete, ainsi que de nombreux représentants des Etats partenaires de l'Est.

Les débats ont examiné les principaux défis auxquels fait face la profession routière et ont tenté de déterminer comment transformer ces derniers en solutions efficaces porteuses de croissance, par une action coordonnée, une coopération et des partenariats renforcés entre le monde politique et l'industrie des transports, et ce afin d'améliorer encore l'efficacité des transports routiers.

Les participants ont souligné l'importance du transport routier commercial, outil de production, de distribution et de mobilité essentiel pour soutenir la croissance et répondre aux besoins sociaux et de mobilité durable de l'ensemble des entreprises et citoyens de l'UE. Ils ont affirmé leur volonté commune de renforcer constamment la sécurité routière et la sûreté de la chaîne de transport grâce à des formations de grande qualité, des systèmes d'information et une application des lois harmonieuse dans toute l'Europe.

Ils ont également souligné l'importance de pouvoir franchir efficacement les frontières extérieures et de respecter pleinement



toutes les conventions internationales en la matière, ainsi que d'améliorer en permanence les flux de transport et d'offrir une mobilité durable grâce à l'utilisation optimale des infrastructures existantes et le développement des liaisons manquantes.

La conclusion sans délai d'accords sur le transport international de passagers a également été présentée comme essentielle afin de garantir la libre circulation des citoyens européens sur tout le continent.

La CE, la présidence lituanienne de l'UE et l'IRU décident de relever ensemble les défis et d'améliorer encore l'efficacité des transports routiers pour soutenir la croissance

En vue de renforcer l'efficacité du secteur des transports routiers pour que ce dernier soutienne la croissance et la mobilité dans l'UE, la conférence a défini les priorités suivantes :

- mettre l'accent sur la révision des règles relatives aux poids et dimensions afin d'améliorer l'aérodynamisme, les gains en efficacité et la sécurité routière des véhicules et équipements et de promouvoir des connexions efficaces entre les modes ;
- garantir des conditions sociales adaptées au secteur des transports routiers, la mise en œuvre de régimes de contrôle mieux harmonisés et coordonnés, notamment en matière de contrôle technique, et une gestion plus homogène des infractions, y compris en ce qui concerne le niveau des sanctions ;
- encourager l'utilisation accrue des transports collectifs de passagers, notamment par autobus, autocar et taxi.



Le transport routier commercial étant le seul mode de transport qui propose des services de porte à porte et complète tous les autres modes, nous nous sommes réjouis de voir que l'importance de nouer des partenariats avec le secteur du transport routier afin de relever les défis d'aujourd'hui et de demain était reconnue.

Seule la coopération nous permettra d'empêcher des mesures prises à titre individuel, et de supprimer ainsi les obstacles au commerce international et au développement économique. L'IRU œuvre pour renforcer la coopération et éviter des situations dans lesquelles les restrictions et les coûts élevés, ou les possibilités d'innovation limitées des transporteurs peuvent nuire à la compétitivité du secteur et réduire la viabilité économique de nombreuses petites et moyennes entreprises de transport routier.

“

Le transport routier est un secteur clé où nous pouvons faire vraiment la différence concernant l'efficacité environnementale et économique des transports, en Europe comme dans le monde entier. Je sais que l'IRU partage ces objectifs et je me réjouis de coopérer avec cette organisation pour mener à bien nos diverses initiatives, qui prépareront le secteur du transport routier à un avenir plus durable et efficace.

En Europe, nos principaux objectifs sont de lutter contre la pollution et la congestion, d'améliorer la qualité des infrastructures routières, de déterminer comment les entretenir et de réaliser l'espace unique européen du transport. Pour ce faire, nous mettons tout particulièrement l'accent sur la recherche et l'innovation et sur l'intégration des routes européennes dans un réseau connexe.

Le transport routier a fait d'énormes progrès pour réduire son impact environnemental, mais il reste encore beaucoup à faire. J'espère pouvoir compter sur l'expertise, la contribution et le soutien précieux et soutenus de l'IRU.

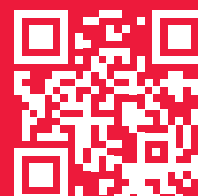
Salm

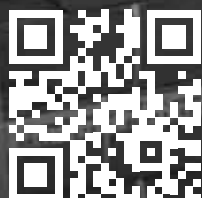
Siim Kallas, Vice-président de la Commission européenne

”



Flashez ce code pour télécharger les discours, les présentations et les photos





Regardez
l'interview
dans son
intégralité

La Communauté européenne du rail (CER) a publié son "Rapport 2013 sur la situation du fret ferroviaire après dix ans de politique communautaire". Qu'en pensez-vous ?

"L'Europe a besoin d'un système de transport efficace, où les modes coopèrent pour répondre à la demande de ses citoyens, industries et économies. Sur les 17 recommandations du rapport, sept sont consacrées à la concurrence entre le rail et la route et cinq appellent à une hausse des financements. Si la stratégie du rail consiste à gagner des parts de marché en concurrençant d'autres modes, plutôt que d'accroître sa propre efficacité et la qualité de ses services, alors un système de transport efficace n'est pas prêt de voir le jour dans l'UE."

N'est-il pas normal de vouloir concurrencer d'autres modes sur un marché hautement compétitif ?

"Le transport routier et le transport ferroviaire ne sont pas des modes concurrents, mais complémentaires. Quelque 75% du transport de fret routier s'effectue sur des distances inférieures à 150 km. Une étude du CER reconnaît que le transfert de la route au rail n'est faisable que sur des distances supérieures

perdu 2,8% de part de marché au cours de la même période.

Pourtant, le Livre blanc de 2011 sur les transports a pour objectif de faire passer 50% du fret routier sur des distances supérieures à 300km vers d'autres modes de transport et prévoit une hausse de 80% de la demande de transport d'ici à 2050. Pour assumer une part importante de ce transfert modal, la communauté européenne du rail devrait augmenter sa performance en tonnes-kilomètres de 300% en 2050 par rapport à 2011! Quelles sont les garanties qu'investir davantage dans le rail permettra d'améliorer sa performance, comme l'espèrent les décideurs nationaux et européens depuis des décennies ?"

Qu'en est-il du caractère prétendument plus écologique du rail ? Cela ne justifie-t-il pas des investissements supplémentaires ?

"Le transport vert n'existe pas. Seuls 53% des réseaux ferroviaires en activité sont électriques. Environ 40% de l'électricité des trains est produite par des centrales qui fonctionnent avec du charbon ou du pétrole dans neuf des 28 États membres de l'UE. Pourtant, le transport routier est de plus en plus vert jour après jour. Si le rail cessait de faire obstacle à l'innovation

poids lourds. L'expérience de la Lkw Maut en Allemagne montre notamment que si le transport ferroviaire bénéficie d'un avantage concurrentiel sur le fret routier grâce à la hausse des coûts d'exploitation de ce dernier, il préfère augmenter ses propres tarifs, plutôt que d'attirer de nouveaux clients. Cette tendance s'explique peut-être par les énormes investissements dans le transport routier faits par certaines entreprises ferroviaires publiques, et le déclin conséquent des activités de fret ferroviaire. Le CER réclame plus de fonds publics, mais malgré cela, les entreprises ne semblent pas croire en cet avenir et continuent d'investir dans le transport routier."

Comment expliquez-vous cette tendance surprenante ?

"Le transport ferroviaire souhaite peut-être conserver son rôle marginal actuel en allant jusqu'à empêcher les autres modes de gagner en efficacité. En 2012, par exemple, les "autoroutes roulantes" représentaient 9,8% de l'ensemble du transport combiné en tonnes-kilomètres et seulement 0,15% de l'intégralité des transports terrestres dans l'UE. Pourtant, le rail refuse systématiquement de tenir compte des gains en efficacité offerts par le Système modulaire européen pour la première et

Entretien avec
Michael Nielsen,
Délégué général
de l'IRU auprès de
l'Union européenne

Le rail et la route sont des modes complémentaires, et non concurrents

à 500 km; le pourcentage de fret routier faisant l'objet d'un transfert modal est donc marginal."

Est-ce que vous ne faites pas la même chose en soutenant que la marge d'amélioration du rail est faible ?

"Au contraire ! Nous encourageons vivement l'établissement d'un système multimodal, où chaque mode serait utilisé de façon optimale pour répondre à la future demande de transport de l'Europe. Malheureusement, la performance des services ferroviaires multimodaux d'aujourd'hui n'est pas fiable et il est donc difficile d'offrir des services de qualité et professionnels."

Quelle est la situation aujourd'hui ?

"Malgré un important soutien politique et financier aux niveaux national et européen, une part de 61% du financement des projets RTE consacrée au rail, contre 4% pour les routes, et une politique incitant au transfert modal depuis 12 ans, le fret ferroviaire n'a connu qu'une faible hausse, passant de 386 milliards de tonnes-kilomètres en 1995 à 420 milliards de tonnes-kilomètres en 2011. Il a également

écologique dans notre secteur, comme sur le dossier 'poids et dimensions', nous pourrions progresser encore plus vite.

Le transport ferroviaire prétend couvrir l'intégralité de ses coûts externes et d'infrastructure, mais oublie que la législation européenne fait en sorte qu'il ne paye pas davantage que le transport routier. En 2005, l'OCDE a souligné que les taxes pour l'infrastructure ferroviaire couvraient 100% des coûts d'infrastructure uniquement dans trois États membres de l'UE. En 2007, l'EEE a indiqué que dans certains pays, seuls 50% des coûts relatifs à l'infrastructure ferroviaire étaient couverts, voire moins. Cependant, les indicateurs montrent que tout impôt, taxe et droit confondus, le transport routier paye beaucoup plus pour l'infrastructure que ce qu'elle ne coûte réellement."

Êtes-vous en train de suggérer que la législation européenne encourage une concurrence déloyale ?

"La législation européenne prévoit des taxes réduites, voire une exonération totale, pour l'électricité consommée par le rail. Les taxes sur le gasoil pour les trains sont également inférieures à celles pour les

la dernière partie du transport combiné rail-route.

De même, le rail souhaite que les camions soient équipés de dispositifs aérodynamiques multimodaux sous certaines conditions, alors que seuls 2 000 wagons sont concernés, limitant ainsi les progrès pour l'environnement que l'on pourrait réaliser sur des centaines de milliers de véhicules routiers. Il tente peut-être de cacher le fait que la performance environnementale du transport routier et du transport ferroviaire serait comparable si les dispositifs aérodynamiques étaient largement déployés."

Des conseils pour l'avenir ?

"Les décideurs doivent réfléchir à l'utilité de soutenir le rail de façon inconditionnelle et envisager d'allouer des ressources pour que l'ensemble du système de transport et de l'économie de l'UE en profite.

Ne vous méprenez pas : nous ne voulons pas voir disparaître le fret ferroviaire. Nous voulons simplement que d'autres approches soient reconnues, et pas uniquement celle du rapport CER."





06

Transport de personnes

Il suffit de prendre
le bus pour sauver
la planète

Rejoignez la communauté **Bougez malin :**
www.busandcoach.travel



Parmi toutes les options pour se déplacer d'un lieu à l'autre, aucune n'est aussi sûre, écologique, efficace et abordable que le bus et l'autocar. Quant au taxi, sa flexibilité n'a d'égale que celle de la voiture privée... les inconvénients en moins. Nous veillons ainsi constamment à ce que les politiques de transport offrent une mobilité durable à tous, partout dans le monde, et encouragent de nouveaux comportements.

Protéger les droits des passagers

A l'IRU, nous considérons qu'il est essentiel de fournir des services de transport de grande qualité afin de mieux respecter les droits des passagers d'autobus et d'autocar et d'augmenter le nombre d'utilisateurs. Nous avons donc organisé un débat sur les terminaux et les droits des passagers, qui s'est tenu à Riga, en Lettonie en septembre 2013, à l'occasion duquel nous avons équipé l'industrie de manuels et de documents d'accompagnement afin de se préparer au mieux à l'application des nouvelles règles de l'UE. Ces règles relatives aux droits des passagers d'autobus et d'autocar, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} mars 2013, sont un pas en avant dans la protection juridique offerte aux passagers des lignes régulières et occasionnelles de bus et d'autocar.

Paquet "mobilité urbaine" et restrictions d'accès en milieu urbain

La Commission européenne étant sur le point de proposer un paquet d'initiatives pour la mobilité urbaine, nous nous efforcerons de promouvoir le rôle de l'industrie du transport routier commercial en tant que contributeur net aux économies locales et qu'élément clé de la logistique en milieu urbain, de la mobilité et du tourisme, et non comme une source d'externalités négatives.

Notre priorité sera d'harmoniser, dans toute l'Europe, les conditions d'établissement et de fonctionnement des restrictions d'accès en milieu urbain et des zones à faibles émissions. Nous veillerons tout autant à favoriser l'échange d'informations et le dialogue entre les autorités urbaines et les acteurs du transport routier commercial, dans le cadre d'une signalisation normalisée au niveau européen et d'informations multilingues.

EVÈNEMENT IRU

Bus, autocars et taxis : les meilleures solutions de mobilité durable pour l'Eurasie



Consacrée au thème “Mission sociale du transport routier en Eurasie”, la 9^{ème} Conférence internationale du transport routier, qui a été organisée par l'IRU à Moscou, en partenariat avec son membre associé, Rosgosstrakh, la Conférence de coordination des transports de la CEI et le Conseil national du taxi, a réuni quelque 200 représentants de 20 pays d'Eurasie venus discuter des principaux défis et opportunités liés à la promotion, à la facilitation et au développement de la mobilité durable par autobus, autocar et taxi en Eurasie.

L'objectif de la conférence était de souligner la notoriété grandissante de la campagne “Bougez malin” dans l'UE, qui est devenue un nouvel instrument politique, et d'encourager les décideurs du monde politique et économique à reproduire ce succès. Les participants ont également souligné l'importance d'élever les avantages liés aux taxis au rang de priorité dans l'agenda politique, ces derniers étant largement négligés alors qu'ils ont le potentiel incroyable, encore inexploité, de contribuer à renforcer l'efficacité d'une chaîne de transport public de grande qualité en rivalisant avec la flexibilité offerte par la voiture particulière.

Les participants à la conférence ont conclu que les autobus, autocars et taxis avaient un rôle social important à jouer pour offrir une mobilité sûre, écologique, flexible et abordable aux citoyens de toute l'Eurasie. Ils ont également reconnu la nécessité de mettre en œuvre une stratégie pour le transport routier collectif de personnes visant à renforcer la sécurité routière, à réduire les embouteillages et la pollution, à accroître la qualité des services et à offrir les meilleures solutions de mobilité durable à tous les citoyens d'Eurasie.

Les participants ont également souligné que la collaboration de l'industrie et de l'ensemble de la profession avec les organes législatifs et exécutifs, dans le cadre d'un véritable partenariat public-privé, était le meilleur moyen de promouvoir et de développer réellement le transport collectif de personnes, comme le démontre l'expérience européenne.

Bonnes pratiques politiques pour les autobus, autocars et taxis : des recommandations à la mise en œuvre

Le groupe de haut niveau public-privé UE “Bougez malin” (GHN) a été créé en 2012 pour concevoir des solutions concrètes en vue de doubler le nombre d’usagers des transports collectifs par autobus, autocar et taxi dans l’UE au cours des 10 prochaines années et de contribuer à la stratégie de croissance de l’UE. Il a publié 16 recommandations à court, moyen et long terme, qui proposent une feuille de route réaliste sur les moyens à mettre en œuvre par les décideurs afin d’atteindre cet objectif.

Les propositions, qui portent avant tout sur les lignes régulières interurbaines longue distance d’autobus et d’autocar, le tourisme de groupe par autocar, ainsi que les navettes, la mobilité urbaine et les taxis, ont notamment pour objectif une coopération efficace et transparente au sein de l’UE, la définition de lignes

directrices sur les restrictions d’accès en milieu urbain et les zones à faibles émissions, l’établissement d’objectifs en vue d’augmenter l’utilisation des transports collectifs dans le cadre de projets de mobilité urbaine et la création d’un Forum permanent pour la mobilité des citoyens européens.

Ces recommandations ont été présentées aux décideurs européens lors d’un débat public conclusif au Parlement européen, où le GHN a appelé la CE à fixer comme objectif politique officiel de l’UE, à atteindre, à l’horizon 2025, le doublement de l’utilisation des transports collectifs de personnes et la mise en œuvre des propositions du GHN.

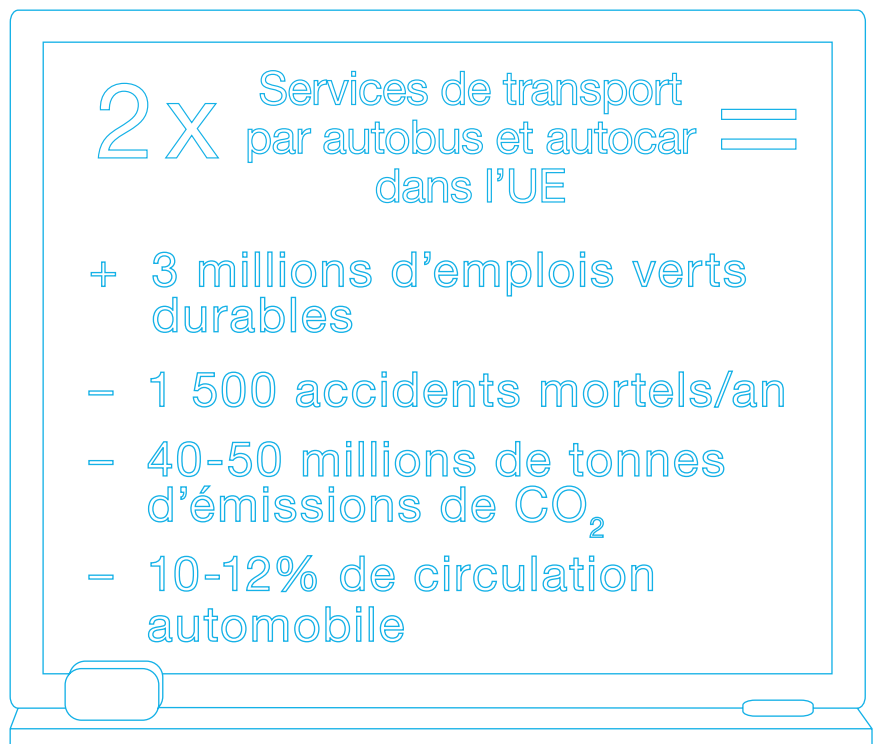
A partir des recommandations du GHN consacrées spécifiquement aux taxis, nous avons également publié une brochure, qui souligne l’importance de reconnaître les taxis et les voitures de louage avec conducteur comme élément de la chaîne de transports publics collectifs.

“

Le Groupe de haut niveau public-privé Bougez malin est une première en matière d’élaboration participative des politiques. Je ne peux que soutenir ce concept, ce processus et son objectif général et je suis ravie de voir que ses recommandations sont débattues publiquement et relayées auprès du vice-président de la Commission européenne, Siim Kallas. Je me réjouis donc de discuter des nouvelles initiatives et propositions législatives qui en découleront prochainement au sein du Parlement européen

L’eurodéputée et vice-présidente du Parlement européen, Isabelle Durant

”



Le GHN recommande également de tenir compte du rôle des taxis dans toutes les propositions politiques relatives à la mobilité, dans le financement des transports collectifs, la recherche, et notamment la planification de la mobilité urbaine.

Forum pour la mobilité des citoyens européens

Conformément aux recommandations du GHN, nous avons créé un Forum permanent pour la mobilité des citoyens européens afin de favoriser un débat plus général et de faire de nouvelles propositions concrètes en vue de doubler l'utilisation et la part de marché des transports collectifs de personnes dans l'UE d'ici à 2025.

Le Forum pour la mobilité des citoyens européens compte parmi ses membres des députés européens, des représentants d'autres institutions européennes, des villes européennes, des usagers, des associations pour les personnes handicapées et des dirigeants de l'industrie du transport par autobus et autocar et du voyage. Ce forum se réunira quatre fois par

an et bénéficiera de l'expertise de groupes de travail ou de groupes d'experts ad hoc consacrés à certains thèmes spécifiques.

Conférence 2013 sur les taxis à Amsterdam

Environ 100 participants venus du monde entier se sont réunis à la conférence Taxi-Expo Update, qui a été organisée dans le cadre du salon Taxi-Expo d'Amsterdam et était consacrée au thème "Nouvelle mobilité : des opportunités pour l'industrie des taxis et des voitures de louage". Dans le cadre de notre soutien à l'évènement, nous avons encouragé l'industrie du taxi à montrer l'exemple quant à l'utilisation d'applications smartphones conviviales pour les taxis au niveau mondial, afin d'améliorer les services fournis à ses clients et de renforcer ainsi l'utilisation des taxis dans le monde entier.

La conférence a préparé le terrain pour le 6^{ème} Forum international des taxis de l'IRU, qui se tiendra en 2014 à Cologne, en Allemagne, dans le cadre du plus grand salon international consacré aux taxis, le Salon européen du taxi.



Contribuer à l'agenda Rio+20

Nous avons participé à un dialogue de haut niveau sur la "mise en œuvre des décisions de Rio+20 sur les villes et le transport urbain durables", qui s'est tenu à Berlin. À partir des recommandations du GHN et de calculs, l'IRU a appelé les parties prenantes publiques et privées à faire du transport par autobus, autocar et taxi l'une des priorités de l'agenda mondial pour la mobilité afin de réduire de manière significative le nombre de tués sur les routes, les embouteillages et les émissions de CO₂ et d'offrir de la mobilité durable à tous.

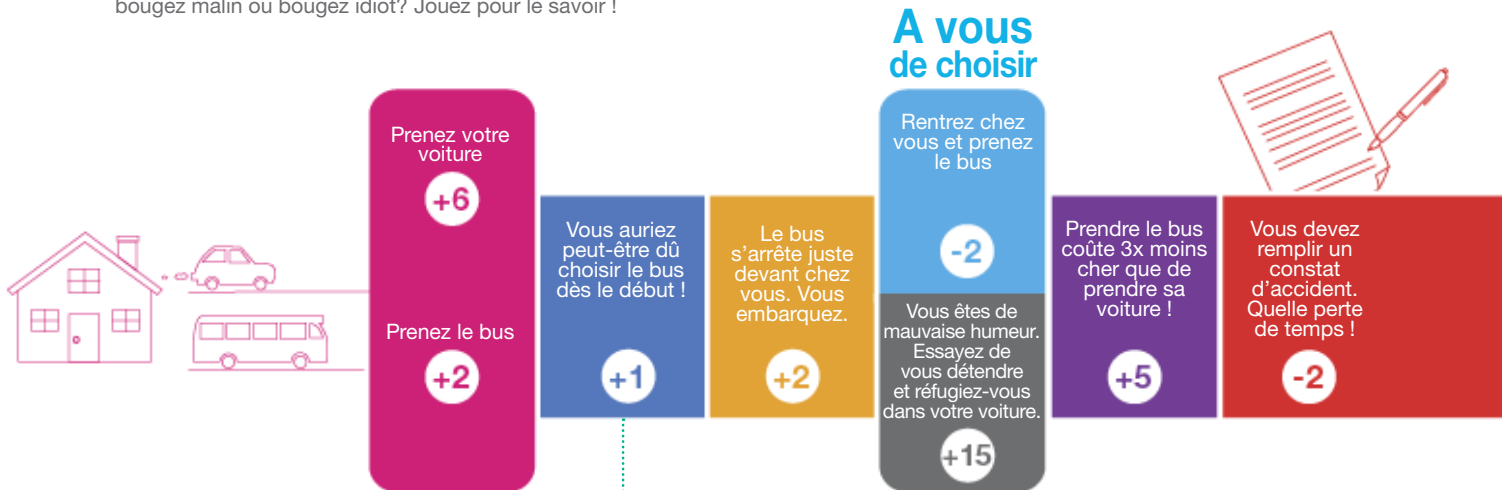
Nous avons recommandé la création d'un groupe de haut niveau public-privé composé d'acteurs clés publics et privés, afin de faire une proposition de cadre au sein de l'ONU pour la réalisation de cet objectif et d'établir des GHN public-privé semblables à l'échelle régionale et nationale. L'objectif est en effet d'élaborer des programmes de mise en œuvre spécifiques et d'impliquer activement le secteur privé et les usagers dans ce processus.

Bouger malin...

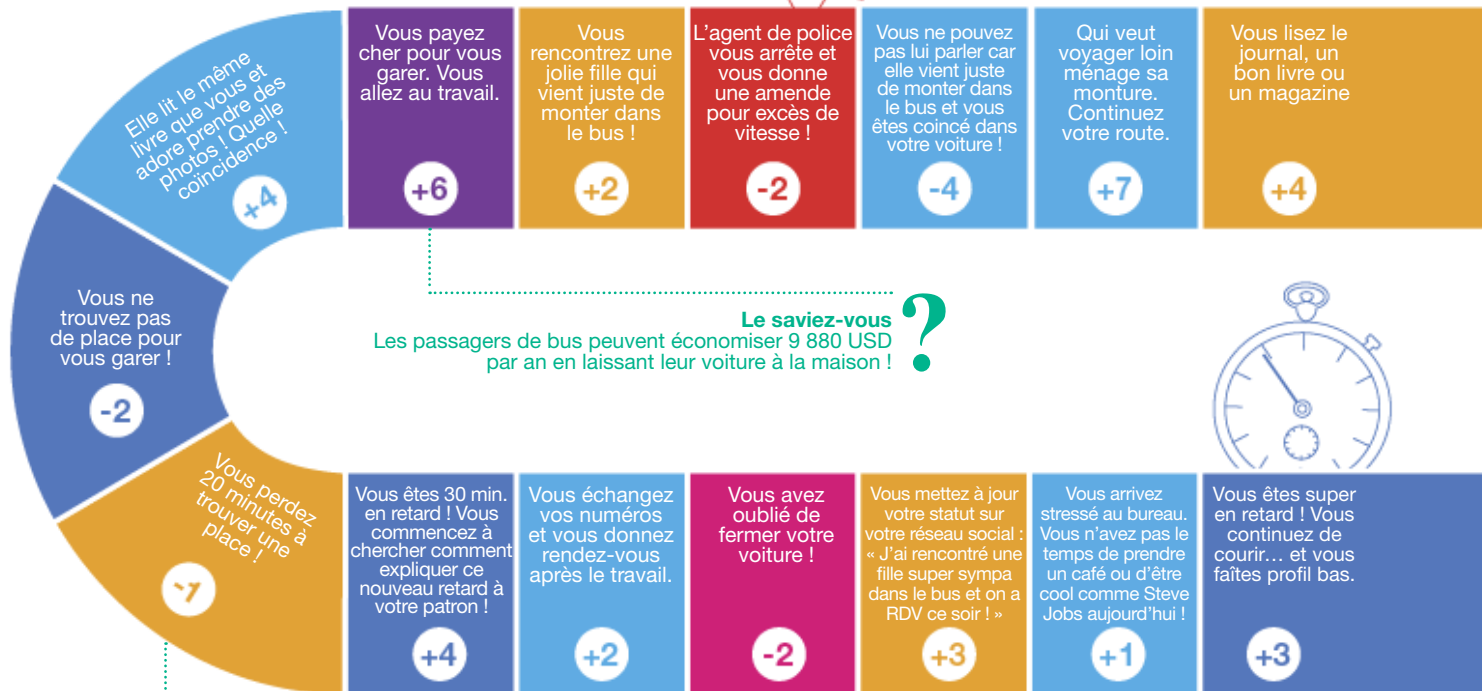


Il est 8h du matin, l'heure d'aller au travail, et vous devez choisir entre prendre votre voiture ou le bus.

La décision est entre vos mains, mais attention ! Est-ce que vous bougez malin ou bougez idiot ? Jouez pour le savoir !



Le saviez-vous
1 navetteur sur 10 devrait chercher un autre emploi s'il ne pouvait prendre le bus pour aller au travail !



Le saviez-vous
Les conducteurs passent 1 an de leur vie juste à chercher une place !



ou bouger idiot ?

Avancez de 2 cases **+2**

Reculez de 3 cases **-3**

Info maline **?**

Le saviez-vous ?
Lorsque vous voyagez en bus ou autocar, votre empreinte carbone est la plus faible qu'avec n'importe quel autre mode de transport !

A vous de choisir

Vous vous arrêtez à un parc-relais et prenez le bus

+2

Vous perdez du temps dans les embouteillages

+1

Ahhh... cinq sièges grand confort. Dommage qu'un seul vous suffise !

+4

La circulation se dégage

+6

1 bus peut remplacer au moins 30 voitures ! Ça fait du bien de se sentir écolo !

+2

Vous montez le son de votre autoradio et vous mettez dans l'ambiance !

+3

Vous vous laissez aller à la rêverie et découvrez la ville par les fenêtres panoramiques du bus

+4

Vous savourez la « liberté » d'avoir une voiture

+8

Vous êtes coincé dans un énorme embouteillage ! *soupir*

-6

Vous écoutez les informations à la radio

+3

Vous conduisez plus vite car maintenant, vous êtes en retard !

+4

Vous rentrez dans la voiture de devant car vous étiez trop occupé à regarder la jolie fille !

-14

Et maintenant, vous devez vous arrêter pour faire le plein

-2

Vous voyez une jolie fille à l'arrêt de bus

+6

Aïe, l'essence, c'est cher !

-4

Vous publiez sur vos réseaux sociaux la super photo que vous venez juste de prendre par la fenêtre du bus !

+6

Le saviez-vous ?
En prenant votre voiture, et non le bus, vous multipliez vos chances de mourir par 116 !
Distraction au volant

Le bus vous dépose juste devant votre bureau. Vous avez l'impression d'avoir gagné le gros lot !

+1

Vous prenez un café et un croissant car vous êtes en avance de 15 minutes !

+2

TRAVAIL

Embouteillages, accident de voiture, stress, pas d'interaction sociale, de l'argent dépensé dans l'essence et le stationnement, pas de café, pas le temps, profil bas... et arriver au travail en retard de 30 minutes et en sueur !

VOUS BOUGEZ IDIOT !

TRAVAIL

Pas d'embouteillages, un trajet agréable et détendu à écouter de la musique, admirer le paysage, prendre des photos, lire un bon livre, le temps de prendre un bon petit déjeuner et arriver au travail à l'heure. Vous avez même économisé de l'argent pour votre RDV après le travail !

VOUS BOUGEZ MALIN !

Le saviez-vous ?
Après la marche et le vélo, le bus est, en termes de bien-être, le mode de transport le plus plébiscité pour aller au travail.



EVÈNEMENT IRU

Vecteur essentiel du **tourisme** pour les **seniors** et du tourisme **hors saison** en Europe

Nous avons organisé le 8^{ème} Forum européen de l'autobus et de l'autocar, en coopération avec l'Organisation internationale du tourisme social (OITS), l'Association des tours opérateurs européens (ETOA) et la Fédération belge des Exploitants d'autobus et d'autocars et des Organisateurs de voyages (FBAA), dans le cadre du plus grand salon international consacré aux autobus et autocars, Busworld Courtrai, en Belgique.

Le forum, qui a réuni quelque 120 représentants de l'industrie du tourisme et du voyage, du monde politique, des autorités compétentes nationales, de la Commission européenne et des constructeurs d'autobus et d'autocar, ainsi que des chercheurs et des journalistes spécialisés, avait pour but de chercher des solutions optimales pour le tourisme de groupe par autocar, en tant que vecteur essentiel du tourisme pour les seniors et du tourisme hors saison, et de s'assurer que la croissance du tourisme pour les seniors contribuait à l'objectif global d'offrir de la mobilité durable à tous en doublant l'utilisation des autobus et des autocars à l'horizon 2025.

Développer le potentiel

Les discussions ont souligné que pour développer encore davantage le potentiel de l'industrie du transport par autobus et autocar et mieux servir ces groupes, les villes et les destinations touristiques devaient garantir



125 millions de seniors en Europe
25% de la population de l'UE
60% pratiquent des activités physiques et sportives
50% n'ont pas de voiture ou ne savent pas conduire

l'accessibilité de leurs sites remarquables tout au long de l'année, y compris en dehors de la haute saison.

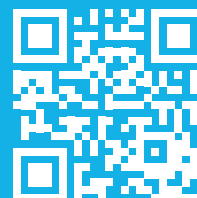
En effet, les participants ont indiqué que ce potentiel de marché était sous-exploité, seuls 41% des seniors voyageant en Europe, et ce malgré le fait qu'ils ont plus de temps libre, une espérance de vie plus longue, qu'ils sont en meilleure santé et que leur pouvoir économique est plus fort que celui des générations précédentes. De plus, développer le tourisme pendant la basse saison permettrait de créer des emplois et de la croissance.

Les participants ont également souligné l'importance de tenir compte des conditions spécifiques au transport par autobus et autocar dans les politiques de transport définies aux niveaux local, national et européen, et notamment de la nécessité, pour les autorités, les établissements touristiques et les

hôtels, de coopérer en vue de prévoir l'infrastructure nécessaire au tourisme par autocar, de reconnaître le tourisme par autocar comme faisant partie intégrante de la chaîne de transports collectifs multimodale, de définir un cadre européen pour les restrictions de circulation et les zones à faibles émissions dans les villes européennes et d'augmenter le poids maximal autorisé pour les autocars à deux essieux dans le trafic international à 19,5 tonnes.



Flashez ce code pour télécharger les discours, les présentations et les photos



Transporteurs et constructeurs unissent leurs forces

Nous avons signé un protocole d'entente avec Busworld International (BWI), la plateforme internationale des professionnels et représentants du secteur des constructeurs et des exploitants d'autobus et d'autocars du monde entier, afin de contribuer à renforcer le leadership du secteur privé du transport par autobus et autocar au niveau mondial et d'offrir de la mobilité durable à tous, dans le cadre de la campagne internationale "Bougez malin" et d'autres initiatives semblables.

L'IRU et BWI ont adopté un programme de travail commun détaillé afin de mettre en œuvre les objectifs de ce partenariat stratégique renforcé et de permettre aux entreprises privées de transport par autobus et autocar dans le monde de développer cette initiative au niveau international, pour le bienfait des partenaires respectifs des deux organisations issus du secteur privé et public et de la société dans son ensemble.







07

Fret routier

Vous l'avez acheté,
les camions
vous l'ont livré

TIR : faciliter et sécuriser le commerce international

68 parties contractantes

Le 'TIR' (Transports Internationaux Routiers) est un régime de transit international fondé sur une Convention de l'ONU mise en œuvre au niveau mondial dans le cadre d'un partenariat public-privé. Depuis plus de 60 ans, le TIR facilite et sécurise les échanges et le transport routier international. Grâce à lui, des véhicules et conteneurs de fret sous scellés douaniers peuvent transiter par les pays sans être contrôlés aux frontières.



58 pays opérationnels

Et 25 pays intéressés

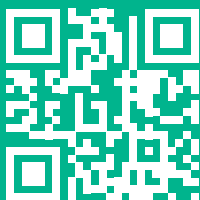
1 milliard de dollars de garanties financières émises tous les jours

20 millions de frontières traversées tous les ans

3 millions de carnets TIR émis tous les ans

1 carnet TIR permet à un transporteur de traverser entre 2 et 10 pays.

Cette garantie, qui peut aller jusqu'à 50 000 dollars ou 60 000 euros par opération de transport TIR, protège les droits de douanes et taxes exigibles.



Regardez la vidéo pour tout savoir sur le TIR

Le TIR réactivé en Afghanistan

Après plus de 30 ans d'interruption, les opérations TIR ont repris le 4 septembre 2013 en provenance, à destination et via l'Afghanistan - une étape importante célébrée lors d'une cérémonie officielle en présence de hauts fonctionnaires afghans et de chefs de missions diplomatiques. Cette avancée positive permettra aux acteurs économiques afghans de faire du commerce de façon facilitée et sécurisée, et de réduire ainsi les temps et les coûts de transport. De même, les pays d'Asie centrale sans littoral seront reliés aux marchés mondiaux et bénéficieront d'opportunités économiques considérables grâce à des échanges avec tous les pays TIR et un accès facilité aux principaux ports maritimes.

Les autorités compétentes afghanes ont confirmé le statut d'association garante et émettrice des carnets TIR dans le pays de l'ACCI (la Chambre de commerce et d'industrie d'Afghanistan), qui est membre de l'IRU. Une formation sur le TIR a été dispensée au personnel de l'ACCI, ainsi qu'aux douaniers et aux transporteurs afghans, afin de garantir le bon fonctionnement du Système TIR, notamment l'utilisation du TIR-EPD de l'IRU - notre logiciel de gestion des risques hautement sécurisé, qui permet de transmettre à l'avance, par voie électronique, les informations relatives aux marchandises transportées.

Pendant plus de 60 ans, le TIR a été un moteur de croissance économique dans de nombreuses régions du monde et nous sommes très heureux de voir un nouveau pays mettre en œuvre avec succès cet instrument multilatéral de facilitation qui a fait ses preuves. Nous félicitons chaleureusement le gouvernement afghan pour avoir pris l'initiative de stimuler non seulement son économie, mais également celle de l'ensemble de la région d'Asie centrale, dans l'intérêt de tous les citoyens afghans.

Cette avancée, qui constitue une grande contribution aux Objectifs du Millénaire pour le développement de l'ONU, est la suite logique de notre action commune en 2011, où nous nous étions associés

au service d'action antimines de l'ONU (UNMAS) afin de déminer les couloirs de transport routier en Afghanistan et de garantir des opérations de transport sûres et sécurisées dans tout le pays.

Gestion des risques informatisée

Nouvelle application TIR-EPD : une interface utilisateur et des fonctionnalités améliorées

Nous avons mis à jour notre application web TIR-EPD, qui permet d'envoyer gratuitement des pré-déclarations TIR et présente désormais une nouvelle interface plus conviviale. Cette mise à jour simplifie le processus d'envoi préalable des informations sur les marchandises par voie électronique, quel que soit l'itinéraire de transport et en parfaite conformité avec les exigences des autorités douanières.

L'application inclut les nouvelles fonctionnalités suivantes :

- Calcul automatique des autorités douanières qui doivent recevoir des pré-déclarations, en fonction de l'itinéraire de transport, ainsi que des champs à remplir avec les informations obligatoires à transmettre aux autorités douanières respectives ;
- Accès rapide aux codes de marchandises avec les descriptions des marchandises correspondantes des bases de données TARIC et TN VED, ce qui permet aux utilisateurs de sélectionner rapidement le bon code ;
- Possibilité d'ajouter une description des marchandises dans les alphabets latin et cyrillique ;
- Fonction de recherche simplifiée, notamment pour sélectionner le poste de douanes recherché dans un menu déroulant parmi des centaines de choix possibles ;
- Disponible en arabe et en farsi.



Le TIR en soutien de l'intégration régionale

Nous avons présenté, à de multiples occasions, les avantages liés à la mise en œuvre des principaux instruments multilatéraux de facilitation de l'ONU, notamment la Convention TIR et la Convention sur l'harmonisation, aux principaux acteurs politiques et économiques des secteurs du transport et du commerce dans le monde arabe, en Amérique latine et en Eurasie. Tous ont reconnu l'importance de ces instruments pour faciliter la croissance et garantir l'intégration économique de leurs régions respectives.

En effet, selon les statistiques, les échanges inter-régionaux sont bien plus développés dans les régions du monde où le TIR fonctionne.

Faits sur le TIR-EPD

Avantages pour les transporteurs :

- Gratuit
- Transmet la pré-déclaration électronique à toutes les autorités douanières en un seul clic
- Aucun équipement supplémentaire requis, seulement une connexion Internet
- Ligne d'assistance fournie par l'IRU
- Améliorations sur-mesure en fonction des besoins des utilisateurs

Avantages pour les douanes :

- Entre 1 et 3 mois nécessaires pour le développement et la mise en œuvre
- Analyse approfondie des informations et des risques conformément aux normes SAFE de l'OMD
- Aucune saisie manuelle des données
- Contrôle de sécurité à l'aide de la base de données centralisée TIR
- Améliorations sur-mesure en fonction des exigences des douanes



L'IRU met à jour sa brochure populaire "Comment remplir un Carnet TIR"

Nous avons mis à jour notre brochure pratique "Comment remplir un Carnet TIR", qui propose désormais une nouvelle mise en page, plus simple et accessible, incluant les dernières évolutions législatives, ainsi que les bonnes pratiques et recommandations concernant l'utilisation des Carnets TIR. L'itinéraire de transport choisi pour exemple a été modifié pour mieux refléter les réalités opérationnelles du TIR et les flux de trafic ; des contacts utiles ont par ailleurs été ajoutés pour l'assistance TIR-EPD. Cette brochure a été mise à jour en anglais, français, russe, arabe, croate, allemand, macédonien, polonais, roumain, slovène, espagnol et turc.

Succès grandissant de l'application TIR-EPD

L'application TIR-EPD, qui permet d'éviter l'utilisation de services de courtier en douane, fait gagner du temps et de l'argent aux transporteurs en facilitant la circulation des marchandises tout au long de la chaîne d'approvisionnement, tout en garantissant la sûreté du transport. Cette application, dont la couverture géographique ne cesse de s'étendre, est actuellement conforme aux exigences des douanes dans 27 pays et enregistre une hausse moyenne de ses utilisateurs de 7% par mois. De nombreux transporteurs se sont également inscrits pour profiter de ses avantages à l'issue des ateliers pratiques organisés par l'IRU.

Ainsi, notre application TIR-EPD a conquis les transporteurs biélorusses, tchèques, estoniens, kirghizes, lituaniens, moldaves, polonais, russes et turcs, qui déclarent apprécier ses fonctionnalités intuitives. Les utilisateurs du TIR-EPD peuvent envoyer plus facilement et rapidement les informations préalables sur les marchandises transportées et créer des lettres de voiture CMR correspondantes parallèlement aux pré-déclarations électroniques TIR, ce qui leur permet de renforcer l'efficacité et la compétitivité de leurs services.

En Moldavie, l'application TIR-EPD, qui fait obligatoirement partie du programme CAP Manager, est particulièrement utile pour les transporteurs, dont la plupart des itinéraires incluent des pays et des autorités aux exigences douanières variées. L'application TIR-EPD est également très utile pour les transporteurs arméniens, biélorusses, tchèques et estoniens, dont respectivement 80%, 50%, 90% et 90% des opérations de transport TIR se terminent dans la Fédération de Russie ou l'Union douanière, où les pré-déclarations électroniques sont obligatoires.

Lignes vertes TIR-EPD : un passage des frontières deux fois plus rapide

Des représentants des douanes turques, de la Chambre de commerce et des échanges de marchandises de Turquie (TOBB) et de l'IRU ont effectué une visite de terrain aux douanes de Kapikule, à la frontière turco-bulgare, afin d'observer le passage des frontières en temps réel des opérations de transport via les lignes vertes TIR-EPD, qui sont en vigueur depuis novembre 2012 dans les deux sens.

Les détenteurs de carnets TIR ont transmis aux douanes de Kapikule les informations préalables sur les marchandises transportées à l'aide de l'application TIR-EPD et ont ensuite été autorisés à passer la frontière par les lignes vertes TIR-EPD. Cette procédure rapide et hautement sécurisée a permis de réduire de près de 50% le temps consacré à remplir les formalités douanières. Les autorités douanières ont salué cette performance et ont souligné l'intérêt de réaliser une analyse préalable des risques pour accélérer le passage des frontières.

Le SafeTIR en temps réel se développe

Le potentiel de notre application web SafeTIR en temps réel (RTS), qui facilite les opérations TIR courantes pour les administrations douanières, n'est pas passé inaperçu.

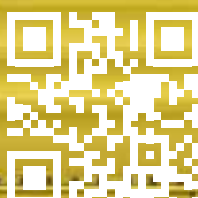
Le SafeTIR en temps réel communique aux douaniers des informations à jour sur le statut et la validité des Carnets TIR, permettant ainsi une détection rapide d'éventuelles irrégularités, et automatise la transmission de données SafeTIR conformément à l'Annexe 10 de la Convention TIR.

En 2013, le SafeTIR en temps réel a été mis en œuvre avec succès en Belgique, en Finlande, au Kirghizistan et en Lettonie ; au total, 17 autorités douanières utilisent désormais cet outil de gestion des risques de l'IRU.

**Vous êtes-vous déjà
demandé pourquoi tous
ces camions sont sur
les routes ?**



Flashez ce code
pour avoir la
réponse





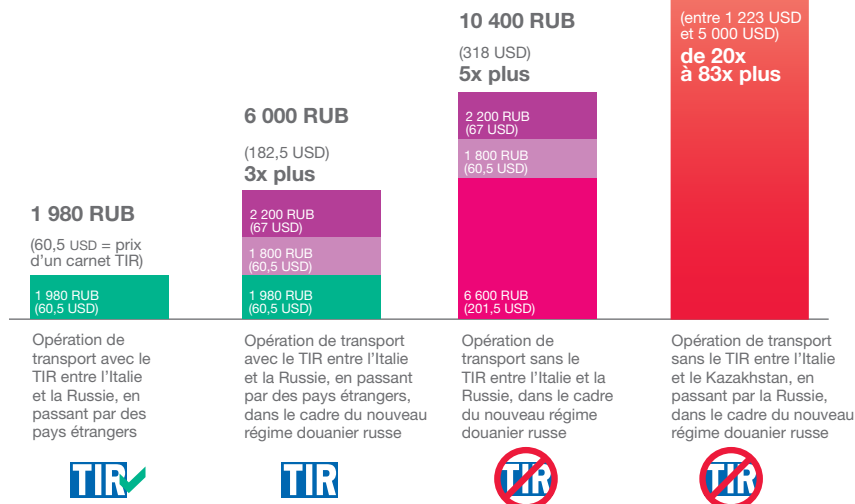
Plus de 40%

des importations russes s'effectuent dans le cadre du TIR

Le TIR représente un volume d'échanges de **135 milliards** de dollars par an.

Faits et chiffres sur la crise du TIR

- prix du carnet TIR
- prix de la garantie nationale en Russie
- coût des formalités de sécurité (délivrance et enregistrement)
- coût du transit national par l'Ukraine
- services pour obtenir la garantie russe, les formalités douanières, l'escorte jusqu'aux points de dédouanement, le stockage des marchandises et des véhicules dans les entrepôts douaniers



Le TIR en Russie

Le 4 juillet 2013, le président du service fédéral des douanes de Russie (FCS RF), Andrei Belyaninov, a violé le droit national et international en décidant de restreindre l'application du Régime TIR en Russie, de manière unilatérale et sans notification préalable aux parties prenantes russes ou internationales du TIR, telles que les organes TIR des Nations unies.

En pratique, cette mesure signifie que chaque carnet TIR utilisé pour le transport de marchandises en provenance, à destination ou à travers la Russie fait l'objet d'une garantie douanière nationale supplémentaire, qui ne constitue en aucun cas une garantie pour les opérateurs et les autorités.

Le service fédéral des douanes de Russie a longtemps fait la sourde oreille face aux multiples demandes de retrait de ces mesures formulées auprès des plus hautes autorités russes notamment par l'IRU, le président de la Commission européenne, José Manuel Barroso, le commissaire européen chargé de la fiscalité et de l'union douanière, de l'audit et de la lutte antifraude, Algirdas Šemeta et le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU, Sven Alkalaj, ainsi que de nombreux gouvernements nationaux et le monde des affaires russe.

Cette décision illégale et illégitime de ne plus accepter les garanties TIR sur le territoire russe devait prendre effet à compter du 1^{er} décembre 2013, date d'annulation, par le FCS RF, de l'accord de l'ASMAP (l'association garante russe du TIR, membre de l'IRU) lui conférant le statut de garant du TIR en Russie.

Chronique d'une crise

04 JUILLET

Les douanes russes décident, de manière unilatérale, d'imposer des restrictions aux garanties TIR sur leur territoire à compter du 14 août

05 AOUT

L'IRU demande au Premier ministre russe d'annuler la décision illégitime et unilatérale du FCS RF

08 AOUT

Le service des douanes de Russie reporte la décision unilatérale sur le TIR au 14 septembre

14 AOUT

L'IRU demande de nouveau le retrait de la décision unilatérale des douanes russes lors d'une conférence de presse à Moscou, à l'issue de trois jours de discussion de haut niveau avec les autorités russes et d'autres parties prenantes

27 AOUT

La TIRExB de l'ONU (la Commission de contrôle TIR, organe de l'ONU chargé de superviser la Convention TIR) conclut que la décision des douanes russes est en violation de la Convention TIR de l'ONU et demande son annulation

09 SEPTEMBRE

L'IRU demande au président Poutine d'annuler la décision du FCS RF

12 SEPTEMBRE

L'IRU publie des recommandations à l'intention des transporteurs TIR pour les aider à faire valoir leurs droits en Russie

18 SEPTEMBRE

L'IRU demande aux gouvernements de l'OSCE d'assurer la continuité du TIR en vue de sécuriser et de faciliter les échanges

25 SEPTEMBRE

L'IRU publie une fiche d'information sur la crise du TIR en Russie, qui résume toutes les allégations infondées du service fédéral des douanes de Russie et fournit des explications détaillées et transparentes sur chacune des décisions illégales et unilatérales prises par le FCS RF

13 SEPTEMBRE

Le service des douanes de Russie déclare que la restriction des garanties TIR en Russie ne s'appliquera qu'aux régions d'Extrême orient et de Sibérie

24 SEPTEMBRE

Le service des douanes de Russie étend ses restrictions illégales et infondées à la circonscription douanière de l'Oural

04 OCTOBRE

Au mépris le plus total de ces appels de la communauté internationale, et en l'absence d'une position finale coordonnée du gouvernement russe, le FCS RF décide, de manière unilatérale et sans notification préalable, d'étendre immédiatement ses restrictions à l'importante région de la Volga

04 OCTOBRE

Les plus hauts organes TIR des Nations unies confirment que les douanes russes violent le droit international et demandent au service fédéral des douanes de Russie de mettre fin à cette violation et de retirer ses restrictions illégales aux garanties TIR

14 OCTOBRE

La Cour Suprême d'arbitrage de la Fédération de Russie – la plus haute instance judiciaire du pays – juge illégale la décision du FCS RF d'imposer des restrictions aux garanties TIR avec effet immédiat

30 OCTOBRE

Malgré la décision de la Cour Suprême d'arbitrage, le service des douanes de Russie étend ses restrictions à la région du Caucase du Nord et à la circonscription douanière du Sud, ainsi qu'aux bureaux de douane des aéroports de Sheremetyevo, Domodedovo et Vnukovo

13 NOVEMBRE

Le FCS RF étend ses restrictions illégales à la circonscription douanière du Centre

19 NOVEMBRE

Le FCS RF étend ses restrictions illégales à une grande partie de la région du Nord-Ouest

18 NOVEMBRE

Le président de la Commission européenne, José Manuel Barroso, adresse un courrier au président russe, Vladimir Poutine, pour exprimer son inquiétude quant à la révision unilatérale des règles relatives au transit de marchandises par camion et pour lui rappeler que ces nouvelles règles doivent être conformes aux engagements pris par la Russie lors du sommet du G20, à St. Pétersbourg, en vue de faciliter le commerce international

30 NOVEMBRE

Le Système TIR est maintenu en Russie jusqu'au 1^{er} juillet 2014, le FCS RF ayant confirmé officiellement à l'ASMAP la prolongation de son accord jusqu'à cette date

5 DECEMBRE

La Commission de contrôle TIR et la Commission européenne demandent au gouvernement russe d'obliger le FCS RF à respecter le droit international

6 DECEMBRE et au-delà

L'IRU, la Commission européenne et les Nations unies poursuivent leurs actions politiques et juridiques à tous les niveaux afin de trouver une solution satisfaisante pour l'ensemble des parties concernées

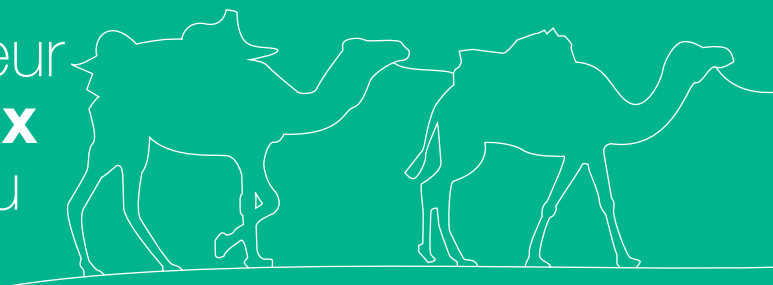
2 DECEMBRE

Le FCS RF ignore de nouveau la Convention TIR en publiant, de manière unilatérale, une liste des bureaux de douane où les carnets TIR ne sont toujours pas acceptés, soit 95% d'entre eux

Veillez noter qu'à l'heure où nous imprimons ce rapport annuel, la crise du TIR en Russie n'a toujours pas été résolue.

EVÈNEMENT IRU

Le transport routier : moteur des échanges **régionaux** et **intercontinentaux** au **Moyen-Orient**



Il est impératif de renforcer les liaisons de transport routier entre le Moyen-Orient, l'Europe, l'Asie et l'Afrique pour développer réellement les échanges régionaux et intercontinentaux et le tourisme. Les solutions sont simples et ne nécessitent pas de financement, mais plutôt une volonté et un engagement politiques. Si l'objectif est d'offrir une meilleure qualité de vie aux citoyens, de générer des échanges, de favoriser le progrès, la prospérité et, au final, la paix, faciliter le transport routier international est le moyen le plus efficace d'y parvenir.

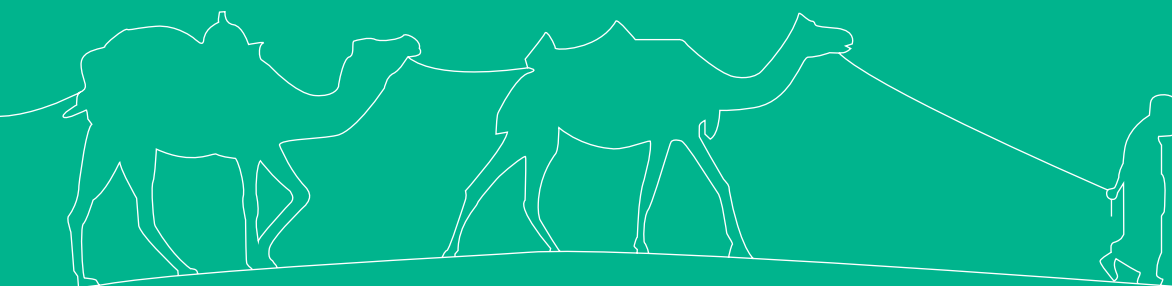
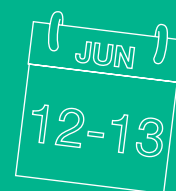


Notre 7^{ème} Conférence Europe-Asie du transport routier de l'IRU, qui s'est tenue à Amman, en Jordanie, a réuni plus de 400 représentants des milieux politiques et du monde des affaires au Moyen-Orient, en Europe et en Asie, afin d'identifier et d'examiner des mesures politiques et opérationnelles qui facilitent réellement le commerce et le transport routier international dans le monde arabe. Parallèlement à la conférence, une réunion ministérielle a été organisée afin d'évoquer les mesures gouvernementales nécessaires pour atteindre ces objectifs et stimuler les économies du monde arabe. Des organisations internationales et des institutions financières ont par ailleurs tenu une réunion commune afin d'encourager et de coordonner une action concertée entre elles dans le cadre de la facilitation des échanges régionaux et intercontinentaux.



Cette conférence a été organisée sous le haut patronage de Sa Majesté, le Roi Abdallah II ibn Al Hussein, en coopération avec le Ministère des Transports de la Jordanie et l'Union arabe des transports terrestres (AULT), et accueillie par notre membre jordanien, le « Royal Automobile Club de Jordanie » (RACJ).





La conférence en chiffres

400 délégués
44 pays
21 ministres
 des Transports

Les ministres des Transports, organisations internationales et institutions financières unissent leurs forces à l'IRU

Les participants ont adopté à l'unanimité la Déclaration de la Conférence d'Amman de l'IRU, qui souligne que le transport routier professionnel est devenu, dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui, un outil de production essentiel dans toutes les chaînes logistiques et d'approvisionnement et un moteur de progrès économique, social et écologique. Ils ont appelé les gouvernements à "mettre en œuvre, en priorité, les instruments clés de l'ONU pour la facilitation, tels que la Convention TIR et la Convention sur l'harmonisation, y compris les applications de l'IRU pour la gestion des risques destinées à réduire les temps d'attente aux frontières."

Dans leur Déclaration ministérielle, 21 ministres des Transports ou représentants ont souligné "le besoin impératif d'offrir des résultats encore plus tangibles aux citoyens en coordonnant mieux les initiatives menées avec des organisations internationales et des institutions financières en vue de développer davantage les échanges interrégionaux,

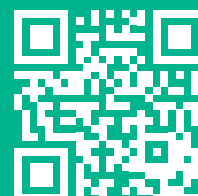
le tourisme et les liaisons de transport."

Pour y parvenir, ils ont précisé que "les réformes institutionnelles et administratives nécessaires devaient être menées de façon concertée afin de faciliter et d'harmoniser le contrôle des biens, passagers et véhicules aux frontières, et de réduire ainsi considérablement les temps d'attente aux frontières. Cet objectif nécessite en outre l'adhésion aux instruments multilatéraux clés de l'ONU pour la facilitation des échanges et du transport, ainsi que leur stricte application."

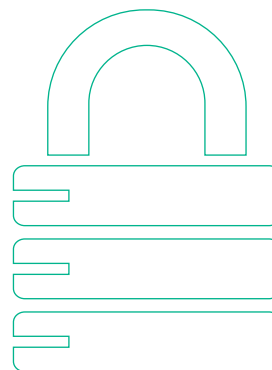
La Déclaration commune des organisations internationales et institutions financières a souligné leur détermination à "intensifier la coopération et la coordination en vue de contribuer à un renforcement plus efficace et cohérent des liaisons de transport interrégionales, et de concentrer l'attention politique et les investissements sur le développement des transports et des infrastructures auxiliaires pour contribuer à stimuler le commerce et le transport routier international le long des axes entre l'Asie, l'Europe, la région de la mer Noire, le Moyen-Orient et l'Afrique, mais aussi déployer davantage les projets d'assistance technique existants, tels que la subvention d'assistance technique de la BID."



Flashez ce code pour voir les discours, présentations et photos



TRANSPark : des parkings sûrs pour des marchandises en sécurité



Chiffres de la criminalité routière en Europe

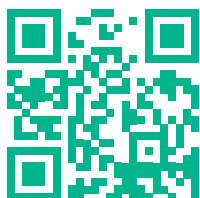
1 chauffeur **sur 6** est attaqué

68% ont lieu la nuit

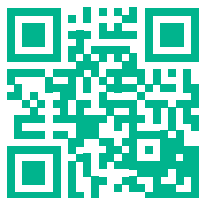
42% des agressions se produisent sur des aires de stationnement

63% des véhicules et des chargements sont visés

La criminalité représente une perte de **7 milliards d'euros**



Regardez la vidéo d'animation présentant TRANSPark



Flashez ce code pour accéder à l'application

Afin de faciliter et de sécuriser les opérations quotidiennes de fret routier, nous avons mis à jour notre application web gratuite TRANSPark. Celle-ci permet en effet de localiser et de promouvoir les aires de stationnement sécurisées pour que les professionnels du transport routier respectent les règles strictes relatives au temps de conduite et de repos, malgré le manque aigu de parkings pour camions, et que la sécurité de la chaîne d'approvisionnement soit renforcée de manière tangible.

La nouvelle application est plus conviviale et plus fonctionnelle pour les conducteurs professionnels, les gestionnaires de parkings et les transporteurs. Elle est disponible en anglais, français et russe. L'application TRANSPark permet à ses utilisateurs de localiser plus de 4 000 parkings dans plus de 40 pays en Eurasie et aux États-Unis, notamment le long d'itinéraires planifiés. Ses utilisateurs peuvent également enregistrer l'adresse des nouvelles aires de stationnement et évaluer leur niveau de sûreté et de confort. Les gestionnaires de parkings peuvent promouvoir leurs propres parkings et autoévaluer leur niveau de sûreté et de confort, ou demander un certificat.

L'application contribue également à contrôler les coûts d'exploitation et à éviter les vols de marchandises ou agressions des conducteurs. Nous nous sommes donc associés à la CEE-ONU, lors de son Forum de discussion sur la sûreté du transport intérieur consacré au thème des aires de stationnement sécurisées, en vue de répondre à la forte demande de ces dernières sur l'ensemble du réseau de transport routier et de souligner la nécessité de les adapter aux besoins

logistiques des transports modernes, notamment la localisation facile, le renforcement des capacités, de la sûreté et de la sécurité des marchandises et l'existence d'aires de repos adaptées pour les conducteurs. Des intervenants de haut rang d'Interpol, de l'Organisation européenne des parkings sécurisés et de la division Transports de la CEE-ONU, pour n'en citer que quelques-uns, ont souligné l'importance de renforcer les initiatives et les partenariats public-privé afin de promouvoir et de proposer davantage d'aires de stationnement sécurisées.

De plus, nous avons coopéré étroitement avec la Commission européenne (CE) pour déterminer comment garantir la disponibilité permanente d'informations à jour sur les parkings dans l'UE. Pour ce faire, il faut s'assurer que les autorités chargées des aires de stationnement, ou les principaux gestionnaires de parkings, transmettent systématiquement à des systèmes tels que TRANSPark des informations sur l'emplacement et le niveau de sécurité et de confort des aires de stationnement pour les véhicules utilitaires, et ce de façon harmonisée.

L'officier de renseignement criminel d'INTERPOL, Sebastian Schmucker, a rejoint ces conclusions en déclarant devant notre Conseil Transport de marchandises qu'une des principales mesures de prévention consistait à garer un véhicule dans un endroit sûr et sécurisé. Il a souligné que les gouvernements devaient proposer davantage d'aires de stationnement sécurisées et indiquer leur emplacement aux transporteurs et conducteurs, de façon automatique et systématique, grâce à des plateformes telles que TRANSPark.

A cet égard, nous avons salué l'adoption par la Commission européenne (CE) du "règlement délégué", qui prévoit la fourniture d'informations sur l'emplacement des aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules utilitaires le long du réseau RTE. Ce règlement nous permettra de poursuivre le développement de l'application

TRANSPark et d'aider ainsi l'industrie à lutter contre les vols de marchandises et les agressions des conducteurs. Depuis de nombreuses années, les États membres ne s'acquittent pas de leur devoir, mais vont désormais être forcés de coopérer. Nous sommes convaincus que les États extracommunautaires suivront également le bon exemple de l'UE.

Marché communautaire du transport routier de marchandises : clarification, **harmonisation**, mise en application

La poursuite de l'ouverture du marché communautaire du transport routier de marchandises à la concurrence serait prématurée si les conditions nécessaires ne sont pas réunies. La Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF) et l'IRU considèrent que toute libéralisation des règles communautaires d'accès au marché, y compris tout amendement aux règles relatives au cabotage, doit être assortie de mesures d'harmonisation, notamment dans les domaines social, fiscal, de la sécurité routière et de la mise en application. Sans ces conditions préalables, les prix du fret routier continueront de baisser, ce qui aura des répercussions sur la qualité des services. A l'heure actuelle, la poursuite de l'ouverture du marché du fret routier risquerait d'avoir des conséquences négatives sur la durabilité du secteur du transport routier et la concurrence loyale en son sein. Elle ne se ferait que dans l'intérêt des chargeurs et transitaires, ainsi que des grands opérateurs multimodaux publics, qui pourraient ainsi renforcer leur position sur le marché.

L'IRU et l'ETF ont donc élaboré un scénario politique commun fondé sur trois piliers, que nous avons présenté au vice-président de la CE, Siim Kallas, et à des députés européens, et qui a reçu le soutien massif du Parlement européen et des États membres :

- pas de poursuite de l'ouverture du marché, mais plutôt une clarification des règles actuelles ;
- une meilleure harmonisation des règles sociales, fiscales, techniques et de sécurité routière ;
- une mise en application plus efficace.

Certains États membres de l'UE, notamment la République tchèque, la Hongrie, la Pologne et la Slovaquie, ont demandé à la CE de publier, dans un premier temps, un rapport sur l'application des règles actuelles avant de présenter toute nouvelle proposition de révision de ces règles. D'autres États membres, parmi lesquels l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France et l'Italie, ont souligné, dans le cadre d'une résolution, que la situation actuelle n'était pas suffisamment avancée pour poursuivre l'ouverture du marché du fret routier, les Pays-Bas y étant également opposés.

Par conséquent, nous avons salué plusieurs déclarations de la CE dans lesquelles elle s'abstenait à ce sujet, ainsi que sa décision de publier, début 2014, un rapport sur le fonctionnement du marché du transport routier et l'application du règlement 1072/2009, qui serait assorti de nouvelles propositions visant à améliorer le fonctionnement du marché.



L'IRU adopte des directives sur les bourses de fret

Après avoir analysé les opportunités et défis pour les entreprises et les pratiques frauduleuses en la matière, nous avons défini des directives pour une utilisation sûre des services de bourses de fret en ligne, qui représentent entre 10 et 15% des opérations de transport quotidiennes. Ces services sont souvent utilisés par les petites et moyennes entreprises de transport pour chercher du fret, augmenter le facteur de charge de leurs véhicules et éviter les retours à vide - une stratégie de réduction des coûts essentielle pour les transporteurs, les coûts d'exploitation pouvant rarement être répercutés sur les clients.

L'industrie du transport routier étant hautement compétitive, les bourses de fret sur Internet mettent en concurrence les transporteurs pour proposer les prix les plus bas possible, ce qui augmente la pression générale sur les prix dans le secteur. Les bourses de fret sont une réalité, mais leur utilisation comporte certains risques et les conseils pour aider les transporteurs à gérer ces risques sont insuffisants.

Nos directives s'articulent donc autour de cinq axes :

- Choisir une bourse de fret fiable ;
- Vérifier avec qui l'on travaille et donner des consignes aux conducteurs ;
- Éviter les fuites d'information ;
- Utiliser des contrats standard avec des adaptations dédiées ;
- Signaler les activités frauduleuses.

Initiative d'autoroute modèle

Notre Initiative d'autoroute modèle (MHI) vise à concevoir, puis construire, dans le cadre d'un partenariat public-privé, un "axe routier modèle" équipé d'infrastructures auxiliaires telles que des parkings sécurisés, hôtels et stations-services, via des procédures harmonisées et adaptées. Cette approche entend promouvoir et faciliter davantage les échanges et le transport routier international sur tout le continent eurasiatique, en soutenant le développement cohérent des infrastructures complémentaires indispensables à de meilleures conditions de travail pour les conducteurs et à la sûreté et à l'efficacité du transit, par le biais de procédures harmonisées le long de la Route de la Soie.

Le Secrétariat technique du groupe de travail sur la création de la MHI de l'IRU le long de l'axe Bakou-Tbilissi-Batumi-Trabzon (BTBT) a tenu sa première réunion, avec le soutien de notre association membre géorgienne GIRCA, pour discuter des aspects juridiques, administratifs et des investissements inhérents à la mise en œuvre de la MHI dans le Caucase Sud, dans le but de promouvoir et de faciliter davantage les échanges et le transport routier international dans la région de la mer Noire. Le groupe de travail a décidé de réaliser une étude de faisabilité, de finaliser un concept en vue d'établir un mécanisme d'investissement multilatéral et de préparer un accord intergouvernemental trilatéral.

La MHI a ensuite été présentée aux dirigeants du Turkménistan, qui sont convaincus que ce projet pourrait contribuer au développement du transport routier dans le pays. Le gouvernement turkmène a décidé de rejoindre la section "Caucase Sud" de la MHI et de la prolonger jusqu'au port de Turkmenbashi, puis jusqu'à Achgabat en passant par la principale autoroute du pays. La MHI relierait ainsi le Caucase à l'Asie centrale

et permettrait d'effectuer des opérations de transport routier régulières depuis les frontières de la Chine jusqu'en Turquie et en Europe du Sud.

Nous avons également présenté les avantages de la MHI aux délégations d'Iran, du Pakistan et de Turquie, dans le cadre de la 2^{ème} réunion du Couloir de transport routier Islamabad-Téhéran-Istanbul (ITI). Une étude de pré-faisabilité concernant le déploiement de cette initiative le long de ce couloir sera lancée en 2014, avec le soutien de la Banque du commerce et du développement de l'OCE (ETDB), de la BID et d'autres institutions.

Nous avons participé à la Conférence "Pour des réseaux de transport opérationnels entre l'Europe et l'Asie" du Comité des transports intérieurs de l'ONU, où la MHI a suscité beaucoup d'intérêt de la part des participants, à l'instar du ministre des Transports de la République du Tadjikistan, M. Nizom Khakimov. Ce dernier a appelé la communauté internationale à soutenir l'initiative MHI aux côtés de son pays, soulignant la nécessité de développer l'infrastructure routière, en parallèle des routes, afin de garantir une utilisation optimale des fonds alloués.

Enfin, dans le cadre de notre Conférence internationale de haut niveau organisée à Douchanbé sur le thème "Développer le potentiel de transport routier et de transit de l'Asie centrale à l'horizon 2023", les ministres des Transports d'Afghanistan, du Kirghizistan et du Tadjikistan ont signé une déclaration commune, dans laquelle ils s'engagent à mettre en œuvre la MHI, dans le cadre d'un partenariat public-privé, et prévoient la création d'infrastructures routières de qualité et l'harmonisation des procédures douanières afin d'accélérer le transport de marchandises en Asie centrale, tout en garantissant sa sûreté et sa sécurité.



Les transporteurs adoptent une résolution en faveur de l'intégration eurasiennne

Organisée conjointement par l'IRU et l'Association des transporteurs routiers d'Ukraine (ASMAP UA), la 14^{ème} Conférence du transport routier international a réuni environ 150 participants issus de 22 pays d'Eurasie, qui ont adopté une résolution appelant les gouvernements, les organisations internationales et tous les acteurs concernés à contribuer au processus d'intégration du transport eurasiatique, sur la base du droit international. La Résolution recommande notamment de supprimer les taxes discriminatoires et les barrières néo-protectionnistes au transport routier international, ainsi que d'établir une coopération régionale en tant que facteur clé du processus d'intégration, en s'appuyant sur l'expérience de l'IRU et d'autres organisations internationales.

Les participants ont examiné les récentes évolutions concernant les liaisons de transport routier eurasiennes, notamment le transport multimodal en Eurasie, les perspectives de développement de la CEMT et du TIR, la réglementation et le contrôle du transport international par les autorités compétentes, ainsi que l'harmonisation des procédures de franchissement des frontières, en vue de garantir la sûreté et la sécurité du transport routier.

EVÈNEMENT IRU



Renforcer la contribution du transport routier au **développement** des **économies** d'Asie centrale

Consacrée au thème "Développer le potentiel de transport routier et de transit de l'Asie centrale à l'horizon 2023", notre conférence internationale de haut niveau au Tadjikistan a confirmé le potentiel inexploité du transport routier en vue de contribuer au développement économique de la région. De plus, un plan d'action a été adopté afin de faciliter le commerce et le transport routier international dans les pays d'Asie centrale.

Les débats de la conférence ont évoqué le potentiel de la région à contribuer au développement du commerce et du transport entre l'Asie et la CEI, le Moyen-Orient et l'Europe, et notamment entre l'Asie centrale, la Chine et l'Afghanistan. Les discussions ont clairement souligné la nécessité d'aider les pays enclavés à établir des liaisons terrestres en facilitant davantage le transport routier. Les participants ont rappelé que le développement des liaisons de transport routier entre les différentes régions du monde était un enjeu mondial, qui ne pouvait être réalisé que par la mise en œuvre des instruments multilatéraux de facilitation du commerce et du transport de l'ONU.

Ils ont donc adopté une résolution, qui souligne l'importance d'intégrer le transport routier régional dans les liaisons de transport terrestre euro-asiatiques, et ont appelé les gouvernements de la région à harmoniser le transport routier international et les procédures de passage des frontières en mettant en œuvre les

accords et conventions multilatéraux de l'ONU pour la facilitation du commerce et du transport. Ils ont également recommandé de mettre en œuvre le "Guide des bonnes pratiques en matière de franchissement des frontières" de l'OSCE dans les pays d'Asie centrale, tout en libéralisant progressivement les opérations de transport routier bilatérales et multilatérales dans la région et en facilitant les procédures de délivrance des visas pour les conducteurs professionnels.

Cette conférence a été organisée par le gouvernement du Tadjikistan, en coopération avec l'IRU, le Bureau du Haut Représentant des Nations unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (UN-OHRLS), la TRACECA, l'OSCE et notre membre tadjik, l'ABBAT.

“

Aujourd'hui, les infrastructures de transport routier dans la République sont activement développées pour faire en sorte que notre pays sorte de l'impasse dans laquelle il se trouve au niveau des transports et participe pleinement à la coopération régionale et transcontinentale. Seules une approche coordonnée du développement régional (...) et l'harmonisation des procédures peuvent attirer le commerce par la route dans la région d'Asie centrale.

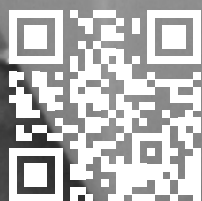
Matlubhon Davlatov – Premier adjoint du Premier ministre de la République du Tadjikistan

”

La conférence en chiffres

150 experts politiques et du monde des affaires
16 pays
12 organisations internationales





Regardez
l'interview
dans son
intégralité

Pourquoi la région d'Asie centrale a-t-elle acquis une telle importance pour l'IRU et l'industrie du transport routier ?

“Selon l'OMC, la Chine représente 11% des exportations mondiales, soit plus de 2 000 milliards de dollars. Au niveau des importations, la Chine occupe la seconde place derrière les États-Unis. La communauté internationale s'est efforcée de relancer l'ancienne Route de la Soie afin de transporter des marchandises non seulement par la mer, mais également par la terre, en développant les liaisons de transport routier entre la Chine et l'Europe. Le président chinois Xi Jinping a récemment soutenu cette initiative et s'est engagé, en septembre dernier, à intensifier la coopération dans la région en créant une “ceinture de développement économique” le long de la Route de la Soie. Près de 90% des livraisons de la région étant réalisées grâce au transport routier, le potentiel de développement du transport routier international en Eurasie est très important.”

TRACECA sur des cartes numériques pour les conducteurs et sommes convaincues que la mise en œuvre de ce projet contribuera à renforcer l'efficacité, la sûreté et la sécurité du transport routier en Asie centrale. Nous collaborons également avec l'UN-OHRLS dans le cadre de la révision du Programme d'action d'Almaty, qui supervise et soutient le développement et la coopération des pays sans littoral, notamment en Asie centrale.”

Vous avez lancé l'Initiative d'autoroute modèle (MHI) il y a quelques années. Où en êtes-vous aujourd'hui ? Peut-on espérer la voir aboutir prochainement ?

“Ce projet avance bien. En 2013, le Turkménistan a décidé de rejoindre la section “Caucase Sud” de l'initiative d'autoroute modèle. Cette étape importante permet au transport multimodal de passer par la mer Caspienne. L'Ukraine et la Moldavie envisagent également de prendre part au projet. La décision de rejoindre la MHI étant prise par les

l'Azerbaïdjan, la Géorgie et l'Ukraine en raison des restrictions du FCS RF dans les circonscriptions douanières du Caucase Sud et Nord de Russie.

Ces mesures illégales et unilatérales prises par le FCS RF nuisent à l'économie russe et entravent le commerce international et le transit des marchandises en Eurasie, sans parler des pertes considérables pour les entreprises de transport routier russes et étrangères.”

Quels sont les principaux défis pour le transport routier en Asie centrale ?

“Selon moi, le principal défi consiste à instaurer un dialogue régional en vue de développer davantage le transport routier en Asie centrale à tous les niveaux : législation, infrastructure, douanes et franchissement des frontières. Le monde est de plus en plus globalisé et pour une économie nationale florissante, il faut faire partie de ce système, ce qui commence par l'intégration régionale. La difficulté,

Entretien avec Dimitri Larionov, Délégué général de l'IRU pour l'Eurasie

Les gouvernements du continent eurasiatique doivent **s'écouter les uns les autres**, établir un **dialogue** régional et **intégrer** leurs économies

Quelles sont les priorités de l'IRU dans votre région pour 2014 ?

“Notre priorité est de créer les conditions les plus favorables possible au développement durable du commerce international et du transport routier. Nous y parviendrons en harmonisant la législation relative au transport routier, en développant l'infrastructure routière et en facilitant les procédures de franchissement des frontières.”

Qu'attendez-vous concrètement de vos partenaires dans la région ? Quelles sont les prochaines étapes de vos activités communes en vue d'atteindre vos objectifs prioritaires pour 2014 ?

“Notre premier souhait et objectif concernant l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) est l'adoption de son accord sur la facilitation du transport routier, qui permettra d'intensifier les opérations de transport routier dans la région de l'OCS. Nous coopérons avec

gouvernements nationaux, leur marque de soutien est le signe que ces pays comprennent ses valeurs et ses avantages. Des négociations sont également en cours avec des institutions financières internationales afin de créer des fonds régionaux pour les infrastructures pour les sections du Caucase Sud et d'Asie centrale de l'initiative d'autoroute modèle.”

Quel impact concret sur le commerce et le transport dans votre région la crise du TIR en Russie a-t-elle eu ?

“Depuis la publication de la lettre du FCS RF en date du 4 juillet 2013, l'émission de carnets TIR en Russie a baissé de 20% par rapport aux années précédentes. De plus, les transporteurs, qui utilisaient les garanties nationales proposées par le FCS RF, et non le système TIR, ont observé que les coûts classiques liés à une livraison avaient au moins triplé.

Fin octobre, des camions se sont retrouvés bloqués à la frontière avec

dans ce dialogue régional, est de s'écouter les uns les autres, d'être prêt à faire des compromis et de suivre la direction qui a été fixée.”

Comment voyez-vous le rôle et les activités de l'IRU à l'avenir dans la région ?

“L'IRU est une organisation mondiale, dont l'expérience très riche repose sur les bonnes pratiques de nos associations membres. Nous continuerons à servir les intérêts de nos membres afin de renforcer l'industrie du transport routier international dans son ensemble. En tant qu'organisation mondiale, notre rôle est d'indiquer la marche à suivre à nos membres et de trouver les meilleures solutions aux problèmes de l'industrie. En Asie centrale, nous coopérerons avec nos alliés aux niveaux national et international afin de développer toujours plus le transport routier, qui joue un rôle essentiel dans la région.”



08

Distinctions de l'IRU



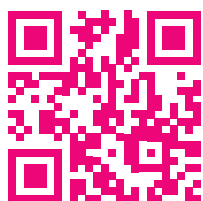
Récompenser ceux
qui construisent un
meilleur avenir

Distinguer le professionnalisme

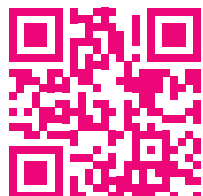
A l'IRU, nous aimons penser qu'une distinction est bien plus qu'une simple sculpture en verre posée sur une étagère de bureau ou une médaille autour du cou. Elle représente une idée et la foi en des personnes et des entreprises du monde entier qui travaillent ensemble pour un meilleur avenir.

Les distinctions de l'IRU visent à récompenser les meilleurs conducteurs et managers, mais aussi les bonnes pratiques du monde politique et de l'industrie qui renforcent la sûreté, la sécurité et l'efficacité du transport routier, ainsi que ses performances environnementales, sociales et économiques.

Nous promouvons avec fierté ces performances dans le monde entier afin que ces bonnes pratiques puissent servir de modèle pour toute la profession.



Voir la vidéo en hommage à Andrey Damirovich Dilmukhametov.



Voir la vidéo en hommage à la "Japan Trucking Association".

Le Grand Prix d'Honneur de l'IRU

Créé en 1967, il s'agit de la distinction la plus prestigieuse de l'IRU décernée par un jury international à un conducteur, une personnalité ou un organisme actif(ve) dans le transport routier international, qui ont accompli un acte de bravoure exceptionnel dans le cadre de leur activité professionnelle.

Nous avons eu l'honneur de récompenser Andrey Damirovich Dilmukhametov — conducteur professionnel de 42 ans travaillant pour l'entreprise de transport KAB basée dans la République du Tatarstan, en Russie — qui a sauvé héroïquement deux personnes blessées dans une camionnette en feu. A la question "Avez-vous conscience du danger quand vous avez décidé de sauver les deux passagers de la camionnette ?", M. Dilmukhametov a répondu : "J'ai fait ce que n'importe qui aurait fait dans ma situation. J'ai vu que les gens dans la camionnette avaient besoin d'aide et je les ai aidés".

L'IRU a également eu l'honneur de récompenser la "Japan Trucking Association (JTA)" pour son action méritoire, véritable fer de lance des opérations de secours post-tsunami en 2011 au Japon.

A la question "Vous-êtes vous sentis dépassés par l'ampleur de la tâche ?", M. Yoshimi Hoshino, Président de la JTA, a répondu : "C'était une question de fierté nationale pour nous d'aider nos concitoyens alors qu'ils étaient confrontés à cette situation terrible".



Les Diplômes d'honneur de l'IRU en chiffres

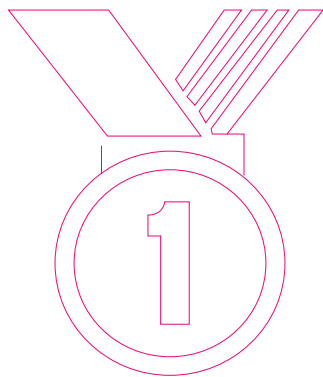
27 pays **1 085** conducteurs professionnels de camions et d'autobus/autocars

1 million de kilomètres pendant **20** ans

26 chauffeurs de taxis

Prix du meilleur manager de transport routier de l'IRU

Nous avons décerné le "prix du meilleur manager de transport routier" de l'IRU à 70 managers d'entreprises de transport national ou international de marchandises ou de personnes par route, y compris des entreprises de taxis, issus de 15 pays dans le monde, pour leur contribution à un transport routier sûr, sécurisé, respectueux de l'environnement et efficace grâce à leur compétence professionnelle et leurs bonnes performances en matière de gestion.



Meilleur transporteur d'Eurasie

Tous les ans, nous organisons un prix international, qui récompense les entreprises de transport routier d'Eurasie pour leur mise en œuvre de bonnes pratiques dans les domaines de la protection de l'environnement, de la responsabilité sociale des entreprises et de la performance économique.

En 2013, nous avons organisé une cérémonie de remise des prix dans le cadre de la 14^{ème} Conférence du transport routier

Le Diplôme d'honneur de l'IRU

Le Diplôme d'honneur de l'IRU a été décerné à 1085 conducteurs professionnels de camions et d'autobus/autocars et à 26 chauffeurs de taxis issus de 27 pays. Les lauréats doivent avoir parcouru au minimum un million de kilomètres durant une carrière d'au moins 20 ans dans le transport national ou international de marchandises ou de personnes par route, sans avoir causé d'accident ou commis d'infractions graves au code de la route, à la réglementation douanière ou administrative au cours des cinq dernières années. Leur performance mérite d'être reconnue et sert d'exemple aux conducteurs novices, tout en contribuant à améliorer l'image de la profession.

international IRU-AsMAP UA, à Yalta, qui a récompensé les entreprises suivantes

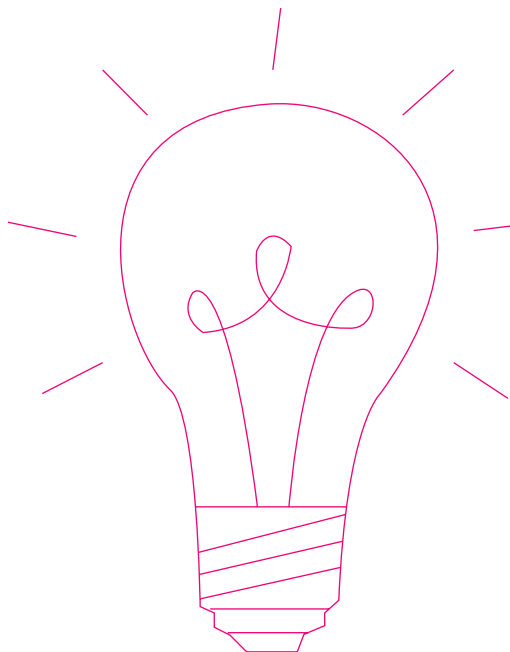
- **Start Plus**, Russie (de 1 à 10 véhicules)
- **Gileya**, Ukraine (de 11 à 50 véhicules)
- **SP Raizing**, Belarus (50+ véhicules)
- **KK Timskor-Com**, Moldavie, a également été récompensée pour sa mise en œuvre de normes élevées dans le domaine de l'environnement
- **Euro Truck**, Kazakhstan, a été récompensée pour sa mise en œuvre de normes élevées dans le domaine de la qualité des entreprises



Meilleur transporteur de l'UE

Forts du succès et de la popularité du prix du "Meilleur transporteur d'Eurasie", nous avons décidé de créer un nouveau prix du "Meilleur transporteur de l'UE". Cette distinction, qui s'inscrit dans la droite ligne du prix du "Meilleur transporteur d'Eurasie", récompensera et mettra en avant le professionnalisme et les résultats exceptionnels obtenus par les transporteurs de fret routier en Europe en matière de protection de l'environnement, de sécurité routière et de bien-être social.

Rendez-vous en 2014 pour plus d'infos !



Prix Excellence Bus de l'IRU

Décerné tous les deux ans, ce prix international a pour objectif d'encourager l'utilisation des lignes régulières de transports publics urbains et interurbains par autobus et autocar dans le cadre de projets de grande qualité et rentables.

Le prix 2013 a été décerné à l'entreprise roumaine Societatea de Transport Public SA Alba Iulia pour ses normes de qualité très élevées concernant le service client, la responsabilité environnementale et l'utilisation de nouvelles technologies et de solutions novatrices.



Prix IRU de l'Innovation dans le tourisme par autocar

Lancé en 2011 et décerné tous les deux ans, ce prix international distingue et promeut les pratiques permettant de développer le tourisme de groupe par autocar dans le cadre de projets et de services novateurs, de grande qualité et rentables.

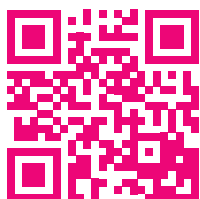
Le prix 2013 a été attribué à la société danoise familiale de transport par autocar Papuga A/S pour son concept "Faisons du vélo ensemble", qui permet aux amateurs de vélos (clubs, entreprises, individus) d'effectuer un tour d'Europe en autocar avec leur vélo. Ce projet offre un marché potentiel, qui pourrait attirer une clientèle entièrement nouvelle dans le tourisme par autocar.



Prix "City Trophy" de l'IRU

Egalement décerné tous les deux ans, le prix "City Trophy" de l'IRU distingue et récompense les autorités municipales de toutes les régions du monde qui mettent en œuvre des politiques proactives exemplaires en faveur d'un tourisme de groupe durable par autocar.

Le prix 2013 a été décerné à la ville de Skopje, capitale de l'ancienne République yougoslave de Macédoine, pour sa politique générale ambitieuse de promotion du tourisme de groupe par autocar, en tant que partie intégrante du système de transport public de la ville.



Flashez ce code pour en savoir plus sur les lauréats de cette année



IRU

TRAVAILLER
ENSEMBLE
POUR UN MEILLEUR AVENIR
depuis 1948





Ceux qui me connaissent pourront vous dire que j'ai une passion, hormis ma famille et le transport routier, c'est le rugby.

Ayant joué en compétition pendant 17 ans, j'ai appris sur le terrain de nombreuses valeurs et tiré des leçons pouvant s'appliquer à ma vie personnelle et professionnelle, au-delà du fait de devoir se montrer extrêmement combattif. Il s'agit notamment des valeurs de discipline, de respect, de confiance et de travail d'équipe. Mais surtout, j'ai appris que pour gagner, il faut oser voir plus loin.

La contribution du transport routier est essentielle pour relever les grands défis internationaux.

Les gens, et parfois les organisations, ont tendance à prendre les choses telles qu'elles sont, et non telles qu'elles pourraient ou devraient être. Ils se méfient en général du changement, voire le rejettent, et font tout leur possible pour maintenir le status quo. Vous ne pouvez vous permettre d'agir ainsi au rugby, comme dans n'importe quel autre domaine, et les transporteurs routiers ne le savent que trop bien. Si vous voulez rester dans la course, être compétitif et gagner, il faut voir plus loin !

Comme dans tout sport d'équipe, la clé du succès, c'est d'ajuster votre stratégie et d'être ouvert au changement de manière collective. Savoir reconnaître ses limites témoigne d'une force de caractère, mais la véritable force consiste à les dépasser et à réaliser son potentiel en tant qu'individu, organisation ou entreprise au travers d'une vision commune.

Aucun mode de transport ne peut rivaliser avec la contribution du transport routier à la croissance économique, au développement social et à la mobilité durable des personnes et des marchandises. Nous devrions être fiers de notre capacité unique à interconnecter tous les modes, qu'il s'agisse du transport aérien, ferroviaire ou maritime. Nous devrions être le moteur d'une intermodalité performante. Nous devrions aussi mettre davantage en

avant la façon dont non seulement nous contribuons au développement durable et améliorons la vie quotidienne de tous, mais donnons également espoir aux jeunes et aux générations futures.

Oser voir plus loin

Au cours de mes six premiers mois en tant que Secrétaire général, j'ai travaillé avec des gouvernements, des organisations et des acteurs du monde entier, y compris les équipes de l'IRU, pour m'assurer que nous poursuivions tous les mêmes objectifs et partagions la vision commune selon laquelle le transport routier a un rôle essentiel à jouer pour relever les grands défis internationaux.

Grâce à mon expérience au rugby et les 19 années que j'ai passées à l'IRU, je suis prêt à relever les défis actuels et futurs de notre organisation, à voir plus loin que nos adversaires, plus loin que notre plan d'origine et à dépasser la fatigue et la douleur !

En tant que Secrétaire général, je me dois de montrer la marche à suivre et je ferai tout mon possible pour mener notre organisation au succès et réaliser son plein potentiel en osant dépasser nos limites et redéfinir notre position dans l'économie globalisée d'aujourd'hui.

L'IRU sera attentive, nous serons connectés et nous consacrerons tous nos efforts à servir les véritables intérêts de nos associations membres, de l'industrie du transport routier et de la société dans son ensemble, conformément à notre devise "travailler ensemble pour un meilleur avenir".



Umberto de Pretto

Acronymes

AAC	Comité d'accréditation de l'Académie de l'IRU	CEPIC	Conseil européen de l'industrie chimique	CTC	Conférence de coordination des transports
AASTMT	Académie arabe des Sciences, des Technologies et du Transport maritime	CEI	Communauté des Etats indépendants	CTM	Conseil Transport de marchandises
ADC	Comité consultatif de l'Académie de l'IRU	CEMN	Organisation de coopération économique de la mer Noire	CTP	Conseil Transport de personnes
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route	CEMT	Conférence européenne des ministres des Transports	CUTE-WISE	"Customs Utility for TIR Transaction Entry Worldwide Information System for Enquiry"
AT	Assistance technique	CEPALC-ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Amérique latine et les Caraïbes	DG MOVE	Direction générale pour la mobilité et le transport
ATI	Institut de formation accrédité	CESAO-ONU	Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie occidentale	DRIVEN	Réseau européen de conducteurs et d'instructeurs professionnels du transport routier
AULT	Union arabe des transports terrestres	CESAP-ONU	Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie et le Pacifique	EAU	Union eurasiatique et Espace économique commun
BAD	Banque asiatique de développement	CETMO	Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale	E-CMR	Lettre de voiture électronique
BAFD	Banque africaine de développement	CFCFA	Fédération des associations de transporteurs et de transitaires du CAREC	ECOSOC	Conseil économique et social de l'ONU
BID	Banque islamique de développement	CIT	Commission internationale des affaires techniques	ECR	Euro Control Route
BM	Banque mondiale	CLEA	Comité de liaison pour l'Eurasie	EFTA	Association européenne de libre-échange
BRIC	Brésil, Russie, Inde, Chine	CLECAT	Association des transitaires européens	EIA	Administration (US) information et énergie
BWTO	Observatoire des temps d'attente aux frontières	CLTM	Comité de liaison auprès de l'UE pour le transport de marchandises	EPTO	Association européenne des opérateurs de transport de voyageurs
CAD	Commission des affaires douanières	CMR	Lettre de voiture	ERF	Fédération routière européenne
CAE	Commission des affaires économiques	CNBC	Chaîne d'information financière	ERRU	Registre électronique national des entreprises de transport par route
CAJ	Commission des affaires juridiques	CNUCED	Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement	ETAC	Etude européenne des causes d'accidents de camions
CAP	Certificat d'aptitude professionnelle	CO₂	Dioxyde de carbone	ETAG	Groupe d'action européen pour le voyage et le tourisme
CAREC	Programme de coopération économique régionale en Asie centrale	CRIPA	Comité régional pour l'Afrique	ETF	Fédération européenne des travailleurs des transports
CAS	Commission des affaires sociales	CSE	Commission des services aux transporteurs routiers	ETOA	Association des tours-opérateurs européens
CE	Commission européenne	CSR	Commission pour la sécurité routière	EURASEC	Communauté économique eurasienne
CEA-ONU	Commission économique des Nations unies pour l'Afrique			FEDCOC	Fédération des Chambres de commerce égyptiennes
CEEA	Commission économique eurasiatique				
CEE-ONU	Commission économique des Nations unies pour l'Europe				

FESARTA	Fédération des associations de transport routier d'Afrique de l'Est et du Sud	OCE	Organisation de coopération économique	TIR	Convention douanière de l'ONU sur le transport international de marchandises sous couvert de Carnets TIR (<i>Transports internationaux routiers</i>)
FIA	Fédération internationale de l'automobile	OCS	Organisation de coopération de Shanghai	TIR-EPD	Pré-déclarations électroniques TIR
FIATA	Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés	ODM	Objectifs de développement du millénaire	TISPOL	Réseau européen des polices routières
GEMD	Groupe d'experts pour le transport de marchandises dangereuses	OEA	Organisation des Etats américains	TRACECA	Couloir de transport Europe-Caucase-Asie
GETIL	Groupe d'experts pour le transport intermodal et la logistique	OIT	Organisation internationale du travail	TVA	Taxe à la valeur ajoutée
GHN	Groupe de haut niveau	OMC	Organisation mondiale du commerce	UA	Union arabe
GNSS	Système mondial de navigation par satellite	OMD	Organisation mondiale des douanes	UATL	Union africaine du transport et de la logistique
GTMO 5+5	Groupe des ministres des Transports de la Méditerranée occidentale	OMI	Organisation maritime internationale	UE	Union européenne
GUAM	Organisation pour la démocratie et le développement économique	OMS	Organisation mondiale de la santé	UFTAA	Union des fédérations d'associations d'agences de voyages
IATA	Association du transport aérien international	OMT	Organisation mondiale du tourisme	UIC	Union internationale des chemins de fer
ICDT	Centre islamique pour le développement des échanges	ONU	Organisation des Nations unies	UICR	Union internationale des chauffeurs professionnels
IRF	Fédération routière internationale	OSCE	Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe	UIRR	Union internationale des entreprises de transport combiné rail-route
IRU	Union Internationale des Transports Routiers	PME	Petites et moyennes entreprises	UITP	Union internationale des transports publics
ITF	Forum international des transports	PNUD	Programme de développement des Nations unies	UMA	Union du Maghreb arabe
LARTI	Initiative de transport routier en Amérique latine	PNUE	Programme des Nations unies pour l'environnement	UNMAS	Service d'action anti-mines des Nations unies
LASTAC	Etude des causes d'accidents de camions de la Ligue des Etats arabes	PPP	Partenariat public-privé	UN-OHRLS	Bureau du Haut Représentant de l'ONU pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits Etats insulaires en développement
LEA	Ligue des Etats arabes	RCEAE	Comité régional auprès de l'EurAsEC	UPM	Union pour la Méditerranée
LLDC	Pays en développement sans littoral	RO-RO	Transroulage	USAID	Agence des États-Unis pour le Développement international
MHI	Initiative d'autoroute modèle	RTE	Réseaux transeuropéens de transport	ZFE	Zone à faibles émissions
NELTI	Nouvelle initiative de transports terrestres eurasiatiques	RTS	SafeTIR en temps réel		
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques	SEETAC	Coopération de l'axe de transport d'Europe du Sud-Est		
		STARTS	Compétences, formation et transport routier		
		STI	Systèmes et technologies d'information		
		TA	Taxis et voitures de louage avec conducteur		



**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
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

**Secrétariat du Comité régional de l'IRU
pour l'Afrique**

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

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

**Délégation permanente de l'IRU
pour les Nations unies**

5 Columbus Circle
1790 Broadway, 8th floor
New York, NY 10019
Etats-Unis

Tél : +1-212-600 21 07
Fax : +1-212-600 21 52
Courriel : nyc@iru.org
Web : www.iru.org