



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/2004/9  
2 août 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS et  
FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-dix-huitième session, 27-29 octobre 2004,  
point 3 b) de l'ordre du jour)

**ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE ET DES ORGANISATIONS  
INTERNATIONALES PRÉSENTANT UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL**

**POSITION DE L'IRU SUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT ROUTIER DE  
MARCHANDISES DANS L'UE ET AU-DELÀ** (adoptée par le Conseil Transport de  
marchandises de l'IRU lors de sa réunion tenue le 21 avril 2004 à Yokohama, Japon)

Le secteur du transport routier de marchandises a pleinement conscience de la nécessité de contribuer à la sûreté du transport routier. A des fins de clarté, l'IRU, dans cette position, limite ses réflexions à la sûreté contre le terrorisme en excluant les aspects plus « classiques » de la sécurité routière, même si les questions de sûreté et de sécurité sont souvent interdépendantes. Les aspects de la sécurité sont traités par la profession sous d'autres rubriques.

Le renforcement de la sûreté va dans l'intérêt du secteur du transport routier. Le rôle des Etats et de leurs autorités qui est d'assurer la sécurité générale est toutefois irremplaçable et relève de leur devoir fondamental.

La bonne volonté et la participation active du secteur du transport routier sont essentielles au succès de toutes mesures visant à améliorer la sûreté.

Il convient également de garder à l'esprit que le risque zéro n'existe pas et qu'une sûreté totale ne peut jamais être garantie.

1. **La concurrence dans une économie mondialisée exige des systèmes logistiques efficaces.** C'est pourquoi, les acteurs de l'industrie s'efforcent constamment d'améliorer la qualité, la sécurité et la sûreté sans compromettre l'efficacité et la durabilité.

2. **La facilitation du transport et du commerce ne peut être ignorée**, même si les considérations de sûreté figurent en priorité à l'ordre du jour. Il est essentiel de trouver un juste milieu entre sûreté et facilitation des formalités et des procédures, en particulier aux frontières.
3. Les préoccupations de sûreté ne sont pas une **raison de procéder à un transfert modal** : le secteur du transport routier ne représente pas un risque plus élevé que d'autres modes de transport.
4. **La coopération en matière de sûreté entre les secteurs public et privé peut être extrêmement efficace** et doit, par conséquent, être renforcée. Le secteur du transport routier ne peut prendre en charge les fonctions de l'Etat. Mais il peut assumer ses propres responsabilités comme par exemple dans le domaine du transport de marchandises dangereuses.
5. L'utilisation **des instruments de sûreté/facilitation existants** offrant des avantages tant en matière de sûreté que de facilitation tels que les systèmes TIR des Nations Unies ou le système de transit commun/communautaire de l'UE doit être maximisée.
6. **La fraude dans les systèmes de transit douaniers** et le « trafic d'êtres humains » doivent être combattus par les autorités douanières agissant avec détermination pour identifier la/les personne(s) directement responsable(s) du crime. En outre, la législation et l'autorégulation dans les systèmes de gestion du transit douanier, en protégeant les droits des commerçants honnêtes, en introduisant des systèmes informatiques pour garantir des échanges rapides de données et en resserrant les critères d'admission aux systèmes de transit douanier doivent largement être mis en oeuvre.
7. **Les mesures de "Sûreté pour soi-même" du secteur de transport de marchandises** doivent rester une priorité à l'ordre du jour en forçant le conducteur à jouer un rôle vital bien que tous les acteurs aient leurs propres responsabilités. Pour aborder cette question, l'IRU élaborera des directives volontaires de sûreté pour le transport de marchandises. De tels efforts déployés par le secteur en vue d'améliorer la sûreté doivent être dûment reconnus.
8. **La duplication des efforts par des organismes internationaux est néfaste et doit être évitée.** La profession routière souhaite voir une harmonisation efficace de tous les efforts liés à la sûreté sur la scène internationale.
9. **La politique en matière de sûreté doit être fondée sur l'information.** Des mesures rationnelles et efficaces visant à rehausser la sûreté ne peuvent être basées que sur des informations fiables et la compréhension du crime international et du terrorisme ainsi que sur les risques liés à la sûreté et les renseignements.
10. **Le fardeau financier lié à la sûreté incombe aux consommateurs finaux.** Les législateurs doivent garder à l'esprit que le financement des systèmes de sûreté incombe aux utilisateurs et bénéficiaires finaux de marchandises et de services, que ce soit en tant que consommateurs ou en tant que contribuables.

11. **Le renforcement de la sûreté ne doit pas réduire inutilement la liberté des opérateurs.** La sûreté des infrastructures de transport ne doit pas conduire à des restrictions injustifiées pour ce qui est d'un accès facilité des transporteurs aux routes, ports, terminaux et autres équipements d'infrastructure.
12. **« Les transporteurs agréés » doivent avoir des avantages de facilitation.** Le secteur du transport routier peut soutenir, en principe, l'introduction du concept d'« agents accrédités » et de « chargeurs reconnus » ou de « transporteurs agréés » en accordant de réels avantages de facilitation aux acteurs ainsi désignés. Les modalités de cette désignation doivent être choisies avec grand soin et appliquées avec équité afin d'éviter toute discrimination entre les transporteurs. Les Associations de transport de marchandises ne peuvent être compétentes quant à l'application du concept de « transporteur agréé ».

Si elle est introduite, une désignation unique sera accordée pour le territoire de toute l'UE. Les Etats doivent envisager les conditions d'accès aux systèmes de transit (e.g. Convention TIR, Annexe 9, Partie II) ou celles régissant l'accès à la profession de transporteur comme exemples possibles et point de départ de la sélection des critères distincts pour le terme "transporteur agréé".

13. **Les déclarations électroniques en douane préalables ne doivent pas être mises en oeuvre de manière hâtive !** Les déclarations électroniques en douane préalables exigeront des changements considérables par rapport aux pratiques actuelles et des investissements substantiels. Un délai de mise en oeuvre adéquat et des incitations de facilitation adaptées devraient être offerts tout en gardant la possibilité d'utiliser des documents papier.
  14. **La déclaration en douane 24 heures avant l'arrivée pour les opérations de transport routier transfrontière est excessive.** Les exigences de flux tendus ne permettent tout simplement pas une période de pré-notification aussi longue. Un délai de deux heures pour les déclarations électroniques avant l'arrivée/départ ou un délai de quatre heures pour les documents papier semble être plus réaliste.
  15. **La profession approuve l'utilisation par les douanes des techniques de contrôle douanier suivant les principes de « gestion des risques » et consistant en « un guichet unique » ou « one-stop-shop »** ainsi que l'utilisation d'un numéro d'identification unique de la marchandise. La définition et la saisie de ce numéro par un « guichet unique » dans la chaîne logistique et d'approvisionnement ne doivent avoir lieu qu'une seule fois.
-