



**CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
CONSEIL DES MINISTRES**

Conseil des Ministres

TRANSPORT ROUTIER : REFORME DU CONTINGENT ET ACCES AU MARCHÉ

**LE TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL DE MARCHANDISES EN EUROPE - ACCES AU
MARCHÉ ET AVENIR DU SYSTEME DES AUTORISATIONS
Synthèse du rapport du Groupe Consultatif Spécial**

Ce document sera examiné sous le point 3.2 "Transports routiers : Réforme du contingent et accès au marché" du projet d'ordre du jour de la session de Moscou du Conseil des Ministres.

Les Ministres sont invités à avoir une discussion sur la base de ce document et à en prendre note.

JT00183278

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

Le rapport du Groupe Consultatif Spécial sur le transport routier international de marchandises en Europe – Accès au marché et avenir du système d'autorisations [CEMT/CM(2005)16] a été rédigé par le Professeur Maurice Bernadet du L.E.T. de Lyon avec l'aide des :

Professeur Brian T. Bayliss (Université de Bath, Royaume-Uni),
Professeur Jan Burnewicz (Université de Gdansk, Pologne),
Professeur Günter Knieps (Université Albert-Ludwigs, Fribourg, Allemagne) et
Madame Eva Molnar (Banque Mondiale et Université de Corvinus, Budapest, Hongrie).

Les vues exprimées dans ce rapport destiné à nourrir le débat ministériel, sont celles du Groupe Consultatif Spécial et ne reflètent pas nécessairement celles des pays Membres, ni celles du Secrétariat.

NOTE DE SYNTHÈSE

Le rapport propose une réflexion à moyen et long termes sur les principes qui doivent régir l'accès au marché des transports routiers de marchandises dans l'espace européen.

La **première partie** du rapport démontre que la libéralisation de l'accès au marché est souhaitable et inéluctable.

Cette libéralisation est souhaitable comme l'établit la théorie de la division internationale du travail qui démontre que la libéralisation des échanges internationaux de biens et de services conduit à une situation globalement préférable pour tous les pays. Mais elle montre également qu'à court terme, les ajustements que la libéralisation engendre, défavorisent les acteurs des pays plus développés en raison des coûts moins élevés des nouveaux entrants et encourage la délocalisation des productions vers les pays «pauvres». Ce qui peut expliquer les réticences des transporteurs des pays «riches» envers la poursuite du mouvement de libéralisation pour l'instant limité à l'Espace Economique Européen. Il convient de noter cependant que les consommateurs des pays «riches» peuvent bénéficier de certains avantages du fait de la réduction des coûts de transport. Les pays «riches» peuvent aussi faire des bénéfices tant par leurs exportations de véhicules et d'équipements de haute technologie que par la fourniture de services logistiques sophistiqués aux pays «pauvres». L'argument d'une prétendue «mauvaise qualité» des services offerts par les nouveaux entrants ne tient pas non plus à partir du moment où l'imposition à leurs véhicules de normes techniques et environnementales strictes les obligent à se doter de matériels performants qu'ils ne peuvent se procurer que dans les pays dotés d'une technologie suffisante.

La libéralisation de l'accès au marché est aussi inéluctable, compte tenu du contexte économique et politique de l'Europe caractérisé par :

- des prévisions de croissance économique forte pour les pays européens extérieurs à l'Union, et plus encore des échanges de ces pays avec l'Europe des 25, tandis que l'importance du mode routier se maintiendra,
- la libéralisation des transports routiers au sein de l'Union, justifiée par des arguments solides qui peuvent tout autant s'appliquer aux relations entre les pays de l'Union et les pays tiers,
- l'évolution ou la mise en application effective du droit international (notamment la liberté du transit prévue par le GATT).

Le rapport montre aussi que, bien que l'harmonisation soit indispensable et renforce l'efficacité de la libéralisation, attendre qu'elle soit complètement achevée risque de retarder la libéralisation indéfiniment. Il est pourtant nécessaire de faire des progrès dans les deux domaines.

La **deuxième partie** dresse un bilan de la situation actuelle dans la CEMT, caractérisée, pour les relations entre les pays de l'Union Européenne et ceux en dehors de l'Union, par l'existence de beaucoup d'autorisations bilatérales et d'un petit nombre d'autorisations multilatérales.

Elle décrit les avantages et les inconvénients des systèmes bilatéraux et multilatéraux d'autorisations. D'une part, les systèmes bilatéraux permettent aux Etats de protéger les intérêts nationaux, de trouver des solutions à d'autres problèmes que seulement routiers, de gérer le rythme des changements et de traiter directement des problèmes de mise en œuvre et de sanctions. D'autre part, les systèmes bilatéraux conduisent à une segmentation des marchés, ne sont pas transparents, peuvent être discriminatoires, peuvent influencer les relations commerciales et sont coûteux à gérer.

Elle établit également la liste des critiques qui sont habituellement adressées au système des autorisations multilatérales, en relativisant certaines, mais en reconnaissant que d'autres sont fondées et qu'il est donc nécessaire d'y remédier. La faiblesse la plus notable des systèmes multilatéraux comme celui de la CEMT est l'absence de mécanismes de contrôles et de sanctions juridiquement applicables. Les pays doivent soit montrer davantage de confiance les uns envers les autres, soit donner davantage de pouvoir à la CEMT pour lutter contre les infractions.

En tout état de cause, le rapport montre que tous ces systèmes quantitatifs sont coûteux et susceptibles de générer des abus. C'est pourquoi il serait préférable de privilégier des systèmes qualitatifs aux systèmes purement quantitatifs. Dans cet ordre d'idée, il semble souhaitable, de passer progressivement des systèmes bilatéraux d'autorisations aux systèmes multilatéraux et, tout en reconnaissant que de nombreux pays souhaitent que les systèmes bilatéraux soient maintenus, le rapport préconise pour objectif ultime leur élimination.

Sur la base de cet état des lieux, la **troisième partie** du rapport formule des propositions, dont l'esprit peut être résumé de la manière suivante : les Etats européens doivent aller vers une plus grande libéralisation, mais une libéralisation maîtrisée par des dispositions qui limitent les inconvénients de la libéralisation.

Plus précisément, cette troisième partie propose, de façon équilibrée :

- Un objectif : l'augmentation progressive du contingent des autorisations multilatérales, se substituant aux autorisations bilatérales, de sorte qu'en 2020 la libéralisation du transport international soit achevée, avec la suppression à cette date des contraintes quantitatives d'accès aux marchés.
- Un renforcement des «garde-fous» par la réalisation de progrès dans les domaines suivants :
 - en matière de contrôle et de sanction en donnant à la CEMT des pouvoirs accrus si, en ces domaines, la défiance qui existe entre les pays eux-mêmes persiste ;
 - en matière d'harmonisation des conditions de concurrence, notamment en posant des conditions particulières relatives aux véhicules, aux personnels et aux entreprises elles-mêmes pouvant recevoir des autorisations multilatérales ;
 - en matière de respect de la vocation des autorisations multilatérales afin d'éviter qu'elles ne servent principalement à faire du «cabotage» entre les pays Membres de l'Union Européenne, en limitant le nombre de voyages qu'un titulaire d'autorisations peut faire entre des pays tiers ;
 - en matière de répartition du contingent entre les pays Membres de la CEMT, par une approche très pragmatique conduisant à faire évoluer le nombre des autorisations de chaque pays en fonction de l'utilisation qu'il fait effectivement des autorisations qu'il reçoit.

Les conclusions du rapport reposent sur une double conviction :

- Il n'est pas possible, compte tenu du contexte économique et politique de l'Europe, de maintenir des contraintes aussi strictes que celles qui résultent d'une organisation des transports routiers principalement fondée sur des autorisations bilatérales. Une évolution vers une libéralisation est nécessaire et inéluctable. Elle peut être réalisée par une augmentation progressive du nombre des autorisations multilatérales se substituant aux autorisations bilatérales.
- Il faut offrir aux pays qui craignent que cette libéralisation ne prenne la forme d'une concurrence «sauvage» et ne mette trop fortement en cause les intérêts de leurs transporteurs, des garanties quant au respect des «règles du jeu» qui peuvent d'ailleurs être renforcées.

L'équilibre entre ces deux préoccupations est sans doute difficile à tenir. Mais c'est par la recherche de cet équilibre qu'on peut espérer sortir d'une situation qui paraît aujourd'hui bloquée.