



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.1/2008/5
14 août 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

Cent troisième session
Genève, 29-31 octobre 2008
Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

**HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS
DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET FACILITATION
DE CES OPÉRATIONS**

Restrictions quantitatives imposées au transport routier international de marchandises

Communication du Gouvernement turc

À la soixante-dixième session du Comité des transports intérieurs, le Gouvernement turc a présenté une proposition relative aux restrictions contingentaires visant les autorisations de transport routier (ECE/TRANS/2008/13). Le Comité a reconnu que ces restrictions pourraient constituer des obstacles pour les transporteurs routiers de certains pays membres de la CEE et a demandé au Groupe de travail des transports routiers (SC.1) d'examiner cette question en la replaçant dans le contexte de la libéralisation des services de transport, du cadre réglementaire futur sur les conditions d'accès directes et indirectes au marché dans les transports routiers internationaux, de l'impact potentiel des négociations au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la facilitation du transit, etc., et de lui rendre compte à sa prochaine session.

À sa cent deuxième session, le Groupe de travail a décidé, à la demande du Comité, de faire figurer la question soulevée par la Turquie à l'ordre du jour de la cent troisième session et a invité la délégation turque à fournir de plus amples détails (ECE/TRANS/SC.1/383, par. 47). Le Gouvernement turc a établi le document ci-joint, qu'il a soumis au Groupe de travail pour examen à sa cent troisième session.

Restrictions quantitatives imposées au transport routier international de marchandises

1. Chacun sait que le transport routier, principal mode de transport terrestre de marchandises, notamment en transit, est largement soumis à des contingents et à des autorisations qui se traduisent souvent par des contraintes pesant également sur le trafic de transit.
2. Sur le continent européen, hormis les opérations de transport qui se caractérisent par le libre accès au marché à l'intérieur des États membres de l'Union européenne et entre ceux-ci¹, le transport routier international est régi par deux systèmes distincts: le système bilatéral, relativement dominant, qui repose sur la négociation annuelle de la taille des contingents de transport imposés aux camions étrangers, et le système du contingent multilatéral, mis en place par le Forum international des transports (ex-Conférence européenne des ministres des transports), ci-après dénommé le «contingent CEMT».
3. Le contingent CEMT est un contingent de base déterminé pour les pays membres en fonction d'un certain nombre de critères tels que la population du pays, le produit intérieur brut, la composition du parc de véhicules et le volume de marchandises transportées, exprimé en tonnes-kilomètre. Il autorise des opérations de transport illimitées entre le pays membre d'immatriculation et un autre pays membre au cours d'une année. Toutefois, en raison d'une nouvelle restriction imposée récemment, à l'issue du premier voyage en charge entre le pays membre d'immatriculation et un autre pays membre, le transporteur peut effectuer au maximum trois voyages en charge ne concernant pas le pays membre d'immatriculation. La taille du contingent CEMT fait l'objet de négociations entre les pays membres de la CEMT. Actuellement, ceux-ci examinent la structure et la taille du contingent au-delà de 2010.
4. Dans le système bilatéral, deux pays signent un accord bilatéral qui autorise les transporteurs de l'autre partie contractante à effectuer des opérations de transport bilatérales, de transit ou avec un pays tiers. Les autorisations de transport pour les opérations de ce type sont établies dans le cadre des accords bilatéraux et/ou des commissions mixtes sur le transport routier, qui se réunissent périodiquement. Généralement, on procède chaque année à un échange d'autorisations dont le nombre est limité pour chaque type de transport.
5. Aujourd'hui, les deux systèmes sont critiqués en raison des restrictions imposées au système multilatéral et du fait que le système bilatéral a toujours été considéré comme un obstacle majeur au développement et à la croissance des échanges internationaux. Les restrictions s'appliquant aux contingents de transport routier sont perçues comme des restrictions quantitatives aux libres échanges commerciaux entre les pays. Dans la plupart des cas, les contingents d'autorisations imposés au transport routier international de marchandises ne reflètent pas l'évolution des relations commerciales entre les États.
6. Les restrictions quantitatives imposées par certains pays aux opérations bilatérales de transport routier de marchandises et/ou au transport de transit ont une incidence négative considérable sur les frais de transport et, par conséquent, sur le coût global des échanges

¹ Exception faite des restrictions provisoires d'accès au marché imposées aux nouveaux États membres de l'Union en ce qui concerne le trafic de cabotage.

commerciaux (importations ou exportations de produits). Au final, elles produisent les effets suivants:

- a) Des retards de livraison, qui pourraient être évités et qui se traduisent par une baisse de la satisfaction des clients;
- b) Des hausses sensibles du coût des échanges, qui se répercutent sur les prix des produits sur le marché;
- c) Une perte de compétitivité économique pour les pays ne faisant pas partie de l'Union européenne et souvent situés à la périphérie de celle-ci;
- d) Un manque à gagner pour les consommateurs.

7. Pour les transporteurs turcs, ces restrictions arbitraires donnent lieu à une augmentation injustifiée des frais de transport et coûtent dans l'ensemble quelque 100 millions d'euros par an. Elles font obstacle au commerce et sont contraires à l'article 5 de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce. En outre, elles réduisent les avantages des mesures générales de facilitation du commerce adoptées par l'Organisation mondiale du commerce (OMC) au cours des dernières décennies.

8. De plus, les impositions discriminatoires sur les opérations de transport et de transit constituent un obstacle supplémentaire au commerce et à une concurrence loyale. Il existe entre les impositions qu'appliquent les membres des écarts injustifiables qui amènent à se demander si, comme l'exige l'article VIII de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, elles sont équitables au regard des frais administratifs et du coût des services rendus. Dans un texte qui est à l'examen dans le cadre des négociations de Doha et qui pourrait devenir un nouvel accord de l'OMC sur la facilitation du commerce, il faudrait souligner et renforcer le principe de non-discrimination, ce qui signifie que l'imposition devrait être la même pour les transporteurs nationaux et étrangers et, pour ces derniers, indépendamment de leur pays d'immatriculation ou d'origine/de destination (principes de la nation la plus favorisée et du traitement national).

9. Dans bien des cas, les contingents et les autorisations relatifs au trafic de transit font aussi l'objet d'accords bilatéraux. Néanmoins, ces accords ne permettent pas de régler la question une fois pour toutes, car la plupart des mouvements de transit concernent plusieurs pays et nécessitent un ensemble d'accords sur les droits de trafic bilatéral et de transit.

10. Compte tenu de cette situation et en vue de faciliter les échanges, la Turquie a libéralisé le secteur du transport routier avec 18 pays. Elle continue, au sein d'instances bilatérales et multilatérales, d'engager les pays à lever les obstacles au transport en transit de marchandises notamment, en faisant valoir les principes et accords multilatéraux cités ci-après.

11. À ce propos, il est bon de rappeler qu'un certain nombre d'accords posent le principe de la liberté de transit, notamment l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce conclu à l'OMC en 1994 (art. V) et la Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4), adoptée par la CEE en 2004. Au paragraphe 2 de l'article V de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, il est dit ceci:

«Il y aura liberté de transit à travers le territoire des parties contractantes pour le trafic en transit à destination ou en provenance du territoire d'autres parties contractantes empruntant les voies les plus commodes pour le transit international. Il ne sera fait aucune distinction fondée sur le pavillon des navires ou bateaux, le lieu d'origine, les points de départ, d'entrée, de sortie ou de destination ou sur des considérations relatives à la propriété des marchandises, des navires, bateaux, ou autres moyens de transport.».

12. Il ne fait aucun doute que le paragraphe 2 prescrit une totale liberté de transit. Chaque membre est tenu d'autoriser le trafic de transit sur son territoire, à destination ou en provenance du territoire d'un autre membre. En outre, l'OMC a clairement confirmé que les États membres étaient tenus de garantir la liberté de transit pour les véhicules routiers également, ce qui est incompatible avec l'existence de régimes d'autorisation imposant des restrictions quantitatives.

13. Par ailleurs, la Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4), adoptée par la CEE en 2004, dispose:

«Sous réserve des autres dispositions contenues dans les présents principes, la liberté de transit devrait être garantie sur les grandes routes de trafic international (routes "E" en Europe et routes analogues sur les autres continents). Le transit ne devrait pas être interdit ou assujéti à des mesures telles que des droits de transit ou des taxes (hors droits d'usage et péages liés à l'utilisation des infrastructures de transport), ou être contingenté.».

14. Consciente de l'importance capitale de la question des contingents de transit, la Turquie a établi un document qu'elle a présenté à la soixante-dixième session du Comité des transports intérieurs, tenue du 19 au 21 février 2008. Les conclusions du Comité ont été les suivantes:

«En ce qui concerne la proposition relative aux restrictions contingentaires s'appliquant aux autorisations de transport routier, présentée par le Gouvernement turc dans le document ECE/TRANS/2008/13, le Comité a **reconnu** que ces restrictions pourraient constituer des obstacles pour les transporteurs routiers de certains pays membres de la CEE et a **demandé** au Groupe de travail des transports routiers (SC.1) d'examiner cette question en la replaçant dans le contexte de la libéralisation des services de transport, du cadre réglementaire futur sur les conditions d'accès directes et indirectes au marché dans les transports routiers internationaux, de l'impact potentiel des négociations au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la facilitation du transit, etc., et de lui rendre compte à sa prochaine session.».

15. La Turquie propose que cette tâche soit exécutée par le Groupe de travail des transports routiers ou par un groupe d'étude composé de représentants d'un nombre limité de membres participant à titre volontaire. Le Groupe de travail ou le groupe d'étude pourrait en premier lieu analyser la situation actuelle en ce qui concerne les contingents s'appliquant aux autorisations de transport routier de transit et bilatéral dans toute la région de la CEE. Il étudierait également les conséquences sur le commerce international des restrictions imposées, en représentant sous forme de tableaux la charge financière et administrative et les pertes économiques correspondantes. Il appartiendrait ensuite aux États membres de rechercher la solution appropriée et de la mettre en œuvre par l'intermédiaire du Comité des transports intérieurs de la CEE.

16. Le résultat de cet effort serait l'adoption et la mise en œuvre d'une solution multilatérale prévoyant l'application normalisée, transparente et prévisible du régime des contingents pour le transport de transit et bilatéral selon des normes établies par l'OMC, la CEE et d'autres entités internationales, et énoncées dans les conventions pertinentes, notamment la suppression de toutes les restrictions quantitatives et autres obstacles allant à l'encontre des dispositions de l'article V de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce.

17. La rapidité et l'efficacité dans les transports routiers internationaux auront sans nul doute des effets très positifs sur les échanges commerciaux, le progrès social et économique et la coexistence pacifique des nations.
