



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports routiers****108^e session**

Genève, 28-30 octobre 2013

Point 8 c) de l'ordre du jour provisoire

Facilitation du transport routier international:**Restrictions quantitatives imposées au transport international routier de marchandises****Analyse de l'impact des contingents de transport routier****Communication du Gouvernement turc^{1,2}****I. Généralités**

1. Les contingents restrictifs de transport routier constituent l'un des obstacles principaux au développement des opérations de commerce et de transport dans la région de la CEE. La Turquie est parmi les pays qui ont été affectés de manière négative par le nombre insuffisant de contingents de transport routier. La Turquie a un parc de véhicules de transport routier fiables et modernes composé de plus de 75 000 camions de transport de fret opérant dans les transports internationaux. Le parc turc de véhicules de transport routier modernes est composé de camions écocompatibles dotés de moteurs de la catégorie Euro III et de catégories supérieures. Soixante-dix pour cent des véhicules du parc turc, effectuant des opérations de transport international routier, sont équipés de moteurs Euro V. Selon les chiffres de 2012, 41 % du volume des exportations turques est acheminé par des opérations de transport routier. Toutefois, le nombre total de contingents de transport routier ne suit pas le développement économique et l'évolution annuelle des exportations turques. Par exemple, les biens d'exportation turcs transportés par route en 2011 étaient en

¹ Le présent document a été soumis tardivement faute de ressources.

² Cette étude couvre tous types de contingents routiers car il est estimé que l'évaluation de l'impact négatif des contingents routiers ne produira pas de résultats corrects si les contingents de transit sont pris en compte. Bien que la Turquie argumente que tous les types de contingents appliqués aux opérations de transport international routier devraient être supprimés, elle croit également que, dans un premier temps, les contingents de transit devraient être abolis, étant donné que de nombreux accords internationaux prévoient la liberté de transit dans les transports routiers.

augmentation de 9,4 % par rapport à l'année précédente, mais le nombre total de contingents de transport routier attribués à la Turquie n'a augmenté que de 3,9 %.

2. Comme on le sait, pour tout franchissement de frontière et pour toute circulation à l'intérieur d'un pays étranger, un permis est requis. Afin de comprendre la situation dans sa globalité, il est utile d'expliquer les différents systèmes de contingents de transport routier actuellement utilisés.

II. Autorisations multilatérales CEMT

3. Le système du contingent multilatéral de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) autorise des opérations de transport illimitées entre pays membres au cours d'une année, mais désormais le transporteur ne peut plus effectuer que trois voyages en charge au maximum dans les pays membres de la CEMT à l'issue du premier voyage au départ du pays d'immatriculation.

4. La quantité du contingent est limitée et établie après des discussions entre pays membres de la CEMT.

5. Les permis CEMT autorisent les opérations de transport international entre deux États membres de la CEMT. Dans ce système, outre le contingent de base, un coefficient est défini pour chaque catégorie de véhicules. Le système de contingents de la CEMT est un outil efficace de promotion de véhicules plus récents et moins polluants. Il facilite également les opérations de transport routier dans les cas où il est difficile d'obtenir des permis bilatéraux venant compléter ces permis. Un des principaux avantages des permis CEMT tient au fait que les transporteurs ont la possibilité de choisir le meilleur itinéraire pour leurs opérations. Grâce à cette flexibilité, l'opérateur de transports peut sélectionner des trajets plus courts et plus rapides.

III. Le système bilatéral

6. Le système du contingent bilatéral repose principalement sur des accords bilatéraux. Les autorisations de transport pour les opérations de transport bilatérales, de transit ou avec un pays tiers 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.

7. Le système implique la signature d'accords bilatéraux entre les gouvernements de deux pays et la formulation du régime de transport s'appliquant réciproquement aux véhicules de ces deux pays sur leurs territoires respectifs. Ces accords bilatéraux intergouvernementaux peuvent stipuler des conditions de marché libre, ainsi que des dispositions relatives aux restrictions de transport.

8. Étant donné qu'il est permis aux pays de l'Union européenne (UE) de signer des accords intergouvernementaux bilatéraux avec des pays n'appartenant pas à l'UE, ces accords bilatéraux sont loin d'offrir des dispositions harmonisées et concordantes aux pays signataires.

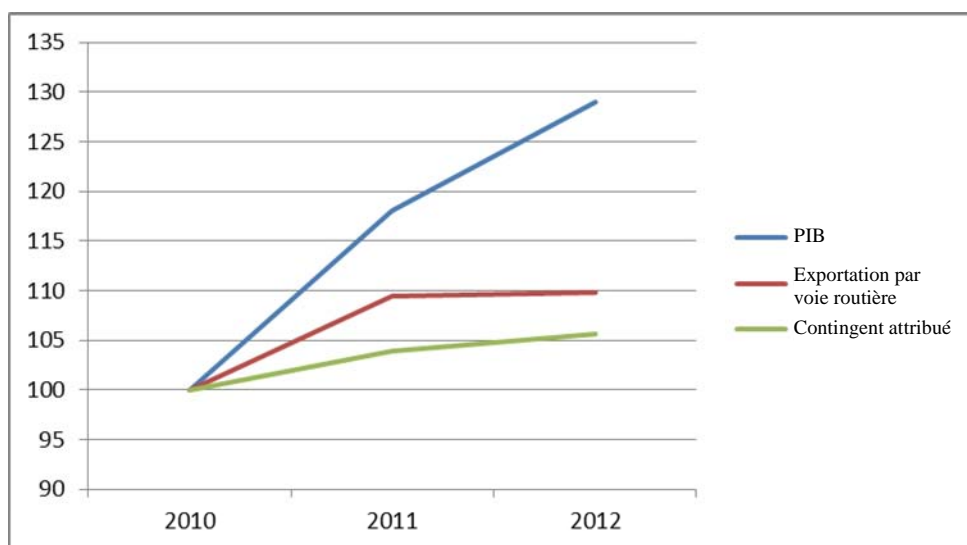
9. Les accords bilatéraux restrictifs et les contingents insuffisants limitent tout simplement le nombre de véhicules transportant des marchandises destinées à l'exportation vers un pays ou une région donnés et utilisant les infrastructures d'un pays de transit ou de destination. Cette situation restreint de toute évidence le volume de marchandises exportées par un pays et par conséquent restreint les recettes provenant du commerce extérieur des pays soumis à des restrictions quantitatives.

10. Le tableau ci-après illustre clairement que les contingents de permis accordés à la Turquie sont bien en deçà du taux d'accroissement des exportations vers certains pays.

Pays	Exportations turques (en millions de dollars des États-Unis)			Contingent de permis attribués à la Turquie (nombre de permis)		
	2010	2011	Évolution	2010	2011	Évolution
Allemagne	11 479	13 950	22 %	157 050	170 550	9 %
Russie	4 628	5 992	29 %	15 500	16 500	7 %
Italie	6 505	7 851	21 %	48 000	48 000	0 %
Espagne	3 536	3 917	11 %	5 260	5 260	0 %
Pays-Bas	2 461	3 243	32 %	6 850	6 850	0 %
Roumanie	2 599	2 878	11 %	48 000	52 000	8 %
Grèce	1 455	1 553	7 %	55 000	55 000	0 %

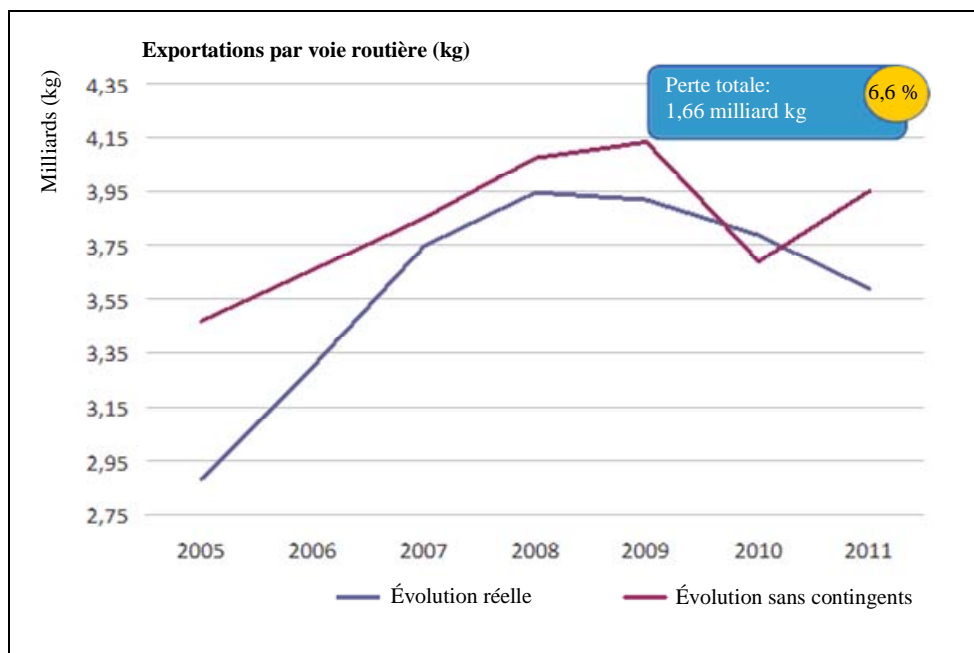
11. Les mêmes tendances peuvent être observées en ce qui concerne d'autres indices économiques. Le graphique ci-dessous montre le découplage du produit intérieur brut (PIB) de la Turquie, le taux d'expansion des marchandises exportées transportées par la route et le taux insuffisant d'accroissement du nombre total de permis contingentés alloué à la Turquie.

12. Si l'on prend les chiffres de 2010 comme référence, le nombre de contingents attribués à la Turquie n'a pas augmenté au même rythme que l'accroissement du PIB, ni augmenté dans la même proportion que les exportations par transport routier, ce qui représente un coup sérieux porté au progrès économique et social.



13. Dans une étude détaillée récente menée par une université stambouliote, la corrélation entre les exportations effectuées par la route et les restrictions quantitatives imposées, et les effets correspondants, ont été examinés en recourant à divers modèles mathématiques (modèle à effets fixes et modèle de régression à effets aléatoires). Dans cette étude, les exportations effectuées par transport routier ont été analysées à la fois en termes de tonnage de fret transporté (exprimé en kilos) et en termes de valeur financière (exprimée en dollars des États-Unis), sur une période de sept ans, de 2005 à 2011. Les deux modèles utilisés au cours de l'analyse ont montré que les contingents de transport routier ont un effet négatif sur les exportations effectuées par transport routier.

14. En ce qui concerne la quantité, selon les données de l'Institut turc de la statistique (TUIK), les exportations par la route vers 11 pays (les plus problématiques en ce qui concerne la question des contingents) ont été prises en compte, ainsi que le fait que 2,7 à 3 milliards de kilos (en moyenne) ont été transportés chaque année durant cette période (2005-2011).

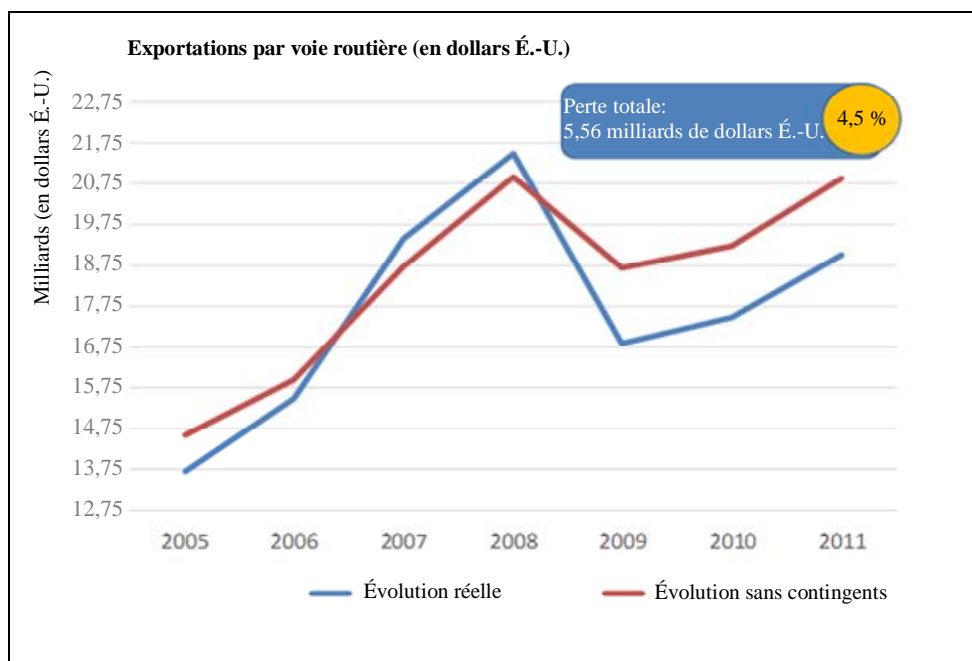


15. Les résultats de l'étude ont montré que dans la période 2005-2011, le poids total des exportations effectuées par la Turquie par voie routière avait été de 25,1 milliards de kilos. Toutefois, la modélisation mathématique a prédit que, dans le cas d'un environnement sans contingents, ce chiffre aurait été de 26,8 milliards de kilos. Par conséquent, s'agissant du poids total des exportations effectuées par transport routier, la Turquie enregistre une perte d'environ 1,7 milliard de kilos.

16. Considéré pays par pays, ce déficit est de 246 millions de kilos avec la Bulgarie, 231 millions de kilos avec l'Espagne, 159 millions de kilos avec l'Allemagne, 157 millions de kilos avec la Slovaquie et 101 millions de kilos avec la Grèce.

17. L'étude a également donné une idée de la valeur financière des exportations turques par voie routière au cours de la même période. La modélisation a comparé la situation actuelle et l'environnement sans contingents possible pour les opérations d'exportation par transport routier.

18. En ce qui concerne la valeur financière, les exportations de la Turquie vers les 11 pays les plus problématiques (question des contingents) ont été analysées et il a été calculé que la valeur financière des exportations turques par voie routière dans la période 2005-2011 avait été de 123 milliards de dollars des États-Unis. Si les conditions d'un environnement sans contingents avaient été réalisées, cette valeur aurait été de 129 milliards de dollars. Par conséquent, en ce qui concerne la valeur financière des exportations effectuées par la route, la Turquie enregistre une perte d'environ 6 milliards de dollars.



19. Considéré pays par pays, ce déficit s'élève à 2,4 milliards de dollars des États-Unis avec l'Espagne, 604 millions de dollars avec l'Italie, 598 millions de dollars avec la Slovaquie, 297 millions de dollars avec la Bulgarie et 277 millions de dollars avec la France.

IV. Situation en Turquie

20. Même si les accords bilatéraux entre des pays de l'UE et la Turquie contiennent surtout une palette de restrictions quantitatives et de règles qualitatives d'accès aux marchés internationaux, le parc de véhicules de transport routier et les transporteurs routiers opérant en Turquie sont soumis aux mêmes prescriptions que dans l'UE.

21. En ce qui concerne l'accès au marché et à la profession, toutes les opérations internationales et nationales en Turquie ont été réglementées conformément aux prescriptions de l'Union européenne. Ce processus a débuté à la mi-2003. Presque 98 % du marché des transports routiers intérieurs a été placé sous licence avec l'introduction du système des licences d'autorisation. Quant à la réglementation sociale énoncée dans l'Accord AETR, la Turquie a commencé à appliquer le système de tachygraphe numérique à partir du 1^{er} janvier 2011.

22. En Turquie, les conditions de l'accès au marché turc sont pleinement conformes aux acquis pertinents de l'UE. Les opérations de transport international routier effectuées par les transporteurs turcs sont par conséquent conformes aux mêmes normes et principes internationaux que les transporteurs européens sont tenus d'observer.

23. En ce qui concerne la protection de l'environnement, les véhicules automobiles qui ont plus de 23 ans et dont le poids maximum autorisé est supérieur à 3 500 kilos de fret, ainsi que les bus et autocars qui ont plus de 16 sièges, celui du conducteur inclus, sont en train d'être retirés du marché. En outre, une proportion importante des véhicules du parc turc sont équipés de moteurs de la catégorie Euro III et de catégories supérieures.

24. Concernant la question de la sécurité, la Turquie est devenue Partie contractante à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et a renforcé ses normes de sécurité dans ses opérations de transport national en

promulguant des lois secondaires. Avec la modernisation des postes de douane et l'introduction de systèmes et d'infrastructures électroniques, les temps de franchissement des frontières et les déclarations douanières à remplir aux points de passage ont été réduits de manière importante. En outre, la Turquie attache une grande importance à l'examen permettant d'obtenir le Certificat d'aptitude professionnelle (CPC) et règlemente strictement les institutions autorisées dans tout le pays.

25. La Turquie est le plus gros bénéficiaire au monde du carnet TIR (22 %), avec un taux élevé d'utilisation du nombre total de garanties délivrées au titre du régime TIR. À cet égard, le nombre de titulaires de carnets TIR autorisés est d'environ 1 500, ce qui signifie que le nombre de sociétés de transports routiers internationaux opérant sous le régime TIR et ayant besoin de permis de transport routier est bien plus élevé.

V. Conclusion

26. Les contingents imposés aux transporteurs turcs, qui sont fréquemment mentionnés par la Turquie dans les instances bilatérales et multilatérales, ne sont en fait pas dirigés contre les camionneurs turcs, mais sont des obstacles techniques qui restreignent la libre circulation des produits industriels turcs. Par conséquent, la Turquie se voit contrainte de toujours lutter contre des conditions défavorables dans un climat de concurrence déloyale. À cet égard, nous pensons que les points exposés ci-après doivent être pris en considération dans la recherche d'une solution permanente au problème des contingents de transit:

- Les retards de livraison constituent l'une des conséquences les plus importantes du problème susmentionné. Selon les règles de l'Union douanière, les retards de livraison résultant de tout type de différend administratif, judiciaire ou juridique – sauf circonstances ordinaires – aboutissent à pratiquer des contingents indirects. Des sources de la Banque mondiale indiquent qu'un retard d'une journée dans la livraison entraîne une baisse de 1 % dans le volume des échanges. Par conséquent, la raison la plus significative du niveau insuffisant des exportations turques vers l'UE résulte de la somme de tous les points susmentionnés;
- Les contingents routiers actuels font tort non seulement aux industriels turcs, mais également à tous les pays investissant en Turquie.

27. Aujourd'hui, force est de constater que nous faisons face à une grave évolution du paradigme. Le montant des capitaux étrangers directs qui sont entrés en Turquie en 2012 s'élevait à 16 milliards de dollars des États-Unis et on s'attend à ce qu'il dépasse les 20 milliards de dollars dans un avenir proche. Plus de 70 % des investisseurs étrangers (30 000) en Turquie sont originaires des États membres de l'UE. Par conséquent, ce ne sont pas seulement les industriels turcs qui subissent les conséquences négatives du problème des contingents. Les investisseurs étrangers en Turquie sont affectés tout autant et doivent effectuer des opérations de transport routier dans des conditions de concurrence déloyale.

28. Par conséquent:

- Les exportations turques demeurent en deçà des niveaux qu'elles devraient atteindre;
- Les producteurs turcs doivent faire face à des conditions de concurrence déloyale;
- La Turquie subit une perte de revenus due à la baisse de ses niveaux de production;
- Les niveaux d'emploi turcs ne peuvent augmenter à un rythme adéquat;
- Cette pratique déloyale décourage les investisseurs étrangers de venir en Turquie.