



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.1/2007/4
9 août 2007

FRANÇAIS
Original : FRANÇAIS ET ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

Cent-unième session

Genève, 16-18 octobre 2007

Point 7 a) i) de l'ordre du jour provisoire

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

Élaboration de dispositions relatives à la facilitation des transports routiers internationaux
(R.E.4)

Note du secrétariat¹

Les délégués du SC.1 trouveront ci-après un mémorandum sur les services réguliers internationaux par autobus et autocar en Europe adopté par l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) le 26 novembre 2003. Ce sujet sera présenté par l'IRU lors de la 101^{ème} session du groupe de travail afin d'examiner les suites concrètes possibles à y donner dans la Résolution d'ensemble R.E.4.

¹ Ce document a été soumis avec retard en raison d'une transmission tardive au secrétariat des informations y relatives.

**MEMORANDUM DE L'IRU
SUR LES SERVICES REGULIERS INTERNATIONAUX PAR AUTOBUS ET
AUTOCAR EN EUROPE**

I. FACILITER LES SERVICES REGULIERS INTERNATIONAUX PAR AUTOBUS ET AUTOCAR EN EUROPE

1. La question est posée de savoir s'il est juste de contrôler les services réguliers internationaux, et plus particulièrement d'attribuer des tâches de contrôle à des conducteurs et exploitants d'autobus et d'autocars; de même on s'interroge sur les temps d'attente aux frontières, la concurrence déloyale soutenue avec les autres modes de transport et les obstacles réglementaires entravant une meilleure efficacité des services réguliers internationaux.
2. C'est pourquoi, l'IRU a organisé le 23 Avril 2003 un séminaire à Bruxelles regroupant les parties intéressées du secteur pour débattre de ces questions et parvenir à un accord sur les différentes initiatives qui devrait aboutir à la facilitation des services réguliers internationaux par autobus et autocar en Europe.

II. FAITS

3. L'Europe dispose d'un vaste réseau de plus de 3000 services réguliers internationaux reliant les différentes régions entre elles. Ces services offrent des prestations extrêmement flexibles, fiables et sûres à un prix abordable. Et en dépit des efforts acharnés de la concurrence, ils restent le moyen de transport préféré pour un très grand nombre de voyageurs.
4. Alors que la libéralisation du marché du transport / voyages de personnes se poursuit, il est toujours très difficile d'obtenir des autorisations pour les services réguliers internationaux et la bureaucratie engendrée par une demande est extrêmement lourde dans de nombreux pays.
5. Alors que la mise en vigueur des accords bilatéraux et multilatéraux et celle de la législation en transport routier devraient réduire à un minimum les inconvénients du voyage pour les personnes, les services réguliers internationaux continuent d'enregistrer fréquemment des retards dus à des contrôles.
6. Alors que les services réguliers internationaux sont censés fonctionner selon un horaire fixe et transporter leurs voyageurs à destination en respectant cet horaire, le franchissement des frontières internationales implique de très longs d'attente car ces services ne sont pas traités en priorité.
7. Alors qu'il est impossible de contrôler les documents de voyage compte tenu des circonstances matérielles et juridiques dans lesquelles les conducteurs et les exploitants internationaux d'autobus et d'autocars travaillent, des accords multilatéraux et les autorités de contrôle continuent de leur déléguer les tâches de contrôle et les obligent à ramener les voyageurs sans documents valables.
8. Alors que la possibilité d'effectuer du cabotage dans le cadre des services réguliers internationaux a été introduite sur certains marchés, il est pratiquement impossible d'obtenir les autorisations nécessaires étant donné la procédure administrative appliquée.
9. Alors que la liberté de fournir des services et le système équitable de concurrence entre les différents modes de transport ont connu une amélioration, les autorisations relatives aux

services réguliers internationaux par autobus et autocar peuvent toujours être refusées si elles représentent une menace pour les services ferroviaires comparables.

III. Position de l'IRU

10. L'IRU oeuvre pour garantir la suppression des obstacles artificiels au commerce et au tourisme en vue de faciliter le trafic trans-frontière en diminuant la bureaucratie inutile, répétitive, lourde ainsi que la taxation des personnes, des marchandises et des véhicules, et en réduisant à un minimum les formalités de visas pour les conducteurs professionnels.

11. L'IRU et ses Associations membres en appellent donc à une action visant à résoudre les problèmes dans les domaines suivants.

A. Autorisations

12. Les autorisations restent un point essentiel dans l'organisation d'un service régulier international.

13. Pour garantir une gestion efficace et réussie de ces services réguliers internationaux, il faut harmoniser les procédures de demande et d'attribution d'autorisations. Actuellement, une telle harmonisation n'a pu être réalisée que dans l'Union européenne.

14. L'IRU et ses Associations membres exhortent la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) et la Commission européenne à :

- a) continuer de faciliter et rendre plus transparentes et équitables les procédures d'autorisation établies dans les accords bilatéraux.
- b) harmoniser les différents aspects des procédures de demande et d'attribution des autorisations entre les pays de l'Union européenne et les pays tiers.
- c) réduire la durée nécessaire pour consulter les pays de transit. La procédure doit être transparente pour l'exploitant qui fait la demande et celui-ci doit avoir la possibilité de faire appel contre une décision.
- d) harmoniser la durée des autorisations bilatérales et de transit qui devraient avoir cours parallèlement, afin de ne pas mettre en danger la continuité de certains services au cas où l'une des autorisations ne soit plus valable.
- e) examiner le champ d'application de l'accord multilatéral relatif aux services réguliers internationaux par autobus et autocar, ce qui donnera les garanties nécessaires pour des règles harmonisées dans une très grande partie de l'Europe.

B. Temps d'attente aux frontières et contrôles aux frontières

15. Des temps d'attente excessifs aux frontières continuent d'entraver énormément les mouvements internationaux de marchandises et de personnes en Europe centrale et orientale. Il est courant que des camions, des autobus et des autocars doivent attendre des heures avant de pouvoir reprendre la route.

16. L'IRU et ses Associations membres en appellent à la CEMT pour :

- a) qu'elle fasse figurer les temps d'attente aux frontières à son agenda politique en leur conférant une priorité absolue, et qu'elle propose des solutions et des mesures pour les alléger.

- b) que les autocars relevant des services réguliers internationaux se voient accorder un traitement prioritaire aux frontières. Il est essentiel de contenir les temps d'attente et les retards à un minimum absolu pour permettre à ces services de respecter les horaires.

C. Application et contrôles

17. Au moment de l'adoption de l'accord de Schengen, il a été très peu, voire aucunement pris en compte des circonstances spécifiques de chacun des modes de voyage, ce qui a donné lieu à des règles peu pratiques et impossibles à respecter pour les exploitants d'autobus et d'autocars.

18. Selon l'accord de Schengen, les exploitants d'autobus et d'autocars ont la responsabilité de contrôler les documents de voyage et de ramener à leur point de départ les personnes n'ayant pas les documents requis.

19. Le contrôle des documents de voyage valables pour entrer dans ou quitter la zone de Schengen doit être effectué aux frontières de la zone de Schengen. Trop souvent, les fonctionnaires arrêtent les autocars à l'intérieur de la zone de Schengen pour contrôler la validité des documents de voyage et pénalisent les exploitants si les voyageurs en sont démunis. Il n'existe pas de contrôles similaires pour d'autres modes de transport.

20. L'IRU et ses Associations membres en appellent à la Commission de l'UE et au Conseil des Ministres pour qu'ils examinent de manière détaillée l'accord de Schengen, et qu'ils proposent les amendements requis pour le rendre mieux applicable aux différents modes de transport. Cette révision doit prendre en compte que :

- a) il est impossible de contrôler les documents de voyage des voyageurs compte tenu des circonstances matérielles et juridiques dans lesquelles les conducteurs et les exploitants internationaux d'autobus et d'autocars travaillent. Les conducteurs d'autobus et d'autocars n'ont pas les compétences requises pour effectuer ces contrôles.
- b) le contrôle des documents de voyage reste la responsabilité des autorités. Les exploitants d'autobus et d'autocars ne doivent pas être pénalisés si des voyageurs ne sont pas munis des documents de voyage requis lors de leur entrée dans la zone de Schengen. Les autorités de contrôle doivent prendre en charge les voyageurs sans documents de voyage valables, et ne doivent pas laisser aux exploitants d'autobus et d'autocars la responsabilité de ramener les voyageurs à leur point de départ.

Concurrence

La liberté de fournir des services doit être respectée et il faut mettre un terme à la discrimination entre les modes de transport.
