Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série C

C/2025/762

11.2.2025

Avis du Comité économique et social européen

Le coût de la non-appartenance à l'espace Schengen pour le marché unique — les effets sur la Bulgarie et la Roumanie

(avis d'initiative)

(C/2025/762)

Rapporteure: **Mariya MINCHEVA**

Conseillère	Silviya TODOROVA (pour la rapporteure)
Décision de l'assemblée plénière	15.2.2024
Base juridique	Article 52, paragraphe 2, du règlement intérieur
Compétence	Section «Marché unique, production et consommation»
Adoption en section	7.11.2024
Adoption en session plénière	4.12.2024
Session plénière n°	592
Résultat du vote (pour/contre/abstentions)	142/0/7

1. Conclusions et recommandations

1.1. Le Comité économique et social européen (CESE) invite le Conseil à fixer, dès 2024, une date pour la levée des contrôles aux frontières terrestres entre la Bulgarie et la Roumanie et les autres États membres de l'espace Schengen. Il demande à toutes les parties prenantes de collaborer à cet objectif, en veillant à ce que les avantages de l'adhésion à l'espace Schengen soient étendus de la même manière à tous les citoyens de l'Union.

1.2. L'accord de Schengen est essentiel à la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux au sein de l'Union européenne, et il constitue un facteur clé de la réussite économique de cette dernière. La compétitivité de l'Union est devenue une priorité politique urgente, comme le soulignent les récents rapports d'Enrico Letta et de Mario Draghi. Un message fondamental qui ressort de ces rapports est qu'il est nécessaire de procéder à une mise en œuvre rapide et complète des règles du marché unique, ainsi qu'à une intégration plus poussée.

1.3. Malgré ses réalisations importantes, le marché unique européen est toujours en cours de construction. Les crises récentes ont encore mis en lumière ses vulnérabilités aux perturbations. Toute restriction de la libre circulation au sein du marché unique, y compris celles d'ordre technique qui portent sur les itinéraires et le transport routier, a un impact négatif sur la compétitivité et la croissance économique de l'UE, ce qui entrave la pleine réalisation de l'économie sociale de marché, telle que prévue par les traités.

1.4. Au fil des années, un certain nombre d'États membres ont recouru à la possibilité de réintroduire temporairement des contrôles aux frontières ([1]). Cependant, l'impact économique et social de ces décisions sur le marché unique n'a fait l'objet d'aucune évaluation. Le CESE estime que la Commission européenne devrait fournir régulièrement des données fiables sur les effets économiques et sociaux qui découlent directement de l'introduction de contrôles aux frontières intérieures de l'espace Schengen, notamment au regard de la compétitivité.

([1]) https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/schengen-borders-and-visa/schengen-area/temporary-reintroduction-border-control_fr. https://home-affairs.ec.europa.eu/document/download/11934a69-6a45-4842-af94-18400fd274b7_en?filename=Full%20list%20of%20MS%20notifications_en.pdf.

1.5. Le 31 mars 2024, le Conseil a levé les contrôles aux frontières intérieures aériennes et maritimes avec la Bulgarie et la Roumanie. Néanmoins, les contrôles aux frontières intérieures terrestres avec ces États membres restent en place, ce qui induit des coûts économiques et sociaux inutiles pour l'ensemble du marché unique.

1.6. Selon différentes estimations, les entreprises qui opèrent en Bulgarie et en Roumanie sont exposées chaque année à des milliards d'euros de dépenses supplémentaires, imputables notamment aux coûts de logistique accrus, aux retards dans les livraisons de biens et d'équipements, et aux surcoûts liés au carburant et aux conducteurs. Inévitablement, tous ces coûts directs sont reportés sur les consommateurs, sous la forme de prix plus élevés, et ont une incidence sur la santé physique et mentale des travailleurs.

1.7. Les contrôles aux frontières terrestres ont une incidence évidente sur l'environnement, en raison des émissions de CO_2 produites par les véhicules qui attendent de franchir la frontière, et ils entravent le tourisme et la libre circulation des travailleurs. L'incertitude et les inefficacités liées aux contrôles aux frontières terrestres découragent les investissements directs étrangers et nuisent au climat d'investissement.

1.8. La non-appartenance de la Bulgarie et de la Roumanie à l'espace Schengen a un prix politique. L'adhésion à l'espace Schengen ne devrait pas être utilisée comme une forme de conditionnalité non officielle postérieure à l'adhésion à l'UE. Cette approche crée une méfiance à l'égard des institutions européennes et alimente les sentiments eurosceptiques.

2. **Contexte général**

2.1. Le **marché unique européen** constitue une réalisation remarquable et l'un des fondements de l'intégration européenne. Il permet aux entreprises de l'Union européenne d'accéder à un vaste marché intérieur de près de 450 millions de personnes, ce qui stimule le commerce, la concurrence et la croissance économique et favorise la prospérité et la cohésion pour tous les Européens. Toutefois, bien qu'il ait déjà célébré son 30e anniversaire ([2]), le marché unique **est toujours en cours de construction**. L'**accord de Schengen** demeure une **pierre angulaire du marché unique de l'UE**.

2.2. Malgré la nécessité d'approfondir le marché unique, on constate que 60 % des **obstacles qui entravent aujourd'hui** la fourniture de services sont de la même nature qu'il y a 20 ans ([3]); à l'heure actuelle, ils ralentissent la transition vers l'économie verte et numérique.

2.3. Les crises récentes, telles que la pandémie de COVID-19 et la guerre en Ukraine, ont révélé la **vulnérabilité du marché unique aux perturbations**. Pour y remédier, le marché doit rester opérationnel à tout moment, même en cas de crise imprévue. Il est essentiel de prendre rapidement des mesures pour lutter contre les dysfonctionnements, y compris les pénuries affectant les chaînes d'approvisionnement et les dépendances à l'égard des pays tiers.

2.4. Depuis 2011 ([4]) ([5]), la Bulgarie et la Roumanie remplissent toutes les conditions préalables à la mise en œuvre de l'acquis de Schengen dans différents domaines ([6]). Le Parlement européen a adopté huit résolutions appelant à l'entrée rapide des deux pays dans l'espace Schengen, la dernière à la date du 10 avril 2024. Le CESE a également adopté une résolution ([7]) le 14 décembre 2023, dans laquelle il affirme que la Bulgarie et la Roumanie ne devraient pas être tenues de respecter de conditions supplémentaires allant au-delà de celles figurant dans les traités et les règlements en vigueur.

([2]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52023DC0162.
([3]) BusinessEurope — Examples of single market barriers for businesses — 2023 (Exemples d'obstacles au marché unique pour les entreprises — 2023), https://www.businesseurope.eu/publications/examples-single-market-barriers-businesses-2023.
([4]) JO C 380 E du 11.12.2012, p. 160.
([5]) Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil intitulée «Renforcer Schengen par la participation intégrale de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Croatie à l'espace sans contrôles aux frontières intérieures», COM(2022) 636 final.
([6]) Rapport sur la mission d'information en Bulgarie et en Roumanie (PDF en anglais). https://home-affairs.ec.europa.eu/document/download/634c9fb4-9860-472b-9d1b-09762a782ab4_en?filename=Report%20fact-finding%20mission%20to%20Bulgaria_en.pdf.
([7]) Résolution du Comité économique et social européen sur le thème «Le soutien du CESE en faveur de l'adhésion de la Roumanie et de la Bulgarie à l'espace Schengen», 14 décembre 2023 (JO C, C/2024/1563, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1563/oj.

2.5. En 2023, le Conseil a levé les contrôles aux frontières intérieures aériennes et maritimes avec la Bulgarie et la Roumanie, avec effet à compter du 31 mars 2024. Les contrôles aux frontières intérieures terrestres ont été maintenus **sans que soit fixée de date pour leur suppression**.

2.6. Dans son rapport sur l'avenir du marché unique, **Enrico Letta** invite les institutions européennes à s'opposer fermement à toute tentative de limitation de la liberté de circulation entre les États membres, y compris les restrictions techniques portant sur les itinéraires et le transport routier, ainsi qu'à toute suspension de l'accord de Schengen. Le rapport déclare explicitement qu'il convient de ***fixer en 2024 une date pour la levée des contrôles aux frontières terrestres intérieures entre la Bulgarie, la Roumanie et les autres pays de l'espace Schengen*** ([8]). La présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, a fait passer un message de la même teneur lorsqu'elle a présenté au Parlement européen ses orientations politiques pour la Commission européenne 2024-2029.

3. **Observations générales**

3.1. La décision de **maintenir les contrôles aux frontières terrestres entre la Bulgarie et la Roumanie, d'une part, et les autres États membres de l'UE, de l'autre, entraîne des coûts importants** et crée, de facto, un obstacle supplémentaire qui empêche les entreprises de tirer pleinement parti du marché unique. L'incidence qui en découle pour la cohésion régionale, économique et sociale met en évidence le fait que cette décision a des implications plus larges pour l'unité et la stabilité de l'UE. En prenant des mesures dynamiques en vue de l'intégration pleine et entière de la Bulgarie et de la Roumanie dans l'espace Schengen, l'Union peut renforcer sa cohésion interne, accroître sa compétitivité, et garantir le respect des principes fondamentaux de la libre circulation et de la solidarité qui sous-tendent le projet européen.

3.2. Le CESE note que l'Europe orientale, qui comprend la Bulgarie et la Roumanie, joue un rôle crucial sur le plan de la sécurité et des chaînes d'approvisionnement, notamment en ce qui concerne l'aide à l'Ukraine. Il se dit prêt à soutenir ces efforts et invite instamment toutes les parties prenantes à donner la priorité à une résolution rapide et efficace de cette question.

3.3. Le CESE constate par ailleurs que les analyses et les données disponibles sur les effets économiques de la non-appartenance à l'espace Schengen sur le marché unique sont limitées. Il n'existe qu'une seule étude sur le sujet, commandée par le Parlement européen en 2016, dont l'objectif était d'**évaluer l'impact du rétablissement des contrôles aux frontières** au sein de l'espace Schengen, et non l'effet du maintien de certains États membres en dehors de celui-ci.

3.4. La Commission européenne produit des évaluations sur les **obstacles physiques au commerce** ([9]), mais elles ne couvrent que des événements comme les blocages aux frontières, les manifestations ou les attaques contre des camions. Les effets des contrôles aux frontières terrestres, y compris ceux qui sont rétablis à titre temporaire par des États membres de l'espace Schengen, ne sont pas pris en considération.

3.5. Dans le contexte du processus d'**élargissement** de l'UE, des discussions se font jour sur les lacunes existantes dans les relations économiques avec les pays candidats, lorsque celles-ci sont évaluées dans la perspective d'une éventuelle adhésion au marché unique de l'UE ([10]). La convergence économique avec l'UE reste insuffisante dans le cas de la Bulgarie et de la Roumanie, et les contrôles aux frontières ont une incidence négative sur ce processus. Le fait que l'adhésion à l'espace Schengen soit utilisée comme une **conditionnalité** non officielle **postérieure à l'adhésion à l'UE** ([11]) crée une méfiance à l'égard des institutions européennes et alimente les **sentiments eurosceptiques** ([12]).

([8]) https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf.

([9]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/barriers-trade/physical-barriers-trade_fr.

([10]) The impact on the European Union of Ukraine's potential future accession (Impact sur l'Union européenne de l'éventuelle adhésion future de l'Ukraine), rapport Bruegel, 11 avril 2024, https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.

([11]) The impact on the European Union of Ukraine's potential future accession (Impact sur l'Union européenne de l'éventuelle adhésion future de l'Ukraine), rapport Bruegel, 11 avril 2024, https://www.bruegel.org/system/files/2024-04/Report%2002.pdf.

([12]) Un sondage d'opinion réalisé en Roumanie révèle que plus de 60 % des citoyens estiment que leur exclusion de l'espace Schengen est synonyme de statut de second rang au sein de l'Union européenne. INSCOP Research, Sondaj de opinie național – aprilie 2024 Partea a V-a: Opinia românilor despre aderarea parțială la spațiul Schengen (Sondage d'opinion à l'échelle nationale, avril 2024, partie V a: Avis de la population roumaine sur l'adhésion partielle à l'espace Schengen) — https://www.inscop.ro/aprilie-2024-sondaj-de-opinie-inscop-research-realizat-la-comanda-news-ro-partea-a-v-a-opinia-romanilor-despre-aderarea-partiala-la-spatiul-schengen/ et https://www.inscop.ro/wp-content/uploads/2024/04/26.04.24-Sondaj-INSCOP-NEWS-Partea-a-V-a-Schengen.pdf.

4. **Observations particulières**

4.1. Une étude détaillée de l'Institut de recherche économique de l'Académie bulgare des sciences (ERI) montre l'effet négatif qu'a en moyenne, **chaque année**, sur l'économie bulgare, le fait que le pays n'adhère que partiellement à l'espace Schengen, à savoir une **perte annuelle de plus de 834 millions d'EUR** ([13])**, y compris les effets directs, indirects et environnementaux**. Cette somme comprend les coûts directs des marchandises transportées, le transport routier de marchandises et les pertes dues aux occasions manquées de générer d'autres recettes pour le transport de marchandises par route; l'incidence environnementale totale d'une prolongation du temps d'attente aux frontières à un prix de change moyen par tonne de CO_2 émise; les pertes dues aux occasions manquées de générer des revenus supplémentaires; et le total des pertes correspondant aux recettes budgétaires que l'État aurait pu percevoir en impôts. Il n'existe pas de chiffres comparables pour la Roumanie; toutefois, selon les estimations ([14]), les retards aux frontières terrestres coûtent aux opérateurs de transport 90 millions d'EUR, avec une **perte** supplémentaire de 2,32 milliards d'EUR **de recettes annuelles**. Ces coûts se traduisent par une réduction de la compétitivité des entreprises et des économies concernées.

4.2. Les différents États membres affichent une **structure différenciée de l'utilisation des modes de transport de marchandises**, et cette diversité devrait être prise en considération lorsque l'on évalue les effets des contrôles aux frontières terrestres. Par exemple, la **Grèce** figure parmi les trois États membres affichant la **part la plus élevée de transport maritime pour les marchandises** (96,4 %), tandis que la **Roumanie** figure parmi les trois États membres **qui recourent le moins à ce mode de transport de marchandises** (16,0 %) ([15]). Dans le même temps, le **volume de fret routier** de l'UE a augmenté de 22 % entre 2013 et 2022. Les **camions** continuent de constituer l'épine dorsale des chaînes d'approvisionnement, **en comptant pour 77 % du fret intérieur** (routier, ferroviaire et fluvial) dans l'UE ([16]).

4.3. La frontière entre la Hongrie et la Roumanie constitue un point d'accès essentiel au principal marché de l'UE, en ce qu'elle absorbe efficacement le trafic en provenance des itinéraires et chaînes de distribution qui passent par la Grèce, la Bulgarie et la Roumanie. Les États membres de l'UE sont les principaux partenaires commerciaux de ces pays, les importations et exportations de marchandises intra-UE représentant respectivement 71 % et 72 % pour la Roumanie, 69 % et 77 % pour la Hongrie et 55 % et 63 % pour la Bulgarie ([17]).

4.4. Les retards et les files des voitures particulières et des camions franchissant les frontières terrestres entre la Bulgarie et la Roumanie, d'une part, et la Roumanie et la Hongrie, d'autre part, varient en fonction de la saison, mais les temps d'attente se situent en moyenne entre un minimum de 20 minutes et jusqu'à plus de 200 minutes, voire parfois plus de 5 jours ([18]). Pour les camions de marchandises, la longueur des files d'attente peut parfois dépasser 30 km à certains points de contrôle frontaliers terrestres. Les longues files d'attente aux frontières sont susceptibles d'entraîner une détérioration des marchandises périssables — avec des conséquences préjudiciables pour les secteurs de l'agriculture et de l'alimentation — et d'occasionner des pertes financières aussi bien pour les exportateurs que pour les importateurs. Outre les coûts imputables au retard des camions aux frontières, des rapports font également état de coûts et de pertes liés à la mise en œuvre de projets d'infrastructure, étant donné que les équipements nécessaires ne peuvent pas être transportés en temps utile. Cette situation a également des conséquences négatives sur la croissance du commerce électronique puisque, même si les transactions commerciales peuvent être effectuées en ligne, les livraisons doivent s'opérer de manière traditionnelle.

4.5. Des études détaillées indiquent que les entreprises de transport opérant en Bulgarie et en Roumanie sont confrontées à des coûts supplémentaires allant de 5 % à 20 % en raison des temps d'attente aux frontières ([19]). Ces surcoûts sont notamment liés aux frais de carburant, aux salaires des conducteurs et à l'entretien des véhicules. En bout de chaîne, ils sont répercutés sur les consommateurs, ce qui participe à la hausse des prix des marchandises ([20]). Pour la Bulgarie, les pertes représentent jusqu'à 432 millions d'EUR pour le transport de marchandises, montant qu'il faut porter à 711 millions d'EUR si l'on tient compte des effets potentiels. Pour la Roumanie, il s'élève à plus de 2,5 milliards d'EUR, selon les estimations de l'Union nationale des transporteurs routiers de Roumanie (UNTRR).

([13]) Bobeva, D., Nestorov, N., Pavlov, A., Stoilov, S. (2024). Evaluation of the Economic Impact of a Country`s Accession to the Schengen Area – the Case of Bulgaria (Évaluation de l'impact économique de l'adhésion d'un pays à l'espace Schengen — le cas de la Bulgarie). Economic Thought Journal, 69 (2), 139-163. https://doi.org/10.56497/etj2469201.

([14]) https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

([15]) Eurostat, (tran_hv_ms_frmod).

([16]) https://www.iru.org/news-resources/newsroom/who-driving-what-and-where-eu-road-freight-trends.

([17]) Organisation mondiale du commerce (OMC), Trade Profiles 2023 (Profils commerciaux 2023), https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/trade_profiles23_e.htm.

([18]) Informations communiquées par la Chambre nationale des transports de Bulgarie et les ministères de l'intérieur de Roumanie et de Bulgarie.

([19]) Étude de l'UNTRR, *Road Transport Market in Romania, 2018-2030* (Le marché du transport routier en Roumanie, 2018-2030), avril 2024, https://piata-transporturilor.ro/?page_id=160.

([20]) Union internationale des transports routiers (IRU) — janvier 2024: «*Cette situation coûte aux transporteurs 90 millions d'EUR, auxquels s'ajoutent 2,32 milliards d'EUR en pertes de revenus annuelles.*» - https://www.iru.org/resources/iru-library/call-address-excessive-truck-waiting-times-internal-and-external-eu-borders.

4.6. La poursuite des contrôles aux frontières a une **incidence négative sur l'environnement**, en raison des émissions de CO_2 des véhicules qui attendent de franchir la frontière, dont les moteurs restent allumés pendant les contrôles. Selon des hypothèses et des estimations prudentes ([21]), les émissions annuelles de carbone aux frontières dues à la persistance de contrôles frontaliers entre la Hongrie et la Roumanie, entre la Roumanie et la Bulgarie, ainsi qu'entre la Bulgarie et la Grèce représentent plus de 46 000 t CO_2 par an, ce qui équivaut aux émissions annuelles provenant de la consommation d'électricité d'environ 28 000 ménages européens ([22]).

4.7. L'incertitude et les inefficacités qui résultent des contrôles aux frontières découragent les investissements directs étrangers et **nuisent au climat d'investissement**. Les investisseurs recherchent des environnements stables et prévisibles, et le risque perçu de retards et d'augmentation des coûts opérationnels a souvent pour effet de rediriger les investissements vers d'autres pays, qui appartiennent à l'espace Schengen. Ce phénomène exacerbe les disparités économiques entre les pays d'Europe orientale et ceux d'Europe occidentale.

4.8. Selon les conclusions de l'étude réalisée par le Parlement européen en 2016 ([23]), le fait de ne pas être membre de l'espace Schengen pourrait avoir une incidence sur les attentes des marchés au regard du statut des pays concernés au sein de l'UE et de la zone euro (même si la Bulgarie et la Roumanie n'ont pas encore adopté l'euro). Il s'agit d'un **signal politique indiquant qu'un pays ne fait pas partie du «noyau dur» de l'UE**, qui pourrait avoir une incidence sur les rendements des obligations d'État, le prix des actifs financiers et les taux d'intérêt auxquels sont soumis les entreprises et les ménages, mais aussi éventuellement des effets négatifs sur l'économie réelle.

4.9. Les temps d'attente prolongés aux frontières terrestres sont susceptibles de porter gravement atteinte aux **droits de l'homme** et d'exacerber les inégalités. Les personnes peuvent être confrontées à des retards indus, au stress et à des risques pour leur santé, indépendamment de leur nationalité ou de leur situation. Ces obstacles entravent la libre circulation des personnes, ce qui a une incidence sur le commerce, l'éducation et le regroupement des familles, et pèse lourdement sur la santé mentale et physique des travailleurs, tout particulièrement des conducteurs. La mise en œuvre de systèmes efficaces de gestion des frontières et le respect des principes d'égalité sont essentiels pour garantir que ces droits fondamentaux sont protégés et que toutes les personnes sont traitées avec dignité et respect, quelle que soit leur origine.

4.10. La prolongation des contrôles aux frontières entre la Bulgarie et la Roumanie, ainsi qu'avec les pays voisins appartenant à l'espace Schengen tels que la Grèce et la Hongrie, génère d'importantes contraintes de temps pour les voyageurs et a une incidence négative sur le secteur du transport en autocar ([24]). Cela **entrave le tourisme**, un secteur vital pour les deux pays, et bride les économies de l'UE ainsi que le développement régional. Selon les recherches de l'ERI, la Bulgarie perd à elle seule plus de 62 millions d'EUR par an de recettes touristiques.

4.11. Le statut de pays non membre de l'espace Schengen entrave la **libre circulation de la main-d'œuvre**, limitant les possibilités pour les travailleurs bulgares et roumains de chercher un emploi dans les pays voisins appartenant à l'UE. Cette limitation touche les secteurs de la construction, de l'agriculture et des services, qui dépendent fortement des travailleurs saisonniers et temporaires ([25]).

4.12. Il existe peu de données statistiques sur l'emploi, l'esprit d'entreprise et les possibilités professionnelles liés à la mobilité transfrontière au sein de l'UE, or la disponibilité de telles données permettrait d'évaluer l'incidence des contrôles aux frontières terrestres sur la Bulgarie, la Roumanie, la Hongrie et la Grèce. On peut toutefois déduire qu'ils ont une incidence négative, étant donné que **la mobilité des travailleurs dépend de la disponibilité d'offres de transport**.

4.13. La mobilité accrue de la main-d'œuvre est corrélée à une augmentation de la productivité et de la production économique. Le pourcentage des citoyens mobiles en âge de travailler (20-64 ans) de Roumanie et de Bulgarie ([26]), par rapport au nombre de ressortissants de leur pays d'origine, continue d'augmenter (en Roumanie, il est passé de 11,5 % en 2010 à 18,6 % en 2020, soit le pourcentage le plus élevé de l'UE; et en Bulgarie, de 6 % en 2010 à 10,3 % en 2020, soit le quatrième niveau le plus élevé de l'UE). La suppression des contrôles aux frontières terrestres favorisera la disponibilité d'offres de transport et augmentera les **perspectives de mobilité transfrontalière de la main-d'œuvre**, ce qui renforcera également les possibilités de productivité et de production économique accrues dans les régions transfrontalières concernées.

([21]) *The Unnecessary Burden* (Le fardeau inutile), document de recherche du réseau de conseil KPMG, mars 2023, https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ro/pdf/2023/Schengen_border_CO2-emissions-impact.pdf.

([22]) Calculs personnels, sur la base des données d'Eurostat: lfst_hhnhtych et de *L'énergie de l'UE en chiffres* — Statistical pocketbook 2023.

([23]) *The cost of non-Schengen – impact of border controls within Schengen area on the single market* (Le coût de la non-appartenance à l'espace Schengen — impact des contrôles aux frontières au sein de l'espace Schengen sur le marché unique, mai 2016, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2016/578974/IPOL_STU(2016)578974_EN.pdf.

([24]) Les voyages touristiques organisés sont principalement effectués en autocar.

([25]) La mobilité de la main-d'œuvre met en jeu des dynamiques complexes qui vont au-delà de l'adhésion à l'espace Schengen, par exemple des barrières linguistiques, la disponibilité d'emplois et l'intégration sociale. Si l'intégration à l'espace Schengen est susceptible d'améliorer la mobilité de la main-d'œuvre, calculer précisément quel est le pourcentage de réduction de cette mobilité dû uniquement à la non-appartenance à cet espace nécessiterait des recherches plus ciblées.

([26]) Eurostat (lfst_lmbpcita et demo_pjangroup).

4.14. Paradoxalement, en ce qui concerne les **préoccupations en matière de sécurité**, l'admission partielle de la Bulgarie et de la Roumanie dans l'espace Schengen compromet la sécurité de l'UE plutôt qu'elle ne la renforce. La gestion efficace des frontières extérieures relève de la responsabilité partagée, et l'intégration de ces pays dans l'espace Schengen pourrait conduire à un renforcement des mesures de sécurité globales grâce à une coopération et un partage des ressources plus soutenus. En outre, les dépenses liées au maintien et à l'entretien des infrastructures de sécurité aux frontières, y compris les forces de police entre la Bulgarie et la Roumanie, la Bulgarie et la Grèce et la Roumanie et la Hongrie, pourraient être réorientées pour renforcer la frontière extérieure de l'UE.

Bruxelles, le 4 décembre 2024.

Le président
du Comité économique et social européen
Oliver RÖPKE