



# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 18 septembre 2007.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI, adopté par le Sénat, *autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif aux transports routiers internationaux et au transit des voyageurs et des marchandises,*

PAR M. JEAN-CLAUDE GUIBAL,

Député

---

---

**Voir les numéros :**

*Sénat* : 222, 413 et T.A. 129 (2006-2007)

*Assemblée nationale* : 121



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I – LE PRESENT ACCORD INSTAURE UN REGIME JURIDIQUE DESTINÉ A FACILITER LES TRANSPORTS ROUTIERS ENTRE LA FRANCE ET L’ALGERIE ...</b>	7
A. UNE SIMPLIFICATION DU CADRE JURIDIQUE .....	7
B. LE DISPOSITIF INSTITUÉ PAR L’ACCORD .....	8
1) Le transport routier de voyageurs .....	8
2) Le transport routier de marchandises .....	9
<b>II – CET ACCORD DEVRAIT CONTRIBUER À CONSOLIDER LES RELATIONS ECONOMIQUES ENTRE LES DEUX PAYS</b> .....	11
A. L’ALGÉRIE CONNAÎT UNE SITUATION ÉCONOMIQUE EXTRÊMEMENT FAVORABLE .....	11
1) Une croissance soutenue par l’envolée des cours du pétrole.....	11
2) L’accélération des réformes.....	12
B. LES RELATIONS ÉCONOMIQUES ET COMMERCIALES FRANCO-ALGÉRIENNES.....	13
1) L’Algérie reste pour la France un partenaire commercial de premier plan .....	13
2) Une position à consolider .....	15
<b>CONCLUSION</b> .....	17
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	19



Mesdames, Messieurs,

Le Sénat a adopté, le 1<sup>er</sup> août dernier, un projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre la France et l'Algérie relatif aux transports routiers internationaux et au transit des voyageurs et des marchandises. Cet accord, signé le 27 janvier 2004, vise à favoriser le développement des trafics routiers de voyageurs et de marchandises entre les deux États signataires dans un contexte économique particulièrement favorable. Il s'agit du premier accord bilatéral sur le transport routier, signé avec l'Algérie.

L'adoption de ce texte s'est accompagnée de la signature, le même jour, d'un accord sur le transport maritime dont la finalité est identique. Plus récemment, le 16 février 2006, un accord relatif au transport aérien a été conclu entre les deux pays. Ces différents accords s'inscrivent dans le cadre du renforcement du dialogue entre la France et l'Algérie, souhaité par les deux chefs d'Etat en mars 2003. Ils témoignent d'une volonté commune de faciliter les échanges et d'approfondir les relations économiques entre les deux pays.

De telles initiatives s'avèrent particulièrement importantes dans un contexte où l'économie algérienne connaît une croissance soutenue et où la France, premier partenaire commercial du pays, fait preuve de dynamisme malgré la montée en puissance de nouveaux acteurs comme la Chine.



## I – LE PRESENT ACCORD INSTAURE UN RÉGIME JURIDIQUE DESTINÉ A FACILITER LES TRANSPORTS ROUTIERS ENTRE LA FRANCE ET L’ALGERIE

Le présent accord définit un régime commun pour l’autorisation des différents services de voyageurs ou des différentes catégories de transports de marchandises entre la France et l’Algérie.

### A. Une simplification du cadre juridique

L’accord relatif aux transports routiers internationaux et au transit des voyageurs et des marchandises du 27 janvier 2004 vise à simplifier le cadre juridique applicable, en l’alignant sur les pratiques en vigueur pour une quinzaine d’autres Etats non membres de l’Union européenne, notamment le Maroc et la Tunisie. Votre Rapporteur rappelle, en effet, qu’en l’absence d’un tel accord bilatéral, le régime juridique applicable aux liaisons routières résulte des législations nationales.

*Dans le cas du transport routier de marchandises*, la situation actuelle impose aux transporteurs ne résidant pas en France de solliciter une autorisation préalable au ministère chargé des transports. Les règles en vigueur découlent de l’arrêté du 29 juin 1990 <sup>(1)</sup> qui permet de délivrer des autorisations de transport aux transporteurs ressortissants d’Etats avec lesquels la France n’a pas d’accord bilatéral sur le transport routier, comme c’est actuellement le cas avec l’Algérie. Cet arrêté prévoit qu’une autorisation est délivrée pour chaque voyage bilatéral ou de transit et pour chaque véhicule et couvre les deux sens du parcours en territoire français. Valable pour une durée d’un mois, cette autorisation précise le véhicule utilisé, la nature et le tonnage de la marchandise transportée et fixe les lieux de chargement et de déchargement. Ces dispositions permettent de délivrer des autorisations de transport sans restriction, mais elles imposent aux transporteurs algériens qui souhaiteraient desservir la France d’effectuer des demandes régulièrement, sous peine de sanction pour défaut d’autorisation.

---

(1) Arrêté du 29 juin 1990 relatif à l’exécution de transports routiers internationaux de marchandises par des transporteurs ne résidant pas en France. Pour les Etats membres de l’Union européenne, le transport routier international est régi par la directive CEE n°1/62 du Conseil du 23 juillet 1962 modifiée relative à l’établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route et par le règlement CEE n°881/92 du Conseil du 26 mars 1992 modifié concernant l’accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté, exécutés au départ ou à destination d’un territoire d’un Etat membre, ou traversant le territoire d’un ou de plusieurs Etats membres.

*Le transport de voyageurs* est, pour sa part, réglementé par le décret n°79-722 du 6 mars 1979 modifié fixant le régime applicable aux transports routiers internationaux de voyageurs et l'arrêté du 25 mars 1997<sup>(1)</sup>. Aux termes de ces dispositions, les transporteurs ne peuvent effectuer un transport routier par autocar entre un point situé en France et un point situé en Algérie avec le même véhicule. Les passagers sont donc contraints d'utiliser différents modes de transports et de multiplier les formalités. Or, le trafic de passagers entre les deux pays est en expansion et dépasse aujourd'hui les 400.000 passagers par an (il est de l'ordre de 260.000 passagers par an pour la Compagnie nationale algérienne de navigation et est passé de 68.400 en 2001 à 166.000 passagers pour la Société nationale Corse Méditerranée – SNCM –).

Dans ces conditions, l'entrée en vigueur du présent accord devrait contribuer à simplifier les conditions de circulation par la route et faciliter le transport combiné mer-route entre la France et l'Algérie.

## **B. Le dispositif institué par l'accord**

Le champ d'application du présent accord vise le trafic routier international bilatéral ainsi que le trafic en transit dans l'un des Etats. Il porte sur le transport de voyageurs comme sur celui de marchandises.

### *1) Le transport routier de voyageurs*

Le transport routier de voyageurs fait l'objet du titre II de l'accord qui envisage les services réguliers, les services de navette et les services occasionnels.

**Les services réguliers** sont définis comme des services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence, un itinéraire et des horaires déterminés, les voyageurs pouvant monter et descendre à des arrêts préalablement fixés (*article 3*). Ces services sont soumis à autorisation préalable et reposent sur le principe de réciprocité, qui implique un partenariat entre une entreprise française et une entreprise algérienne.

**Les services de navette** représentent une série de voyages aller-retour au cours desquels des groupes de voyageurs, constitués au préalable, sont transportés à partir d'un même point de départ et à un même point d'arrivée (*article 4*). Comme les services réguliers, ces services sont soumis à autorisation préalable, selon des procédures à arrêter conjointement par les deux pays.

---

(1) *Les transports effectués entre les Etats membres de l'Union européenne – auxquels s'ajoutent la Suisse, la Norvège et l'Islande – sont régis par les dispositions du règlement CEE n°684/92 du Conseil du 16 mars 1992 modifié établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocar et autobus.*

**Les services occasionnels**, qui comprennent divers types de transports n'entrant pas dans les deux catégories précédentes (*article 5*), obéissent à des règles identiques.

L'*article 6* relatif aux documents de transport pose le principe d'une feuille de route, dont le modèle sera établi conjointement par les deux pays, pour les services de navette et les services occasionnels. Le transporteur doit remplir la feuille de route et la présenter à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

## 2) *Le transport routier de marchandises*

Le titre III du présent accord est consacré au transport routier de marchandises qui est également soumis à un **régime d'autorisation préalable** (*article 7*). Ces autorisations sont délivrées dans la limite de contingents fixés annuellement, d'un commun accord entre les parties à l'accord (*article 9*).

Toutefois, certains modes de transports, limitativement énumérés par l'*article 10*, sont exonérés de cette obligation d'autorisation : les transports à caractère humanitaire, les transports d'œuvres d'art destinés à des expositions ou à des fins non commerciales, les transports postaux dans le cadre d'un service public, etc.

L'accord prévoit, par ailleurs, deux types d'autorisations (*article 11*) : d'une part, les autorisations valables pour un seul voyage aller-retour et dont la durée de validité est fixée à trois mois ; d'autre part, les autorisations annuelles, valables pour un nombre illimité de voyages. Dans tous les cas, ces autorisations doivent suivre un modèle, établi d'un commun accord par les autorités compétentes des deux parties (*article 12*). Délivrées gratuitement, elles sont, en outre, personnelles et obligatoires à bord des véhicules (*article 13*). Dans certains cas, une autorisation spéciale est nécessaire pour le transport de marchandises par des véhicules dont le poids ou les dimensions excèdent les limites admises sur le territoire de l'autre partie (*article 14*).

Le présent accord fixe également le **régime fiscal** applicable aux transporteurs : aux termes de son *article 15*, les entreprises de transport sont soumises aux impôts et taxes applicables sur le territoire où elles opèrent. Les parties ont cependant la possibilité d'accorder des réductions ou des exonérations dans les conditions fixées par un protocole additionnel à l'accord. S'agissant **du régime douanier**, le carburant contenu dans les réservoirs, les lubrifiants nécessaires pour couvrir le transport ainsi que les pièces de rechange et les outils nécessaires à la réparation des véhicules sont exonérés de droits et taxes (*article 17*).

Les bénéficiaires des autorisations sont tenus de respecter les réglementations en vigueur, notamment celles concernant les transports, la circulation routière, la douane et la police (*article 18*) ainsi que le droit national en vigueur sur le territoire de chacune des deux parties (*article 19*). En cas de non respect des dispositions de cet accord, **des sanctions** sont prévues par *l'article 20* qui vont de l'avertissement à la suppression, à titre temporaire ou définitif, partiel ou total, de la possibilité d'effectuer des transports internationaux.

Enfin, l'accord instaure **un comité mixte** composé de représentants des autorités compétentes des parties, chargé d'assurer la bonne exécution de l'accord (*article 21*). Ce comité est compétent pour :

- Fixer le contingent des autorisations échangées ;
- Définir le modèle des autorisations et la feuille de route ;
- Proposer des amendements audit accord ;
- Examiner les décisions prises en vertu de l'article 20 (énoncé de sanctions) ;
- Proposer des mesures d'exonération fiscale compatibles avec la législation en vigueur dans les deux pays.

Conformément à l'article 11 du présent accord, **un protocole additionnel** fixe les modalités d'application l'accord. Il prévoit une exonération de la taxe spéciale pour certains véhicules routiers (dite « taxe à l'essieu ») pour les transporteurs algériens dans la mesure où les transporteurs français ne sont pas soumis au paiement de redevance d'utilisation d'infrastructure routière.

## II – CET ACCORD DEVRAIT CONTRIBUER À CONSOLIDER LES RELATIONS ECONOMIQUES ENTRE LES DEUX PAYS

### A. L'Algérie connaît une situation économique extrêmement favorable

Grâce à une conjoncture pétrolière très avantageuse, l'Algérie connaît une situation économique extrêmement favorable, que traduit **un taux de croissance en amélioration constante** au cours de ces dernières années : s'établissant à 2,1% en 2001, il a atteint 5,3% en 2005 avec un pic de 6,8% en 2003. En 2006, le taux de croissance de l'économie algérienne devrait se situer entre 5 et 6% grâce, notamment, à un solde commercial largement excédentaire.

#### *1) Une croissance soutenue par l'envolée des cours du pétrole*

Cette conjoncture très positive est, en grande partie, soutenue par le secteur stratégique des hydrocarbures. Avec une production de brut qui a dépassé 1,35 MB/j en 2006, l'Algérie a exporté pour 53,3 milliards de dollars de pétrole et de gaz, soit une augmentation de plus de 17% par rapport à 2005. Les exportations constituent plus de 95% des ressources en devises de l'Algérie, la vente de gaz représentant plus de 60% de ces revenus. **Le secteur des hydrocarbures contribue en moyenne pour 50% au produit intérieur brut.** Quant aux recettes issues de la fiscalité pétrolière, elles se sont élevées à environ 39 milliards de dollars en 2006, soit plus de 75% des recettes budgétaires de l'Etat. Compte tenu de ces richesses, l'Algérie représente un enjeu important pour les approvisionnements de la France et, plus globalement, de l'Europe. **Ce pays a en effet figuré, en 2005, au 6ème rang de nos fournisseurs en pétrole brut** en assurant 6,1% de nos approvisionnements. La même année, **l'Algérie a également été le 4ème fournisseur de la France en gaz naturel avec 16% de nos approvisionnements**, derrière la Norvège, la Russie et les Pays Bas.

Sur le plan externe, l'économie algérienne a bénéficié de l'envolée des cours du pétrole. Dans ce contexte favorable, **l'Algérie affiche un solde commercial positif qui s'est élevé à 26,8 milliards de dollars en 2005.** En 2006, les exportations totales devraient dépasser 50 milliards de dollars et atteindre 55 milliards de dollars en 2007, avec des excédents commerciaux supérieurs à 20 milliards de dollars.

Comme évoqué précédemment, les exportations du pays sont essentiellement constituées d'hydrocarbures, les exportations hors hydrocarbures (demi-produits, produits bruts et biens alimentaires) demeurant encore très

marginales. Les importations sont, quant à elles, dominées par les biens d'équipement industriels et agricoles et les produits destinés au fonctionnement de l'outil de production (plus de 60% du volume global), suivis par les biens alimentaires (près de 20%) et les biens de consommation non alimentaires (15%).

Parallèlement, les autorités monétaires algériennes mènent une politique de change fondée sur une gestion administrée de la parité du dinar. Ainsi, malgré une nette amélioration des termes de l'échange, la Banque centrale, poursuivant l'objectif principal de maîtrise de l'inflation, maintient un taux de change nominal sous-évalué, protégeant ainsi, dans un contexte de renforcement de la concurrence internationale, le secteur productif local. Cette politique de change se traduit par une accumulation considérable d'avoirs extérieurs : les réserves de change ont atteint le niveau record de 56 milliards de dollars fin 2005, et devraient dépasser les 100 milliards de dollars en 2008.

**Cette aisance financière a permis de réduire fortement la dette publique extérieure** dont le niveau est passé de 20,3 milliards de dollars en 2000 à 15,5 milliards de dollars en février 2006. Le service de la dette a été ramené de 22,6% à 12,1% entre 2002 et 2005. Après l'annulation de la dette russe, début 2006, l'Algérie a remboursé sa dette par anticipation auprès du Club de Paris et entend solder la totalité de son endettement auprès des institutions financières internationales.

## *2) L'accélération des réformes*

L'augmentation des investissements publics, constatée ces dernières années, s'est accompagnée d'un mouvement de rationalisation des choix budgétaires, confirmé par l'instauration d'un **programme pluriannuel de dépenses sur 2005–2009**. Dans le cadre de ce programme, l'accent est notamment porté sur le développement des infrastructures de base (construction d'une autoroute traversant le pays d'est en ouest, modernisation du réseau ferroviaire, construction d'un tramway à Alger ainsi que de ports et d'aéroports, etc.). La demande publique permet ainsi de tirer vers le haut la contribution à la croissance des secteurs hors hydrocarbures.

Parallèlement, le gouvernement a engagé une stratégie financière qui intègre les contraintes budgétaires liées au soutien à la croissance par l'investissement public et la nécessité de consolider les fruits de la croissance, tout en minimisant la dépendance pétrolière. Depuis 2001, la fiscalité pétrolière voit ainsi sa part décroître dans les recettes budgétaires. La fiscalité ordinaire représente désormais 36 % des recettes totales en loi de finances 2005, contre 29% des recettes réalisées en 2001, ce qui est loin d'être négligeable au regard de l'accroissement spectaculaire des recettes d'hydrocarbures depuis 2001.

L'Algérie s'est, par ailleurs, engagée dans la voie d'une ouverture croissante sur le plan commercial avec la signature de **l'accord d'association avec l'Union Européenne entré en vigueur le 1er septembre 2005**, avant de finaliser les négociations relatives à l'adhésion prochaine du pays à l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Enfin, les autorités nationales poursuivent leurs efforts dans le cadre du processus de transition vers l'économie de marché, en mettant notamment l'accent sur la privatisation des entreprises publiques.

Depuis septembre 2005, l'accord d'association (AA) régit les relations bilatérales entre l'Union européenne et l'Algérie. Il établit, au terme de 12 ans, une zone de libre échange (ZLE) entre les deux parties. L'accord constitue le cadre de la coopération entre l'Union européenne et l'Algérie, dans les domaines politique, économique, social, scientifique et culturel. L'accord contient également des dispositions permettant de couvrir tant les questions politiques (internationales, internes, droits de l'homme et démocratie) que les questions de migration.

Cet accord s'inscrit dans le cadre du **Processus de Barcelone** lancé en 1995 et qui repose sur le développement de la coopération dans les domaines du dialogue politique, du partenariat économique et de la coopération sociale/culturelle. L'Algérie a déployé un effort notable en faveur de la ratification de l'accord d'association. Le programme de réformes du gouvernement accorde, notamment, une place privilégiée à l'accord d'association dans le cadre de la libéralisation de l'économie.

*Source : Commission européenne*

## **B. Les relations économiques et commerciales franco-algériennes**

*1) L'Algérie reste pour la France un partenaire commercial de premier plan*

**Les échanges entre la France et l'Algérie ont presque doublé en dix ans.** Ils ont atteint 8 milliards d'euros en 2005 et 2006, répartis presque également entre importations et exportations. L'Algérie est le premier partenaire de la France en Afrique et la France demeure très largement le premier partenaire commercial de l'Algérie.

Les exportations françaises vers l'Algérie – environ 4 milliards d'euros – représentent le tiers de celles expédiées vers l'ensemble du Maghreb et de l'Égypte. Elles sont trois fois plus importantes que nos exportations vers

l’Egypte (1,33 milliard d’euros) et sensiblement plus élevées que nos exportations vers la Tunisie (3 milliards d’euros) et le Maroc (3,2 milliards d’euros). Elles représentent près de la moitié des exportations françaises vers l’ensemble de l’Afrique sub-saharienne (9 milliards d’euros) et 19% des exportations vers l’ensemble du continent africain. Si l’on étend les comparaisons au reste du monde, les exportations de la France vers l’Algérie sont presque équivalentes à celles vers la Russie (4,17) et sont notablement supérieures à celles vers l’Autriche, la Grèce, la Finlande et l’Irlande, pour ce qui concerne l’Europe, et au dehors, le Canada, l’Inde, le Brésil, la Corée, le Mexique, l’Australie, Singapour, Hong Kong ou Taiwan. En 2006, l’Algérie a été notre 16<sup>ème</sup> client et notre 19<sup>ème</sup> fournisseur.

Au cours de ces derniers mois, certains groupes français ont remporté d’importants contrats en Algérie, grâce à leur compétitivité et leur positionnement dans le mouvement d’investissement et de modernisation du pays :

- RATP Développement s’est vu attribué, mi-août, le marché de la gestion de l’exploitation du métro d’Alger ;

- Toujours dans le secteur des infrastructures de transport, la société Alstom a conclu un contrat relatif à l’extension du tramway d’Alger, assorti d’une option de maintenance ;

- L’Agence nationale des autoroutes a attribué à Scetauroute le contrôle et la surveillance des travaux du lot Est de l’autoroute Est-Ouest ;

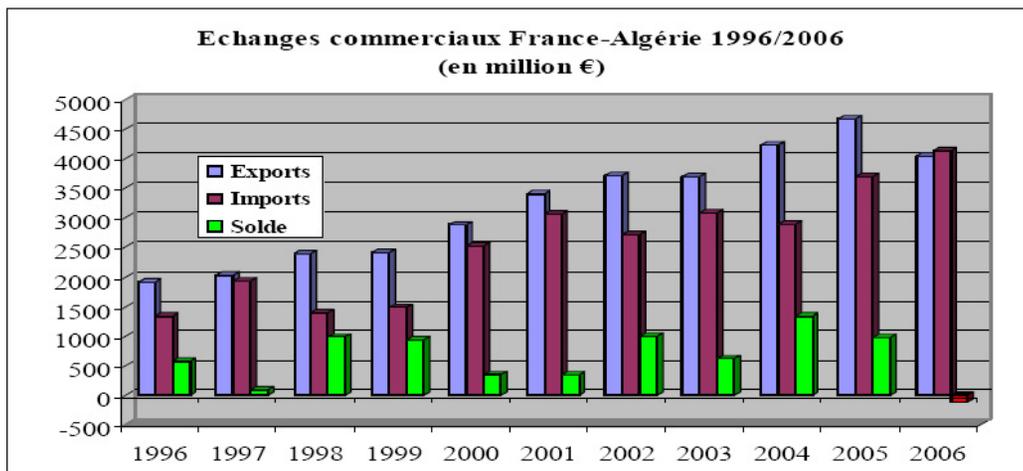
- La société Areva T&D (Transport et Distribution) vient de remporter un appel d’offres de la Société nationale d’électricité et de gaz (Sonelgaz) pour le renforcement du réseau de transport électrique algérien. Ce contrat, qui confirme le rôle clé des entreprises françaises dans la modernisation du secteur énergétique algérien, s’inscrit dans le cadre du projet « réseau méditerranéen » qui prévoit l’interconnexion des réseaux des pays européens et des pays voisins de l’Algérie.

- Enfin, l’entreprise Total va réaliser la construction d’un vapocraqueur d’éthane à Arzew (investissement de 3 Mds USD réparti entre Total 51% et Sonatrach 49%) dont une partie des études d’ingénierie sera effectuée par Technip.

Dans un contexte de vive concurrence sur tous les projets d’infrastructures, ces succès remportés par des entreprises françaises méritent d’être soulignés. Mais, si la France reste le premier fournisseur de l’Algérie, elle résiste mal à la montée en puissance de nouveaux acteurs comme la Chine

## 2) Une position à consolider

La France, traditionnellement excédentaire avec l'Algérie, est devenue déficitaire vis-à-vis de ce pays, pour la première fois, en 2006 : le déficit a atteint 106 millions d'euros contre un excédent de 981 millions d'euros en 2005 et de 1,3 milliard en 2004.



Source : ambassade de France en Algérie - mission économique (février 2007).

Cette évolution négative tient à deux facteurs :

- D'une part, nos importations ont augmenté avec la hausse du prix des hydrocarbures (en deux ans, la facture de l'énergie importée d'Algérie s'est accrue de plus d'un milliard d'euros) ;

- D'autre part, les exportations de la France vers l'Algérie ont baissé de 13,7%, interrompant un processus de hausse continu depuis plus d'une décennie. Certains secteurs ont enregistré un recul (automobile : -26% ; pharmacie : -11% ; composants électriques et électroniques : -16% ; produits textiles : -25%) tandis que de nouveaux concurrents, notamment asiatiques, s'affirment sur le marché algérien.

Au cours du premier semestre 2007, notre solde commercial est redevenu positif (510 millions d'euros), du fait notamment du fort recul de nos importations d'hydrocarbures en provenance d'Algérie (-34%). En revanche, les exportations françaises ont baissé de 1,6% alors que, dans le même temps, les importations algériennes progressaient de 20%. **Au cours des six premiers mois de l'année, notre pays a ainsi perdu 2 points pour tomber, pour la première fois, sous la barre des 20% à 18,6%** (contre 20,6% en 2006 et 24% en 2003).

Les principaux secteurs touchés par la baisse sont l'agroalimentaire (- 23%), l'automobile (- 14%), les équipements électriques et électroniques (- 11%) ainsi que l'équipement du foyer (- 30%). S'inscrivent en hausse les produits agricoles (+ 37%), les équipements mécaniques (+ 13%) et les produits chimiques (+ 5%). Ces trois catégories représentent 37% de nos exportations et la moitié si l'on ajoute les produits pharmaceutiques : la moitié des exportations françaises s'inscrit donc dans une tendance de déclin.

Cette évolution traduit **la montée en puissance d'autres pays sur le marché algérien**. En 2006, par exemple, les importations en provenance de la Chine ont progressé de 28% et celles en provenance d'Italie de 22%. Au cours du premier semestre 2007, notre pays est resté à la première place des fournisseurs de l'Algérie – avec 2,4 milliards de dollars – mais la Chine (1,1 milliard de dollars, part de marché : 8% contre 7% au premier semestre 2006) a ravi la deuxième place à l'Italie (1 milliard de dollars). Ce pays fait, en effet, preuve d'un dynamisme commercial et d'une compétitivité qui porte de plus en plus ses fruits sur le marché algérien.

La position de la France en Algérie reste néanmoins favorable comme en témoigne notamment la dynamique des investissements français dans le pays, dont le flux a plus que doublé en 2006.

## **CONCLUSION**

En facilitant l'exécution des transports routiers internationaux, le présent accord devrait contribuer à favoriser le développement du trafic entre la France et l'Algérie. Il définit, en effet, un régime commun pour l'autorisation des différents services de voyageurs ou des différentes catégories de transports de marchandises entre la France et l'Algérie. Le dispositif proposé vient ainsi remédier à l'absence de cadre juridique clair, qui prévaut actuellement et constitue un obstacle aux échanges franco-algériens.

Compte tenu de ces enjeux, votre Rapporteur est favorable à l'adoption du présent projet de loi.



## EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le présent projet de loi au cours de sa réunion du mardi 18 septembre 2007.

Après l'exposé du rapporteur, un débat a eu lieu.

Faisant référence aux échanges mentionnés par le Rapporteur entre la France et l'Algérie, **M. Jacques Myard** s'est interrogé sur l'évolution de la balance des invisibles retraçant les échanges de services entre les deux pays.

**M. Jean-Claude Guibal** a indiqué qu'il n'était pas en mesure de répondre dans l'immédiat de façon chiffrée sur ce point précis, mais a souligné que la tendance récente faisait apparaître un solde commercial positif au profit de l'Algérie.

**M. Michel Vauzelle** a souhaité obtenir des précisions sur les principaux secteurs affectés par la baisse de leurs exportations sur le marché algérien.

**M. Jean-Claude Guibal** a répondu que les principaux secteurs touchés par cette baisse sont l'agroalimentaire (-23 %), l'automobile (-14 %), les équipements électriques et électroniques (-11 %), l'équipement du foyer (-30 %), les métaux et produits métalliques (-13 %). Pour leur part, les exportations de produits pharmaceutiques, de parfumerie et d'entretien sont quasiment stables (-0,7 %). Les produits agricoles (+37 %), les équipements mécaniques (+13 %) et les produits chimiques (+5 %) s'inscrivent en revanche en hausse. Ces trois catégories représentent 37 % des exportations françaises. On peut donc déplorer que la moitié des exportations françaises en Algérie s'inscrit dans une tendance de déclin.

Suivant les conclusions du rapporteur, *la commission a adopté le projet de loi (n° 121).*

\*

\* \*

La commission vous demande donc d'*adopter*, dans les conditions prévues à l'article 128 du Règlement, le présent projet de loi.