

Projet de loi
autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement
de la République française et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan
relatif aux transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises
et de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le
Gouvernement de la République tunisienne sur le transport
international routier de personnes

NOR : EAEJ2037165L/Bleue-2

ÉTUDE D'IMPACT

I- Situations de référence

A. L'Ouzbékistan est, avec le Lichtenstein, le seul pays doublement enclavé au monde puisqu'il y a deux pays à traverser pour atteindre une mer libre. Il est donc essentiel pour lui de faciliter les échanges commerciaux y compris par la route.

Les échanges avec la France connaissent une croissance de plus en plus importante depuis 2017 ; ils ont ainsi atteint 145,1 M EUR en 2019, en progression de 10,7% sur un an, suite à une progression de 49,8% entre 2017 et 2018. Avec une part de marché de 0,6 % en 2019, la France est le 19^{ème} fournisseur de l'Ouzbékistan derrière notamment la Chine, la Russie, le Kazakhstan, la Corée du Sud, la Turquie et l'Allemagne. En 2017, la France a surtout exporté des produits chimiques, parfums et cosmétiques (35,6% du total des exportations) et des machines industrielles et agricoles (20,4%), du matériel informatique et électronique (19,2%) et des produits de l'industrie agroalimentaire principalement (9,2%). Le solde du commerce extérieur entre les deux pays a évolué de façon irrégulière au cours des douze dernières années, mais a connu une très forte progression depuis 2018. L'année 2019 a été marquée par une hausse exceptionnelle, avec un excédent de 123 M EUR dégagé par la France.

Le décès du président Karimov en septembre 2016 a mis fin à une politique de repli du pays sur lui-même et a donné lieu à une politique de libéralisation économique, d'ouverture et de leadership régional. La France a souhaité, dans ce contexte, relancer ses relations avec ce pays de 34,5M d'habitants. Le ministre des Affaires étrangères ouzbek, Abdulaziz Kamilov, s'est rendu en France en mars 2017 et son homologue, Jean-Marc Ayrault, s'est rendu à Tachkent en avril 2017. Une réunion de la commission économique mixte s'est déroulée en juillet 2018. Le président ouzbek a choisi la France pour son premier déplacement en Europe en octobre 2018. Jean-Baptiste Lemoyne a effectué une visite virtuelle en Ouzbékistan en 2020 (en raison de la pandémie) et d'autres visites de niveau ministériel pourraient avoir lieu en 2021 à Tachkent.

Dans ce contexte, les réformes considérables lancées par l'Ouzbékistan en 2017, notamment la convertibilité de la monnaie et le passage à l'économie de marché, offrent de nouvelles opportunités d'échanges et d'investissements. La croissance ouzbèke a atteint 5,6 % en 2019

selon le Fonds monétaire international et la Banque asiatique de Développement. Elle est soutenue par les investissements d'infrastructure et l'afflux de fonds étrangers.

- B. La relation avec la Tunisie est une priorité de notre politique étrangère. Depuis la révolution de 2011 et les changements politiques profonds qu'a connus le pays, le partenariat entre les deux pays s'est étoffé et atteint des niveaux satisfaisants dans tous les domaines. La France s'attache notamment à accompagner la Tunisie dans sa transition politique et économique, en mettant un accent particulier sur l'emploi et la formation des jeunes tunisiens. Ce soutien se matérialise dans les nombreux engagements de l'Agence française de développement qui déploie un plan d'1,7Mds€ entre 2017 et 2022, la promotion de projets d'envergure (Université franco-tunisienne pour l'Afrique et la Méditerranée, constructions d'hôpitaux dans le centre du pays, Station T¹), et dans nos relations culturelles nombreuses et fondées sur une importante proximité humaine entre nos deux pays.

La France est également le premier partenaire économique de la Tunisie. Sur le plan commercial, la France est le 1^{er} client et le deuxième fournisseur de la Tunisie, en étant destinataire de près de 30 % des exportations tunisiennes, et à l'origine de 14,3 % des importations tunisiennes. Les principaux produits exportés par la France sont les équipements mécaniques et électriques (32 %), le textile et l'habillement (15 %) et les équipements de transports (9 %). La Tunisie exporte vers la France les mêmes types de produits (34 % d'équipements mécaniques, 27% d'équipements de transports, 18% de textile et habillement). Les 1400 entreprises françaises installées en Tunisie génèrent environ 140 000 emplois, principalement dans les secteurs industriels et des services. La France est enfin le premier fournisseur d'Investissements directs à l'étranger en Tunisie.

La Tunisie est, en outre, un partenaire privilégié de l'Union européenne, en particulier sur le plan économique (l'UE est destinataire de 80 % des exportations tunisiennes commerciales). La Tunisie a été le premier pays avec lequel l'Union européenne a conclu un accord d'association en 1995², complété par un Partenariat privilégié en 2012³. Nos relations économiques pourraient être renforcées en cas de conclusion d'un Accord de libre-échange complet et approfondi (ALECA), dont les négociations sont en cours. Au sein des institutions européennes, la France œuvre pour faire de la Tunisie une priorité de la politique de voisinage.

Les nombreuses visites et contacts bilatéraux témoignent de la densité de ce partenariat et participent de son renforcement. Le président de la République française a effectué une visite d'État à Tunis en février 2018 et a reçu son homologue tunisien, Kaïs Saïed, à Paris le 22 juin pour une visite de travail et d'amitié. Le ministre de l'Europe et des Affaires étrangères se rend régulièrement en Tunisie. Régulièrement, le Haut Conseil de coopération (HCC), présidé par les deux chefs de gouvernement, permet de faire le point sur la coopération entre les deux pays et de déterminer ses futurs axes. Le prochain Haut conseil de coopération se tiendra en mai 2021 à Tunis. Le Premier ministre a reçu, en décembre 2020, son homologue tunisien pour préparer cette échéance. Le dernier Haut conseil de coopération (février 2019) a réuni une dizaine de membres du gouvernement et leurs homologues et a abouti à la signature de 11 accords⁴ dont l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République tunisienne sur le transport international routier de personnes a été signé.

¹ Campus d'innovation pour l'incubation de start-up.

² [Publié au JOCE le 30 mars 1998.](#)

³ [Relation Tunisie-Union européenne](#) - Plan d'action 2013-2017.

⁴ Outre le présent accord, ont été signés des conventions de financement de l'Agence française de développement (modernisation de l'offre de soin dans la région de Sidi-Bouزيد, déploiement du programme national e-santé), une déclaration d'intention pour la création de l'Université franco-tunisienne pour l'Afrique et la Méditerranée (inaugurée le 4 octobre 2019) ainsi que de nombreux accords-cadres de coopération.

Un accord bilatéral sur les transports routiers de marchandises a été signé en 1983⁵ par le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République tunisienne. Cet accord fixe le cadre dans lequel sont effectués les transports routiers internationaux de marchandises. Le Gouvernement français est également signataire d'accords bilatéraux sur le transport routier avec le Royaume du Maroc⁶ et la République d'Algérie⁷.

Dans le cadre de l'accord franco-tunisien, un contingent de 15 000 autorisations bilatérales pour le transport routier de marchandises a été échangé entre les deux États en 2020. Il est à noter que les besoins exprimés par les entreprises de transports françaises dépassent généralement le quota attribué et que la participation des transporteurs tunisiens au trafic routier entre les deux pays reste faible.

D- En matière de transport routier, champ de compétence partagée avec l'Union européenne (UE), les prestations de service de transport routier international entre la France et un pays tiers à l'Union européenne, à défaut d'accord entre l'UE et cet État tiers, sont soumises à des accords bilatéraux qui définissent les conditions dans lesquelles ces prestations peuvent être effectuées.

Il n'existe pas d'accord entre l'Union européenne et ces deux États dans le domaine du transport routier de personnes et de marchandises.

II – Historique des négociations

- A. La partie ouzbèke a sollicité la rédaction d'un texte dès 2014. Elle estime en effet qu'en l'absence d'accord bilatéral, le transport des marchandises ne peut être effectué que par des sociétés appartenant à des États tiers et autorisées à circuler à la fois en France et en Ouzbékistan. L'accord vise ainsi à permettre de disposer d'un cadre juridique de façon à favoriser les sociétés françaises et ouzbèkes.

Les négociations entamées en 2014 ont permis la rédaction d'un premier projet qui devait être signé par le secrétaire d'État Matthias Fekl venu à Tachkent en juin 2016 pour la commission économique mixte. La nouvelle équipe gouvernementale a demandé à relancer les négociations lors des deux visites ministérielles de mars à Paris et d'avril 2017 à Tachkent. Une délégation conjointe des services juridiques des ministères ouzbeks des Affaires étrangères et des Transports a finalisé le texte à Paris les 12-13 septembre 2017. Après traduction en français et en ouzbek, l'accord a finalement été signé à l'occasion de la visite officielle du président ouzbek à Paris le 9 octobre 2018, par le ministre de l'Europe et des Affaires étrangères de la République française, Jean-Yves LE DRIAN, et par le ministre des Affaires étrangères de la République d'Ouzbékistan, Abdulaziz KAMILOV.

- B. Depuis 2006, la Tunisie exprime le souhait de signer un accord avec la France pour développer des services de transport routier international de voyageurs par autocar entre les deux pays.

Les 2 et 3 septembre 2015, la France et la Tunisie ont abouti à un projet d'accord en matière de transport routier de personnes portant à la fois sur des services réguliers à savoir sur des liaisons comportant des arrêts, des horaires et des fréquences définis et sur des services occasionnels transportant des groupes de voyageurs à des fins touristiques. Ce nouvel accord,

⁵ Publié par décret n°85-162 du 31 janvier 1985.

⁶ Publié par [décret n°76-937 du 11 octobre 1976](#).

⁷ 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 du 27 janvier 2004.

rédigé sur le modèle habituel des accords bilatéraux⁸ entre la France et les pays tiers à l'Union européenne, crée les conditions juridiques de l'organisation de services de transport routiers de voyageurs par autocar entre les deux États. Cet accord a été signé au cours du deuxième Haut conseil de coopération le jeudi 14 février 2019 par la ministre chargée des Transports, Mme Elisabeth Borne, et son homologue tunisien, M. Hichem Ben Ahmed, ministre des Transports.

III - Objectifs des accords

L'accord avec l'Ouzbékistan concrétise la volonté politique visant à intensifier la coopération bilatérale entre nos deux pays.

Ses principales dispositions permettront aux transporteurs ouzbèkes ou français d'effectuer des opérations de transport de marchandises grâce à la délivrance d'autorisations par les parties à l'accord. De même, elles permettront, si besoin, l'ouverture de nouvelles lignes régulières pour le transport de voyageurs entre la France et l'Ouzbékistan, même si cela apparaît peu probable compte tenu de l'éloignement géographique.

L'accord avec la Tunisie, quant à lui, vise à permettre une nouvelle offre de transport autre qu'aérien ou maritime entre la France et la Tunisie répondant aux besoins de déplacements identifiés par les autorités tunisiennes mais aussi de développement du tourisme par autocar entre les deux pays. En conséquence son principal objet est de poser le cadre juridique pour exploiter des lignes régulières entre la France et la Tunisie et de réaliser des transports occasionnels de groupes à des fins touristiques. De plus, il prévoit la création d'une commission mixte qui se réunit au besoin, au niveau des experts techniques, alternativement dans chaque pays, notamment aux fins de suivre son bon fonctionnement.

A noter que dans le cadre d'accords bilatéraux avec des pays tiers, les opérations de cabotage (prise en charge, dépose entre deux points situés sur le territoire national, chargement et déchargement de marchandises entre deux points situés sur le territoire national) ne sont pas autorisées. Il en est donc ainsi dans les présents accords avec la Tunisie et l'Ouzbékistan.

⁸ Les accords bilatéraux relatifs aux services de transport routier de personnes suivent tous le même schéma en reprenant les principes fondamentaux suivants : les services de transport de voyageurs entre les deux parties à l'accord sont réalisés avec des véhicules de plus de neuf places, conducteurs compris ; l'entreprise et le véhicule doivent être enregistrés/ immatriculés dans l'un des pays parties prenantes à l'accord ; l'interdiction du cabotage ; l'autorisation du transit d'un véhicule d'une partie contractante à l'accord sur le territoire de l'autre partie contractante ; tout service de transport de voyageurs doit être soumis à autorisation, à l'exception des services occasionnels (de type aller- retour en charge, aller en charge retour à vide) ; pour un service régulier, un partenariat entre au moins une entreprise de chaque parties prenantes à l'accord, doit être conclu ; l'accord doit fixer les règles de délivrance de l'autorisation, qui ne peut être délivrée qu'après avoir reçu l'accord des parties prenantes à l'accord mais aussi des États traversés en transit ; l'autorisation doit fixer les arrêts, les horaires et les fréquences du service régulier ; l'autorisation doit être délivrée par chaque État et n'est valable que pour la partie du trajet qui emprunte le territoire de son État ; pour les services occasionnels, consistant principalement à transporter un groupe de passagers, la liste des passagers doit être à bord du véhicule ; et une commission mixte doit mettre en place le modèle de demande d'un service régulier, de l'autorisation et du document pour les services occasionnels.

Autres exemples d'accord bilatéral :

I. Brésil, signé le 19 mars 2014.

II. Algérie, signé le 27 janvier 2004.

IV - Conséquences estimées de la mise en œuvre des accords

La mise en œuvre des présents accords n'entraînent pas de conséquence financière. En revanche, les conséquences économiques, sociales, administratives, environnementales et juridiques méritent d'être développées.

a. Conséquences économiques

Comme dans tous les accords bilatéraux en matière de transport routier, les transporteurs sont exemptés des taxes en rapport à la possession de véhicule (taxe à l'essieu pour la France) mais pas de celles en rapport avec l'utilisation des routes. Une franchise est également instaurée pour le carburant présent dans le réservoir et les pièces de rechange.

A. L'Ouzbékistan

L'accord n'emporte aucune conséquence tant que la commission mixte, relative aux transports routiers, ne s'est pas réunie. Lorsqu'elle se réunira, le nombre d'autorisations de transport de marchandises sera fixé en tenant compte du niveau des échanges commerciaux.

La distance qui sépare l'Ouzbékistan et la France ne fera sans doute pas du transport routier (marchandises et personnes) le mode privilégié pour les échanges commerciaux. Il est à noter cependant que l'Ouzbékistan est actuellement candidat à l'Organisation mondiale du commerce, et ambitionne d'augmenter les échanges marchandises vers et depuis l'Union européenne, un objectif soutenu par Bruxelles et mentionné dans la seconde stratégie de l'Union européenne pour l'Asie centrale, publiée en juin 2019.

Bien qu'intégré dans l'accord bilatéral, le volet voyageur aura un faible impact économique mesurable compte tenu de ce contexte géographique. Aucun projet de ligne régulière n'est aujourd'hui identifié.

B. La Tunisie

Les lignes régulières de transport routier international de voyageurs autorisées dans le cadre d'un accord bilatéral avec un pays tiers impliquent la formation d'un partenariat entre au moins une entreprise de transport établie dans chacun des deux pays pour notamment faciliter les rapports commerciaux vis-à-vis des passagers (réclamations, demande d'informations complémentaires, etc.). Cet accord peut donc représenter une opportunité pour des entreprises françaises souhaitant accroître leurs activités de transport.

Par ailleurs, répondre à l'attente de la Tunisie sur le volet transport de voyageurs peut être de nature à faciliter les discussions aux fins d'obtenir des autorités tunisiennes un accord pour une augmentation du contingent des autorisations délivrées à la France en matière de marchandises. Aux termes de l'accord de 1983, les deux pays s'échangent des autorisations bilatérales permettant aux transporteurs routiers de chacun des deux pays de pénétrer et de circuler sur le territoire de l'autre pays partie à l'accord. Or, les transporteurs français utilisent l'intégralité de leurs autorisations et souhaiteraient voir doubler le contingent de 15 000 autorisations pour le transport routier de marchandises entre les deux pays.

b. Conséquences sociales

Les deux États sont parties à l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route, signé le 1^{er} juillet 1970⁹ (AETR), qui permet

⁹ Publié par [décret n°79-31 du 2 janvier 1979](#).

d'harmoniser le cadre réglementaire des parties contractantes à l'accord concernant les temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels au niveau du cadre communautaire, ainsi que de fixer les spécifications techniques correspondantes pour la construction et l'installation de l'appareil de contrôle de l'activité du conducteur et du véhicule (tachygraphe) et limitant ainsi les incidences sur la concurrence entre les entreprises, qu'elles soient établies dans un État membre de l'union européenne ou dans un pays signataire de l'accord¹⁰.

Les conducteurs des entreprises de transport sont donc soumis à des conditions minimales de travail, harmonisées avec la réglementation sociale communautaire en matière de temps de conduite et de repos et contrôlables dans le cadre fixé par l'accord.

Les risques de dumping social, du fait du nombre limité de prestation de service, de l'encadrement des conditions de travail, notamment du détachement et de la capacité effective de leur contrôle, seront donc peu importants.

➤ Ouzbékistan : l'accord n'emporte pas de conséquences sociales.

Les conditions de travail en Ouzbékistan diffèrent de celles appliquées au sein de l'Union européenne et en particulier de la France ; les écarts de charges sociales et de rémunérations sont importants (salaire moyen est 280 euros par mois). Toutefois, les règles du détachement s'appliquent, en France, aux pays tiers à l'Union européenne. Ainsi, en application du code du travail, les entreprises de transport établies en Ouzbékistan doivent-elles effectuer une déclaration de détachement pour leurs salariés et les rémunérer au moins aux salaires conventionnels de la branche pour le temps de leur prestation en France.

➤ Tunisie : les mêmes observations s'appliquent pour la Tunisie, où le salaire moyen est de 253 euros par mois, lorsque l'accord sera mis en œuvre.

c. Conséquences administratives

L'accord avec l'Ouzbékistan n'emporte pas de conséquence administrative s'agissant du volet marchandises. Les autorisations françaises sont imprimées par un prestataire privé et la gestion (délivrance) des autorisations adressées à la France est assurée par les services déconcentrés du ministère chargé des transports (DREAL) mais se limite à quelques autorisations par an.

Quant au volet voyageur, les deux accords n'emportent pas non plus de conséquence administrative, la gestion des autorisations étant très limitée également.

L'ouverture de services réguliers de transport routier international de voyageurs est soumise à la délivrance d'autorisations émanant des deux parties à l'accord. La délivrance des autorisations françaises relève depuis le 1^{er} février 2021 des services déconcentrés compétents à savoir les services « transport » des directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) concernés par le premier point de passage de la ligne à la frontière du territoire national.

Le transport occasionnel de groupes à des fins touristiques est quant à lui libéralisé et ne donne pas lieu à autorisation, n'induisant ainsi aucune charge administrative.

¹⁰ A noter que les règles de sécurité pour les conducteurs professionnels s'agissant notamment des temps de conduite et de repos figurant dans l'accord européen de 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), ont été largement reprises dans le règlement européen N°561/2006 du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine du transport par route.

d. Conséquences environnementales

Concernant la partie relative au transport routier de voyageurs, les deux accords n'emportent pas de conséquences environnementales compte tenu du peu de liaisons existantes et en raison de l'éloignement géographique.

Le volet relatif au transport routier de marchandises pour l'accord contracté avec l'Ouzbékistan n'emporte pas de conséquences environnementales: compte tenu des faibles échanges commerciaux actuels et de la distance qui sépare l'Ouzbékistan et la France, le transport routier ne sera sans doute pas le mode privilégié pour les échanges commerciaux. Par ailleurs, l'accord n'emporte, en lui-même, aucune conséquence environnementale tant que la commission mixte relative au transport routier ne s'est pas réunie, puisque que c'est dans ce cadre qu'est négocié le nombre d'autorisations qui permet aux transporteurs de faire circuler leurs véhicules dans l'un ou l'autre des pays ainsi que les normes environnementales de ces véhicules.

e. Conséquences juridiques

- Articulation avec les accords ou conventions internationales existantes

A. L'Ouzbékistan n'est pas partie au contingent multilatéral du Forum international des transports. Il adhère à l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) (1^{er} juillet 1970).

B. L'accord avec la Tunisie a vocation à compléter l'accord déjà existant sur les marchandises afin d'y ajouter un volet voyageur. La commission mixte chargée de suivre le fonctionnement de l'accord actuel du transport routier international de marchandises, sera étendue à l'accord routier international de voyageurs afin de mettre en œuvre cet accord et d'en suivre son fonctionnement ainsi que, d'une manière générale, de l'examen de toutes les questions concernant le domaine du transport routier international de personnes.

En outre, la Tunisie est signataire de conventions multilatérales notamment des accords principaux de transport routier de l'Organisation des Nations Unies (ONU) :

- de la Convention de 1968 sur le trafic routier¹¹,
- de la Convention de 1968 sur la signalisation routière¹², de l'Accord européen de 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR),
- de la Convention de 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route¹³ (CMR),
- du Protocole de 1978 à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route¹⁴,
- de la Convention douanière de 1975 relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR¹⁵ (Convention TIR),
- de la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières¹⁶,

¹¹ Publié par [décret n°77-1040 du 1^{er} septembre 1977](#).

¹² Publié par [décret n°81-796 du 4 août 1981](#).

¹³ Publié par [décret n°61-725 du 5 juillet 1961](#).

¹⁴ Publié par [décret n°82-655 du 15 juillet 1982](#).

¹⁵ Publié par [décret n°79-1034 du 28 novembre 1979](#).

¹⁶ Publié par [décret n°88-937 du 27 septembre 1988](#).

- de l'Accord européen de 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR),
- de l'Accord de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces des véhicules à moteur,

Par ailleurs, la France et la Tunisie sont parties aux conventions de l'Organisation maritime internationale suivantes :

- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)¹⁷, telle que modifiée par les protocoles de 1978 et 1988¹⁸,
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)¹⁹, telle que modifiée par les protocoles de 1978 et de 1997,
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW)²⁰,
- Convention internationale de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international (FAL)²¹,
- Convention internationale de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA)²²,
- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime (SAR)²³.

- Articulation avec le droit européen

Le secteur des transports constitue un domaine de compétence partagée entre l'Union européenne et les Etats membres (article 4 du Traité de fonctionnement de l'Union européenne).

En matière de transport routier international de voyageurs, les États membres sont soumis aux dispositions du règlement (CE) N° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009²⁴ établissant les règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus.

Si les liaisons routières entre un État membre et un pays tiers y sont identifiées comme répondant à la définition de transports internationaux, il est précisé dans un considérant que les dispositions contenues dans le règlement n'ont pas vocation à s'appliquer dans le cadre de services de transport routier de voyageurs avec un pays tiers, ces derniers peuvent être couverts par un accord bilatéral dès lors qu'il n'existe pas d'accord conclu entre ce pays tiers et l'Union européenne. Toutefois, le règlement s'applique aux territoires des États membres traversés en transit, sans prise en charge ou dépose de passagers. En pareil occurrence, l'avis de l'État membre traversé est sollicité et celui-ci peut manifester des exigences par exemple en matière de lieu d'arrêt des véhicules ou bien encore de passage de frontière.

¹⁷ Publié par [décret n°80-369](#) du 14 mai 1980.

¹⁸ Publié par [décret no 92-266](#) du 20 mars 1992.

¹⁹ Publié par [décret n°83-873](#) du 30 septembre 1983.

²⁰ Publié par [décret n°84-387](#) du 11 mai 1984.

²¹ Publié par [décret n°68-203](#) du 23 février 1968.

²² Publié par [décret n°92-178](#) du 25 février 1992.

²³ Publié par [décret n° 85-580](#) du 5 juin 1985.

²⁴ [Publié au JOUE le 14 novembre 2009.](#)

A- L'Ouzbékistan : un projet d'accord de partenariat et de coopération renforcé UE-Ouzbékistan est en cours de négociation depuis le mois de février 2019, comportant un chapitre consacré aux transports, et notamment la promotion de la connectivité, de la sécurité routière et des échanges de bonnes pratiques.

B- La Tunisie : en l'absence d'accord entre l'Union européenne et la Tunisie en matière de transport de personnes, le présent accord bilatéral est donc nécessaire pour encadrer les liaisons de transport routier international de voyageurs entre la France et la Tunisie.

- Articulation avec le droit interne

Les présents accords ne nécessitent pas d'adaptation du droit français.

Les procédures, les titres administratifs et les documents de contrôle exigibles dans le cadre d'un accord bilatéral de transport routier international avec un pays tiers sont d'ores et déjà prévus dans la partie réglementaire du code des transports²⁵. Il en est de même des sanctions en cas de manquement.

Le champ d'application territorial des accords est précisé aux articles 1^{ers} et couvre le territoire de la République française. Ainsi, bien que les collectivités d'Outre-mer visées à l'article 72.3 de la Constitution fassent parties du territoire de la République française, le transport par route exclut ces dernières du champ territorial effectif d'application de ces accords. Aucune disposition n'impose la consultation de ces dernières en l'espèce.

V – État des ratifications

La partie ouzbèke a accompli les procédures internes requises et envoyé ses instruments d'approbation à la partie française.

La partie tunisienne n'a pas notifié l'achèvement de ses procédures internes en vue de l'entrée en vigueur de l'accord.

VI - Déclarations ou réserves

Sans objet.

²⁵ - Pour le transport routier de marchandises : articles [R3411-13, 1°](#) s'agissant des documents de contrôle, [R3452 -44 4°](#) s'agissant des sanctions pénales.

- Pour le transport routier de personnes : articles [R3111-15](#) à [R3111-67](#).