



N° 5023

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 février 2022.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE 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

PAR M. JEAN-MICHEL CLÉMENT
Député

ET

**ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

Voir le numéro : 4233.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. DEUX ÉTATS PARTENAIRES DE LA FRANCE	7
A. L'OUZBÉKISTAN : UN ÉTAT PIVOT EN ASIE CENTRALE	7
1. Un pays qui s'ouvre	7
2. Un rapprochement franco-ouzbek.....	8
B. LA TUNISIE : UN PAYS AMI EN PROIE AUX INCERTITUDES.....	9
1. Un contexte politique incertain et des difficultés économiques	9
2. Des relations privilégiées avec la France.....	10
II. DES ACCORDS PERMETTANT LA MISE EN PLACE DE SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER	12
A. LE RECOURS AUX CONVENTIONS POUR L'ORGANISATION DES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX.....	12
B. DEUX TEXTES NÉGOCIÉS À LA DEMANDE DES ÉTATS PARTENAIRES	14
1. Avec l'Ouzbékistan, un accord sur le transport de marchandises et de personnes.....	14
2. Avec la Tunisie, un accord relatif au transport de personnes	15
C. DES ACCORDS UTILES POUR RENFORCER LES ÉCHANGES	16
EXAMEN EN COMMISSION	19
ANNEXE N° 1 : TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION	29
ANNEXE N° 2 : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR	31

INTRODUCTION

La commission des affaires étrangères est saisie d'un projet de loi autorisant l'approbation de deux accords conclus par la France en matière de transport routier international. Le premier, signé à Paris le 9 octobre 2018, a été conclu avec l'Ouzbékistan et porte sur les transports de voyageurs et de marchandises. Le second, signé à Paris le 14 février 2019, a été conclu avec la Tunisie et ne porte que sur le transport de personnes.

I. DEUX ÉTATS PARTENAIRES DE LA FRANCE

L'Ouzbékistan et la Tunisie constituent deux pays amis et partenaires de la France, mais à des titres différents. Le premier a connu une nette évolution depuis cinq ans dans le sens du respect de l'État de droit et de l'ouverture aux échanges. La France voit aujourd'hui en lui un pôle de stabilité et de progrès en Asie centrale et un partenaire économique fiable. La Tunisie, de son côté, est un ami traditionnel avec qui la France partage une proximité géographique, linguistique et culturelle. L'incertitude politique et les difficultés économiques qu'elle traverse n'affectent pas le dialogue soutenu et les échanges étroits noués entre les États des deux rives de la Méditerranée.

A. L'OUZBÉKISTAN : UN ÉTAT PIVOT EN ASIE CENTRALE

1. Un pays qui s'ouvre

Fort de 34,2 millions d'habitants, l'Ouzbékistan concentre la moitié de la population d'Asie centrale et représente la deuxième économie de la région. La mort en septembre 2016 du président Islam Karimov, chef de l'État depuis l'indépendance du pays, et l'élection de son successeur Chavkat Mirziyoïev, ont ouvert une période de transition politique. L'Ouzbékistan a enregistré, depuis lors, à la fois une forte croissance économique et de grands progrès sur le plan des droits de l'homme (abolition du travail forcé dans les champs de coton, libération des prisonniers politiques, liberté de la presse, *etc.*). Le pays s'est engagé dans une politique d'ouverture qui s'est traduite, en particulier, par l'amélioration de ses relations avec ses voisins (alors que, par le passé, le pays avait été jusqu'à miner ses frontières).

L'Ouzbékistan a achevé en 2021 la délimitation définitive de l'ensemble de ses frontières (héritées de l'URSS) avec les États limitrophes (sujet particulièrement sensible dans la région, comme en témoignent les affrontements récurrents à la frontière tadjiko-kirghize). Ses relations avec la Russie et la Chine sont bonnes et soutenues. L'Ouzbékistan résiste toutefois à la pression russe le poussant à revenir dans l'Organisation du traité de sécurité collective (OTSC) qu'il a quittée en 2012. L'Ouzbékistan insiste en effet sur sa capacité à faire face à toute menace contre sa sécurité en recourant à ses propres forces armées, son Livre blanc sur la Défense écartant tout recours à une force extérieure de type régional.

Tachkent s'efforce de desserrer quelque peu l'« étau » russo-chinois en diversifiant ses partenaires et en se tournant notamment vers l'Europe. Des négociations sont en cours en vue de conclure un accord de partenariat et de coopération renforcé (dit APC+) avec l'Union européenne. Ce projet d'accord entre actuellement dans sa dernière phase de négociation, la majorité des chapitres ayant déjà été traitée. L'accord pourrait être signé dans les prochains mois, seul le

chapitre commercial demeurant encore ouvert (notamment sur les droits de douanes à l'exportation). L'Ouzbékistan accomplit parallèlement les démarches nécessaires en vue de devenir membre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Vis-à-vis de l'Afghanistan, pays-clé dans la géopolitique régionale, Tachkent mène une politique pragmatique, visant à assurer la sécurité à ses frontières (les deux pays ont 140 km de frontières communes) tout en poursuivant le dialogue avec son voisin. Sans reconnaître formellement le régime taliban, l'Ouzbékistan adopte une approche réaliste visant à inciter les Talibans à se conformer aux attentes de la communauté internationale. Il entend par ailleurs poursuivre avec son voisin la négociation et la mise en œuvre de projets de connectivité régionale (lignes de chemin de fer Termez-Kaboul-Peshawar, ligne électrique à haute tension CASA 1000, *etc.*) qui sont vitaux pour un pays doublement enclavé (puisque'il faut traverser au moins deux autres pays pour atteindre une mer non fermée).

L'Ouzbékistan assume, en résumé, une politique dite « multivectorielle », en s'efforçant d'entretenir des relations de bon voisinage et d'échanges approfondis avec de nombreux partenaires. Il ambitionne de se positionner ainsi comme l'autre grande puissance régionale avec le Kazakhstan. Sa santé économique, sa stabilité politique, ses progrès en matière d'État de droit et ses bonnes relations avec ses voisins en font un relais précieux en Asie centrale pour les États qui, à l'instar de la France, veulent développer leurs liens politiques et économiques avec cette région.

2. Un rapprochement franco-ouzbek

Les relations bilatérales entre la France et l'Ouzbékistan sont bonnes et connaissent une dynamique accrue depuis quelques années. Comme ne manquent pas de le rappeler ses dirigeants, l'Ouzbékistan a fait, tout particulièrement, le choix de la France pour élargir ses relations au-delà de ses partenaires régionaux traditionnels.

Sur le plan politique, des consultations politiques entre ministères des affaires étrangères ont lieu chaque année. Le président Mirziyoïev s'est rendu en France en 2018. Il devrait se rendre de nouveau à Paris en visite officielle à l'automne 2022 pour inaugurer une exposition au Louvre consacrée aux « routes de la soie » ouzbèkes, ainsi que deux expositions à l'Institut du monde arabe. Les deux présidents se sont entretenus par téléphone le 30 août 2021, et les ministres des affaires étrangères au mois de mai précédent. Le ministre délégué chargé du commerce extérieur et de l'attractivité, Franck Riester, s'est rendu en mai 2021 à Tachkent, où il a coprésidé une commission économique mixte avec son homologue Sardor Umurzakov. Il a également participé à cette occasion à un Forum des affaires, auquel 25 entreprises françaises se sont jointes, témoignant d'une relation économique florissante entre les deux pays. De nombreuses entreprises françaises s'intéressent en effet au marché ouzbek en pleine ouverture.

Suez, Veolia et EDF en particulier ont remporté d'importants contrats en 2021 dans les domaines du traitement des eaux, des déchets urbains et de la production électrique. Fondés principalement sur quelques grands contrats, les échanges commerciaux s'élevaient à 235,60 M€ en 2020 (les importations depuis l'Ouzbékistan représentant 21,20 M€ et les exportations françaises 213,40 M€).

Très active en Ouzbékistan, l'Agence française de développement (AFD) a conclu un nouvel accord de coopération pluriannuel pour la période 2021-2025. Sept projets avaient été menés à bien lors de la précédente période, dépassant les objectifs de l'agence. Sur le plan culturel, le projet d'exposition au Louvre s'accompagne d'une coopération dans le domaine de la protection du patrimoine et de la restauration des œuvres. Un centre culturel franco-ouzbek sera par ailleurs inauguré prochainement à Tachkent.

B. LA TUNISIE : UN PAYS AMI EN PROIE AUX INCERTITUDES

1. Un contexte politique incertain et des difficultés économiques

En fonction depuis le 23 octobre 2019, le président Kais Saïed a activé, le 25 juillet 2021, l'article 80 de la Constitution lui conférant des pouvoirs élargis. Il souhaitait ainsi mettre fin au blocage politico-économique du pays. Le Chef de l'État a, dans le même temps, suspendu l'Assemblée des représentants du peuple (le parlement monocaméral de la Tunisie) et l'immunité parlementaire de ses membres et demandé le départ du Chef du gouvernement, Hichem Mechichi. Le président Saïed a ensuite publié, le 22 septembre 2021, un décret prévoyant des mesures exceptionnelles visant à réorganiser les pouvoirs exécutifs et législatifs et prolongeant le gel de l'Assemblée. Il a nommé, le 11 octobre 2021, Najla Bouden Romdhane comme Chef du gouvernement. Il s'agit de la première femme nommée à ce poste dans le monde arabe. Enfin, dans une allocution prononcée le 13 décembre dernier, le président Saïed a donné des indications sur le calendrier d'adoption d'une future architecture institutionnelle pour le pays, avec l'organisation d'un référendum constitutionnel le 25 juillet 2022 et d'élections législatives le 17 décembre suivant.

Dans le respect de la souveraineté du peuple tunisien, les autorités françaises ont tenu à rappeler, à plusieurs reprises, publiquement ou dans le cadre de contacts avec les autorités tunisiennes, leur attachement au respect de l'acquis démocratique et des droits et libertés fondamentales pour lesquels les Tunisiens se sont fortement engagés depuis 2011.

Avec l'Union européenne, les relations de la Tunisie sont marquées surtout par la négociation depuis 2013 d'un « accord de libre-échange complet et approfondi » (ALECA). Cette négociation n'a toutefois pas connu d'avancées majeures depuis 2020. Au premier semestre 2021, le gouvernement tunisien a annoncé le début d'un travail de revue de sa position sur cet accord, travail dont les conclusions n'ont pas encore été communiquées.

Avec ses voisins du Maghreb, les relations de la Tunisie sont diverses. La crise libyenne constitue la première source de préoccupation des autorités tunisiennes. Tunis adopte une position de stricte neutralité dans le dossier libyen, tout en apportant un soutien au gouvernement d'entente nationale. La Tunisie plaide pour une solution politique inclusive et reste hostile à toute intervention militaire étrangère. Elle a accueilli, en novembre 2020, la première session du Forum de dialogue politique libyen et a participé à la Conférence internationale de Paris sur la Libye du 12 novembre 2021.

L'Algérie constitue le principal partenaire de la Tunisie au Maghreb. Outre leur convergence de vues sur la question libyenne, les deux voisins partagent des objectifs communs, en particulier en matière de lutte contre le terrorisme. Confrontées depuis plusieurs années à des poches terroristes à la frontière occidentale du pays, les autorités tunisiennes comptent sur une coopération sécuritaire forte de la part de l'Algérie. Le président Saïed a réservé sa première visite à l'étranger à l'Algérie, comme c'est la tradition pour les présidents tunisiens. Le président algérien Abdelmadjid Tebboune a, de son côté, effectué une visite d'État en Tunisie en décembre 2021. Il a, à cette occasion, annoncé l'octroi d'un prêt de 300 m\$ à son voisin.

Avec le Maroc, les relations sont anciennes mais obérées par la proximité entre Tunis et Alger. Depuis 2011, les relations entre les deux pays ont toutefois connu un léger renouveau, avec la tenue de sommets gouvernementaux, dont la 19^e session de la Haute commission mixte tuniso-marocaine en juin 2017, présidée par les deux chefs de gouvernement. Les autorités marocaines ont multiplié les gestes envers le président Saïed depuis son élection en 2019.

Sur le plan économique, la Tunisie a été particulièrement fragilisée par la crise du covid-19. Son produit intérieur brut (PIB) a décliné de 8,8 % en 2020, les principaux secteurs d'activités en Tunisie ayant été profondément touchés par les effets conjugués du confinement et de la contraction de la demande européenne (qui absorbe 80 % des exportations tunisiennes). Le secteur du tourisme (pesant entre 7 % et 14 % du PIB), qui avait connu une nette reprise en 2019, a particulièrement souffert. Le chômage (18,4 % de la population active et 42 % des moins de 30 ans) pourrait encore augmenter dans les prochains mois. Enfin, la crise, en augmentant les dépenses publiques, aura des effets durables sur la dette publique. Cette situation alimente les crispations sociales.

2. Des relations privilégiées avec la France

La relation franco-tunisienne se fonde sur des liens humains et historiques anciens. Les contacts politiques entre les deux pays, au niveau présidentiel ou gouvernemental, sont très fréquents. Le président de la République a ainsi reçu à Paris son homologue tunisien le 22 juin 2020 pour une visite de travail. Il s'est, pour sa part, rendu à Tunis à deux reprises depuis 2017, d'abord pour une visite d'État les 31 janvier et 1^{er} février 2018, puis pour assister aux funérailles du président Béji Caïd Essebsi le 27 juillet 2019. Lors d'un entretien téléphonique le

22 janvier dernier, le président Emmanuel Macron a rappelé au président Kais Saïed le souhait de la France que la transition en cours se déroule dans un cadre le plus inclusif possible. Il l'a également assuré du soutien de la France dans la lutte contre l'épidémie et dans les réformes économiques.

Le Premier ministre Jean Castex s'est, de son côté, entretenu à plusieurs reprises avec son homologue tunisienne. Les gouvernements français et tunisien se réunissent par ailleurs, tous les deux ans, dans le cadre du Haut conseil de coopération (HCC). La première réunion de cette instance, en octobre 2017 à Tunis, avait réuni, autour du Premier ministre Édouard Philippe et du Chef du gouvernement tunisien Youssef Chahed, quatre ministres français et douze ministres tunisiens. Douze accords avaient alors été signés. La seconde édition, en février 2019 à Paris, avait permis de signer onze accords dont celui sur le transport international routier de personnes soumis à l'examen de la commission des affaires étrangères. La troisième réunion s'est tenue le 3 juin 2021 à Tunis. Elle a permis la signature d'une vingtaine d'accords.

La France entretient avec la Tunisie des relations économiques et commerciales étroites. En 2019 (année de référence avant la pandémie), la France était le premier partenaire commercial de la Tunisie, absorbant 26 % de ses exportations. En 2020, les exportations françaises vers la Tunisie ont représenté 2,6 Mes€ tandis que les importations françaises depuis la Tunisie ont atteint 3,7 Mes€. Trois secteurs, les équipements mécaniques, électriques et informatiques, le textile et habillement et les équipements de transport représentent 58 % des exportations françaises et 80 % des importations françaises. La France est également le principal investisseur étranger en Tunisie. 1 413 entreprises françaises y emploient plus de 140 000 personnes.

La France participe activement au développement de la Tunisie, dans le cadre d'un plan de l'Agence française de développement (AFD) de 1,7 milliard d'euros prévu jusqu'à 2022. Les prêts accordés par l'AFD portent en particulier sur la rénovation des quartiers anciens, le soutien à l'entrepreneuriat des jeunes et l'aide au développement environnemental du pays. Le président de la République a annoncé, lors de la visite du président Saïed en France le 22 juin 2020, l'octroi d'un prêt de 350 M€ sur trois ans, en soutien aux réformes économiques engagées.

Un important volet de la coopération franco-tunisienne concerne la santé, avec le financement de la construction d'un hôpital de nouvelle génération à Gafsa, la modernisation de l'hôpital de Sidi Bouzid et la participation au programme e-santé pour la numérisation des systèmes sanitaires et la promotion de la télémédecine. La France a particulièrement soutenu la Tunisie dans le cadre de la lutte contre l'épidémie de covid-19. Au mois de juillet 2021, la France lui a ainsi livré plus d'un million de doses de vaccins et a été à l'initiative d'une mobilisation de ses principaux partenaires pour soutenir les dons de vaccins.

Sur le plan culturel, la coopération franco-tunisienne est orientée en priorité en direction de la jeunesse et des nouveaux publics de la société civile.

Elle se traduit par des échanges artistiques et l'appui aux nouveaux médias. La promotion de l'expertise française dans les secteurs des musées et du patrimoine ainsi que le soutien aux jeunes artistes et acteurs culturels en sont des axes importants de même que la promotion de la langue française. Reconnue comme « *langue étrangère à statut privilégié* », elle est enseignée en Tunisie durant tout le parcours scolaire. L'ambassade de France contribue à sa promotion à travers le centre de langue de l'Institut français de Tunisie et le réseau des établissements scolaires de l'Agence pour l'enseignement français à l'étranger (AEFE), qui accueille plus de 3 200 enfants tunisiens sur un total de 7 200 élèves. Enfin, les ministres de l'enseignement supérieur des deux États ont inauguré, le 4 octobre 2019, l'Université franco-tunisienne pour l'Afrique et la Méditerranée (UFTAM) dont les objectifs prioritaires sont le renforcement de l'employabilité des étudiants, le positionnement de la Tunisie comme centre de formation vis-à-vis du reste de l'Afrique et le développement de l'enseignement en français.

II. DES ACCORDS PERMETTANT LA MISE EN PLACE DE SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER

L'organisation du transport routier international entre la France et les autres États est régie soit par des normes européennes, soit par des conventions bilatérales. C'est cette dernière forme que prendra l'encadrement juridique des transports routiers avec l'Ouzbékistan et la Tunisie. Négociés à leur demande, les accords conclus permettront de renforcer les échanges avec ces deux partenaires.

A. LE RECOURS AUX CONVENTIONS POUR L'ORGANISATION DES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX

Les transports relèvent d'une compétence partagée entre l'Union européenne et les États membres, conformément à l'article 4 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Les transports internationaux sont ainsi régis, pour les transporteurs établis dans un pays de l'Union, par des règles d'accès au marché communautaire ⁽¹⁾. Les transporteurs français peuvent à ce titre circuler sans restriction au sein de l'Union européenne.

Pour les transporteurs établis dans des pays tiers, les règles d'accès au marché des services de transport sont également parfois fixées à l'échelon communautaire. De telles règles sont ainsi prévues, par exemple, par l'accord du 21 juin 1999 entre la Suisse et l'Union européenne, par l'accord du 24 décembre 2020 entre le Royaume-Uni et l'Union européenne ou par l'accord dit « Interbus » relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus. En l'absence d'accord au niveau communautaire, des accords bilatéraux

(1) Cf. Règlement (CE) 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route, et Règlement (CE) 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus.

entre les États membres et des États tiers peuvent fixer les règles d'accès au marché des services de transport routier ⁽¹⁾.

L'objectif des accords bilatéraux conclus par la France en matière de transports routiers internationaux est double. Ils visent, d'une part, à permettre la réalisation d'opérations de transport routier sous condition de réciprocité et, d'autre part, à fixer les règles d'accès au marché ainsi que les conditions de leur respect (par le bais en particulier de documents de contrôle). Un contingent d'autorisations annuelles de transport de marchandises est fixé pour permettre aux transporteurs d'un pays à l'autre. Faute d'un tel accord, il n'est pas permis aux transporteurs établis dans le pays tiers d'accéder au marché des services de transport en France, et réciproquement. Le principe, en matière de transport routier international, est en effet que tout ce qui n'est pas autorisé est interdit. En pratique, la conclusion de ces accords est le plus souvent sollicitée par les États tiers qui souhaitent accéder au marché européen.

Il n'existe pas de modèle-type en matière de transport routier international de voyageurs et de marchandises. Les accords conclus par la France sont toutefois globalement rédigés d'après une même trame. Pour les marchandises, les accords autorisent en général les transports bilatéraux entre les deux États (dans la limite d'un volume d'autorisations négocié entre les parties), le transit sur leur territoire, le transport pour compte propre (avec ou sans contingent) et le transport par véhicule utilitaire léger (sans contingent). Pour le transport de voyageurs, ces accords autorisent les services occasionnels par autocar (sans contingent), le transit sur le territoire de chacun des États et les lignes régulières de transport de personnes par autocar (sans contingent mais dans le cadre d'une procédure d'autorisation spécifique pour chaque ligne).

Le « cabotage » (c'est-à-dire la possibilité pour un transporteur appartenant à un État d'opérer un transport purement domestique au sein de l'autre État) est en général interdit par les accords, tant pour les marchandises que pour les personnes. Enfin, les accords prévoient des modalités de contrôle des opérations autorisées et de suivi de l'accord (avec une gouvernance *ad hoc*).

La France a conclu des accords bilatéraux de ce type avec de nombreux États, tels que le Brésil, l'Algérie, le Maroc, l'Iran, la Russie, l'Ukraine, la Géorgie ou encore le Kazakhstan. En plus des accords avec l'Ouzbékistan et la Tunisie, il était initialement prévu l'approbation d'un accord signé le 26 octobre 2018 avec la Biélorussie. Compte tenu de la situation politique dans ce pays, le Gouvernement a décidé, pour l'instant, de ne pas soumettre ce texte à l'approbation du Parlement.

(1) S'agissant du transport routier de marchandises, il existe également un contingent multilatéral d'autorisations de transport routier lourd (autorisations dites CEMT) auquel la France est partie avec 42 autres pays, dont une majorité de pays de l'Union européenne. Cet accord est suivi dans le cadre du Forum international des transports (FIT), dénommé autrefois Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

B. DEUX TEXTES NÉGOCIÉS À LA DEMANDE DES ÉTATS PARTENAIRES

1. Avec l'Ouzbékistan, un accord sur le transport de marchandises et de personnes

Négocié à partir de 2014 à la demande de l'Ouzbékistan, l'accord signé le 9 octobre 2018 porte à la fois sur le transport de marchandises et de personnes. Sa négociation n'a pas rencontré de difficultés particulières.

La mise en place d'un service « régulier » de transport de voyageurs ⁽¹⁾ sera soumise à la délivrance d'une autorisation par les autorités compétentes de chaque partie, valable pour une période maximale de cinq ans (article 3). Elle nécessitera la signature d'un accord de partenariat entre deux transporteurs. Les services « occasionnels » de transport de personnes feront, sauf exceptions, l'objet d'une autorisation délivrée par les autorités de chaque partie (article 4).

Les opérations de transport de marchandises seront également soumises à autorisations (article 6), à l'exception de certaines catégories d'opérations précisément définies telles que les déménagements, les transports d'œuvres d'art, les convois funéraires ou encore les transports postaux (article 7). Les autorités compétentes des deux parties échangeront chaque année un nombre convenu d'autorisations de transport de marchandises.

Les transports seront effectués sur des routes ouvertes à la circulation routière internationale, via des points de contrôle dédiés situés à la frontière de chacune des parties (article 8). Le transport de voyageurs ou de marchandises entre deux points situés sur le territoire de l'autre partie (« cabotage ») est interdit par l'accord. Les conducteurs de véhicules devront posséder un permis de conduire national ou international, correspondant à la catégorie de leur véhicule, ainsi que les certificats d'immatriculations nationaux adéquats (article 9). L'article 18 prévoit la mise en place d'une commission mixte se réunissant à la demande des parties, chargée de garantir la bonne application de l'accord et de résoudre les différends.

L'accord avec l'Ouzbékistan présente certaines spécificités liées à l'éloignement géographique de ce pays. Ainsi, l'accord ne prévoit pas d'autorisations à temps ⁽²⁾, valables pour une entreprise sur une période d'un an, les parties n'en ayant pas exprimé le besoin. De même, les opérations de transport

(1) Un service « régulier » est un service effectué au moyen d'un autocar et qui assure le transport de personnes selon une fréquence, des horaires, des tarifs et un itinéraire déterminé, les personnes étant prises en charge et déposées à des arrêts préalablement fixés.

(2) Les autorisations « à temps » permettent à une entreprise de réaliser des opérations de transport régulièrement entre les deux parties à l'accord sans attendre le retour du véhicule dans le pays d'établissement. Elles sont valides pour une année sans limitation de nombre d'opérations. Elles s'opposent aux autorisations « au voyage » qui permettent d'effectuer un voyage aller-retour (donc deux opérations de chargement et déchargement).

réalisées pour compte propre ⁽¹⁾ ne sont pas prévues par l'accord, en l'absence de besoins en ce sens exprimés lors des négociations.

Le présent accord a d'ores et déjà été ratifié par l'Ouzbékistan qui a envoyé ses instruments d'approbation à la partie française.

2. Avec la Tunisie, un accord relatif au transport de personnes

Négocié à la demande de la Tunisie, l'accord signé le 14 février 2019 vient compléter un accord déjà conclu en 1983 sur le transport routier de marchandises. Ce sont surtout les transporteurs français qui ont opéré dans le cadre de ce précédent accord. Les transporteurs établis en Tunisie ont pour leur part recouru à très peu d'autorisations. Certaines entreprises établies en France ont néanmoins créé des filiales en Tunisie. Signalons que le nombre d'autorisations bilatérales (aux alentours de 15 000 par an) apparaît aujourd'hui insuffisant pour les transporteurs français. Une réunion de la commission mixte devrait se tenir au cours du premier trimestre 2022 en vue de revoir leur nombre à la hausse.

L'accord de 2019 ne porte que sur le transport de voyageurs. Sa négociation ne s'est pas heurtée à des difficultés particulières. Il a été signé par les ministres français et tunisiens des transports à l'occasion du deuxième Haut conseil de coopération le 14 février 2019. Il ne présente pas de disposition particulière par rapport aux accords similaires conclus avec d'autres pays

Les services « réguliers » de transport de personnes entre les deux pays nécessiteront l'obtention d'une autorisation délivrée par les autorités compétentes de chaque partie (article 3) et la conclusion d'un contrat de partenariat entre transporteurs de l'un et l'autre pays (article 4). Les autorisations seront accordées lorsque les autorités compétentes des deux pays se communiqueront mutuellement leur accord (article 6).

Les services « occasionnels » devront faire l'objet d'une déclaration préalable, valable pour un seul voyage, auprès de l'autorité nationale du pays d'établissement ⁽²⁾ (articles 8, 9 et 10).

Comme avec l'Ouzbékistan, le « cabotage » est interdit par l'accord. La commission mixte chargée de suivre le fonctionnement de l'accord actuellement en vigueur pour le transport routier de marchandises sera étendue au présent accord en vue d'en suivre le bon fonctionnement.

Le projet de loi de ratification de l'accord a été déposé au bureau d'ordre de l'Assemblée des représentants du peuple, le 28 janvier 2020. Il a été transmis à

(1) Il y a « transport pour compte propre » si le transport est effectué par le transporteur dans un but non commercial ou non lucratif, si l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire pour lui et si les autocars utilisés sont sa propriété ou sont mis à sa disposition en vertu d'un contrat de location ou de leasing et sont conduits par son personnel.

(2) Le pays d'établissement désigne le territoire d'une partie sur lequel le transporteur est établi et sur lequel l'autocar est immatriculé.

la commission compétente mais n'a pas encore été examiné, compte tenu du gel du travail parlementaire.

C. DES ACCORDS UTILES POUR RENFORCER LES ÉCHANGES

Les accords conclus avec l'Ouzbékistan et la Tunisie seront propices à la coopération et au développement des échanges de la France avec ces deux pays. Ils ne devraient pas entraîner d'augmentation immédiate des flux mais offriront un cadre juridique qui permettra, lorsque le besoin s'en fera sentir, de mettre en place des lignes de transport.

S'agissant de l'accord avec l'Ouzbékistan, il n'existe pas à ce stade de véritables besoins identifiés pour les transporteurs établis en France ou, plus globalement, pour les entreprises françaises. L'accord est en revanche très attendu par la partie ouzbèke pour appuyer sa stratégie de connectivité et de désenclavement. Rappelons en effet que l'Ouzbékistan est l'un des très rares pays au monde à être doublement enclavé. L'absence de voies maritimes directes rend le transport terrestre indispensable à son développement. Les futures opérations de transport concerneront les marchandises plus que les voyageurs, compte tenu de l'éloignement géographique de ce pays. La France en concluant cet accord, se place en bonne position pour pouvoir bénéficier des fruits de l'ouverture du pays. Cet accord confortera, plus généralement, la relation politique bilatérale de qualité que la France et l'Ouzbékistan ont nouée au cours des dernières années.

Précisons que la création de lignes de transport routier entre les deux États nécessite la mise en place d'un cadre juridique avec l'ensemble des pays de transit, ce qui est déjà le cas pour la France mais pas encore entièrement pour l'Ouzbékistan.

En ce qui concerne l'accord avec la Tunisie, il complète utilement l'accord déjà en vigueur en matière de transport de marchandises. Il permettra la mise en place de lignes de transport de personnes dans le cadre de partenariats entre entreprises françaises et tunisiennes. Cette mise en place dépendra certes de la demande et du besoin qui s'exprimeront pour ce type de services ainsi que des offres alternatives existant en matière de transport aérien (actuellement le plus rapide) ou maritime. L'accord n'en représente pas moins une opportunité pour les entreprises françaises qui cherchent à accroître leurs activités de transport.

En outre, comme le souligne l'étude d'impact, « *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* », les transporteurs français souhaitant voir doubler le contingent de 15 000 autorisations pour le transport routier de marchandises entre les deux pays.

Les accords ainsi conclus apparaissant comme des facteurs de renforcement des liens et des échanges de la France avec deux États partenaires et

amis, leur approbation, et donc l'adoption du présent projet de loi d'autorisation, sont aujourd'hui très opportunes.

EXAMEN EN COMMISSION

Le mardi 8 février 2022, la commission examine, sur le rapport de M. Jean-Michel Clément, le 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.

M. le président Jean-Louis Boulanges. Je laisse le soin à notre rapporteur, connu pour la finesse et l'acuité de ses analyses, de présenter ces deux premiers accords, qui m'inspirent deux questions. Quelle est la durée d'un voyage en autocar entre Tachkent et Paris ? Par ailleurs, pensez-vous que l'accord conclu avec la Tunisie pourrait être approuvé par ce pays dont l'Assemblée des représentants du peuple a été suspendue dans l'attente de l'adoption, l'été prochain, d'une nouvelle Constitution ? J'ai personnellement des rapports étroits et réguliers avec l'ambassadeur de Tunisie en France : je l'interroge à chaque fois sur la façon dont son pays entend sortir de la situation assez particulière dans laquelle il se trouve. Sur le plan juridique, faudra-t-il attendre la mise en place de la nouvelle Assemblée, dont l'élection est annoncée pour décembre 2022 ? Pourra-t-on – je ne vois pas très bien comment – avancer plus vite ?

M. Jean-Michel Clément, rapporteur. Il m'appartient de vous présenter deux accords concernant le transport routier international. Le premier, conclu avec l'Ouzbékistan et signé le 9 octobre 2018, porte sur le transport de voyageurs et de marchandises. Le second, signé le 14 février 2019, a été conclu avec la Tunisie et ne porte que sur le transport de personnes.

Nos échanges sont aussi l'occasion de dresser un état des lieux de nos relations avec ces États, amis et partenaires de la France. C'est pourquoi, dans un premier temps, je ferai le point sur leur situation politique et géopolitique et sur l'état de nos coopérations. Je vous présenterai ensuite brièvement le contenu des accords. Enfin, j'indiquerai les raisons qui, à mon sens, doivent nous conduire à les approuver.

Depuis la mort du président Karimov en septembre 2016 et l'arrivée au pouvoir de l'ancien Premier ministre Chavkat Mirziyoïev, l'Ouzbékistan a connu une évolution remarquable. Longtemps replié sur lui-même, le pays s'est ouvert et a mis en œuvre, en quatre ans, plus de réformes qu'au cours des vingt-cinq années précédentes.

En matière économique, la réforme fiscale, l'amélioration des outils statistiques, la réorganisation des ministères et la simplification des procédures

administratives ont contribué à un remarquable essor. Dans un contexte marqué par le fort ralentissement mondial de l'économie lié à la pandémie de covid-19, l'Ouzbékistan, dont l'économie repose essentiellement sur l'exploitation du gaz, l'extraction de métaux et la culture du coton, est l'un des rares pays à avoir réussi à maintenir un taux de croissance positif. Par ailleurs, l'Ouzbékistan devrait rejoindre prochainement l'Organisation mondiale du commerce.

Sur le plan de l'état de droit, des progrès importants ont été accomplis, comme l'abolition du travail forcé dans les champs de coton, la libération des prisonniers politiques, l'éradication du travail des enfants et les garanties apportées en matière de liberté de la presse. Cela ne signifie pas que tout est parfait mais il convient de saluer ces avancées majeures, effectuées en seulement quelques années.

Sur le plan géopolitique, l'Ouzbékistan a mis fin aux contentieux avec ses voisins et a su tisser de bonnes relations avec de nombreux États. Il a ainsi achevé la démarcation des frontières héritées de l'URSS avec le Tadjikistan et le Kirghizstan. Il entretient de bonnes relations avec la Chine et la Russie tout en préservant son autonomie vis-à-vis d'elles. Il n'a pas cédé aux pressions insistantes de la Russie qui voudrait le voir rejoindre l'Organisation du traité de sécurité collective. À l'égard de l'Afghanistan, Tachkent conduit une politique pragmatique, visant à assurer la sécurité aux frontières tout en poursuivant le dialogue avec son voisin. Avec l'Union européenne, les autorités ouzbèkes négocient un accord de partenariat et de coopération renforcé, qui devrait prochainement voir le jour.

Cette politique d'ouverture et d'équilibre est un impératif pour l'Ouzbékistan, car il est, avec le Liechtenstein, le seul pays doublement enclavé au monde. Depuis l'Ouzbékistan, il faut traverser deux pays pour atteindre une mer non fermée.

La France a su parier sur l'ouverture et le dynamisme de cet État d'Asie centrale, avec lequel les échanges sont en forte augmentation depuis 2017. L'année 2019 a ainsi été marquée par une hausse exceptionnelle de notre excédent commercial, qui s'est établi à 123 millions d'euros. Le dialogue politique a également été soutenu, à l'échelon des chefs d'État comme à celui des ministres. Le président Mirziyoïev s'est rendu en visite officielle à Paris en 2018 et il reviendra à l'automne 2022, notamment pour inaugurer une exposition au Louvre consacrée aux « routes de la soie » ouzbèkes.

L'Ouzbékistan, que je ne connaissais jusque-là que par l'intermédiaire des cartes, est un pays qui mérite très certainement davantage qu'un simple intérêt diplomatique.

La situation de la Tunisie est évidemment très différente. Les liens qui nous unissent à ce pays sont beaucoup plus anciens. Nous partageons avec lui une proximité géographique, culturelle et linguistique, le français étant reconnu en

Tunisie comme « langue étrangère à statut privilégié » et enseigné pendant tout le parcours scolaire.

Ces liens étroits d'amitié nous font suivre attentivement l'évolution de la Tunisie, dont l'actualité politique est frappée au coin de l'incertitude. Comme vous le savez, la République tunisienne est présidée par Kaïs Saïed depuis le 23 octobre 2019. Les élections législatives avaient eu lieu le 6 octobre, et le parti islamiste Ennahda était alors arrivé en tête avec une majorité relative de 52 sièges sur 217. Pour sortir d'une situation de blocage, le président Saïed a activé, le 25 juillet 2021, l'article 80 de la Constitution qui lui confère des pouvoirs élargis. Il a, dans le même temps, suspendu le Parlement et limogé le Premier ministre Hichem Mechichi avec qui il était entré en conflit. Il a publié, par la suite, un décret prévoyant des mesures exceptionnelles en vue de réorganiser les pouvoirs exécutif et législatif. Il a nommé, le 11 octobre 2021, Najla Bouden Romdhane comme cheffe du gouvernement – il s'agit de la première femme nommée à un tel poste dans le monde arabe.

Dans une allocution prononcée le 13 décembre 2021, le président Saïed a donné des indications concernant le calendrier d'adoption d'une future architecture institutionnelle pour le pays, à savoir l'organisation d'un référendum constitutionnel le 25 juillet et d'élections législatives le 17 décembre. Le président Saïed vient aussi d'annoncer la dissolution du Conseil supérieur de la magistrature, organe de supervision judiciaire qu'il a accusé de partialité, suscitant à la fois des inquiétudes et un soutien de la rue. Il faut souhaiter que le calendrier annoncé soit tenu et que les scrutins se déroulent paisiblement. Dans le plein respect de la souveraineté du peuple tunisien, les autorités françaises ont souligné leur attachement à l'acquis démocratique et aux droits et libertés fondamentales, pour lesquels les Tunisiens se sont si fortement engagés depuis 2011.

Sur le plan économique, la Tunisie a été particulièrement fragilisée par la crise du covid-19. Son produit intérieur brut (PIB) a, en effet, diminué de plus de 8 % en 2020. Les principaux secteurs d'activité ont été profondément touchés par les effets conjugués du confinement et de la contraction de la demande européenne. Le secteur du tourisme, qui représente selon les années entre 7 % et 14 % du PIB, a particulièrement souffert, et le chômage s'est accru. Cette situation alimente les crispations sociales : la vie quotidienne de beaucoup de Tunisiens devient de plus en plus difficile. La popularité du président Saïed, très élevée il y a encore peu de temps, tend à s'effriter.

Il importe, dans ce contexte, que la France demeure aux côtés de la Tunisie, avec qui elle entretient tant de liens. Rappelons que la France est le premier partenaire commercial de la Tunisie et le principal investisseur étranger dans ce pays : 1 413 entreprises françaises y emploient plus de 140 000 personnes. L'Agence française de développement y est également très active. La France a apporté une aide toute particulière à la Tunisie dans le cadre de la lutte contre l'épidémie de covid 19, notamment par la livraison de plus d'un million de doses

de vaccins au mois de juillet 2021. Ces liens impliquent pour nous le devoir de maintenir une coopération et un dialogue politiques intenses.

L'Ouzbékistan et la Tunisie sont des pays très différents, mais tous deux amis et partenaires, avec qui la France a conclu, en 2018 et 2019, des accords en matière de transport routier. Ces accords sont tout à fait classiques et ne posent pas, me semble-t-il, de difficultés particulières.

Les opérations de transport routier international, qu'il s'agisse de marchandises ou de voyageurs, nécessitent un encadrement juridique, faute de quoi elles ne peuvent avoir lieu. Il est indispensable de régler certaines questions qui peuvent avoir trait au nombre d'opérations autorisées, aux routes empruntées, aux permis de conduire requis, aux certificats d'immatriculation, aux partenariats à conclure entre transporteurs de l'un et de l'autre pays, aux formalités douanières ou encore au règlement des différends. Les relations avec certains États sont couvertes par le droit de l'Union européenne. Lorsque ce n'est pas le cas, la France doit conclure des accords bilatéraux, comme elle l'a déjà fait avec le Brésil, l'Algérie, le Maroc, l'Iran, la Russie, l'Ukraine, la Géorgie ou le Kazakhstan.

Tel est l'objet des accords dont il nous est demandé d'autoriser l'approbation. Celui avec l'Ouzbékistan porte sur le transport de marchandises et de voyageurs. Celui avec la Tunisie n'a trait qu'au transport de personnes car un précédent accord, datant de 1983, est déjà en vigueur en ce qui concerne le transport routier de marchandises.

Les deux textes qui nous sont soumis ont été négociés à la demande de la Tunisie et de l'Ouzbékistan. Leur négociation n'a pas rencontré de difficultés particulières. Chacun d'eux prévoit la mise en place d'une commission mixte, chargée de veiller à sa bonne application et de résoudre les différends éventuels. L'accord signé avec l'Ouzbékistan a déjà été ratifié par les autorités ouzbèkes. Tel n'est pas le cas de celui conclu avec la Tunisie, compte tenu du gel des travaux de l'Assemblée des représentants du peuple.

Ces accords posent un cadre juridique indispensable aux échanges routiers. Ils ne seront pas nécessairement utilisés dans l'immédiat : on peut supposer, notamment, que les flux de transport routier de voyageurs avec l'Ouzbékistan resteront modestes, voire inexistantes. Le transport de marchandises pourrait, en revanche, se développer à moyen terme, même pour des volumes limités.

Quoi qu'il en soit, ces deux accords contribueront à renforcer, avec l'un comme avec l'autre de nos partenaires, nos liens et nos échanges. La Tunisie et l'Ouzbékistan, qui avaient sollicité les négociations, voient dans ces accords un moyen de soutenir leur stratégie de développement et de partenariats. La France, de son côté, y voit un moyen de conforter des relations politiques bilatérales de

qualité et, s'agissant de la Tunisie, de compléter un accord en vigueur en matière de marchandises dont les entreprises françaises bénéficient déjà.

Propices à la coopération et au développement des échanges, ces accords apparaissent les bienvenus. Je vous invite, par conséquent, à adopter le projet de loi qui autorise leur approbation.

M. le président Jean-Louis Bourlanges. Nous vous remercions, monsieur le rapporteur. S'agissant de l'Ouzbékistan, vous n'avez pas entièrement répondu à la question relative au volume, vraisemblablement marginal, du transport routier : en règle générale, on doit échanger avec ce pays par la voie aérienne.

M. Jean-Michel Clément, rapporteur. Il est vrai que les distances ne sont pas propices au transport routier, contrairement à nos échanges traditionnels avec nos voisins. Cela étant, en matière de transport international, on est surpris par les distances parcourues par certains véhicules. Des marchandises peuvent ainsi être conduites jusqu'en Ouzbékistan, différentes compagnies de transport pouvant se relayer : ce n'est pas une vue de l'esprit.

Il faut, monsieur le président, quatre-vingt-six heures pour aller jusqu'en Ouzbékistan si on roule à 80 kilomètres par heure – cela représente 6 884 kilomètres, et un beau voyage.

Au-delà de cette question, ce que j'ai cru comprendre grâce aux échanges que j'ai pu avoir, c'est que contractualiser avec la France est politiquement un signe fort. Il y aura peut-être des opérations de transport. En tout cas, nous serons prêts : tous les moyens seront en place concernant l'Ouzbékistan – mais pas pour la Tunisie, compte tenu des problèmes institutionnels.

J'ajoute que j'ai été frappé par la maturité de l'Ouzbékistan sur le plan démocratique mais aussi en matière économique. C'est un pays avec lequel le partenariat est tout à fait intéressant. Dans le monde instable qui est le nôtre, il est plutôt rassurant de voir que nous avons, à certains endroits, des points d'appui sur lesquels nous pouvons compter. L'Ouzbékistan en fait manifestement partie.

Mme Sonia Krimi (LaREM). Merci, monsieur le rapporteur, pour votre exposé très clair. Nous souscrivons à vos conclusions, et je salue le travail exceptionnel qui a été accompli, comme toujours, par les administrateurs de la commission.

S'agissant de l'Ouzbékistan, je ne reviendrai pas sur les réformes en cours depuis quatre ans. Vous en avez parlé.

La Tunisie est un ami traditionnel de la France, qui a avec elle une proximité géographique, culturelle et linguistique. Je suis moi-même le produit de ce partage. Mon grand-père, qui a fait la deuxième guerre mondiale, a été détenu dans des prisons allemandes entre 1940 et 1943.

Je ne peux pas m'exprimer au sujet de la Tunisie sans rappeler qu'il n'y a plus de Parlement. Le 25 juillet, j'ai dit que les politiques tunisiens n'avaient fait que de la politique en dix ans. Ils ne se sont pas occupés des gens, du couffin, comme on dit là-bas, c'est-à-dire du panier et donc du pouvoir d'achat du Tunisien moyen. Ils ont fait, en revanche, beaucoup de plateaux télé, ils se sont battus pour avoir tel ministre d'Ennahda ou tel ministre de Nidaa Tounès. Je précise que je ne soutiens aucun parti islamiste au monde : pour moi, l'islam, la religion, quelle qu'elle soit, n'a pas sa place en politique.

L'ensemble de la classe politique tunisienne est responsable de ce qui s'est passé et de l'élection, le 23 octobre 2019, de Kaïs Saïed. L'erreur que ce dernier commet, c'est de penser qu'il sait tout malgré son inexpérience totale en politique et son absence de connaissance des instances municipales, départementales et régionales.

On en veut à Ben Ali ou à Bourguiba qui, certes, n'ont pas laissé une démocratie telle qu'on la souhaite, mais tout de même un État, des administrations, des ingénieurs, des équivalents d'EDF et de toutes les instances que nous connaissons en France. Tout cela était fort. La classe politique et les islamistes à sa tête pendant dix ans ont détruit la Tunisie.

Vous dites que Kaïs Saïed est soutenu par le peuple : je peux le comprendre, mais pas qu'il se prenne désormais pour Robespierre et qu'il pense avoir raison contre tout le monde.

Nous devons être très vigilants, en France, à l'égard de tout ce qui se passe en Tunisie. J'y étais il y a quelques jours : la situation est très critique. Tous les prix ont doublé ou triplé. Il y a des retards de paiement des salaires et des retraites. Je rappelle aussi que le projet de loi de finances pour 2022 a été élaboré par Kaïs Saïed et quelques conseillers – je vous laisse imaginer la catastrophe.

Deux cents entreprises exportatrices qui travaillaient en Tunisie dans le cadre de la loi dite 72, qui permet aux entreprises françaises ou européennes de s'installer en bénéficiant d'avantages fiscaux, ont quitté le pays au cours des six derniers mois. Vous voyez le désastre qui se prépare en Tunisie !

Il ne s'agit pas d'être pro-Ennahda ou pour les anciens bénalistes : nous voulons juste que nos amis tunisiens vivent bien, continuent sur le chemin de la démocratie et ne soient écrasés par aucune future dictature. En Tunisie, je le rappelle souvent, celle-ci s'installe toujours doucement. Ben Ali avait dit en 1989 qu'il serait le premier des démocrates. On a vu la catastrophe qui s'est produite trois ou quatre ans plus tard. Faisons donc attention à ce qui se passe en Tunisie et soutenons nos amis tunisiens dans l'épreuve difficile qu'ils traversent.

M. le président Jean-Louis Bourlanges. Nous sommes très inquiets et très attentifs à tout ce qui se passe dans ce pays ami.

Le président de la République, Kaïs Saïed, a pris conscience du fait que cela n'allait pas du tout sur le plan économique. Il a donc fait les grandes manœuvres politiques qui ont été décrites par le rapporteur.

Si nous sommes vraiment très attentifs, c'est parce que nous voyons bien ce que tout le monde arabe doit à la révolution tunisienne. Ce sont quand même les Tunisiens qui ont lancé le mouvement démocratique et libéral qui a ensuite mal tourné, la Tunisie étant le seul pays dans lequel la situation avait relativement bien évolué – mais on est maintenant sur des charbons ardents.

Il faut se réjouir que des élections puissent avoir lieu très prochainement, car il faut absolument sortir du vide politique dans lequel la Tunisie se trouve. Ce qui est également encourageant, c'est que le président tunisien, semble-t-il, n'est pas coupé de l'opinion publique actuellement. Il est assez soutenu par elle, ce qui peut lui donner les moyens de créer une nouvelle donne institutionnelle et politique qui serait compatible avec les principes auxquels nous sommes attachés.

M. Bruno Joncour (Dem). Merci, monsieur le rapporteur, pour les éléments d'analyse et d'information que vous nous avez apportés concernant ces deux accords relatifs au transport international routier. S'ils peuvent paraître anecdotiques du fait de leur objet, ils sont en réalité très importants au vu des partenaires avec lesquels ils nous engagent.

Signé en octobre 2018, le premier accord vise à établir un cadre juridique commun avec l'Ouzbékistan pour faciliter et favoriser le transport routier international de voyageurs et de marchandises entre la France et ce pays. L'accord permettra d'intensifier les échanges avec l'Ouzbékistan, dont les nombreuses réformes mises en œuvre depuis un peu plus de cinq ans maintenant font un partenaire de choix pour les ambitions françaises en Asie. En effet, depuis son changement de gouvernance, l'Ouzbékistan s'engage sur une nouvelle voie, celle du respect de l'état de droit et de l'ouverture aux échanges, tout en maintenant des relations particulièrement soutenues avec la Russie et la Chine, dont nous connaissons tous l'importance sur l'échiquier mondial. Comme vous l'avez souligné dans votre rapport, cette nouvelle position fait de l'Ouzbékistan un nouveau pôle de stabilité et de progrès en Asie centrale, mais aussi un partenaire économique fiable et stratégique avec qui la France a tout intérêt à intensifier ses collaborations.

Le second accord concerne la Tunisie, avec laquelle la France entretient, en raison de son histoire et de sa proximité géographique, des échanges d'un tout autre niveau. Amie de longue date, la France est aujourd'hui le premier partenaire économique de la Tunisie. Du fait de ces liens étroits, l'incertitude politique et les difficultés économiques que connaît la Tunisie n'ont pas empêché le maintien des contacts politiques, très fréquents depuis la révolution de 2011. La collaboration entre les deux pays se veut plus poussée. En matière de transport, si un accord bilatéral a été signé en 1983, il est nécessaire de l'actualiser et de le compléter pour favoriser le développement et la régulation du transport routier de personnes

mais aussi pour appliquer le principe fondamental de réciprocité dans ce secteur. Signé en février 2019, l'accord qui nous est soumis permet de fixer un cadre juridique pour l'exploitation de lignes régulières entre les deux pays et le transport touristique de groupes. Cet accord soutiendra un secteur qui a été particulièrement affecté par la crise sanitaire.

Nous approuverons ces deux textes. S'agissant de la Tunisie, je tiens à faire part de notre inquiétude quant à la situation sur les plans politique, démocratique et judiciaire mais aussi économique et social. Nous souhaitons, je le dis avec la sincérité que permet notre proximité avec ce pays, que la situation trouve une issue durable, concertée et satisfaisante, afin que la Tunisie et son peuple retrouvent l'espoir d'un nouvel avenir.

M. Alain David (SOC). Merci, monsieur le rapporteur, pour votre présentation de ces accords techniques relatifs au transport routier, qui sont à l'image de ceux déjà conclus avec de nombreux États, tels que l'Algérie, le Brésil, la Géorgie, l'Iran, le Kazakhstan, le Maroc, la Russie et l'Ukraine. Je partage votre analyse concernant le fait que ces accords sont des facteurs de renforcement des liens et des échanges avec nos partenaires. L'approbation de ces textes est donc opportune.

Elle nous permet, en outre, de faire le point sur l'actualité et la situation des deux pays concernés. J'ai notamment pris bonne note, s'agissant de l'Ouzbékistan, du choix de Tachkent de demeurer en dehors du Traité de sécurité collective avec le puissant voisin russe, choix qui a une résonance toute particulière eu égard à la situation en Ukraine. J'ai également lu avec attention ce que vous avez écrit au sujet de l'avancement de l'accord de partenariat renforcé avec l'Union européenne. En ce qui concerne la Tunisie, où je me suis brièvement rendu dans le cadre d'une mission de préparation d'un avis sur le budget de l'audiovisuel extérieur, au début de la législature, je partage vos préoccupations quant à l'instabilité politique et aux difficultés économiques consécutives à la crise sanitaire.

Avec mes collègues du groupe des députés Socialistes et apparentés, je soutiendrai ce projet de loi.

M. Pierre Cabaré. Je suis très attaché aux pays d'Asie centrale : je préside le groupe d'amitié avec le Kazakhstan, et je suis souvent invité en Ouzbékistan, qui est vraiment un pays fabuleux.

Tout repose sur la politique, et la France a une image très favorable en Ouzbékistan. Nous le devons en particulier à notre ambassadrice, Mme Bouchez, mais aussi à l'ambassadeur d'Ouzbékistan en France, M. Rustambaev, qui font un travail colossal.

La culture de l'Ouzbékistan est d'une richesse étonnante. Ce pays est à 86 heures de nous par la route, mais seulement à quelques heures en avion quand on passe par la Turquie. L'Ouzbékistan est un pays qui vaut le coup et où le

tourisme doit absolument se développer : il a tout pour attirer les Français, par sa culture.

S'agissant des étudiants, nous avons organisé, avec l'ambassadeur d'Ouzbékistan en France, un échange à Toulouse. L'École nationale de l'aviation civile a des élèves ouzbeks, qui apprennent notamment à piloter.

Merci, monsieur le rapporteur, d'avoir placé ce pays, dans vos propos, à la hauteur de ce qu'il mérite, à savoir une belle relation politique. Le Président de la République y a beaucoup œuvré. Qu'il en soit remercié.

M. le président Jean-Louis Bourlanges. Je voudrais signaler que le rapport comporte une précision très intéressante qui n'a pas encore été mentionnée. Le cabotage, c'est-à-dire la desserte de plusieurs points successifs dans l'autre pays signataire, est exclu de ces accords. Il nous serait évidemment tout à fait indifférent que ce soit possible en Ouzbékistan, mais cela pourrait être en France un instrument de concurrence déloyale à l'égard de nos routiers.

M. Jean-Michel Clément, rapporteur. L'accord conclu avec la Tunisie est-il suspendu compte tenu de la crise institutionnelle dans ce pays ? L'article 80 de la Constitution sur lequel s'est appuyé le président Saïed ne paraît pas pouvoir être utilisé en la matière.

Il nous a été indiqué que le projet de loi avait été transmis à la commission compétente de l'Assemblée des représentants du peuple, mais qu'il ne pourra pas être approuvé, cette institution étant suspendue. Il faudra d'abord une relance de la machine démocratique.

M. le président Jean-Louis Bourlanges. Ce n'est donc pas comme l'article 16 de notre Constitution qui permettrait au Président de la République de légiférer, et donc de ratifier ces accords.

Nous allons nous prononcer sur deux accords, l'un avec un pays lointain dont nous découvrons qu'il est de plus en plus proche, et l'autre avec un pays proche dont nous redoutons qu'il s'éloigne de nous et de nos valeurs : la problématique n'est donc pas si différente.

La commission adopte successivement les articles 1^{er} et 2 sans modification.

La commission adopte l'ensemble du projet de loi sans modification.

ANNEXE N° 1 : TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

Article 1^{er}

Est autorisée 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, signé à Paris le 9 octobre 2018, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Article 2

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République tunisienne sur le transport international routier de personnes, signé à Paris le 14 février 2019, et dont le texte est annexé à la présente loi.

ANNEXE N° 2 : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR

- M. André Parant, Ambassadeur de France en Tunisie
- Mme Aurélia Bouchez, Ambassadrice de France en Ouzbékistan
- Ministère de l'Europe et des affaires étrangères : M. Yann Braem, adjoint au sous-directeur, sous-direction de l'Afrique du Nord et du Moyen-Orient, M. Brice Ballot, rédacteur Tunisie, sous-direction de l'Afrique du Nord et du Moyen-Orient, Mme Philippine Brygo, rédactrice Ouzbékistan, sous-direction du Caucase et de l'Asie centrale, et Mme Charline Thiéry, consultante juridique à la mission des accords et traités de la direction des affaires juridiques
- Ministère de la Transition écologique et solidaire : Mme Sandrine André, sous-directrice, direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), et Mme Murielle Poligné, cheffe du bureau de l'organisation des transports routiers de marchandises de la DGITM