



N° 4233

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 juin 2021.

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,

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. Jean CASTEX,
Premier ministre,

PAR M. Jean-Yves LE DRIAN,
ministre de l'Europe et des affaires étrangères

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan relatif aux transports internationaux de voyageurs et de marchandises a été signé à Paris le 9 octobre 2018. La République d'Ouzbékistan a sollicité la rédaction d'un texte dès 2014. Elle estime qu'en l'absence d'accord bilatéral, le transport des marchandises ne peut être effectué que par des sociétés appartenant à des Etats tiers et autorisées à circuler à la fois en France et en Ouzbékistan. L'accord vise à permettre de disposer d'un cadre juridique de façon à favoriser les sociétés françaises et ouzbèkes.

L'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République tunisienne sur le transport international routier de personnes porte à la fois sur des services réguliers et sur des services occasionnels. Il a été signé à Paris le 14 février 2019. Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République tunisienne ont signé un accord bilatéral sur les transports routiers de marchandises en 1983. Depuis 2006, la Tunisie exprimait le besoin de signer un accord avec la France pour favoriser le développement et la régulation du transport routier de personnes entre les deux pays et fixer les principes fondamentaux de réciprocité susceptibles d'intégrer leurs intérêts légitimes dans ce secteur d'activité.

Les deux accords contiennent des dispositions similaires concernant le transport de voyageurs. Les dispositions relatives au transport de marchandises concernent exclusivement l'Ouzbékistan.

Les opérations de transport réalisées lorsque le transport de voyageurs est effectué dans un but non commercial ou non lucratif (accord avec la Tunisie), ne sont pas prévues par l'accord avec l'Ouzbékistan en l'absence de besoins exprimés concernant ce type d'opérations.

Les **deux premiers articles** des deux accords sont consacrés au champ d'application et aux définitions.

Les articles 3 des deux accords précisent que les services de transports de voyageurs en partance ou à destination de l'un des deux Etats parties à l'accord, sont soumis à autorisation.

L'article 3 (accord avec l'Ouzbékistan) et les articles 4, 5 et 6 (accord avec la Tunisie) fixent la procédure de demande et de délivrance des autorisations pour les services réguliers de transport de voyageurs, dont les modalités d'exploitation sont arrêtées d'un commun accord entre les Etats parties aux accords. L'autorisation est délivrée à condition d'avoir obtenu, en tant que de besoin, l'accord des autorités compétentes des Etats de transit.

L'article 4 (accord avec l'Ouzbékistan) prévoit que les services occasionnels de transport de voyageurs, à l'exception de ceux définis à l'article 5 de ce même accord, sont soumis à autorisation. Une autorisation est délivrée pour chaque service occasionnel, et les deux Etats parties à l'accord s'accordent sur les procédures d'échanges des formulaires d'autorisations. Les articles 8, 9, 10 et 11, du chapitre 3 relatif aux dispositions particulières des services occasionnels de l'accord avec la Tunisie, stipulent quant à eux que les services occasionnels sont soumis à une déclaration préalable du transporteur auprès de l'autorité nationale du pays d'établissement du transporteur, fixent les renseignements devant y figurer, précisent que cette déclaration n'est valable que pour un seul voyage et qu'elle doit se trouver à bord du véhicule ainsi que la liste des voyageurs. L'article 11 alinéa 2 stipule que les conditions d'utilisation et le modèle de la déclaration sont fixés par la commission mixte.

L'article 5 (accord avec l'Ouzbékistan) définit les services occasionnels, à savoir le transport d'un même groupe de passagers commençant sur le territoire de l'un des deux Etats parties à l'accord et se terminant sur le territoire de ce même Etat, ou le transport d'un groupe de passagers commençant sur le territoire de l'Etat ou le véhicule est immatriculé et se terminant sur le territoire de l'autre Etat, avec retour à vide du véhicule. Ces services sont dispensés d'autorisation, et réalisés sous couvert d'une liste des passagers détenue par le conducteur, liste dont le modèle est défini d'un commun accord entre les deux Etats parties à l'accord. L'accord avec la Tunisie définit les services occasionnels dans son article 2 et ne mentionne aucun cas de dispense pour les déclarations préalables.

Le IV de l'accord avec l'Ouzbékistan traite des opérations de transport de marchandises entre les deux Etats parties à l'accord.

L'article 6 (accord avec l'Ouzbékistan) précise que les opérations de transport de marchandises sont soumises à autorisations et fixe la typologie de ces autorisations, les conditions de leur utilisation et la procédure annuelle d'échange de celles-ci.

L'accord avec l'Ouzbékistan ne prévoit pas d'autorisations à temps, valables pour une entreprise sur une période d'un an, en raison des distances entre les deux pays et de l'absence de besoins.

L'article 7 (accord avec l'Ouzbékistan) définit les opérations de transport de marchandises qui ne sont pas soumises à autorisation, comme par exemple le transport d'œuvres d'art, les convois funéraires, postaux, etc.

En outre, l'accord avec l'Ouzbékistan n'autorise pas les opérations de transport avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes ni leur assistance en cas de panne sans autorisation, en raison des distances qui séparent les deux Etats. Sur les trajets longue distance, les Etats souhaitent en effet privilégier soit la massification, soit d'autres modes de transports afin de limiter l'impact sur l'environnement, et donc soumettre les opérations de transport avec des véhicules de faible tonnage à autorisation pour en limiter l'usage.

Les articles relatifs au transport de marchandises concernent les règles applicables et exigées en matière de transport exceptionnel (article 10 pour l'accord avec l'Ouzbékistan) et de transport de marchandises dangereuses (article 11 pour l'accord avec l'Ouzbékistan). Aucune règle similaire n'est indiquée dans l'accord avec la Tunisie pour le transport de voyageurs.

L'accord avec l'Ouzbékistan rappelle les règles applicables en matière de circulation routière et d'identification des véhicules utilisés (article 8), de permis de conduire des conducteurs et de documents devant se trouver à bord du véhicule pour les besoins du contrôle (**article 9**).

L'article 8 alinéa 3 (accord avec l'Ouzbékistan) et l'article 13 (accord avec la Tunisie) interdisent les opérations de cabotage pour les transports de marchandises et de voyageurs.

Les articles 12 (accord avec l'Ouzbékistan) et **14** (accord avec la Tunisie) prévoient que sur la base de la réciprocité, les impôts, taxes et redevances sur les véhicules (taxe à l'essieu en France) ne sont pas dus pour l'utilisation et la possession de véhicules ainsi que pour les opérations de transport. Ils rappellent que ceux existants pour l'utilisation des

infrastructures le sont. En outre, l'accord avec la Tunisie stipule que sont exemptées de droits et taxes spéciaux les prestations de transport et les pièces de rechange destinées à la réparation des autocars.

Les articles 13 (accord avec l'Ouzbékistan) et **14.3** (accord avec la Tunisie) précisent les biens exemptés de droits de douanes (carburant contenu dans les réservoirs servant à l'exploitation du véhicule, pièces de rechange, lubrifiants) et prévoient que les pièces détachées non utilisées doivent être réexportées.

Les articles 15 et 17 (accord avec l'Ouzbékistan) et les **articles 17 et 18** (accord avec la Tunisie) rappellent que les transporteurs des deux Etats parties à l'accord doivent respecter les législations nationales et qu'en cas d'infraction à ces réglementations les Etats s'informent mutuellement. **L'article 14** de l'accord avec l'Ouzbékistan précise en plus que les contrôles sont réalisés en vertu des accords internationaux conclus par les parties et qu'en leur absence les règles nationales s'appliquent.

L'article 16 des deux accords rappelle l'obligation pour les transporteurs de souscrire une assurance de responsabilité civile pour les dommages causés par les véhicules à des tiers.

L'article 19.2 alinéa 2 (accord avec la Tunisie) et le VI (articles 18 à 20) de l'accord avec l'Ouzbékistan créent le principe d'une commission mixte pour la mise en œuvre de l'accord.

L'article 20 (accord avec l'Ouzbékistan) fixe les modalités de règlement des différends sur l'interprétation ou l'application des dispositions des accords. L'article 19.2 alinéa 2 de l'accord avec la Tunisie renvoie à la commission mixte l'examen de toutes les questions concernant les relations entre les parties dans le domaine du transport routier international de personnes.

L'article 21 (accord avec l'Ouzbékistan) et l'article 20 alinéa 2 et 3 (accord avec la Tunisie) prévoient les conditions selon lesquelles les accords peuvent être modifiés ou amendés.

L'article 22 alinéa 1 (accord avec l'Ouzbékistan) et l'article 20 alinéa 5 (accord avec la Tunisie) précisent les modalités d'entrée en vigueur des accords.

L'article 22 alinéa 2 (accord avec l'Ouzbékistan) et, respectivement, l'article 20 premier et quatrième alinéa (accord avec la Tunisie) concernent la durée de validité et les modalités de dénonciation de l'accord.

La désignation des autorités compétentes de chacun des États parties à l'accord est prévue à l'**article 19.1** de l'accord avec l'Ouzbékistan.

Telles sont les principales observations qu'appellent l'accord relatif aux transports routiers internationaux de marchandises et de voyageurs conclu entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan et l'accord sur le transport international routier de personnes conclu entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République tunisienne.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'Europe et des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent 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, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre de l'Europe et des affaires étrangères, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Fait à Paris, le 9 juin 2021.

Signé : Jean CASTEX,

Par le Premier ministre :
*Le ministre de l'Europe
et des affaires étrangères*

Signé : Jean-Yves LE DRIAN

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.

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'OUBÉKISTAN RELATIF AUX TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES, SIGNÉ À PARIS LE 9 OCTOBRE 2018

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Ouzbékistan, ci-après dénommés « les Parties »,

Désireux de contribuer au renforcement des relations économiques, au développement du transport international routier de voyageurs et de marchandises entre les deux pays et au transit à travers leurs territoires, ainsi que désireux de faciliter le trafic routier de passagers et de marchandises entre les pays,

Sont convenus de ce qui suit :

I. CHAMP D'APPLICATION

Article 1^{er}

Les dispositions du présent accord s'appliquent au transport international par route de voyageurs et de marchandises pour compte d'autrui entre les territoires des Parties, en transit sur leurs territoires ou encore à destination et en provenance de pays tiers, effectués par des transporteurs et des véhicules immatriculés sur le territoire de l'une des Parties.

II. DÉFINITIONS

Article 2

Les termes utilisés dans le présent accord ont les significations suivantes :

1. « Transporteur » : toute personne physique ou morale enregistrée sur le territoire de l'une des Parties, qui dispose d'un véhicule en pleine propriété ou en vertu d'une autre base légale et est habilitée conformément à sa législation nationale à exercer une activité de transport routier international de voyageurs ou de marchandises.

2. « Véhicule » :

- pour le transport de voyageurs - tout véhicule à moteur, conçu pour le transport de voyageurs et comportant plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur ;
- pour le transport de marchandises - un véhicule à moteur conçu pour le transport de marchandises, y compris un camion, un camion articulé, un tracteur routier ou un tracteur routier avec semi-remorque.

3. « Services réguliers » : les transports de voyageurs au moyen de véhicules effectués conformément aux itinéraires, horaires, tarifs dans lesquels le transporteur effectue la prise en charge et la dépose des voyageurs à des arrêts préalablement fixés en accord avec les autorités compétentes des Parties.

4. « Services occasionnels » : tous les autres transports de voyageurs effectués par des véhicules qui ne relèvent pas de la définition des « transports réguliers de voyageurs ».

5. « Autorisation » : un document délivré par l'autorité compétente de l'une des Parties, autorisant sur le territoire de celui-ci l'utilisation d'un véhicule immatriculé sur le territoire de l'autre Partie aux fins d'effectuer des opérations de transport routier.

6. « Transit » : le transport de voyageurs ou de marchandises à travers le territoire de l'une des Parties, dont les points de départ et de destination sont situés en dehors du territoire de cette Partie.

7. « Transport à destination/en provenance de pays tiers » : un transport de marchandises par véhicule à moteur, effectué par des transporteurs immatriculés sur le territoire de l'une des Parties, entre deux points dont l'un se trouve sur le territoire de l'autre Partie, et l'autre sur le territoire d'un Etat tiers, non partie au présent accord.

8. « Marchandises dangereuses » : les substances, matériaux, produits et déchets qui, en raison de leurs caractéristiques en présence de certains facteurs durant le transport, le chargement ou le déchargement, peuvent provoquer une explosion, un incendie ou endommager les biens transportés, les installations techniques, les équipements, bâtiments, constructions et autres objets ainsi que des atteintes graves à la santé et à la vie humaines ou à l'environnement.

III. TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Article 3

1. Les services réguliers sont organisés en vertu d'un accord, conclu entre les autorités compétentes des Parties. Pour ouvrir une ligne de service régulier, un contrat ou une convention portant sur les activités conjointes du service régulier doit être conclu entre les transporteurs de chacune des Parties (ci-après « accord de partenariat »).

2. Les services réguliers entre les Parties ou en transit à travers leurs territoires sont exécutés sur la base d'une autorisation délivrée par les autorités compétentes des Parties pour les parties de l'itinéraire qui passent sur leur territoire.

3. Les autorisations pour les services réguliers sont personnelles et non cessibles à d'autres transporteurs ou à des tiers. Les autorisations sont valables pour une période maximale de cinq ans à compter de leur date d'émission.

4. Les demandes d'organisation de services réguliers sont envoyées par les autorités compétentes des Parties et comportent les informations suivantes :

- a) le nom des transporteurs ;
- b) l'itinéraire ;
- c) l'horaire du service indiquant les temps de conduite et de repos des conducteurs et les tarifs ;
- d) la période prévue et la fréquence des services à exécuter ;
- e) les points d'arrêt prévus pour la prise en charge et la dépose des voyageurs ainsi que les points de passage aux frontières ;
- f) l'accord de partenariat.

5. Les autorités compétentes des Parties conviennent par écrit de la procédure d'organisation des services réguliers sur les territoires de leurs Etats.

Article 4

1. Les services occasionnels entre les Parties ou en transit à travers leurs territoires, à l'exception des services prévus à l'article 5 du présent accord, seront effectués conformément à l'autorisation délivrée par les autorités compétentes des Parties.

2. Les autorités compétentes des Parties délivrent une autorisation pour la partie de l'itinéraire qui traverse les territoires de leurs pays.

3. Une autorisation est délivrée pour chaque service de transport occasionnel de voyageurs, qui accorde le droit d'effectuer un aller-retour, sauf mention contraire dans ladite autorisation.

4. Les autorités compétentes des Etats Parties conviennent des procédures d'échange des formulaires d'autorisations.

Article 5

1. L'autorisation mentionnée à l'article 4 du présent Accord n'est pas requise pour l'exécution de transports occasionnels de voyageurs dans les cas suivants :

- a) si le groupe de voyageurs composé des mêmes personnes est transporté dans le même véhicule jusqu'à la fin du service et :
 - le voyage commence et se termine sur le territoire de la Partie où le véhicule est immatriculé ;
 - ou le voyage commence sur le territoire de la Partie où le véhicule est immatriculé et se termine sur le territoire de l'autre Partie, à condition que le véhicule quitte le territoire de l'autre Partie à vide ;
 - ou le véhicule entre sur le territoire de l'autre Partie à vide pour prendre en charge un groupe de voyageurs précédemment déposé par ce transporteur.
- b) lorsqu'un véhicule hors service est remplacé par un autre.

2. Lors de l'exécution des services stipulés au sous-paragraphe a) du paragraphe 1 du présent article, le conducteur du véhicule doit détenir une liste des voyageurs selon le modèle convenu par les autorités compétentes des Parties.

IV. TRANSPORT DE MARCHANDISES

Article 6

1. Les transports de marchandises entre les Parties, transitant par leur territoire, ainsi que vers/depuis des pays tiers, à l'exception des transports prévus à l'article 7 du présent accord, sont effectués par les véhicules en conformité avec les autorisations délivrées par les autorités compétentes des Parties.

2. Les catégories d'autorisations sont les suivantes :

- a) Les autorisations de transport de marchandises entre les Parties et en transit à travers leur territoire ;
- b) Les autorisations de transport de marchandises à destination ou en provenance de pays tiers.

3. Une autorisation n'est valable que pour un véhicule. Celle-ci donne le droit d'effectuer un aller-retour. Les autorisations délivrées dans l'année en cours sont valables jusqu'au 31 janvier de l'année suivante. Une autorisation est également requise pour un parcours à vide.

4. Les autorisations sont personnelles et non cessibles à d'autres transporteurs ou à des tiers.

5. Les autorités compétentes des Etats Parties échangent chaque année un nombre convenu d'autorisations de transport de marchandises. Ces autorisations doivent porter le cachet de l'autorité compétente de l'Etat Partie et la signature d'une personne responsable délivrant cette autorisation. Sur demande de l'une des Parties, des autorisations supplémentaires peuvent être accordées.

6. Les autorités compétentes des Etats Parties conviennent entre elles de la procédure d'échange d'autorisations.

Article 7

1. Les autorisations ne sont pas requises pour les transports suivants :
 - a) les transports de biens meubles en cas de déménagement ;
 - b) les transports de matériaux et d'objets, y compris d'œuvres d'art, destinés aux foires et expositions ;
 - c) les transports de véhicules, d'animaux vivants ainsi que de divers stocks et biens destinés à des manifestations sportives et à des spectacles de cirque ;
 - d) les transports de décors et d'accessoires de théâtre, d'instruments de musique, et d'équipements destinés à des enregistrements de radio ou à des prises de vues cinématographiques ou télévisuelles ;
 - e) les transports funéraires ;
 - f) les transports à des fins d'aide humanitaire et médicale, destinés à des opérations de secours en cas de catastrophe naturelle ;
 - g) les transports postaux.
2. Une autorisation n'est pas non plus requise pour le passage d'un véhicule d'assistance technique destiné à la réparation ou au remorquage de véhicules défectueux.

V. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 8

Les transports prévus par le présent accord sont effectués sur des routes ouvertes à la circulation routière internationale, via des points de contrôle dédiés situés à la frontière de chacune des Parties.

Les véhicules effectuant des transports routiers internationaux doivent porter des plaques d'immatriculation et la signalétique de leur Etat d'immatriculation. Les remorques et semi-remorques peuvent porter des plaques d'immatriculation et une signalétique d'autres pays, à condition que les camions ou tracteurs routiers portent les plaques d'immatriculation et la signalétique des Parties.

Le transport de voyageurs ou de marchandises entre deux points situés sur le territoire de l'autre Partie (cabotage) est interdit.

Article 9

Les conducteurs de véhicules des Parties doivent posséder un permis de conduire national ou international, correspondant à la catégorie de leur véhicule, et les certificats d'immatriculations nationaux de chaque véhicule.

Le permis de conduire national ou international et les documents d'immatriculation nationaux du véhicule doivent être conformes aux dispositions de la Convention de Vienne sur la circulation routière de la CEE-ONU approuvée le 8 novembre 1968.

Les autorisations et autres documents exigés par les dispositions du présent accord doivent se trouver à bord du véhicule auquel ils se rapportent, et doivent être présentés sur demande des autorités des Parties.

Article 10

Les transporteurs doivent obtenir une autorisation spéciale de l'autorité compétente de l'autre Partie conformément à la législation nationale de cette Partie lorsque les paramètres de poids et de dimensions d'un véhicule, en charge ou à vide, dépassent les normes admissibles dans le territoire de l'autre Partie.

Si l'autorisation mentionnée au paragraphe 1 du présent article autorise le déplacement du véhicule sur un itinéraire précis, l'opération de transport ne peut être effectuée que sur cet itinéraire.

Article 11

Les opérations de transport de marchandises dangereuses et d'équipements militaires, ainsi que leur transit à travers les territoires des Parties, s'effectuent conformément à la législation nationale de la Partie sur le territoire duquel ces opérations sont effectuées.

Les Parties se présentent mutuellement une liste des marchandises interdites à l'importation, à l'exportation et/ou au transit sur leur territoire, conformément à leur législation nationale.

Article 12

Les transporteurs de l'une des Parties effectuant des opérations de transport conformément au présent accord sont exemptés, sur la base de la réciprocité, de toute redevance, taxe et impôt perçus dans l'autre Partie pour l'utilisation et la possession de véhicules ainsi que pour l'exécution des opérations de transport.

Cette exemption ne s'applique pas au paiement des redevances et charges pour l'utilisation des routes, ponts et autres infrastructures ainsi qu'aux redevances et charges pour le poids, les dimensions et la capacité de charge du véhicule dépassant les normes établies par la législation nationale des Parties.

Article 13

1. Au cours d'une opération de transport effectuée conformément au présent accord, les articles suivants sont réciproquement exemptés des droits de douane, impôts et taxes d'importation vers ou d'exportation depuis le territoire des Parties :

a) le carburant contenu dans les réservoirs fabriqués par le constructeur pour le modèle du véhicule et intégré technologiquement et structurellement au système d'alimentation en carburant du moteur, ainsi que le carburant contenu dans les réservoirs installés par le constructeur de remorques et semi-remorques servant à l'exploitation de l'équipement de chauffage/refroidissement de ce véhicule ;

b) les lubrifiants en quantité nécessaire à l'usage pendant l'opération de transport ;

c) les pièces de rechange, les ensembles et les outils de réparation du véhicule accidenté effectuant un transport routier international, qui sont importés sur le territoire de l'autre Partie et sont accompagnées d'une confirmation fiable d'affectation.

2. Les pièces détachées non utilisées doivent être réexportées et les pièces remplacées doivent être retirées du territoire ou être soumises à un régime douanier différent conformément à la législation établie sur le territoire de la Partie concernée.

Article 14

Le contrôle aux frontières, douanier et sanitaire, est appliqué en vertu des dispositions des accords internationaux auxquels participent les Parties. Dans les cas non réglementés par ces accords, la législation nationale de chaque Partie doit être appliquée sur leur territoire séparément.

Article 15

Les transporteurs ainsi que les équipages des véhicules des Parties sont tenus de respecter les règles de circulation et la législation nationale de la Partie sur le territoire de laquelle se trouve le véhicule.

Article 16

Les opérations de transport de voyageurs et de marchandises mentionnées au présent accord doivent être effectuées conformément aux termes de l'assurance de responsabilité civile obligatoire des propriétaires de véhicules pour les dommages causés à des tiers. Le transporteur est tenu d'assurer à l'avance chaque véhicule effectuant l'opération de transport mentionnée conformément à la législation nationale des Parties.

Article 17

En cas de violation par un transporteur ou un conducteur de la législation de l'autre Partie, ou d'une disposition du présent accord, l'autorité compétente de la Partie sur le territoire de laquelle la violation a eu lieu le notifie à l'autorité compétente de l'autre Partie, qui prendra les mesures nécessaires en vertu de sa législation nationale. Les autorités compétentes des Parties s'informent mutuellement des mesures prises.

VI. COMMISSION MIXTE

Article 18

1. Afin de garantir la bonne application des dispositions du présent accord et le règlement rapide des différends qui pourraient survenir au cours de son application et qui ne peuvent être résolus par des contacts directs entre les autorités compétentes des Etats parties, il est institué une commission mixte.

2. A la demande de l'une des Parties, la commission mixte réunissant les représentants des autorités compétentes des deux Parties est convoquée alternativement sur le territoire de chacune d'elles.

3. Les Parties s'engagent à exécuter les décisions de la Commission mixte.

4. La Commission mixte peut adopter des recommandations afin de compléter et modifier les articles du présent accord.

Article 19

1. Afin de mettre en oeuvre les dispositions du présent accord, les autorités compétentes des Parties sont :

- pour la République d'Ouzbékistan - l'Agence de transports routiers d'Ouzbékistan ;
- pour la République française - le ministère chargé des Transports.

2. Les Parties se notifient dans les meilleurs délais par les canaux diplomatiques les changements de noms ou de fonctions officielles des autorités compétentes des Parties.

Article 20

1. Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application des dispositions du présent accord est résolu par les Parties au moyen de consultations et de négociations.

2. Le présent accord ne porte pas atteinte aux droits et obligations des Parties découlant d'autres accords internationaux auxquels ils participent, y compris les obligations résultant de l'adhésion de la République française à l'Union européenne.

VII. DISPOSITIONS FINALES

Article 21

Les modifications et amendements au présent accord sont effectués par consentement mutuel des Parties au moyen de protocoles distincts, qui font partie intégrante du présent accord et entrent en vigueur conformément à son article 22.

Article 22

Le présent accord entre en vigueur après l'expiration d'un délai de trente (30) jours à compter de la date de réception par la voie diplomatique de la dernière notification écrite des Parties concernant l'accomplissement des procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord.

Le présent accord est conclu pour une durée indéterminée et reste en vigueur jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de réception par l'une des Parties d'une notification écrite de l'intention de l'autre Partie de mettre fin au présent accord.

Fait à Paris le 9 octobre 2018, en deux exemplaires originaux, chacun en langues française et ouzbèke, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française :
JEAN-YVES LE DRIAN
*Ministre de l'Europe
et des Affaires étrangères*

Pour le Gouvernement
de la République d'Ouzbékistan :
SUKHROB KHOLMURADOV
Vice-Premier ministre

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 FEVRIER 2019

Les Gouvernements de la République française et de la République tunisienne appelés ci-après les Parties, Désireux de promouvoir le développement des relations commerciales entre leurs pays et de développer des possibilités satisfaisantes de transport de personnes,

Convaincus de l'utilité et des avantages réciproques que présente un accord sur les transports routiers,

Sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE I^{er}

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er}

1. Les dispositions du présent accord s'appliquent au transport routier international de personnes pour compte de tiers ou compte propre entre les territoires des Parties, effectué par des transporteurs établis sur le territoire d'une des Parties au moyen d'autocars.

2. Le présent accord n'affecte pas les droits et obligations découlant pour les deux Parties d'autres engagements internationaux.

Article 2

Au sens du présent accord :

1. L'expression « autorité compétente » désigne pour les deux Parties, le Ministère chargé du Transport,

2. Le terme « transporteur » désigne toute personne physique ou morale autorisée conformément aux lois, réglementations et règles du pays d'établissement à transporter des personnes ;

3. Le terme « autocar » désigne un véhicule routier automobile immatriculé sur le territoire de l'une des deux Parties, construit ou aménagé pour le transport de personnes et comportant plus de neuf (9) places assises, y compris celle du conducteur. Cet autocar doit répondre à des caractéristiques techniques et de confort adaptées à la particularité du transport international, notamment en matière de climatisation et de sanitaires, et qui peuvent être complétées par la Commission mixte prévue à l'article 19 du présent accord.

Pour les services réguliers, l'autocar doit être apte à transporter plus de 25 personnes assises.

4. Le terme « cabotage » désigne le transport, sur le territoire de la Partie, pays d'accueil, les points de chargement et de déchargement étant situés sur ce territoire, par un transporteur établi sur le territoire de l'autre Partie.

5. L'expression « territoire d'une Partie » désigne respectivement le territoire de la République française et le territoire de la République tunisienne.

6. L'expression « pays d'établissement » désigne le territoire d'une Partie sur lequel le transporteur est établi et sur lequel l'autocar est immatriculé.

7. L'expression « pays d'accueil » désigne le territoire d'une Partie sur lequel l'autocar circule sans qu'il y soit immatriculé et sans que le transporteur y soit établi.

8. Le terme « bagages » désigne les biens identifiés transportés à bord d'un autocar et appartenant à des passagers ou à des membres de l'équipage présents.

9. L'expression « service régulier » désigne 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.

10. L'expression « service occasionnel » désigne un service de transport effectué au bénéfice d'un groupe de personnes à bord d'un même ou des mêmes autocars, qui ne répond pas à la définition du service régulier et qui peut être effectué :

– au moyen d'un aller en charge et d'un retour à vide ;

– dans le cadre d'un circuit « à portes fermées » prenant son départ d'un point situé sur le territoire du pays d'établissement, ayant pour destination un point situé sur le territoire du pays d'accueil et finissant sur le territoire du pays d'établissement, sans charger ni déposer de nouveaux voyageurs en cours de route.

11. L'expression « Transport pour compte propre » désigne le fait que le transport est effectué par le transporteur dans un but non commercial ou non lucratif et pour autant que :

– l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire pour le transporteur ;

– les autocars utilisés sont la propriété du transporteur ou sont mis à sa disposition en vertu d'un contrat de location ou de leasing et sont conduits par le personnel du transporteur ou par le transporteur lui-même.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX SERVICES RÉGULIERS

Article 3

Les services réguliers entre les deux pays sont autorisés d'un commun accord par les autorités compétentes des deux Parties.

Ils font l'objet d'une autorisation de service régulier délivrée sur la base de la réciprocité, sauf décision contraire, par l'autorité compétente de chacun des deux pays, pour le tronçon de parcours situé sur le territoire de celui-ci.

Article 4

Un service régulier ne peut être exploité que sur la base d'un partenariat de transporteurs constitué au moins par un transporteur de chacun des pays concernés par le service. Ce partenariat est formalisé par un contrat conclu entre tous les transporteurs qui sollicitent l'autorisation d'exploiter un service régulier. Il détermine notamment le rôle de chacun des transporteurs (conditions d'exploitation de services, exécution physique du transport, commercialisation, accueil).

Article 5

La demande d'autorisation de service régulier doit être adressée à l'autorité compétente du pays d'immatriculation de l'autocar, et comporter les renseignements suivants :

- nom et adresse des entreprises de transport ;
- projet de convention ou de contrat de partenariat passé entre les entreprises pour l'exploitation en commun du service ;
- copie de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur pour chacune des entreprises conformément à la réglementation nationale de chaque Partie ;
- schéma de l'itinéraire indiquant notamment les heures et les lieux de passage aux frontières ;
- villes desservies ;
- fréquences ;
- horaires ;
- tarifs ;
- schéma des temps de conduite et de repos des conducteurs affectés au service ;
- le type du ou des autocars utilisé(s) et le nombre de places assises offertes ;
- les conditions particulières d'exécution du service.

En outre, les autorités compétentes des deux pays peuvent demander toute autre indication qu'elles jugeraient utile.

Elles se communiquent, après acceptation, les demandes qui leur sont adressées par les entreprises accompagnées de tous les renseignements précités.

Article 6

Les autorisations sont accordées lorsque les autorités compétentes des deux pays se communiquent mutuellement leur accord. L'original de l'autorisation ou sa copie certifiée conforme doit se trouver à bord de l'autocar.

Les modalités d'octroi de cette autorisation et notamment sa durée de validité sont fixées par la Commission mixte prévue à l'article 19 du présent accord.

Article 7

Les modifications des conditions d'exploitation du service et sa suppression sont soumises à l'approbation préalable des autorités compétentes des deux pays.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX SERVICES OCCASIONNELS

Article 8

Les services occasionnels sont soumis à une déclaration préalable de la part des transporteurs auprès de l'autorité nationale du pays d'établissement.

Article 9

Cette déclaration doit comporter les renseignements suivants :

- le nom et l'adresse de l'entreprise de transport ;
- l'objet et la date du voyage ;

- les lieux de départ et de destination ;
- la liste des voyageurs à bord de l'autocar ;
- la photocopie du certificat d'immatriculation ;
- la photocopie du certificat de visite technique ;
- la photocopie de l'attestation d'assurance valable pendant toute la période de séjour de l'autocar sur le territoire national.

Cette déclaration doit être visée par l'autorité nationale du pays d'établissement du transporteur.

Article 10

La déclaration n'est valable que pour un seul voyage.

Article 11

Pour l'exécution des services occasionnels, la présence à bord des autocars de la déclaration prévue à l'article 8 et de la liste des personnes transportées est obligatoire.

Les conditions d'utilisation et le modèle de la déclaration sont fixés par la Commission mixte prévue à l'article 19 du présent accord.

CHAPITRE IV

CONDITIONS GÉNÉRALES D'EXÉCUTION DES SERVICES

Article 12

Les autorisations de transport sont incessibles.

Les autorisations ne peuvent être utilisées que pour un seul autocar à la fois.

Une nouvelle autorisation n'est pas exigée en cas de remplacement d'un autocar défectueux par un autre.

Article 13

L'exécution de services de cabotage est interdite, les excursions locales groupant exclusivement des voyageurs amenés sur place par le même transporteur ne sont pas considérées comme des services de cabotage à condition d'être inscrites sur la déclaration.

Article 14

1. Les autocars effectuant des transports relevant du champ d'application du présent accord sont mutuellement exemptés, sur le territoire de l'autre Partie, de toutes taxes et charges levées sur la circulation ou la possession des autocars et de tous les droits et taxes spéciaux sur les prestations de transport ainsi que sur les pièces de rechange destinées à la réparation de ces autocars.

Les pièces de rechanges qui ne sont pas utilisées doivent être réexportées ; celles qui sont remplacées doivent être réexportées ou détruites sous contrôle des autorités douanières compétentes de l'autre Partie.

2. Les taxes et charges sur les carburants, la TVA sur les services de transport, les péages et droits d'usage ainsi que les taxes pour la délivrance des autorisations prévues à l'article 3 du présent accord ne font pas l'objet d'une exemption.

3. Le carburant contenu dans les réservoirs normaux des autocars, ainsi que les lubrifiants contenus dans les autocars et destinés uniquement à leurs opérations, sont exemptés mutuellement des taxes et droits de douane et de toute autre taxe ou paiement, dans les limites prévues par la réglementation nationale de chaque Partie.

Article 15

1. Les poids et les dimensions ainsi que le nombre de personnes pouvant être transportés doivent correspondre aux caractéristiques officiellement enregistrées de l'autocar et ne peuvent dépasser les limites en vigueur dans le pays d'accueil.

2. Une autorisation spéciale est exigée si le poids et/ou les dimensions d'un autocar chargé ou vide, effectuant un transport relevant du champ d'application du présent accord, excèdent les maxima autorisés sur le territoire de l'autre Partie.

Article 16

Les autorisations et les autres documents en règle exigés par le présent accord, de même que les certificats d'assurance et toutes les pièces exigées en vertu de la législation nationale, doivent se trouver à bord de l'autocar lors de chaque voyage et être présentés à la demande des agents chargés du contrôle.

Article 17

Les entreprises de transport de personnes et leur personnel sont tenus de respecter les dispositions législatives et réglementaires concernant les transports et la circulation routière en vigueur sur le territoire des deux Parties.

Article 18

Sans préjudice de l'application des dispositions existantes dans la législation nationale de chaque Partie, en cas de violation des dispositions contenues dans le présent accord, commise sur le territoire d'une des deux Parties, l'autorité compétente de la Partie où l'autocar est immatriculé applique, sur la demande de l'autorité compétente de l'autre Partie, l'une des sanctions suivantes :

- a) avertissement ;
- b) suppression, à titre temporaire ou définitif, partiel ou total, de la possibilité d'effectuer des transports sur le territoire de la Partie où la violation a été commise.

L'autorité qui prend la sanction en informe l'autre Partie.

Article 19

1. Les autorités compétentes des deux Parties prennent les mesures adéquates pour la mise en œuvre et l'application du présent accord et se communiquent mutuellement toutes les informations utiles. Elles s'informent par ailleurs, mutuellement et préalablement, de toute modification du droit national ayant une incidence sur l'application du présent accord.

Ces autorités compétentes s'accordent mutuellement assistance pour l'application du présent accord. Les données personnelles, communiquées dans le cadre de la coopération entre les Parties, bénéficient de la garantie de confidentialité et ne peuvent être utilisées qu'aux fins auxquelles elles ont été communiquées.

2. Aux fins exposées au paragraphe 1, il est créé une Commission mixte composée de délégués représentant les autorités concernées de chacune des deux Parties qui peuvent inviter des représentants des organisations professionnelles du secteur du transport routier de personnes.

La Commission mixte est chargée de l'exécution des dispositions du présent accord et, d'une façon générale, de l'examen de toutes les questions concernant les relations entre les Parties dans le domaine du transport routier international de personnes.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 20

Le présent accord est conclu pour une durée d'une année à compter de son entrée en vigueur. Il est ensuite tacitement reconduit d'année en année.

Le présent accord peut être révisé d'un commun accord et à la demande de l'une des Parties.

Les modifications adoptées entrent en vigueur conformément aux procédures prévues à l'alinéa 4 du présent article.

Il peut être dénoncé par écrit, par la voie diplomatique, par l'une des Parties avec un préavis d'au moins six mois avant l'expiration du terme en cours.

Chaque Partie notifie à l'autre Partie, par la voie diplomatique, l'accomplissement des procédures internes requises pour l'entrée en vigueur du présent accord, qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant la date de la réception de la dernière notification.

En foi de quoi, les plénipotentiaires, dûment autorisés par leur Gouvernement respectif, ont signé le présent accord.

Fait à Paris, le 14 février 2019, en deux exemplaires en langues française et arabe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française :
ÉLISABETH BORNE

*Ministre auprès du ministre d'Etat,
ministre de la Transition écologique
et solidaire, chargée des Transports*

Pour le Gouvernement
de la République tunisienne :
HICHEM BEN AHMED
Ministre du Transport

**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'Etat 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 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](#).

