

N° 413

# SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2006-2007

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 25 juillet 2007

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi autorisant l'**approbation de l'accord** entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif aux transports routiers internationaux et au transit des voyageurs et des marchandises,*

Par M. Jean-Pierre PLANCADE,

Sénateur.

---

*(1) Cette commission est composée de : M. Serge Vinçon, président ; MM. Jean François-Poncet, Robert del Picchia, Jacques Blanc, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Jean-Pierre Plancade, Philippe Nogrix, Mme Hélène Luc, M. André Boyer, vice-présidents ; MM. Jean-Guy Branger, Jean-Louis Carrère, Jacques Peyrat, André Rouvière, secrétaires ; MM. Bernard Barraux, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Pierre Biarnès, Didier Borotra, Didier Boulaud, Robert Bret, Mme Paulette Brisepierre, M. André Dulait, Mme Josette Durrieu, MM. Hubert Falco, Jean Faure, Jean-Pierre Fourcade, Mmes Joëlle Garriaud-Maylam, Gisèle Gautier, Nathalie Goulet, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Hubert Haenel, Robert Hue, Joseph Kergueris, Robert Laufoaulu, Louis Le Penec, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Charles Pasqua, Daniel Percheron, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Jean Puech, Jean-Pierre Raffarin, Yves Rispat, Josselin de Rohan, Roger Romani, Gérard Roujas, Mme Catherine Tasca, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet.*

Voir le numéro :

Sénat : 222 (2006-2007)



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I. L'ACCORD SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX DU 27 JANVIER 2004</b> .....	6
A. L'INTÉRÊT DE L'ACCORD SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX .....	6
B. LE DISPOSITIF DE L'ACCORD.....	8
<b>II. L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION ÉCONOMIQUE EN ALGÉRIE ET LES PERSPECTIVES DES RELATIONS ÉCONOMIQUES FRANCO- ALGÉRIENNES</b> .....	12
A. UNE SITUATION ÉCONOMIQUE TRÈS FAVORABLE .....	12
B. LES PERSPECTIVES DE RENFORCEMENT DES RELATIONS ÉCONOMIQUES FRANCO-ALGÉRIENNES .....	13
<b>CONCLUSION</b> .....	15
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	17
<b>PROJET DE LOI</b> .....	19
<b>ANNEXE FICHE D'ÉVALUATION JURIDIQUE</b> .....	21



## INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi a pour objet d'autoriser l'approbation de l'accord relatif aux transports routiers internationaux et au transit des voyageurs et des marchandises signé entre la France et l'Algérie, à Paris, le 27 janvier 2004.

Le même jour était également signé un accord sur le transport maritime, puis deux ans plus tard, en février 2006, un accord bilatéral sur le transport aérien.

Ces différents accords témoignent de la volonté de mettre à jour et de normaliser le cadre juridique relatif aux transports entre la France et l'Algérie, dans la perspective plus large de renforcer les relations économiques et commerciales franco-algériennes, à un moment où l'économie algérienne bénéficie d'un fort dynamisme et souhaite s'ouvrir davantage à des partenaires et investisseurs étrangers.

Votre rapporteur présentera l'accord sur les transports routiers internationaux du 27 janvier 2004 avant d'évoquer les perspectives de renforcement des relations économiques franco-algériennes dans le contexte économique actuel en Algérie.

## I. L'ACCORD SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX DU 27 JANVIER 2004

L'accord relatif aux transports routiers internationaux et au transit des voyageurs et des marchandises du 27 janvier 2004 est le premier accord bilatéral franco-algérien sur le transport routier. Il vise à **faciliter le transport combiné mer-route** réalisé par embarquement des véhicules sur des navires rouliers, qu'il s'agisse de transport de marchandises ou de liaisons par autobus, en simplifiant le cadre juridique applicable et en l'alignant sur les pratiques en vigueur pour une quinzaine d'autres Etats non membres de l'Union européenne, notamment le Maroc et la Tunisie.

### *A. L'INTÉRÊT DE L'ACCORD SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX*

Le régime juridique applicable aux transports routiers internationaux varie selon qu'il existe ou non, entre les deux pays considérés, un instrument international.

**Entre les pays de l'Union européenne**, les transports routiers sont régis par des directives et règlements :

- pour les **transports de marchandises**, la directive (CEE) n° 1/62 du Conseil du 23 juillet 1962 modifiée relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route et le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 modifié concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres ;

- pour les **transports de voyageurs par autobus**, le règlement (CEE) n° 684/92 du 16 mars 1992 du Conseil modifié et son règlement d'application (CE) n° 2121/98 de la Commission du 2 octobre 1998 ; ces dispositions sont applicables également à la Norvège et à l'Islande ; un accord spécifique lie également la Communauté européenne à la Suisse.

La France a par ailleurs conclu avec des **pays extérieurs à l'Union européenne** des **accords bilatéraux** régissant les relations en matière de transports routiers. Tel était le cas avec 10 pays ayant intégré l'Union européenne depuis 2004<sup>1</sup>, mais également avec 15 autres pays d'Europe, du Moyen-Orient ou du Maghreb : l'Albanie, Andorre, la Biélorussie, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, l'Iran, Israël, la Macédoine, le Maroc, la Moldavie, Monaco, la Russie, la Serbie, la Tunisie, la Turquie et l'Ukraine.

Ces accords bilatéraux soumettent le transport international à un régime d'autorisation préalable valable soit pour un transport, soit pour une

---

<sup>1</sup> *Bulgarie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.*

période définie, par exemple un trimestre ou un an. Ils dispensent certains types de transport d'autorisation préalable et fixent le régime fiscal applicable aux transporteurs.

**En l'absence d'accord bilatéral, c'est la législation nationale qui s'applique.**

Pour les **transports de marchandises**, la réglementation française résulte de l'arrêté du 29 juin 1990 relatif à l'exécution de transports routiers internationaux de marchandises par des transporteurs ne résidant pas en France. Il dispose que les transports routiers internationaux de marchandises exécutés par un transporteur non résidant en France à destination ou en provenance du territoire français ou en transit à travers la France sont soumis à **autorisation préalable du ministre chargé des transports**. Sont seuls dispensés d'autorisation les transports dits frontaliers, c'est-à-dire ceux exécutés par un ressortissant d'un pays limitrophe à l'intérieur d'une zone de vingt-cinq kilomètres de part et d'autre de la frontière séparant la France de ce pays. L'autorisation, qui est délivrée pour chaque voyage bilatéral ou de transit et pour chaque véhicule, couvre les deux sens (aller et retour) du parcours en territoire français. Elle précise le véhicule utilisé, la nature et le tonnage de la marchandise transportée et fixe les lieux de chargement et de déchargement. Elle est valable un mois à compter de la date de sa délivrance. A titre exceptionnel, pour faire face à des besoins présentant un certain caractère de permanence, des autorisations temporaires, valables de un à trois mois, peuvent être accordées. Ces autorisations permettent l'exécution, pendant la durée de leur validité, d'un nombre déterminé de voyages concernant des marchandises et des relations fixées à l'avance.

Pour les **transports de voyageurs**, les dispositions applicables résultent du décret n° 79-222 du 6 mars 1979 modifié fixant le régime applicable aux transports routiers internationaux de voyageurs et de son arrêté d'application du 25 mars 1997.

L'**Algérie** n'étant pour l'instant pas liée à la France par un accord bilatéral, à la différence par exemple du Maroc ou de la Tunisie, le régime applicable aux relations routières résulte donc des législations nationales.

Pour le trafic marchandises, le régime actuel permet de délivrer des autorisations de transport sans restriction, mais il impose aux transporteurs algériens qui souhaiteraient desservir le France d'effectuer des demandes régulièrement, afin de ne pas risquer d'être verbalisés pour défaut d'autorisation.

En ce qui concerne le trafic voyageurs, les transporteurs ne peuvent effectuer un transport routier par autocar entre un point situé en France et un point situé en Algérie avec le même véhicule. Les clients doivent ainsi utiliser plusieurs modes de transport, avec à chaque fois des transferts et des formalités.

On peut penser que **l'entrée en vigueur de l'accord favorisera l'établissement et le développement de liaisons mer-route régulières**, tant pour le fret que pour le trafic voyageur.

Ainsi, cinq entreprises françaises de transport de marchandises et de logistique de la région Languedoc-Roussillon ont créé en janvier 2005 la société Logistique affrètement et transport d'Algérie (Latal), société de droit algérien, domiciliée à Oran. Cette société a vocation à permettre aux productions algériennes agricoles et halieutiques notamment, d'être conditionnées sur place, puis expédiées en vue de les acheminer sur le marché français et européen. La formule du transport routier est particulièrement adaptée aux besoins des petits producteurs algériens qui, quel que soit le volume de leur production, pourront accéder au marché européen. En effet, l'exportation par voie maritime se fait actuellement pour l'essentiel par conteneurs et pour de gros volumes. Dans un premier temps, les expéditions effectuées par Latal devraient transiter par le « pont logistique Oran-Alicante », qui relie les plates-formes logistiques distantes de 350 km seulement.

La facilitation des échanges routiers pourrait inciter d'autres entreprises à développer leurs activités en Algérie.

Il faut souligner qu'actuellement, **le fret à destination de l'Algérie**, qui représente un tonnage total transporté évalué à 18 millions de tonnes en 2006, s'effectue essentiellement par conteneurs depuis Marseille, une partie de ces conteneurs pouvant ensuite être ré-acheminés par différents modes de transport, dont le mode routier.

Comme on l'a mentionné en introduction, un accord sur le transport maritime a été signé le même jour que l'accord sur le transport routier. Par ailleurs, un **nouvel accord sur le transport aérien** a été signé par la France et l'Algérie le 16 février 2006. Le précédent accord aérien, datant de l'indépendance, avait été dénoncé par l'Algérie en 1987 à la suite d'un différend sur le partage des capacités. Depuis lors, les relations aériennes étaient assurées sur la base d'autorisations temporaires, sans garantie juridique pour les opérateurs. Le nouvel accord aérien comporte des clauses modernes, conformes au droit communautaire. Il se double d'un accord de partenariat entre Air Algérie et Air France, qui avait cessé l'exploitation des liaisons vers l'Algérie après la prise d'otage de 1994 et n'a repris ses vols qu'en 2003. Le marché du transport aérien est en croissance continue et les compagnies françaises – Air France et Aigle Azur essentiellement - détiennent plus de 45 % des parts du trafic.

## ***B. LE DISPOSITIF DE L'ACCORD***

L'article 2 définit le champ d'application de l'accord qui vise le trafic routier international à destination de l'un des deux Etats ou en transit sur le territoire de l'un d'eux. Les transporteurs français et algériens doivent se limiter au trafic international, à l'exclusion du trafic intérieur. En effet, « *les transporteurs de l'une des deux parties contractantes ne peuvent pas effectuer des transports entre deux points situés sur le territoire de l'autre partie contractante* ».



### ● **Le transport de voyageurs**

Le titre II de l'accord traite du **transport de voyageurs**.

Il distingue trois types de transports : les services réguliers, les services de navette et les services occasionnels.

Les **services réguliers** sont définis comme assurant le transport de voyageurs selon une fréquence, un itinéraire et des horaires déterminés, les voyageurs pouvant monter et descendre à des arrêts préalablement fixés. Ils sont soumis à autorisation préalable délivrée d'un commun accord par les autorités compétentes des deux parties, sur la base du principe de la réciprocité. Ces autorités déterminent conjointement les conditions de délivrance de l'autorisation, les délais de sa validité, la fréquence des services, les horaires et les tarifs applicables ainsi que toute autre donnée nécessaire pour le fonctionnement efficace du transport. En pratique, l'exploitation de services réguliers implique la constitution d'un partenariat entre une entreprise française et une entreprise algérienne.

Les **services de navettes** concernent une série de voyages aller-retour au cours desquels des groupes de voyageurs, constitués au préalable, sont transportés à partir d'un même point de départ à un même point d'arrivée. Chaque groupe de voyageurs qui a réalisé le voyage aller sera ensuite reconduit au point de départ. Les voyageurs ne peuvent être pris ou déposés au cours du trajet. Les services de navettes sont également soumis à autorisation préalable, selon des procédures à arrêter conjointement pas les deux pays.

Enfin, les **services occasionnels** comprennent divers types de prestations n'entrant pas dans les eux catégories précitées. Ils sont pour la plupart soumis à autorisation préalable, dans des conditions fixées conjointement par les deux pays.

Les transporteurs réalisant un service de navettes ou un service occasionnels doivent avoir, à bord des véhicules et durant toute la durée du voyage pour lequel elle a été établie, une feuille de route dûment remplie comprenant la liste des voyageurs.

### ● **Le transport de marchandises**

Les dispositions relatives au transport de marchandises figurent dans le titre III de l'accord.

L'article 7 pose le principe de l'autorisation préalable pour les transports internationaux de marchandises.

L'article 8 précise que des opérations de transports triangulaires peuvent être effectuées avec des autorisations spécifiques délivrées par les autorités compétentes des deux parties contractantes. L'article 1<sup>er</sup> définit ces opérations comme tout transport de voyageurs ou de marchandises effectué au départ du territoire de l'une des deux parties contractantes vers un pays tiers et vice-versa, par un véhicule immatriculé sur le territoire de l'une des deux

parties contractantes, que le véhicule transite ou non, au cours du même voyage, par le pays dans lequel il est immatriculé.

Les autorisations de transport sont délivrées aux transporteurs par les autorités compétentes de la partie contractante où sont immatriculés les véhicules au moyen desquels sont effectués les transports et, le cas échéant, dans la limite des contingents fixés chaque année, d'un commun accord, par les autorités des parties contractantes (article 9).

Sont toutefois exemptés d'autorisations préalables les transports à caractère humanitaire, les transports de marchandises au moyen de véhicules dont le poids total en charge n'excède pas 6 tonnes ou dont la charge utile autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes, les transports d'oeuvres d'art destinés à des expositions ou à des fins non commerciales, les transports occasionnels de matériels destinés exclusivement à la publicité ou à l'information, les transports d'alevins, les transports de matériel, d'accessoires et d'animaux à destination ou en provenance de manifestations théâtrales, musicales, cinématographiques, sportives, de cirque, de foires ou kermesses, ainsi que ceux destinés aux enregistrements radiophoniques, aux prises de vues cinématographiques ou de télévision, les transports de bagages par remorques attelées aux véhicules destinés aux transports de voyageurs, les transports postaux dans le cadre d'un service public, les véhicules de dépannage ou de remorquage, ou de remplacement et les transports funéraires au moyen de véhicules aménagés à cet effet (article 10).

L'article 11 prévoit deux types d'autorisations préalables :

- des autorisations valables pour un seul voyage aller-retour et dont la durée de validité est fixée à trois mois ;
- des autorisations valables pour un nombre indéterminé de voyages allers-retours et dont la durée de validité est fixée à une année calendaire.

Les autorisations préalables sont délivrées gratuitement et doivent se trouver à bord des véhicules et être présentées à toute réquisition des agents chargés du contrôle (article 13).

L'article 14 prévoit la délivrance d'une autorisation spéciale si le poids ou les dimensions du véhicule ou du chargement dépassent les limites admises sur le territoire de l'autre partie contractante.

L'article 15 stipule que les entreprises de transport sont soumises aux impôts et taxes applicables sur le territoire où elles opèrent, tout en précisant que les parties ont cependant la possibilité d'accorder des réductions ou des exonérations dans les conditions définies dans un protocole additionnel à l'accord. Celui-ci, annexé à l'accord, prévoit l'exonération de la taxe à l'essieu pour les véhicules algériens, les véhicules français n'étant pas soumis à la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière prévue par la législation algérienne.

L'article 16 précise que les effets personnels des membres de l'équipage peuvent être importés en franchise. Les pièces de rechange et les outils nécessaires à la réparation des véhicules sont exonérés de droits et taxes sous réserve d'être réexportés. De même, le carburant contenu dans les réservoirs et les lubrifiants nécessaires pour couvrir le transport sont exonérés des droits et taxes (article 17).

Les réglementations applicables en matière de transport, de circulation routière, de douane et de police doivent être respectées (article 18).

Le droit national s'applique sur le territoire de chacune des deux parties, sauf pour les questions prévues par l'accord ou d'autres conventions internationales (article 19).

L'article 20 indique les sanctions applicables en cas de violation de l'accord : l'avertissement, la suppression à titre temporaire ou définitif, partiel ou total, de la possibilité d'effectuer des transports internationaux.

L'article 21 instaure un comité mixte composé de représentants des autorités compétentes des deux Etats, chargé d'assurer la bonne exécution de l'accord, ses éventuelles modifications par avenant et de fixer le contingent d'autorisations échangées.

## II. L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION ÉCONOMIQUE EN ALGÉRIE ET LES PERSPECTIVES DES RELATIONS ÉCONOMIQUES FRANCO-ALGÉRIENNES

La hausse des prix des hydrocarbures a permis à l'Algérie de rétablir sa situation financière et d'envisager un vaste programme de modernisation économique et d'investissements dans les infrastructures publiques.

Ce contexte est favorable à une intensification des relations économiques avec la France.

### *A. UNE SITUATION ÉCONOMIQUE TRÈS FAVORABLE*

Sous l'effet de la conjoncture pétrolière, l'Algérie connaît aujourd'hui une situation économique extrêmement favorable.

Le **taux de croissance** annuel est passé de 2,1 % en 2001 à 5,3 % en 2005, avec un point haut à 6,3 % en 2003. Les projections pluriannuelles tablent sur un taux moyens de 5,3 % par an sur la période 2005-2009. Au total, le **PIB** est passé de 55 à 114 milliards de dollars entre 2001 et 2006, soit un **doublent en cinq ans**.

Les **hydrocarbures** ont joué un rôle moteur dans cette évolution. Ils représentent plus de 98 % des recettes d'exportation. Celles-ci ont fortement progressé ces dernières années, sous le double effet d'une augmentation des volumes exportés (près de 1,2 million de barils de pétrole brut par jour en 2005, contre 400 000 en 2000) et de l'évolution des prix. Dans le même temps, l'évaluation des réserves de gaz et de pétrole algériens a été revue à la hausse.

Cette situation génère un **fort excédent commercial**. Celui-ci s'élevait en 2005 à 26,8 milliards de dollars pour un montant total d'exportations de 46,4 milliards de dollars.

Les autorités monétaires algériennes maintiennent la parité fixe du dinar à un taux nominal sous-évalué, protégeant ainsi le secteur productif local. Cette politique qui vise à contenir les tensions inflationnistes, a entraîné une **forte augmentation des réserves de change**. Quasi-nulles avant 2000, elles approchent désormais 100 milliards de dollars. Une large partie de la dette publique extérieure a été remboursée par anticipation, la dette subsistante étant désormais inférieure à 5 milliards de dollars.

Alors que le taux de chômage officiel s'infléchit régulièrement (15,3 % en 2005 contre 29,5 % en 2000), l'abondance des recettes pétrolières permet de conjuguer un **excédent budgétaire considérable** (12,7 % du PIB en 2005 selon les estimations du FMI) et une **politique volontariste de soutien de la croissance** par la demande et l'investissement publics.

Après un plan de soutien à la relance économique d'un montant de 6,9 milliards de dollars pour la période 2001-2004, un programme beaucoup plus ambitieux a été engagé avec le **plan complémentaire de soutien à la**

**croissance** qui prévoit quant à lui de mobiliser **140 milliards de dollars sur la période 2005-2009**.

Cet assainissement de la situation financière est également propice à la mise en œuvre de réformes visant à ouvrir l'économie, à moderniser des structures encore largement marquées par le poids de l'Etat et à diversifier les activités pour réduire la dépendance exclusive à l'égard des hydrocarbures, en développant le secteur des services et celui de la construction. Un accord d'association avec l'Union européenne est entré en vigueur en septembre 2005 et les négociations se poursuivent en vue de l'admission de l'Algérie au sein de l'OMC. La transition vers l'économie de marché, notamment par la privatisation d'entreprises publiques, est en cours.

L'Algérie réunit donc un certain nombre d'atouts, même si aujourd'hui, les paris de la diversification de l'économie, du rattrapage en matière d'infrastructures publiques et de l'adaptation des structures économiques sont loin d'être gagnés, malgré les moyens financiers disponibles.

S'agissant du plan complémentaire de soutien à la croissance, il comporte un programme de développement économique et de lutte contre le chômage dans les régions des Hauts plateaux et du Grand sud, un soutien au développement de l'agriculture, de la pêche, de l'industrie et du tourisme, un programme de modernisation des services publics (éducation et formation professionnelle, santé) ou encore la construction de plus de 1,2 million de logements.

Le **domaine des transports** est particulièrement concerné avec les infrastructures portuaires et aéroportuaires, mais aussi des projets ferroviaires (1 200 km de lignes nouvelles, électrification de 2 300 km de voies), des projets en matière de transports publics (métro d'Alger, tramways à Alger, Oran et Constantine) et des projets routiers, notamment la réalisation d'une autoroute est-ouest de 1 200 km reliant les principales villes du nord du pays (Tlemcen-Annaba), la réalisation d'une rocade au sud d'Alger et la création d'axes routiers nouveaux vers le Sud et les Hauts plateaux.

Ainsi, le transport routier est considéré comme un élément majeur du développement économique de l'Algérie dans les années à venir, ce qui renforce l'intérêt d'un accord comme celui conclu avec la France. On relèvera cependant que certains obstacles aux échanges perdurent, en particulier la fermeture de la frontière entre le Maroc et l'Algérie.

## ***B. LES PERSPECTIVES DE RENFORCEMENT DES RELATIONS ÉCONOMIQUES FRANCO-ALGÉRIENNES***

Les ambitions économiques de l'Algérie ne peuvent laisser la France indifférente.

Celle-ci est le 1<sup>er</sup> fournisseur de l'Algérie, avec 22 % des parts de marché, loin devant l'Italie (8 %) et la Chine (8 %). L'Algérie est le 1<sup>er</sup> client de la France sur l'ensemble du continent africain. Les échanges commerciaux entre la France et l'Algérie ont presque doublé en dix ans. En 2005 et 2006, ils ont dépassé 8 milliards d'euros, répartis pratiquement à égalité entre importations (4,1 milliards d'euros d'importations de provenance algérienne en France) et exportations (4 milliards d'euros d'exportations françaises vers l'Algérie).

La France est également le 1<sup>er</sup> investisseur hors hydrocarbures, et le 2<sup>ème</sup> après les Etats-Unis si l'on inclut les hydrocarbures. Près de 200 entreprises françaises, employant environ 8 000 personnes, opèrent aujourd'hui sur le marché algérien, dans tous les secteurs de l'économie : banque et finances, tourisme, transports et logistique, grande distribution, technologies de l'information, agroalimentaire, bâtiments et travaux publics, hydraulique, industrie, automobile, énergie. Les investissements français se sont accrus ces dernières années, même si, en valeur absolue, leur montant demeure modeste (140 millions de dollars hors hydrocarbures en 2005), ce qui a conduit les autorités algériennes à parler à plusieurs reprises de « frilosité » à propos de l'engagement des entreprises françaises. On observera a contrario que le stock global d'investissements directs étrangers est, lui aussi, encore assez réduit.

Toutefois, les positions fortes de la France n'ont rien d'acquis dans la mesure où des pays comme l'Italie ou la Chine renforcent leur présence économique en Algérie.

Les échanges économiques et les investissements constitueront à l'avenir un volet important des relations bilatérales franco-algériennes.

Lors de sa visite à Alger le 10 juillet dernier, le Président de la République a particulièrement insisté pour faire passer la coopération économique avant les controverses sur notre histoire commune.

Il a souligné la nécessité « *de donner au partenariat entre les deux pays un contenu concret* », en mentionnant tout particulièrement le rôle que la France pourrait jouer pour aider l'Algérie à préparer l'après-hydrocarbure. Une visite d'Etat à Alger est programmée pour novembre prochain et d'ici là, des contacts bilatéraux doivent identifier des projets dans les différents domaines de coopération, notamment les échanges économiques, les investissements et l'énergie.

C'est donc semble-t-il aujourd'hui par le canal de l'économie que la France entend relancer avec l'Algérie une relation bilatérale qui était devenue difficile au cours des derniers mois.

## CONCLUSION

L'accord franco-algérien sur les transports routiers internationaux est un instrument à caractère technique ne présentant pas de particularités au regard des textes de même nature qui lient la France à une quinzaine de pays extérieurs à l'Union européenne.

Il présente l'intérêt de faire entrer l'Algérie dans le cadre juridique régissant une large part des échanges routiers internationaux avec la France et devrait lever certains obstacles au fret routier et au transport par autobus de voyageurs entre les deux pays.

Avec la signature d'un accord sur le transport maritime, puis celle, en 2006, d'un accord sur le transport aérien, les relations de transport entre la France et l'Algérie peuvent désormais se développer sur une base renouvelée.

Ces différents accords dans le domaine des transports doivent être replacés dans le cadre plus large des échanges économiques franco-algériens, dont il faut souhaiter qu'ils se développent en liaison avec l'ambitieuse entreprise de modernisation engagée par l'Algérie.

Votre commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées, vous demande d'adopter le présent projet de loi.





## **EXAMEN EN COMMISSION**

La commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées a examiné le présent projet de loi lors de sa réunion du mercredi 25 juillet 2007.

Suivant les recommandations de M. Jean-Pierre Placade, rapporteur, elle a adopté le projet de loi et proposé qu'il fasse l'objet d'une procédure d'approbation simplifiée en séance publique.



## **PROJET DE LOI**

*(Texte proposé par le gouvernement)*

### **Article unique<sup>1</sup>**

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif aux transports routiers internationaux et au transit de voyageurs et des marchandises (ensemble un protocole), signé à Paris le 27 janvier 2004, et dont le texte est annexé à la présente loi.

---

<sup>1</sup> Voir le texte annexé au document Sénat n° 222 (2006-2007)



## ANNEXE FICHE D'ÉVALUATION JURIDIQUE <sup>1</sup>

### I – Etat du droit actuel

#### a) marchandises

Pour les Etats membres de l'Union européenne, le transport routier international est régi sur le territoire français par la directive (CEE) n° 1/62 du Conseil du 23 juillet 1962 modifiée relative à l'établissement de règles communes pour certains transports de marchandises par route et par le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992 modifié concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres.

Pour les Etats qui ne sont pas membres de l'Union européenne, notamment l'Algérie, c'est l'arrêté du 29 juin 1990 relatif à l'exécution de transports routiers internationaux de marchandises par des transporteurs ne résidant pas en France qui s'applique. Cet arrêté permet de délivrer des autorisations de transport sans restriction, sous réserve que les transporteurs, en l'espèce algériens, en fassent la demande afin de ne pas être verbalisés pour défaut d'autorisation.

#### b) voyageurs

Les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus entre les vingt cinq membres de l'Union européenne sont régis par le règlement (CEE) n° 684/92 du 16 mars 1992 du Conseil modifié et son règlement d'application (CE) n° 2121/98 de la Commission du 2 octobre 1998. Ces dispositions sont applicables également à la Norvège et à l'Islande ; un accord spécifique du 21 juin 1999 lie également la Communauté européenne à la Suisse.

Le décret n° 79-222 du 6 mars 1979 modifié fixant le régime applicable aux transports routiers internationaux de voyageurs et son arrêté d'application du 25 mars 1997 est applicable aux services internationaux de transport de voyageurs entre la France et les pays tiers à l'Union européenne. Ce dispositif est complété par des accords bilatéraux conclus entre la France et ces pays tiers. Les services occasionnels sont en outre régis soit par l'accord signé par l'Union européenne avec certains pays tiers relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus (dit accord Interbus, entré en vigueur au 1er janvier 2003), soit par l'accord antérieur

---

<sup>1</sup> Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

relatif aux services occasionnels internationaux de voyageurs par route (accord ASOR).

## **II – Absence de conséquence directe ou de législation interne**

L'accord du 27 janvier 2004 pourra s'appliquer, une fois en vigueur, sans instrument juridique complémentaire.

La seule modification introduite par l'accord sera la suppression de la perception de la taxe à l'essieu. Aucun véhicule algérien ne s'étant présenté sur le territoire français au cours des trois dernières années, la direction générale des douanes n'a donc rien perçu à ce titre là.

## **III – Modification à apporter au droit existant**

Aucune modification.