

N° 153

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

Enregistré à la Présidence du Sénat le 13 novembre 2015

PROJET DE LOI

*autorisant l'approbation de l'**accord** entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérative du **Brésil** concernant les **transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises**,*

PRÉSENTÉ

au nom de M. Manuel VALLS,

Premier ministre

Par M. Laurent FABIUS,

ministre des affaires étrangères et du développement international

(Envoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La Guyane française et l'État brésilien de l'Amapa ne sont actuellement reliés par aucune voie terrestre. L'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif à la construction d'un pont routier sur le fleuve Oyapock reliant la Guyane française et l'État de l'Amapa, signé à Paris le 15 juillet 2005¹, a permis la construction d'un pont routier sur le fleuve Oyapock, reliant ainsi les communes de Saint-Georges de l'Oyapock (France) et de Oiapoque (Brésil).

La signature d'un accord international s'est ensuite avérée indispensable à l'ouverture du pont sur l'Oyapock à la circulation des professionnels du transport routier.

L'accord relatif aux transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises a été signé à Paris le 19 mars 2014 par M. Laurent FABIUS, ministre des affaires étrangères et du développement international, et son homologue brésilien, M. Luiz Alberto FIGUEIREDO. Il concerne, d'une part, les transports de voyageurs (y compris les taxis) et les transports de marchandises entre les deux communes frontalières, et d'autre part, les transports internationaux de voyageurs et de marchandises.

Pour la France, cet accord a pour principal objectif de conforter la Guyane française dans son intégration régionale au moyen d'un rapprochement avec ses voisins que sont le Brésil et le Suriname.

¹ Entré en vigueur le 1^{er} juin 2007 / Décret n° 2007-1518 du 22 octobre 2007.

CHAPITRE I^{ER} - CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Ce chapitre (articles 1^{er} et 2) limite le champ d'application du présent accord au transport routier international de voyageurs et de marchandises entre les Parties (**article 1^{er}**). Y sont définis les professionnels, les conditions de transport et les véhicules couverts par l'accord, à savoir (**article 2**) :

1° Les entreprises de transport, qui doivent être habilitées au transport routier international de marchandises ou de voyageurs ;

2° Les modalités de transport :

- transport régulier de voyageurs, qui ne peut être effectué que par un transporteur autorisé suivant des itinéraires, horaires, fréquences et tarifs, approuvés ;

- transport occasionnel de voyageurs, qui correspond à un service, touristique ou non, mais ne devant pas prendre en charge de nouveaux voyageurs au cours du trajet aller-retour ;

- transport routier commercial de marchandises, c'est-à-dire effectué par un transporteur autorisé et moyennant rétribution ;

- transport routier de marchandises pour compte propre, effectué par une entreprise n'appartenant pas à la catégorie des « entreprises de transport », dans des véhicules lui appartenant ou loués, pour les besoins de son activité propre ;

3° Les véhicules autorisés :

- véhicules de transport collectif de voyageurs, d'une capacité d'au moins vingt places assises (au moins dix après aménagements spéciaux) et immatriculés sur le territoire de l'une des parties ;

- véhicules de transport de marchandises, équipés pour le transport de marchandises par la route, et dotés ou non de remorques ;

4° L'équipage, défini comme le personnel, engagé et rémunéré par le transporteur, qui accompagne le véhicule en cours d'exploitation.

CHAPITRE II - RÈGLES APPLICABLES AUX VÉHICULES DE TRANSPORT ROUTIER, AUX TRANSPORTEURS ET AUX ÉQUIPAGES

Ce chapitre (articles 3 à 13) définit les règles de circulation, d'assurance et de fiscalité applicables aux acteurs du transport transfrontalier.

Les flux de transport de marchandises et de voyageurs sont soumis à des plafonds dont la fixation annuelle relève d'une commission mixte créée par le présent accord. Les autorisations et licences sont délivrées par les organismes chargés de la mise en œuvre de l'accord (**article 3**), à des véhicules respectant les législations et les règles de circulation des Parties, et relevant d'entreprises agréées aux termes de l'accord (**article 6**). Chaque État partie a le droit d'empêcher sur son territoire la prestation de services contrevenant à ces règles (**article 7**), à condition d'assurer une stricte égalité de traitement de tous les véhicules, qu'ils soient immatriculés en France ou au Brésil (**article 8**). La circulation des véhicules spécifiques est soumise à l'approbation des autorités compétentes des deux États (**article 12**).

Conformément à sa visée strictement transfrontalière, l'accord ne prévoit pas le droit de cabotage (**article 4**). Par ailleurs, il s'applique sans préjudice des dispositions du statut de frontalier instauré par l'accord portant création d'un « régime de circulation entre la Guyane et l'État de l'Amapa » au Brésil, entré en vigueur le 12 juin 2014² (**article 5**).

Les documents d'habilitation professionnelle par lesquels les équipages doivent être couverts sont fournis par les autorités du pays d'origine et reconnus par celle de l'autre pays (**article 9**). Les Parties s'informent mutuellement des normes techniques imposées aux véhicules sur son territoire (**article 10**).

L'accord instaure un groupe de travail sur le sujet des assurances obligatoires (**article 11**).

Les entreprises de transport sont soumises à la fiscalité en vigueur sur le territoire traversé. Les éventuels allègements ou exemptions sont soumis à la négociation d'un protocole additionnel ou à une reconnaissance réciproque par les autorités fiscales de chaque État, en accord avec sa législation interne (**article 13**). L'article 13 est relatif à la fiscalité des entreprises de transports et n'affecte pas l'application de la convention

² <http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029463513&categorieLien=id>

fiscale du 10 septembre 1971 tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôt sur le revenu, pour l'imposition du bénéfice des entreprises et des établissements concernés.

CHAPITRE III - CONDITIONS D'ENTRÉE ET DE SORTIE DES VÉHICULES

Ce chapitre (articles 14 à 16) fixe les points de passages de la frontière, le régime douanier applicable et les temps de séjour sur le territoire de l'autre pays qui s'imposent au trafic transfrontalier.

En l'état actuel de sa rédaction, l'accord prévoit le pont sur l'Oyapock comme unique point de franchissement de la frontière autorisé au transport routier de passager et de marchandises. D'autres points de passage, préalablement agréés d'un commun accord, peuvent être ajoutés par les Parties (**article 14**).

Les marchandises transportées sont soumises aux formalités requises par la réglementation de l'État où elles entrent, sous réserve de l'application de procédures simplifiées déterminées d'un commun accord dans un règlement spécifique (**article 15**).

Les véhicules sortant d'un territoire national doivent présenter les mêmes caractéristiques que lorsqu'ils y sont entrés, en respectant les délais qui leur sont éventuellement imposés. L'accord prévoit les conditions d'autorisation de sortie des véhicules accidentés (**article 16**).

CHAPITRE IV - MISE EN ŒUVRE ET ÉVOLUTION DE L'ACCORD

Ce chapitre (**articles 17 à 22**) décrit les dispositions de mise en œuvre de l'accord, les organes chargés de cette mise en œuvre, ainsi que le mode de règlement des litiges. Il rappelle la hiérarchie des normes et précise la procédure d'entrée en vigueur.

La commission mixte se réunit une fois par an, dans chaque État, alternativement ou à titre extraordinaire si nécessaire. Elle est chargée de l'évaluation périodique de l'exécution de l'accord et de la fixation des catégories et du nombre d'autorisations délivrées. Elle conduit une réflexion sur l'opportunité de créer un service régulier de transport international de voyageurs et propose les amendements éventuels à l'accord. Pour la France, le ministère chargé des transports et le préfet de Guyane sont désignés comme organismes compétents et siègent à cet égard dans la commission (**article 17**).

Les organismes compétents sont responsables de l'exécution des règles spécifiques et opérationnelles décrites par une annexe à l'accord (**article 18**). Les litiges qui pourraient surgir de l'interprétation et de l'exécution de l'accord et son annexe sont réglés par des négociations diplomatiques directes (**article 20**).

Les dispositions de l'accord et de son annexe s'appliquent sans préjudice de celles des engagements internationaux, bilatéraux ou multilatéraux, de la France et du Brésil (**article 19**). L'ensemble du texte entre en vigueur soixante jours après que les Parties se sont mutuellement informées de l'accomplissement des procédures internes nécessaires, et pour une durée indéterminée. Sa dénonciation éventuelle doit se faire par notification écrite par voie diplomatique à l'autre Partie, avec un préavis de six mois (**article 21**). Les modifications éventuelles sont apportées d'un commun accord par les Parties contractantes, dans les conditions décrites précédemment (**article 22**).

ANNEXE

L'accord est assorti d'une annexe en trois parties décrivant respectivement le régime de transport transfrontalier, le régime de transport routier longue distance et des dispositions diverses d'ordre technique et réglementaire.

Le **titre I^{er}** (articles A1 à A7) précise les modalités des transports dans la zone transfrontalière, c'est-à-dire entre Saint-Georges de l'Oyapock et Oiapoque. Sont distingués les transports collectifs de voyageurs et de marchandises, d'une part, les transports individuels par taxi, d'autre part (**A1**). Pour le transport transfrontalier de voyageurs, une autorisation d'une validité d'un an est délivrée à chaque entreprise et à chaque véhicule (**A2**). La décision en opportunité de créer une ligne transfrontalière régulière de transport de voyageurs revient à la commission mixte ; les modalités de fonctionnement d'une telle ligne relèvent des autorités nationales (**A3**). Pour le transport de marchandises, chaque véhicule doit disposer d'une copie de l'autorisation de l'entreprise, valable un an elle aussi (**A4**). Pour les voyageurs ou les marchandises, les organismes compétents visés à l'article 17 de l'accord sont chargés de définir et octroyer les autorisations, en recensant les véhicules qui en bénéficient, et de dialoguer avec les douanes, les services de l'immigration et les autorités de l'autre État (**A5**). Quant au régime de circulation des taxis, il sera conjointement défini par les autorités compétentes françaises et brésiliennes et entrera en vigueur après décision de la commission mixte (**A6**).

Pour tous les cas couverts par ce titre, la commission est compétente pour décider des adaptations de ces régimes jugées nécessaires (A7).

Le **titre II** (articles A8 à A23) définit le régime de transport au-delà de la zone transfrontalière.

- **transports réguliers** : La détention d'une licence originale, délivrée par les organismes compétents dans les conditions en vigueur dans chaque État partie et dans la limite de cinq ans, est nécessaire pour obtenir des autorisations pour ce type de transport (A8 et A9). Les durées de validité des licences font l'objet d'une reconnaissance mutuelle (A10). Pour le transport international de marchandises, le transporteur doit obtenir une licence complémentaire (délivrée par l'État de destination pour la même durée que la précédente) et une autorisation de transport bilatérale, en plus de la licence originale (A11). A noter que la police d'assurance en responsabilité civile figure au nombre des pièces à fournir pour l'obtention d'une licence complémentaire (A12). Toute modification liée à la constitution de l'entreprise ou à la liste des véhicules destinés à ce type de transport doit être signalée aux organismes compétents (A13). Toutes les licences sont délivrées et annulées dans les conditions et les limites de validité convenues entre les Parties, en recherchant l'harmonisation des politiques française et brésilienne en la matière (A14) ;

- **transports réguliers et occasionnels de voyageurs** : la commission mixte formule un avis en opportunité sur le projet de création d'une ligne régulière, dont les conditions d'exploitation sont déterminées par les organes compétents. Il est nécessaire que l'exploitation soit partagée entre des entreprises issues des deux pays. Si elle l'estime justifié, la Partie brésilienne peut opter pour une délégation de service public (A15). Le transport occasionnel de passagers est soumis à l'autorisation du pays du siège de l'entreprise. Cette autorisation doit être communiquée à l'État de destination mais n'a pas besoin d'être approuvée par lui en cas de transport en circuit fermé (accord formel nécessaire dans les autres cas). Un représentant légal de l'entreprise est en outre obligatoirement nommé dans le pays de destination (A16). L'article A17 liste les documents techniques et administratifs obligatoirement présents à bord (licences d'autorisation, assurance, liste des passagers, habilitations techniques) ;

- **transports de marchandises** : seules les entreprises titulaires d'une licence originale et d'une licence complémentaire peuvent obtenir des autorisations pour ce type de transport, par ailleurs contingentées par la commission mixte (A18). L'article A19 liste les types de cargaisons couvertes par des autorisations hors contingent (secours d'urgence,

dépannage, manifestations artistiques, transport funéraire adapté). Les autorisations sont personnelles, incessibles et se trouvent obligatoirement à bord, de même que les documents permettant de constater la réalité des voyages déclarés. Elles sont retournées aux autorités de l'État émetteur après usage (A20). Il existe trois types d'autorisation : pour un trajet aller-retour, pour un nombre limité d'allers-retours et pour un nombre illimité d'allers-retours sur une période d'une année calendaire. Le contingent fixé par la commission mixte tient compte de l'évolution économique des territoires et du développement des échanges entre les deux pays. Un objectif de participation équilibrée d'entreprises des deux pays à ces échanges est également poursuivi. Les véhicules bénéficiaires doivent répondre à des exigences environnementales fixées par la commission mixte (A21). Le transport spécial est autorisé au cas par cas par l'État d'origine selon la marchandise. L'autorisation est transmise à l'autre État pour observations éventuelles (A22). Le transport de marchandise de charge propre est soumis à autorisation spéciale délivrée par l'État du siège de l'entreprise, précédée d'une notification à l'autre Partie (A23).

Le **titre III** (articles A24 à A32) énumère les dispositions suivantes :

- sous réserve des conditions particulières aux véhicules spécifiques et au transport spécial, chaque État reconnaît la conformité des véhicules et installations habilités par l'autre État dès lors qu'ils respectent les exigences techniques en vigueur dans sa propre législation (A24). De même, chaque État peut effectuer une inspection technique sur ces véhicules et peut en empêcher la circulation s'il estime que les conditions de sécurité ne sont pas respectées (A25) ;

- l'accord ne dispense pas les transporteurs de contrôles, notamment douaniers, qui continuent de relever de la responsabilité de l'État sur le territoire duquel le véhicule circule. Les résultats de ces contrôles sont communiqués à l'autre État partie le cas échéant (A26). Les éventuelles infractions sont constatées et sanctionnées selon la législation de l'État traversé, en respectant les droits à la défense et au recours de l'entreprise sanctionnée. Sans préjudice des législations nationales, toute violation des termes de cet accord est sanctionnée par l'organisme responsable de sa mise en œuvre dans l'État d'immatriculation du véhicule, par des mesures de suspension de la licence d'activité d'une durée variable selon la fréquence et la gravité des infractions. Les autorités de l'autre État sont informées de cette sanction (A27) ;

- le représentant légal est une personne physique ou morale établie dans l'État dont la législation en exige la désignation. Il est solidaire du paiement des amendes administratives infligées aux transporteurs, et destinataire des informations et documents envoyés par les organismes d'application de l'accord aux entreprises de transport **(A28)**. Les entreprises habilitées doivent présenter la documentation comptable, opérationnelle et statistique que leur demandent les organismes chargés de la mise en œuvre du présent accord. Les normes et instructions en la matière sont préalablement élaborées d'un commun accord par les organismes compétents des deux États parties **(A29)**. Les deux Parties établissent des documents de transport international standardisés et rédigés en français et/ou en portugais. Leur validité ne dépend pas de celle du visa consulaire. L'accord prévoit l'échange des fac-similés des signatures et des tampons des organismes compétents des deux États **(A30)**. Les articles **A31** et **A32** listent les réglementations applicables aux transports en France et au Brésil. Ces documents se recoupent largement, au moins dans leurs intitulés et les situations qu'ils couvrent : code de la route, réglementation du transport routier, temps de conduite et de repos des conducteurs, transport de matières dangereuses et d'animaux, chronotachygraphe.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil concernant les transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises (ensemble une annexe), signé à Paris le 19 mars 2014. Celui-ci prévoit, d'une part, que les entreprises doivent disposer d'une licence complémentaire à la licence originale pour pouvoir effectuer des transports internationaux de marchandises, et contient, d'autre part, des dispositions relatives à l'échange de données à caractère personnel. Ces stipulations relevant du domaine de la loi, l'approbation du présent accord doit par conséquent être soumise à l'autorisation du Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et du développement international,

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 fédérative du Brésil concernant les transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre des affaires étrangères et du développement international, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil concernant les transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises (ensemble une annexe), signé à Paris le 19 mars 2014, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 13 novembre 2015

Signé : MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères et du développement international

Signé : LAURENT FABIUS

A C C O R D

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL CONCERNANT LES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES (ENSEMBLE UNE ANNEXE), SIGNÉ À PARIS LE 19 MARS 2014

PLAN

CHAPITRE I^{er}

Champ d'application et définitions

CHAPITRE II

Règles applicables aux véhicules de transport routier, aux transporteurs et aux équipages

CHAPITRE III

Conditions d'entrée et de sortie des véhicules

CHAPITRE IV

Mise en œuvre et évolution de l'accord

Le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République Fédérative du Brésil, ci-après dénommés « Parties Contractantes », désireux de favoriser le développement et la régulation du transport routier de voyageurs et de marchandises entre les deux pays et de fixer les principes fondamentaux de réciprocité susceptibles d'intégrer leurs intérêts légitimes dans ce secteur d'activité, conviennent de ce qui suit :

CHAPITRE I^{er}

Champ d'application et définitions

Article 1^{er}

Champ d'application

Les termes de cet Accord et de son Annexe s'appliquent au transport routier international de voyageurs et de marchandises entre les Parties Contractantes.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent Accord et de son Annexe, on entend par :

a) Entreprise de transport : personne juridique, légalement constituée sur le territoire de l'une des Parties Contractantes, qui est habilitée à effectuer du transport routier international de marchandises ou de voyageurs, dans les conditions du présent Accord et de son Annexe ;

b) Transport régulier de voyageurs : un service international effectué par un transporteur autorisé suivant des itinéraires, horaires, fréquences et tarifs approuvés ;

c) Transport occasionnel de voyageurs :

i. le service effectué en circuit fermé, à caractère occasionnel, qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et revient à son lieu de départ sans charger ni déposer de voyageurs en cours de route ;

ii. les transports touristiques occasionnels comportant le voyage aller en charge et le retour à vide ;

d) Transport routier commercial de marchandises : le service exécuté par un transporteur autorisé, pour compte d'autrui et moyennant rétribution, sous forme continue ou de voyages spéciaux, y compris les voyages à vide ;

e) Transport routier de marchandises pour compte propre : service effectué par une entreprise dont l'activité commerciale principale n'est pas le transport routier de marchandises rémunéré, effectué avec des véhicules lui appartenant ou pris en location, et qui concerne exclusivement des marchandises pour sa consommation propre ou pour la distribution de ses produits, y compris les voyages à vide ;

f) Véhicule de transport collectif de voyageurs : véhicule automobile immatriculé sur le territoire de l'une des Parties Contractantes, doté des équipements nécessaires au transport de voyageurs par route, ayant la capacité de transporter plus de 20 (vingt) voyageurs en place assise, ainsi que, après adaptation, un nombre moindre de voyageurs dans le but d'offrir plus de confort aux usagers, sans être inférieur à 10 (dix) voyageurs ;

g) Véhicule de transport de marchandises : véhicule ou ensemble de véhicules avec remorque ou semi-remorque, immatriculés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes, dotés des équipements nécessaires au transport de marchandises par route ;

h) Equipage : personnel engagé par le transporteur et rémunéré par celui-ci, qui accompagne le véhicule en cours d'exploitation.

CHAPITRE II

Règles applicables aux véhicules de transport routier, aux transporteurs et aux équipages

Article 3

Principe de circulation sous couvert d'autorisations

1. L'entrée et la sortie des véhicules des Parties Contractantes qui transportent des voyageurs ou des marchandises sur route via le pont sur l'Oyapock, sur la base de la réciprocité, conformément aux lois et règlements existants dans chaque pays et dans les conditions fixées dans cet Accord et son Annexe, sont soumises à autorisation.

2. En ce qui concerne le transport de marchandises, le nombre d'autorisations est fixé annuellement et d'un commun accord par les deux Parties dans le cadre de la Commission Mixte visée à l'article (17) du présent Accord. Certaines autorisations, visées en Annexe, sont également délivrées hors contingent.

3. En ce qui concerne le transport routier de voyageurs, la création des services réguliers de voyageurs est décidée dans le cadre de la Commission Mixte prévue à l'article (17) du présent Accord et mise en œuvre par les organismes compétents d'application de l'Accord.

4. Les autorisations et licences prévues par l'Annexe au présent Accord seront délivrées d'un commun accord par les organismes compétents d'application de l'Accord.

5. On entend par organismes compétents d'application de l'Accord les organismes définis au 2) de l'article (17) du présent Accord.

Article 4

Interdiction du cabotage

Les transporteurs d'une des Parties Contractantes ne sont pas autorisés à effectuer du transport routier intérieur sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

Article 5

Régime transfrontalier

1. Les dispositions du présent Accord ne constituent en aucune manière une restriction aux facilités que les Parties Contractantes pourront s'accorder mutuellement pour les transports routiers transfrontaliers de voyageurs et de marchandises entre :

a) Un point de départ situé sur le territoire de Saint-Georges-de-l'Oyapock (France) et un point de destination finale situé sur le territoire d'Oiapoque (Brésil),

b) Un point de départ situé sur le territoire d'Oiapoque (Brésil) et un point de destination finale situé sur le territoire de Saint-Georges-de-l'Oyapock (France).

2. Les modalités d'application du présent article sont définies par le titre 1^{er} de l'Annexe du présent Accord.

Article 6

Règles relatives aux autorisations

Les autorisations visées à l'article (3) sont accordées aux véhicules sous la responsabilité d'entreprises de transport habilitées aux termes du présent Accord et de son Annexe, en se pliant à la législation du pays de la juridiction duquel ils dépendent, ainsi qu'aux règles d'entrée, de retour, de transit et de transport de chacune des Parties Contractantes. Les exceptions à venir ou les aménagements seront discutés lors des réunions de la Commission mixte, prévues à l'article 17. Ces exceptions ou aménagements devront être conformes avec le présent Accord.

Article 7

Réglementations applicables

1. Sauf dispositions spéciales de cet Accord et de son Annexe, les transporteurs autorisés, l'équipage, les véhicules, les équipements et les services qu'ils fournissent sont soumis à toutes les règles en vigueur sur le territoire de chaque pays, chacune des Parties Contractantes reconnaissant le droit de l'autre à empêcher la prestation de service sur son territoire quand les conditions et les critères instaurés par sa législation ne sont pas remplis.

2. Les principales règles applicables aux termes du présent Accord auxquelles sont soumis les transporteurs autorisés sont précisées en Annexe du présent Accord.

Article 8

Principe de l'application des réglementations/territorialité

Chaque Partie Contractante applique sur son territoire aux transporteurs, aux véhicules et aux équipages de l'autre Partie les mêmes dispositions légales et réglementaires qu'elle applique à ceux de son propre pays pour le transport routier faisant l'objet du présent Accord et de son Annexe.

Article 9

Obligation des équipages

L'équipage des véhicules doit être couvert par des documents qui lui permettent d'exercer ses fonctions et qui lui sont fournis par les autorités compétentes du pays auquel il appartient, lesquels documents sont reconnus par les deux Parties Contractantes.

Article 10

Information des Parties sur les poids et dimensions

Chaque Partie Contractante tient l'autre informée des dimensions et poids maxima et des autres normes techniques exigées sur son territoire pour la circulation interne des véhicules routiers.

Article 11

Assurance

Les Parties conviennent de créer un groupe de travail chargé de discuter les questions relatives à la souscription de l'assurance obligatoire en responsabilité civile pour le transport de personnes, de marchandises et de bagages dans les deux pays.

Article 12

Circulation des véhicules spécifiques

Les Parties Contractantes peuvent autoriser la circulation de véhicules dont les caractéristiques, ou celles de leurs équipements, seraient spéciales ou différentes de celles instaurées dans les législations respectives, après obtention des autorisations spéciales correspondantes auprès des autorités compétentes, délivrées dans les cas prévus dans l'Annexe.

Article 13

Fiscalité

1. Les entreprises de transport visées par le présent Accord et son Annexe sont soumises aux taxes et droits en vigueur en conformité avec les termes, les concepts et les définitions inscrits dans les législations en vigueur dans les territoires des Parties.

2. Les autorités fiscales compétentes de chaque Partie pourront négocier un protocole additionnel ou reconnaître, en se basant sur la réciprocité, l'exemption ou la réduction de taxes ou d'impôts, dans les cas prévus par sa législation interne.

CHAPITRE III

Conditions d'entrée et de sortie des véhicules

Article 14

Point de passage

Les véhicules effectuent le passage de la frontière uniquement par le pont sur l'Oyapock.

Dans le cas où d'autres points de passage sont établis d'un commun accord entre les Parties, celles-ci peuvent modifier le présent Accord pour y inclure ces nouveaux points de passage, selon les modalités prévues à l'article (22).

Article 15

Application des règles douanières

1. Les marchandises transportées par voie routière font l'objet, aux points frontières autorisés, des formalités douanières requises, conformément à la législation en vigueur dans chaque Partie Contractante.

2. Les deux Parties pourront, d'un commun accord, mettre en place, pour les situations qu'elles jugent pertinentes, des procédures simplifiées qui feront l'objet d'un règlement spécifique.

Article 16

Obligation de sortie dans les délais

1. Les véhicules et leurs équipements doivent sortir du pays dans lequel ils entrent, dans les délais qui sont octroyés le cas échéant, en conservant les mêmes caractéristiques que celles qui auront été constatées lors de l'entrée.

2. En cas d'accident dûment constaté, les autorités compétentes permettront la sortie du pays des véhicules qui auront subi des dommages irréparables, après détermination dans ce sens et autorisation de la part des autorités compétentes, dès lors que la législation du pays contractant où l'accident s'est produit est respectée.

CHAPITRE IV

Mise en œuvre et évolution de l'accord

Article 17

Commission mixte

1. Les Parties Contractantes constituent une Commission Mixte, composée des représentants des organismes compétents, des autres administrations concernées par l'exécution de l'Accord et, sur invitation des autorités de chacun des Etats, des représentants des collectivités territoriales et des milieux économiques des territoires concernés.

Cette commission sera notamment compétente pour :

- a) Evaluer périodiquement l'exécution de l'Accord et de son Annexe ;
- b) Préciser les catégories et le nombre d'autorisations échangées entre les Parties pour effectuer les transports routiers internationaux de marchandises ;
- c) Se prononcer sur l'opportunité de créer un service régulier de transport international de voyageurs ;
- d) Proposer les amendements qu'elle considère comme nécessaires, en vue de leur incorporation à l'Annexe.

2. Les Parties Contractantes désignent comme organismes compétents responsables de l'application du présent Accord et de son Annexe :

- a) Pour la République française : le Ministère chargé des Transports et le Préfet, représentant de l'Etat en Guyane, dans leurs champs de compétence respectifs.
- b) Pour la République Fédérative du Brésil : l'Agence Nationale des Transports Terrestres (ANTT), rattachée au Ministère des Transports, en coordination avec les autres organes responsables, dans leurs zones de compétence respectives.

3. Les organismes compétents d'application du présent Accord mentionnés ci-dessus sont responsables de l'exécution et de la mise en œuvre opérationnelle des règles prévues au présent Accord, notamment pour ce qui concerne les conditions d'exploitation des services de transport routier internationaux de marchandises et de voyageurs ainsi que de la délivrance des autorisations et licences.

4. La Commission Mixte se réunit une fois par an, dans chaque Etat à tour de rôle, sur convocation de l'une des Parties, via notification préalable formulée avec un préavis de 60 (soixante) jours, ou à titre extraordinaire, quand cela est nécessaire.

Article 18

Evolution des dispositions de l'Accord

Les dispositions spécifiques ou opérationnelles qui régissent les différents aspects compris dans le présent Accord font l'objet de règles contenues à l'Annexe, dont l'exécution incombe aux organismes compétents de chaque Etat en vertu de la législation applicable dans chaque Etat.

Article 19

Primauté des accords internationaux

Les dispositions du présent Accord et de son Annexe n'affectent pas les droits et obligations des Parties Contractantes qui résultent des conventions internationales et d'autres engagements bilatéraux ou multilatéraux pris par chacune d'elles.

Les dispositions du présent Accord et de son Annexe s'appliquent sans préjudice des obligations respectées par la France comme Etat-membre de l'Union européenne.

Article 20

Règlement des litiges liés à l'application de l'Accord

Les litiges qui peuvent surgir entre les Parties Contractantes, en matière d'interprétation et d'exécution de cet Accord et de son Annexe, sont tranchés via des négociations directes effectuées par voie diplomatique.

Article 21

Procédure d'entrée en vigueur

Chaque Partie Contractante notifie à l'autre l'accomplissement des procédures internes requises, en ce qui la concerne, pour l'entrée en vigueur du présent Accord et de son Annexe, qui prend effet soixante (60) jours suivant la date de la seconde notification.

Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée. Chaque Partie au présent Accord peut le dénoncer par notification écrite adressée à l'autre Partie par voie diplomatique. Cette dénonciation prend effet six (6) mois après ladite notification.

Article 22

Modalités de modification de l'Accord et Annexe

Le présent Accord et son Annexe peuvent être modifiés, d'un commun accord, par les Parties Contractantes. Les modifications prennent effet dans les conditions définies à l'article [21].

Fait à Paris, le 19 mars 2014, en deux exemplaires originaux, en langues française et portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République Française :
LAURENT FABIUS
*Ministre
des Affaires étrangères*

Pour le Gouvernement de la
République Fédérative du Brésil :
LUIZ ALBERTO FIGUEIREDO MACHADO
*Ministre
des Relations extérieures*

A N N E X E

PLAN

- Titre I^{er}. – Le régime de transport transfrontalier.
- Chapitre 1^{er}. – Dispositions applicables aux transports transfrontaliers collectifs de voyageurs et au transport transfrontalier de marchandises.
- Chapitre 2. – Dispositions applicables aux transports individuels par taxi.
- Chapitre 3. – Dispositions communes.
- Titre II. – Le régime relatif aux transports routiers longue distance.
- Chapitre 1^{er}. – Dispositions organisationnelles pour les transports réguliers.
- Chapitre 2. – Dispositions relatives aux transports réguliers et occasionnels de voyageurs.
- Chapitre 3. – Dispositions relatives aux transports de marchandises.
- Titre III. – Dispositions diverses.

TITRE I^{er}

LE RÉGIME DE TRANSPORT TRANSFRONTALIER

CHAPITRE 1^{er}

Dispositions applicables aux transports transfrontaliers collectifs de voyageurs et au transport transfrontalier de marchandises

Article A1

Définitions

1. Aux fins de l'application de l'article 5 de l'Accord, on entend par transporteur routier transfrontalier de voyageurs toute personne morale établie dans la localité de Saint-Georges-de-l'Oyapock ou dans la localité d'Oiapoque répondant aux conditions fixées par l'organisme compétent de son pays d'établissement, quand elle exécute son activité sur le territoire des deux localités.

2. Aux fins de l'application de l'article 5 de l'Accord, on entend par transporteur routier transfrontalier de marchandises toute personne morale ou physique établie dans la localité de Saint-Georges-de-l'Oyapock ou dans la localité d'Oiapoque répondant aux conditions fixées par l'organisme compétent de son pays d'établissement, quand elle exécute son activité sur le territoire des deux localités.

Article A2

Dispositif transfrontalier en matière de transport routier de voyageurs

1. Pour le transport transfrontalier de voyageurs, une autorisation est délivrée à chaque entreprise autorisée par l'organisme compétent du pays d'origine. Cette autorisation est valable un an à partir de sa date d'émission.
2. Chaque véhicule est muni d'une autorisation délivrée par l'organisme compétent de son pays d'origine. Cette autorisation est valable un an à partir de sa date d'émission.
3. Pour assurer ce service, les véhicules utilisés devront avoir une capacité minimum de dix (10) voyageurs.

Article A3

Dispositif transfrontalier. – Conditions de création de lignes de transport routier de voyageurs

Il appartient à la Commission Mixte de décider de la création de lignes de transport de voyageurs transfrontalières. Les conditions de réalisation de ces services (itinéraires, arrêts, fréquences et tarifs) sont fixées par les organismes compétents d'application du présent Accord.

Article A4

Dispositif transfrontalier de transport routier de marchandises

1. Pour le transport transfrontalier de marchandises, une autorisation préalable est délivrée par l'organisme compétent du pays d'origine, valable un an à partir de sa date d'émission.
2. Les véhicules de l'entreprise autorisée devront être munis d'une copie de l'autorisation délivrée par l'organisme compétent de son pays d'origine.

Article A5

Compétences des organismes nationaux

1. Les attributions des organismes compétents d'application du présent chapitre sont les suivantes :
 - a) Approuver les modèles des autorisations et les délivrer aux entreprises autorisées après obtention de l'identification de l'entreprise et de l'immatriculation des véhicules. L'autorisation est apposée à bord du véhicule dans un lieu bien visible ; elle est rédigée dans les langues française et portugaise ;
 - b) Retirer les autorisations susvisées, conformément à la réglementation de chaque pays, en informant l'organisme compétent de l'autre pays ;
 - c) Maintenir un échange permanent d'informations avec les autorités douanières et les services de l'immigration et de sécurité, pour coordonner les procédures opérationnelles ;
 - d) Maintenir un échange permanent d'informations avec les homologues de l'autre pays en ce qui concerne l'application de l'Accord ;
 - e) Etablir et tenir à jour un répertoire des transporteurs et véhicules autorisés, sur son territoire, à effectuer les services définis à l'article 5 de l'Accord. Les données du répertoire sont accessibles à l'autre Partie.

CHAPITRE II

Dispositions applicables aux transports individuels par taxi

Article A6

Dispositif transfrontalier de régime de taxi

1. Le régime applicable au transport transfrontalier individuel de personnes par taxis établis et autorisés à exercer respectivement dans les localités de Saint-Georges-de-l'Oyapock et d'Oiapoque sera défini conjointement par les autorités compétentes de chaque pays.
2. L'entrée en vigueur de ce régime et sa validité sont subordonnées à une décision préalable de la Commission Mixte, prévue à l'article 17 de l'Accord.

CHAPITRE 3

Dispositions communes

Article A7

Dispositif transfrontalier. – Evolutions

1. Les dispositions du présent titre de la présente Annexe pourront faire l'objet d'adaptations rendues nécessaires par l'évolution de la situation économique ou des constatations faites par les deux Parties sur l'application des dispositions relatives au transport transfrontalier.
2. Ces adaptations seront décidées par la Commission Mixte, prévue à l'article 17 de l'Accord.

TITRE II

LE RÉGIME RELATIF AUX TRANSPORTS ROUTIERS LONGUE DISTANCE

CHAPITRE 1^{er}

Dispositions organisationnelles pour les transports réguliers

Article A8

Les licences originales

Seules les entreprises de transport routier de voyageurs ou de marchandises titulaires d'une licence originale délivrée par les organismes compétents d'application du présent Accord de l'Etat dans lequel elles sont établies peuvent être habilitées à effectuer des transports internationaux sur le territoire de l'autre Partie.

Article A9

Conditions de délivrance des licences originales

1. Les licences originales sont délivrées par les organismes compétents d'application du présent Accord de chaque Etat aux entreprises de transport routier de voyageurs et de marchandises installées sur leur territoire et qui satisfont aux conditions fixées par chacun d'eux pour effectuer du transport international.
2. Les licences originales sont délivrées pour une durée maximum de 5 ans ou en accord avec les conditions d'octroi en vigueur dans la législation interne de chaque Partie.
3. Aux licences originales sont annexés les documents relatifs aux véhicules autorisés à effectuer des transports internationaux.

Article A10

Reconnaissance mutuelle de la validité des licences originales

La licence originale délivrée par un des organismes compétents d'application du présent Accord à une entreprise de transport relevant de sa juridiction sera considérée par l'autre organisme compétent comme la preuve que cette entreprise de transport répond aux exigences fixées par sa réglementation.

Article A11

Licence complémentaire

1. Pour effectuer des transports internationaux de marchandises, les entreprises doivent disposer, en plus d'une licence originale, d'une licence complémentaire délivrée par les organismes compétents d'application de l'Accord dans lequel elles souhaitent effectuer des transports internationaux ainsi que d'une autorisation de transport bilatérale, conformément aux termes de l'article A18 de la présente Annexe.
2. Les licences complémentaires sont délivrées pour la même durée que les licences originales.

Article A12

Délivrance des licences complémentaires

1. Pour obtenir une licence complémentaire, l'entreprise de transport devra présenter aux autorités de l'autre Partie Contractante, dans un délai de cent vingt (120) jours à compter de la date de la délivrance de l'autorisation originale :
 - a) Une copie de la licence originale délivrée par les autorités de l'Etat d'établissement de l'entreprise ;
 - b) Si nécessaire, les informations relatives au représentant légal, prévu à l'article A28 de la présente Annexe ;

c) La police d'assurance en responsabilité civile.

2. Dès lors que l'entreprise remplit les conditions fixées au paragraphe 1 du présent article A12, il lui est délivré une licence complémentaire, qui l'autorise à effectuer du transport routier international dans l'Etat qui lui a délivré cette licence complémentaire.

Article A13

Modification dans les informations pour la délivrance des licences complémentaires

Toutes modifications dans la constitution des entreprises ou dans leur représentation éventuelle ou concernant la liste des véhicules habilités à effectuer du transport international sont communiquées par les entreprises aux organismes compétents d'application de l'Accord de leur Etat d'établissement et communiquée aux autorités de l'autre Partie Contractante par fax, courrier électronique ou autre système d'information.

Article A14

Délivrance et annulation des licences originales et complémentaires

La délivrance et l'annulation des licences originales et complémentaires sont soumises aux conditions et termes de validité mutuellement instaurés, en respectant les principes d'harmonisation et de simplification des critères.

CHAPITRE 2

Dispositions relatives aux transports réguliers et occasionnels de voyageurs

Article A15

Dispositions relatives aux lignes régulières

1. Tout projet d'ouverture d'une ligne régulière de transport international de voyageurs est examiné par la Commission Mixte, prévue à l'article 17 de l'Accord, sur la base d'études techniques et économiques et dans l'intérêt public et sera exploité, dans un partenariat entre entreprises de transport de voyageurs ressortissant de chacun des Etats, conformément à des critères de réciprocité.

2. Dans le cas où la Commission Mixte reconnaît l'intérêt de la création d'une telle ligne, les organismes compétents d'application de l'Accord en déterminent conjointement les conditions d'exploitation, en précisant ses caractéristiques principales, notamment les fréquences, les tarifs, le nombre d'entreprises, les itinéraires et sections concernées, la date du début du service, la période d'exploitation et les caractéristiques des véhicules. Les organismes compétents d'application de l'Accord assurent la publicité nécessaire du projet de création de liaison par ligne régulière répondant aux conditions d'exploitation ainsi définies.

3. La procédure de sélection à la création d'une ligne régulière de transport des opérateurs chargés de fournir un service régulier de passagers est définie par les organismes compétents d'application de l'Accord.

4. Au moyen d'une décision argumentée et prenant en compte les aspects techniques et économiques du service et l'intérêt public, la Partie brésilienne pourra adopter le régime d'autorisation pour la délégation de service de transport régulier de passagers.

5. Les organismes compétents d'application de l'Accord se prononcent conjointement sur la mise en œuvre opérationnelle de la ligne régulière de transport international de voyageurs par les candidats sélectionnés, à partir des candidatures des entreprises, dans les conditions d'exploitation précitées.

6. Dans l'hypothèse de défaut d'opérateur de l'un des pays, les organismes compétents d'application de l'Accord prennent une décision conjointe, après avis de la Commission Mixte, pour apprécier l'offre de service régulier.

Article A16

Dispositions relatives aux transports occasionnels

1. Pour l'exécution d'un service de transport occasionnel de voyageurs, l'autorité compétente du pays du siège de l'entreprise demanderesse délivre une autorisation correspondante, par voyage, qui doit comporter au minimum les informations suivantes :

- a) Nom ou raison sociale du transporteur ;
- b) Identification du véhicule (type, marque et immatriculation du véhicule) ;
- c) Itinéraire du voyage (origine, destination, points intermédiaires) ;
- d) La liste des passagers ;
- e) Date et heures du voyage (départ et arrivée) ;

2. Pour le transport occasionnel, l'autorisation n'a pas besoin d'être approuvée par les autorités compétentes de la Partie Contractante de destination. Néanmoins, elle doit faire l'objet d'une communication préalable par fax ou

par courrier électronique, ou via la consultation du système d'informations du pays d'origine de l'entreprise prestataire de service.

3. Toute entreprise autorisée à effectuer du transport international de voyageurs à caractère occasionnel en circuit fermé désigne un représentant légal dans le pays de destination, tel que prévu à l'article A28.

4. Dans le cas spécifique du transport occasionnel défini à l'article 2, alinéa c, tiret II de l'Accord, l'organisme compétent pour la mise en œuvre dans le pays destinataire du voyage devra être préalablement averti du transport et émettre un accord formel à son sujet.

Article A17

Documents de contrôle

1. Les licences des services réguliers et les autorisations de services occasionnels, les polices d'assurance ainsi que les autres documents exigés par les législations nationales devront être présents obligatoirement à bord des véhicules pendant toute la durée du voyage pour lequel ils sont délivrés.

2. Pour les transports occasionnels, la liste des passagers présents dans l'autocar est également obligatoire à bord du véhicule. Cette disposition s'applique sans préjudice du statut des intéressés au regard du franchissement des frontières.

3. Tous les véhicules de transports de passagers et de marchandises habilités au transport international entre les deux pays aux termes de cet Accord devront disposer du document de l'inspection technique du véhicule, faisant état de ses caractéristiques et capacités techniques et mécaniques pour l'offre de service de transport international.

CHAPITRE 3

Dispositions relatives au transport de marchandises

Article A18

Les autorisations de transport

1. Les autorisations de transport routier de marchandises visées à l'article 3 de l'Accord sont délivrées aux entreprises titulaires d'une licence originale et complémentaire par les organismes compétents d'application de l'Accord de l'Etat d'immatriculation des véhicules au moyen desquels sont effectués les transports, dans la limite d'un contingent fixé chaque année par les organismes des deux Parties, dans le cadre de la Commission Mixte prévue à l'article 17 de l'Accord.

2. A cette fin, les administrations compétentes des deux Etats échangent les autorisations nécessaires.

Article A19

Autorisations de transports exonérés de licence originale et complémentaire

Sont couverts par une autorisation hors contingent délivrée par l'autorité d'immatriculation du véhicule :

a) Les transports d'articles et de matériels nécessaires aux soins médicaux en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles et en cas d'aide humanitaire ;

b) Les véhicules de dépannage et de remorquage ou de remplacement ;

c) Les transports d'objets et d'œuvres d'art destinés à des foires, à des expositions ou à des démonstrations ;

d) Les transports de matériel, d'accessoires et d'animaux servant à l'organisation de manifestations théâtrales, musicales, cinématographiques, sportives, de cirques, de foires ou kermesses, ainsi que ceux destinés aux enregistrements radiophoniques, aux prises de vues cinématographiques ou de télévision ;

e) Les transports funéraires au moyen de véhicules aménagés à cet effet.

Article A20

Régime des autorisations

1. Les autorités des deux Parties Contractantes délivrent sur la base de la réciprocité les autorisations prévues à l'article 3 de l'Accord ;

2. Les autorisations sont personnelles et incessibles et devront se trouver à bord des véhicules et être présentées à toute réquisition des agents de contrôle ;

3. Les carnets de voyages ou les autres documents permettant de contrôler la réalité des voyages réalisés doivent se trouver à bord des véhicules et être présentés à toute réquisition des agents de contrôle. Ils sont, après leur usage, retournés par l'entreprise aux autorités compétentes de l'Etat dont elle relève.

Article A21

Définition des différentes catégories d'autorisations

1. Les autorisations de transport routier de marchandises sont de trois types :
 - a) Autorisations pour un seul voyage aller-retour et dont la durée de validité est fixée à trois mois à compter de la date de délivrance, sans toutefois dépasser le 31 janvier de l'année suivante ;
 - b) Autorisations valables pour un nombre limité de voyages aller et retour et dont la durée de validité est limitée. Le nombre de voyages autorisés et la durée de validité des autorisations sont déterminés par la Commission Mixte ;
 - c) Autorisations valables pour un nombre illimité de voyages aller-retour et dont la durée de validité est fixée à une année calendaire.
2. Pour les autorisations mentionnées aux *b)* et *c)* du premier paragraphe du présent article, chaque Partie instaure un carnet de voyages ou tout autre document qui permet à la Partie qui l'a émis de contrôler le nombre de voyages effectués sous couvert de chacune de ces autorisations.
3. Le nombre et le type d'autorisations échangées annuellement entre les deux Etats sur la base du principe de réciprocité sont fixés par la Commission Mixte en tenant compte de l'évolution économique des territoires concernés par l'Accord, du développement des échanges entre ces deux territoires ainsi que de la participation équilibrée des entreprises des deux Etats aux transports internationaux dans ces territoires.
4. Les autorisations visées aux *a)*, *b)* et *c)* du premier paragraphe du présent article sont délivrées aux véhicules répondant à des critères de performance environnementale fixés par la Commission Mixte.

Article A22

Dispositions relatives au régime spécial de transport

1. Les transports occasionnels et les transports exceptionnels de marchandises seront autorisés au cas par cas en fonction des caractéristiques de la marchandise et des conditions du transport par l'autorité compétente du pays d'origine de la marchandise, avec communication pour observations éventuelles à l'organisme d'application de l'autre Partie.
2. Les entreprises concernées n'ont pas besoin de demander l'émission d'une licence complémentaire aux autorités du pays où elles effectuent ce transport.

Article A23

Dispositions pour le transport de charge propre

1. Les transports routiers de marchandises de charge propre sont couverts par des autorisations spéciales délivrées par l'organisme compétent d'application de l'Accord du pays du siège de l'entreprise demanderesse.
2. La délivrance de l'autorisation fait l'objet d'une communication préalable à l'organisme compétent de l'autre Partie par fax ou par courrier électronique, ou via la consultation du système d'informations du pays d'origine de l'entreprise prestataire de service.

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Article A24

Caractéristiques des véhicules

Les véhicules et installations fixes habilités par l'une des Parties Contractantes seront reconnus comme aptes à la prestation de service par l'autre Partie Contractante dès lors que, concernant les véhicules, les dimensions et poids maxima et autres exigences techniques s'adaptent aux préceptes en vigueur dans le territoire de l'autre Partie Contractante, sous réserve des dispositions de l'article 12 de l'Accord et de l'article A22 de la présente Annexe.

Article A25

Inspections techniques

Chaque Partie Contractante reconnaît à l'autre le droit d'effectuer une inspection technique des véhicules habilités, ainsi que le droit d'empêcher la prestation de service de tout véhicule qui n'offrirait pas les conditions de sécurité exigées par les règlements respectifs en matière de transit ou de transport routier.

Article A26

Responsabilité des Etats en matière de contrôle

1. Le présent Accord ne dispense pas les transporteurs de voyageurs et de marchandises des contrôles, notamment douaniers, réalisés sur le territoire de chacune des Parties Contractantes.

2. Chacune des Parties Contractantes réalise le contrôle des opérations des entreprises de transport habilitées, sur son propre territoire, en informant l'autre Partie des résultats concernant les entreprises de transport relevant de sa juridiction.

Article A27

Infractions et sanctions

1. Les infractions aux dispositions légales et réglementaires commises par les entreprises de transport habilitées sont recherchées, constatées et sanctionnées conformément à la législation de la Partie Contractante sur le territoire duquel elles auront eu lieu, indépendamment de la juridiction de l'entreprise de transport responsable.

2. Les sanctions, quelle que soit leur nature, sont prises à l'issue d'une procédure garantissant le respect des droits de la défense de l'entreprise qui en fait l'objet et, lorsqu'une sanction a été prise, informant l'entreprise des voies de recours applicables.

3. Sans préjudice de l'application des dispositions existantes dans la législation de chaque Etat, en cas de violation des dispositions de l'Accord ou de la présente Annexe commise sur le territoire d'une des Parties Contractantes, l'organisme compétent d'application de l'Etat où le véhicule est immatriculé pourra prendre l'une des mesures suivantes :

a) Suspension de la licence d'activité pour une période de six (6) mois lorsque l'entreprise aura à deux (2) reprises, pendant les douze (12) derniers mois, été sanctionnée par l'autorité compétente de l'un des deux pays pour avoir commis des infractions à caractère très grave selon sa législation nationale des transports ;

b) Suspension pour une durée de cinq (5) ans de la licence d'activité lorsque l'entreprise aura à deux (2) reprises, pendant les vingt-quatre (24) derniers mois, été sanctionnée avec la suspension prévue au *a)*.

4. Les autorités qui prennent l'une des mesures prévues aux *a)* et *b)* de l'alinéa 3 du paragraphe 3 du présent article sont tenues d'en informer l'autorité compétente de l'autre Partie.

5. Lorsque l'entreprise concernée n'a pas l'obligation de détenir une licence originale et une licence complémentaire, aux termes du présent Accord ou de cette Annexe, l'organisme compétent d'application de l'Etat où le véhicule commet l'infraction informe l'organisme compétent d'application de l'Etat où le véhicule est immatriculé, afin qu'il mette en œuvre les mesures prévues ci-dessus.

Article A28

Représentant légal

1. Les entreprises habilitées à réaliser du transport routier international de longue distance désignent, lorsque la législation d'une Partie l'impose, un représentant légal.

2. Le représentant légal est une personne physique résidente ou une personne morale établie dans l'Etat concerné par cette législation, solidaire du paiement des amendes administratives concernant la circulation routière et le transport routier dont pourraient faire l'objet les transporteurs routiers.

3. Le représentant sera également destinataire des informations et notifications faites à l'entreprise par les organismes compétents d'application de l'Accord et de tout autre acte administratif nécessaire.

Article A29

Informations à fournir par les entreprises habilitées à effectuer du transport international

Les entreprises de transport habilitées, quel que soit le lieu d'établissement, sont dans l'obligation de présenter, à la demande des organismes d'application prévus à l'article 17 de l'Accord, les informations comptables, opérationnelles et statistiques conformément aux normes et instructions uniformes à établir d'un accord mutuel.

Article A30

Documents de transport

1. Les Parties Contractantes conviennent d'établir des documents standardisés de transport routier international.

2. Les documents et formulaires à caractère opérationnel prévus dans la présente Annexe sont rédigés dans les langues française et portugaise ou au moins dans l'une de ces deux langues, et leur validité ne dépend pas du visa consulaire.

3. A cette fin, les « fac-similés » des signatures et les modèles de cachets ou tampons des autorités et organismes compétents sont réciproquement fournis via l'échange d'informations spécifiques.

Article A31

Réglementations applicables aux transports effectués en France

Les principales règles applicables en France dans le domaine des transports sont les suivantes :

a) Code de la route ;

- b) Réglementation relative aux transports routiers de marchandises et de voyageurs ;
- c) Réglementation relative aux matières dangereuses ;
- d) Réglementation relative aux transports d'animaux ;
- e) Réglementation sociale européenne, dont notamment les temps de conduite et de repos du conducteur ;
- f) Réglementation relative au chronotachygraphe.

Article A32

Réglementations applicables aux transports
effectués au Brésil

Les principales règles applicables au Brésil dans le domaine des transports sont les suivantes :

- a) Code de circulation brésilien ;
- b) Législation relative au transport routier ;
- c) Résolutions du Conseil national de la circulation (CONTRAN) ;
- d) Législation relative aux produits dangereux ;
- e) Législation du travail, des temps de conduite et de repos des conducteurs ;
- f) Réglementation relative aux transports d'animaux ;
- g) Réglementation relative au chronotachygraphe.

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française
et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil concernant les transports
routiers internationaux de voyageurs et de marchandises

NOR : MAEJ1511159L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I- Situation de référence et objectifs de l'accord

La Guyane française et l'État brésilien de l'Amapa ne sont actuellement reliés par aucune voie terrestre. L'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérative du Brésil relatif à la construction d'un pont routier sur le fleuve Oyapock reliant la Guyane française et l'État de l'Amapa, signé à Paris le 15 juillet 2005 et entré en vigueur le 1^{er} juin 2007¹, a permis la construction d'un pont routier sur le fleuve Oyapock, reliant ainsi les communes de Saint-Georges de l'Oyapock (France) et de Oiapoque (Brésil).

La réalisation de ce pont est achevée depuis juillet 2012. Pour accompagner l'ouverture du pont sur l'Oyapock et permettre aux professionnels de réaliser des opérations de transport routier entre la Guyane et le Brésil, la signature d'un accord international s'est avérée indispensable.

C'est ainsi que l'Accord relatif aux transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises a été signé à Paris le 19 mars 2014 par M. Laurent Fabius, ministre des Affaires étrangères et du développement international, et son homologue brésilien, M. Luiz Alberto Figueiredo. Il concerne, d'une part, les transports de voyageurs (y compris les taxis) et les transports de marchandises entre les deux communes frontalières, et d'autre part, les transports internationaux de voyageurs et de marchandises.

Pour la France, l'Accord a pour principal objectif de conforter la Guyane française dans son intégration régionale au moyen d'un rapprochement avec ses voisins que sont le Brésil et le Suriname. C'est, en effet, avec ces deux pays que les échanges, principalement économiques, doivent prospérer.

L'Accord fixe les conditions d'entrée et de circulation des véhicules sur le territoire des deux États parties. Il précise, notamment, les formalités administratives ainsi que les exigences techniques et assurantielles à respecter pour traverser la frontière terrestre franco-brésilienne.

¹ Publié par le décret n° 2007-1518 du 22 octobre 2007 : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000794015>

II- Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'Accord

L'Accord, et l'ouverture du pont sur l'Oyapock qui en est le prolongement souhaité, doivent contribuer au développement des échanges économiques entre la Guyane française, le Brésil et au-delà, avec son espace régional proche.

- Conséquences économiques :

En l'état actuel, les échanges entre la Guyane et l'État de l'Amapa sont très réduits et s'effectuent principalement par circulation de pirogues sur le fleuve Oyapock, par cabotage maritime et par voie aérienne.

L'ouverture du pont sur Oyapock va faciliter ces échanges et les concentrer sur un point d'entrée principal sur le territoire.

Les déplacements de personnes ne vont pas évoluer sensiblement, une partie notable se reportant simplement du transport fluvial vers le transport routier

A court terme, les échanges de marchandises devraient progresser lentement en fonction notamment des capacités des entreprises à respecter les normes du pays qui reçoit ces produits.

Les échanges seront plus conséquents lorsque la remise en état de la route qui relie la ville frontière d'Oiapoque à Macapa, capitale de l'État de l'Amapa distante de 600 km, sera achevée.

- Conséquences financières :

Les conséquences financières ont essentiellement trait à la question des assurances exigibles pour les véhicules assurant du transport international, ponctuel ou régulier. Faute d'accord, le sujet a été retiré du cadre de la négociation du présent accord et renvoyé à un groupe de travail *ad hoc* prévu par l'article 11.

Fin avril 2015, ce groupe n'avait pas encore été réuni mais la concertation menée côté français entre les services de l'Etat et les professionnels du secteur a donné lieu à la production d'une étude proposant un assouplissement de l'offre d'assurance-frontière (période de couverture allant de 15 jours à un an, contre 30 ou 90 jours actuellement) ; il s'agit là de la seule inflexion envisagée et juridiquement possible sous réserve d'une modification réglementaire.

Cette piste sera présentée aux Brésiliens lors de la Commission mixte transfrontalière franco-brésilienne des 7 et 8 octobre prochains.

La question des plafonds des polices d'assurance est particulièrement problématique pour les Brésiliens, lesquels considèrent que des polices de responsabilité civile illimitée seraient trop coûteuses et nuiraient à leur compétitivité. De leur côté, les Guyanais redoutent une couverture insuffisante des risques et une forme de *dumping*.

A l'ouverture du pont, si aucun accord en matière d'assurance n'est trouvé, le service des douanes aura l'obligation de délivrer et percevoir une « assurance frontière » au passage de la frontière.

A noter par ailleurs que les exemptions fiscales ne sont pas à proprement parler prévues dans cet accord, mais dans l'accord relatif aux biens de subsistance évoqué ci-après.

En revanche, l'article 13.2 de l'accord offre la possibilité aux Parties de négocier un protocole additionnel en matière d'exemptions fiscales. Les Parties peuvent également reconnaître les exemptions prévues par les réglementations fiscales en vigueur sur leur territoire. Par conséquent, cet accord ne contient aucune disposition dérogatoire à la réglementation fiscale de droit commun.

L'article 15 introduit la possibilité de mettre en place des procédures simplifiées en matière de dédouanement. Or, sur ce type de procédures, la France est liée par la réglementation communautaire. Dès lors, il ne peut y avoir de dérogation bilatérale notamment en matière de transit.

- **Conséquences sociales :**

L'ouverture du pont va fortement réduire l'activité des nombreux piroguiers qui transportent actuellement les passagers d'Oiapoque à Saint-Georges-de-l'Oyapock. La quasi-totalité de ces piroguiers sont brésiliens.

- **Conséquences environnementales :**

Peu de conséquences sont attendues au plan environnemental, un développement exponentiel du trafic routier n'étant pas envisagé.

- **Conséquences juridiques :**

L'approbation de cet Accord aura les impacts suivants :

- Tous les transports routiers internationaux effectués via le pont sur l'Oyapock devront être réalisés sous couvert d'autorisations et sur la base de la réciprocité ;
- S'agissant du transport de marchandises, les autorisations seront contingentées : leur nombre sera fixé annuellement d'un commun accord entre les Parties dans le cadre de la commission mixte chargée de la mise en œuvre de l'Accord ;
- Les transports de cabotage ne seront pas autorisés ;
- Un dispositif spécifique sera mis en place pour les transports transfrontaliers.
- Les transports devront s'effectuer dans le respect des réglementations nationales, en particulier celles relatives aux règles du code de la route, des temps de conduite et de repos, aux matières dangereuses, aux règles douanières, ainsi qu'à celles relatives à l'obligation d'assurance. Les transports effectués sur le territoire de la Guyane seront soumis à la réglementation européenne ;
- Une commission mixte sera mise en place afin de suivre la mise en œuvre de l'accord et de se prononcer en particulier sur l'opportunité de créer de nouvelles lignes de transport de voyageurs. Elle fixera chaque année le contingent d'autorisations de transport public de marchandises. Elle sera présidée, du côté français, par le préfet de la Guyane. Par ailleurs, les collectivités territoriales concernées et des représentants des milieux économiques participeront aux travaux de cette commission mixte.

L'annexe à l'Accord précise les modalités de réalisation relatives aux :

- *Transports collectifs de voyageurs, transports par taxis et transports de marchandises effectués exclusivement entre les deux communes frontalières, ainsi qu'une zone de 25 kms de part et d'autre des localités frontalières* : ils seront effectués sous couvert d'une autorisation d'une durée d'un an valable pour une entreprise (personne physique ou morale) avec un ou plusieurs de ses véhicules. Un dispositif d'enregistrement et de signalisation visuelle permettra de faciliter les contrôles. Le cadre du régime de création de lignes régulières de transport de voyageurs et de l'exploitation de taxis a été fixé. Il sera mis en application par les collectivités respectivement compétentes dans chacun des deux pays.
- *Transports collectifs de voyageurs à plus longue distance que le transport entre les communes frontalières* : ils seront autorisés aux entreprises de transport titulaires d'une licence délivrée dans leur État d'origine. La création d'une ligne régulière internationale sera subordonnée à l'existence d'un partenariat entre entreprises des deux États.
- *Transports de marchandises autres que ceux effectués entre les communes frontalières* : ils seront réservés aux entreprises habilitées à effectuer des transports internationaux et disposant d'autorisations de transport contingentées. Les transports exceptionnels et les transports pour compte propre seront également soumis à autorisation.
- *Transports exceptionnels* qui auraient vocation à s'appliquer dans deux cas :
 1. Transports de marchandises effectués par des véhicules hors gabarit et autorisés au cas par cas par les autorités du pays « d'accueil ».
 2. Cas de véhicules dont l'activité s'inscrit dans la réalisation d'un projet de construction, ou industriel, nécessitant la circulation en continu de véhicules entre les deux pays. Dans ce cas, les opérations ne nécessiteraient pas la détention de la part de l'opérateur d'une licence complémentaire mais s'effectueraient d'une manière simplifiée, sous couvert d'une autorisation bilatérale du contingent.

Articulation du texte avec les accords ou conventions internationales existantes :

- Au cours des derniers mois, la France a conclu avec le Brésil d'autres accords portant sur la circulation transfrontalière des personnes et des marchandises entre Saint-Georges de l'Oyapock (France) et Oiapoque (Brésil) :
 - *un accord sur le statut de frontalier²* : en avril 2014, la France et le Brésil ont signé un accord sous forme d'échange de lettres instituant un régime spécial de circulation transfrontalière dispensant de l'obligation de visas les ressortissants des communes frontalières de Saint-Georges de l'Oyapock et d'Oiapoque pour des séjours d'une durée inférieure à 72 heures. Cet accord, entré en vigueur le 12 juin 2014, a été publié au JORF par décret n° 2014-1052 du 15 septembre 2014. L'Accord sur les transports transfrontaliers s'applique sans préjudice des dispositions de l'accord sur le statut de transfrontalier pour les personnes relevant de ce régime.

² <http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029463513&categorieLien=id>

- *un accord sur les biens de subsistance*³ : un accord signé entre la France et le Brésil le 30 juillet 2014 prévoyant l'instauration d'un régime spécial exonérant de taxes et droits de douanes certains produits dits « de subsistance » achetés par les bénéficiaires du statut de frontalier dans l'État dont ils ne sont pas ressortissants. L'Accord sur les transports transfrontaliers s'applique sans préjudice des dispositions de l'accord sur les biens de subsistance pour les marchandises entrant dans le périmètre de ce dernier.
- Articulation avec la *Convention fiscale entre la France et le Brésil du 10 septembre 1971* tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu : l'accord concernant les transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises contient des stipulations relatives à la fiscalité. Celles-ci n'affectent pas l'application de la convention fiscale du 10 septembre 1971 pour l'imposition du bénéfice des entreprises et des établissements concernés.

Articulation du texte avec le droit de l'Union européenne :

La France a consulté en 2007 la Commission européenne au sujet de la possibilité pour un État-membre de conclure un accord portant sur le transport routier avec un État tiers. La Commission n'a pas répondu officiellement à ce courrier. En tout état de cause, l'Union n'ayant pas conclu ou décidé de conclure d'accord relatif aux transports routiers internationaux de voyageurs et de marchandises avec le Brésil, les États-membres demeurent compétents en la matière.

L'Accord s'inscrit dans le cadre du règlement n°1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route⁴. Lequel rappelle notamment dans son 3^e considérant : « *Pour offrir un cadre cohérent au transport international de marchandises par route dans l'ensemble de la Communauté, il convient que le présent règlement s'applique à tous les transports internationaux effectués sur le territoire communautaire. Les transports au départ d'États membres et à destination de pays tiers sont toujours, dans une large mesure, couverts par des accords bilatéraux conclus entre les États membres et ces pays tiers. Le présent règlement ne devrait donc pas s'appliquer à la partie du trajet effectuée sur le territoire de l'État membre de chargement ou de déchargement tant que les accords nécessaires entre la Communauté et les pays tiers en question n'ont pas été conclus* ».

En France, le droit applicable aux transports de marchandises par des véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes, auquel les transporteurs brésiliens devront se conformer, trouve son origine dans le droit communautaire. Les textes suivants s'appliquent :

- Temps de conduite : *Règlement (CE) n° 561/2006 du parlement européen et du conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil*⁵.

³ Cet accord n'est pas encore entré en vigueur. Son approbation nécessitant une autorisation parlementaire préalable, un projet de loi est en cours de constitution.

⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0072:0087:FR:PDF>

⁵ <http://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/europe/ce-561-2006>

- Équipement obligatoire d'un tachygraphe : Règlement UE n° 165/2014⁶ du parlement européen du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006.
- Poids et dimensions maximales : Directive 96/53/CE⁷ du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.
- Transport de matières dangereuses : Directive 2008/68/CE⁸ du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.

En vertu de ses obligations européennes liées à la bonne application du règlement (CE) n° 1071/2009⁹, la France dispose d'un registre électronique national des entreprises de transport par route au sein duquel sont immatriculées les entreprises de transport routier de personnes (exploitant des véhicules de plus de 9 places, conducteur compris) et les entreprises de transport routier de marchandises (exploitant des véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes). Les informations portées sur ce registre, exploité par les services déconcentrés du ministère chargé des Transports (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement – DREAL-, Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France –DRIEA-, *direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement* -DEAL-), concernent :

- le nom et la forme juridique de l'entreprise ;
- l'adresse de son établissement ;
- le nom des gestionnaires de transport désignés pour remplir les conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle ;
- le type d'autorisation (d'exercer la profession de transporteur routier), le nombre de véhicules, le numéro de la licence communautaire et de ses copies certifiées conforme ;
- le nombre, la catégorie et le type d'infractions graves qui ont donné lieu à une condamnation ou à une sanction au cours des deux dernières années ;
- le nom des personnes déclarées inaptes à assurer la gestion des activités de transport de l'entreprise en raison de la perte de leur honorabilité.

La France a décidé d'aller au-delà de ses obligations européennes dans la conception de son registre national. Ainsi, s'agissant des transporteurs de marchandises, elle indique dans son registre les entreprises titulaires d'autorisations de transport internationales émises en application des accords bilatéraux. Cette fonction du registre national sera utilisée pour les entreprises françaises bénéficiaires d'autorisations émises par le Brésil, en application de l'article A5 de l'Accord.

⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2014:060:0001:0033:FR:PDF>

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996L0053&from=FR>

⁸ http://www.ineris.fr/aida/consultation_document/841

⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0051:0071:FR:PDF>

Afin de satisfaire à l'obligation d'échanges d'informations entre États parties à l'Accord sur les transporteurs et véhicules autorisés à effectuer les opérations de transport de part et d'autre de la frontière, la France n'envisage pas à ce stade de recourir à une interconnexion électronique, compte tenu des incertitudes mentionnées ci-dessus et des difficultés techniques (choix de l'architecture informatique, délais de réalisation, langue, question de la proportionnalité des moyens financiers à mobiliser).

C'est donc par échange « papier », soit par courrier, soit par e-mail, que la France entend assurer la fourniture des informations, y compris celles à caractère personnel, mentionnées au e) de l'article A5 de l'annexe à l'Accord. Ces transmissions de données s'inscriront dans le cadre des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

- Conséquences administratives :

Le Préfet de Guyane et les services de la DEAL de Guyane seront en charge de l'application du présent Accord pour la partie française. L'Accord prévoit en particulier la réunion régulière d'une commission mixte entre les services concernés des deux pays, tenue alternativement dans chacun d'entre eux. Habituellement dévolue à l'administration centrale, l'organisation de ces commissions mixtes reviendra, pour l'application de cet Accord, aux services déconcentrés de l'État.

Le chef de la délégation française sera le Préfet, selon l'esprit de l'article 17. La délégation comprendra, en outre, comme membres de droit, des représentants du ministère des affaires étrangères, du ministère chargé des transports, de la police aux frontières, de la gendarmerie, de l'administration douanière et de la Direction de l'agriculture, de l'alimentation et de la forêt, en tant qu'autres administrations concernées par l'exécution de l'Accord, ainsi qu'à titre d'observateurs, des représentants des transporteurs routiers et des collectivités territoriales.

D'une manière générale, les autorisations bilatérales sont habituellement échangées entre les administrations centrales des ministères chargés des transports de chaque État partie aux accords, en recourant à leur ambassade respective. Il pourra éventuellement être envisagé un envoi direct de l'ambassade de France à Brasília à la DEAL de Guyane s'agissant des autorisations délivrées par la partie brésilienne.

i. - Conséquences concernant la parité femmes/hommes :

Sans objet.

III – Historique des négociations

L'Accord a fait l'objet de quatre sessions de négociations bilatérales tenues à Paris (décembre 2009), Brasília (février et juin 2010) et Cayenne (mai 2010). Ces discussions ont été précédées et suivies de concertation avec les milieux économiques guyanais.

IV – État des signatures et ratifications

L'Accord a été signé à Paris le 19 mars 2014 par le ministre des Affaires étrangères de la République française, M. Laurent Fabius, et le ministre des Relations extérieures de la République fédérative du Brésil, M. Luiz Alberto Figueiredo Machado.

Le Parlement brésilien a approuvé l'accord sur les transports internationaux de voyageurs et de marchandises le 18 août 2015. Celui-ci doit maintenant être promulgué par la présidente Dilma Rousseff pour entrer en vigueur en droit interne.

V - Déclarations ou réserves :

Sans objet.