

N° 268

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 avril 1984.

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 d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République tunisienne relatif aux transports internationaux de marchandises par route.

Par M. Paul ROBERT,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, président ; Yvon Bourges, Emile Didier, Pierre Matraja, Jacques Ménard, vice-présidents ; Serge Boucheny, Michel d'Aillières, Francis Palmero, Gérard Gaud, secrétaires ; MM. Paul Alduy, Michel Alloncle, François Autain, Jean-Pierre Bayle, Jean Bénard Mousseaux, Noël Berrier, André Bettencourt, Charles Bosson, Raymond Bourguin, Louis Brives, Guy Cabanel, Michel Caldaguès, Jacques Chaumont, Michel Crucis, André Delelis, Jacques Delong, Maurice Faure, Charles Ferrant, Louis de la Forest, Jean Garcia, Jacques Genton, Marcel Henry, Louis Jung, Philippe Labeyrie, Christian de La Malène, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Longueue, Philippe Madrelle, Jean Mercier, Pierre Merli, Daniel Millaud, Claude Mont, Jean Natali, Paul d'Ornano, Bernard Parmantier, Mme Rolande Perlican, MM. Robert Pontillon, Roger Poudonson, Paul Robert, Marcel Rosette, Albert Voilquin.*

Voir le numéro :

Sénat : 189 (1983-1984).

Traités et conventions. — Tunisie.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	3
PREMIÈRE PARTIE — UN TEXTE TECHNIQUE AUX DISPOSITIONS DÉSOR- MAIS CLASSIQUES ET D'UNE PORTÉE PRATIQUE MODESTE MAIS INDISCUTABLE	5
A. — Des dispositions désormais classiques	5
1. — <i>De nombreux précédents</i>	5
2. — <i>Les dispositions essentielles</i>	5
B. — L'intérêt pratique de l'accord proposé	7
1. — <i>Une portée modeste</i>	7
2. — <i>Un intérêt pratique indiscutable</i>	7
SECONDE PARTIE — DES RELATIONS FRANCO-TUNISIENNES PARTICU- LIÈREMENT ÉTROITES, DONT L'IMPORTANCE A ÉTÉ ENCORE SOU- LIGNÉE DANS LA PÉRIODE RÉCENTE	9
A. — L'étroitesse des relations bilatérales	9
1. — <i>L'importance des liens politiques et économiques entre Paris et Tunis</i> ...	9
2. — <i>L'importance des communautés justifie le renforcement de la coopération</i>	10
B. — Une situation intérieure difficile qui contraste avec le poids inter- national de la Tunisie	11
1. — <i>Une position privilégiée sur la scène internationale</i>	11
2. — <i>Une situation politique et économique difficile</i>	12
LES CONCLUSIONS DE VOTRE RAPPORTEUR ET DE LA COMMISSION	15

Mesdames, Messieurs,

L'accord conclu entre les gouvernements français et tunisien dont l'approbation est soumise, par le présent projet de loi, à l'autorisation du Sénat, a un objet technique, limité dans sa portée mais indiscutablement utile et désormais classique dans le domaine conventionnel : les transports internationaux de marchandises par route.

Les dispositions de cet accord, de même nature et largement identique à diverses conventions bilatérales déjà conclues par la France, n'exigent pas de longs commentaires. D'un mot, cet accord, au vu des caractéristiques du trafic routier entre les deux Etats, tend à faciliter le transport de marchandises entre la France et la Tunisie et à équilibrer ce trafic entre les transporteurs par un système de contingents fixés chaque année. Mais le texte proposé, replacé dans le contexte dans lequel il s'inscrit, offre également l'opportunité d'un examen des relations bilatérales particulièrement étroites entre Paris et Tunis.

*

* *

PREMIÈRE PARTIE

UN TEXTE TECHNIQUE AUX DISPOSITIONS DÉSORMAIS CLASSIQUES ET D'UNE PORTÉE PRATIQUE MODESTE MAIS INDISCUTABLE

A. — Des dispositions désormais classiques.

1. — *De nombreux précédents* rendent les dispositions proposées d'ores et déjà classiques dans le champ conventionnel français.

Des accords de même nature ont été conclus par la France avec la quasi-totalité des pays européens : Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, R.F.A., Italie, Espagne, Portugal, Grande-Bretagne, Irlande, Grèce, Turquie, Finlande, Suède, Danemark, Norvège, Hongrie, Roumanie, Pologne, Bulgarie, Yougoslavie, R.D.A., Tchécoslovaquie, Union soviétique et même Albanie. Le Parlement a enfin autorisé tout récemment, en décembre dernier, un accord analogue avec l'Autriche.

La France a, par ailleurs, signé un certain nombre de conventions comparables avec quelques Etats non européens, tels qu'Israël ou l'Afghanistan.

S'agissant des pays du Maghreb, le gouvernement français a déjà conclu un accord semblable avec le Maroc. Même si rien n'est actuellement envisagé en ce domaine avec l'Algérie, le texte conclu avec la Tunisie s'inscrit donc dans le droit fil de la pratique conventionnelle de notre pays en la matière.

Il suffira donc d'en rappeler ici brièvement les dispositions essentielles.

2. — *Les dispositions essentielles.*

Cinq points méritent d'être relevés dans le dispositif de l'accord proposé :

a) Les transports de marchandises par route entre la France et la Tunisie sont, aux termes de l'article 2, soumis au régime de l'autorisation préalable.

b) Les autorisations sont accordées, pour chaque partie, dans la limite d'un **contingent annuel de voyages**, fixé d'un commun accord par les autorités compétentes des deux pays, en l'occurrence les ministères des transports (article 4).

Cependant, conformément à l'article 5, des **autorizations hors contingent** peuvent être accordées, à titre dérogatoire, pour des transports de faible portée économique.

c) L'accord proposé prévoit en troisième lieu, en ses articles 12, 13 et 14, les **dispositions fiscales** classiques en la matière. C'est ainsi que les véhicules de chaque pays sont exemptés sur le territoire de l'autre des impôts et taxes en vigueur liés à la possession et à la circulation des véhicules ainsi que des impôts spéciaux sur le transport de marchandises - excepté les taxes de consommation.

Ces mesures fiscales visent donc à l'exonération réciproque des véhicules de transports routiers de tout impôt ou taxe, en particulier la « taxe à l'essieu ». Elles sont complétées par des régimes d'importation temporaire en franchise (article 13).

d) Quatrième point : l'article 19 de l'accord institue une **Commission mixte spécialisée**, en vue d'en assurer la bonne exécution.

Se réunissant à la demande d'un des deux pays, elle a en particulier compétence pour fixer les contingents annuels de voyages. Précisons que cette commission mixte est composée, comme pour les autres accords de même nature, de fonctionnaires des administrations concernées assistées de représentants de la profession ; elle se réunit sous la présidence d'un fonctionnaire du ministère des transports des deux parties.

e) On notera enfin, pour être complet, que l'**article 21** rappelle que l'accord franco-tunisien s'applique sans préjudice des obligations communautaires présentes ou futures qui découleraient, pour la France, du traité de Rome ; ces obligations liées à notre appartenance à la Communauté économique européenne prévalent en effet automatiquement.

Telles sont les principales dispositions, au demeurant classiques, de l'accord proposé, conclu pour une durée d'un an et prorogé ensuite d'année en année par tacite reconduction. Leur portée pratique, pour être modeste, n'en est pas moins indiscutable.

B. — L'intérêt pratique de l'accord proposé.

1. — Une portée modeste.

L'expérience déjà acquise en ce domaine ôte au présent texte tout aspect caractéristique ou original, même si les précédents ont permis de préciser utilement certains points : l'article 11 garantit ainsi à chaque partie les autorisations nécessaires au transfert du solde des recettes et dépenses relatives à chaque opération de transport.

L'accord proposé revêt ainsi l'intérêt pratique de faciliter le trafic routier entre la France et la Tunisie notamment par la simplification des formalités administratives liées à l'obtention des autorisations et de rechercher un partage équilibré du trafic routier entre les transporteurs des deux pays.

Deux précisions méritent d'être ici données en ce qui concerne le système des contingents adopté :

— le niveau auquel seront fixés les contingents annuels de voyages sera déterminé au cours de la première réunion de la Commission mixte spécialisée instituée par le présent accord ; la France souhaite naturellement obtenir un contingent aussi proche que possible des besoins des transporteurs français ;

— par ailleurs, les autorisations hors contingent ne peuvent être accordées, aux termes de l'article 5, que pour les transports funéraires, transports de déménagement, transports de véhicules endommagés, et transports nécessaires à l'organisation de spectacles.

2. — Un intérêt pratique indiscutable.

Pour être ainsi de portée modeste, l'intérêt pratique et technique du texte proposé n'en demeure pas moins indiscutable, du fait de l'importance non négligeable du tonnage des échanges de marchandises entre la France et la Tunisie.

Si les statistiques ne permettent pas d'isoler le trafic routier, les données douanières les plus récentes donnent les résultats suivants :

— 770 000 tonnes de marchandises exportées de France en Tunisie en 1982 ;

— et 1 120 000 tonnes importées de Tunisie en France,

soit un total annuel de marchandises échangées de près de 1 900 000 tonnes.

Le nombre de véhicules potentiellement concernés par le présent accord — c'est-à-dire, pour l'essentiel, les poids lourds destinés aux transports de marchandises — est particulièrement important du côté français : plus de 2 300 en 1982, pour seulement une centaine de véhicules tunisiens, ce chiffre étant, il est vrai, en augmentation en 1983-1984.

*

* *

En tant que tel, le présent accord, limité dans son objet mais incontestablement utile, n'appelle pas de votre rapporteur de plus longs commentaires.

Il offre cependant l'opportunité de dresser le bilan des relations bilatérales franco-tunisiennes, sur lesquelles il sera permis de s'arrêter ici quelques instants.

*

* *

SECONDE PARTIE

DES RELATIONS FRANCO-TUNISIENNES PARTICULIÈREMENT ÉTROITES, DONT L'IMPORTANCE A ÉTÉ ENCORE SOULIGNÉE DANS LA PÉRIODE RÉCENTE

A. — L'étroitesse des relations bilatérales.

1. — *L'importance des liens politiques et économiques entre Paris et Tunis.*

a) La France et la Tunisie entretiennent sur le **plan politique** un dialogue constant.

Les positions de Paris et de Tunis sont le plus souvent très proches et convergentes sur les grands dossiers internationaux. Les situations, pourtant difficiles et complexes, au Tchad et au Liban en ont fourni encore récemment l'illustration.

Dans la pratique — et les parlementaires ont pu le constater dans de nombreuses conférences internationales —, la Tunisie joue fréquemment un rôle particulièrement efficace auprès des pays du Tiers monde, dans un sens conforme aux positions françaises.

Les autorités gouvernementales françaises et tunisiennes entretiennent ainsi naturellement des rapports confiants, nombreux et particulièrement serrés — ce dont témoignent les multiples visites officielles réciproques.

Il faut enfin préciser que cette étroitesse des relations politiques bilatérales se trouve encore renforcée par une **coopération militaire** active : la France reste le premier partenaire de la Tunisie en matière de coopération technique militaire et de ventes d'armements. Relevons à cet égard l'importance des crédits consentis et celle de la coopération militaire technique qui absorbe à elle seule, pour 1983, 21 % de notre action globale en la matière, qu'il s'agisse d'aide directe, de l'entretien d'une mission de coopérants ou de l'accueil des stagiaires.

b) Dans le **domaine économique et commercial**, la situation peut être ainsi caractérisée :

— **Les échanges commerciaux font apparaître, en valeur, un considérable excédent** en faveur de la France, de l'ordre de 3,5 milliards de francs pour l'année 1983, traduisant un taux de couverture de plus de 200 %. Ce déficit tunisien n'est au demeurant pas surprenant s'agissant d'un pays ami en développement qui fait un puissant effort d'équipement ; il est de plus fortement réduit, du fait du tourisme notamment, au niveau de la balance des paiements dans son ensemble, seule donnée véritablement importante pour l'équilibre extérieur de la Tunisie.

— **La coopération économique bilatérale** fait l'objet d'une relance sensible : dans le domaine industriel d'abord, où l'effort doit être poursuivi dans des secteurs aussi divers que les textiles, les industries électro-mécaniques, l'énergie ou les matériaux de construction ; dans le domaine agricole d'autre part, où l'aide alimentaire atteint déjà une ampleur considérable — 20 000 tonnes en 1983, soit 10 % de notre aide totale dans le monde — et où une intensification est souhaitable dans l'intérêt des deux partenaires, dans le secteur agro-alimentaire et en matière d'aménagement rural.

2. — *Mais l'importance des communautés justifie encore le renforcement et la diversification de la coopération franco-tunisienne.*

La communauté française en Tunisie demeure aujourd'hui importante puisqu'elle atteint **15 000** personnes ; la colonie tunisienne en France est, pour sa part, considérable, s'agissant d'un pays de 6,5 millions d'habitants, puisque **210 000** ressortissants tunisiens sont établis dans notre pays.

Ces données suffiraient à elles seules à expliquer les multiples accords et négociations qui se déroulent entre Paris et Tunis. Rappelons ici quelques-uns des **principaux dossiers** traités :

— des **conventions** ont été conclues en matière d'entraide judiciaire — pour le droit de garde des enfants notamment —, et en ce qui concerne les obligations du service national en cas de double nationalité ; un accord pour la circulation des personnes est enfin entré en vigueur en septembre dernier, tandis qu'un projet de convention sur le transfèrement des détenus est en cours de négociations ;

— **le droit au séjour et au travail** fait l'objet de discussions bilatérales actives : l'octroi de cartes aux commerçants d'un des deux Etats installés dans l'autre est acquis ; la France insiste d'autre part auprès

de son partenaire pour aboutir à un règlement positif de la situation des Françaises mariées à des ressortissants tunisiens et devant obtenir des cartes de séjour et de travail.

L'importance des communautés française en Tunisie et tunisienne en France est aussi un élément favorable à l'intensification d'une **coopération culturelle diversifiée** :

— **l'enseignement du français** demeurant un des éléments essentiels du système éducatif tunisien, notre effort en matière d'enseignement est toujours important, malgré une baisse notable des effectifs, passés de 1682 en 1976 à 509 en 1981 ; notre coopération connaît en ce domaine une évolution qualitative, car elle se situe désormais à un niveau plus élevé et s'oriente vers la recherche scientifique ; regrettons cependant, en la matière, l'augmentation des droits de scolarité dans les établissements scolaires français en Tunisie que la réduction de la subvention de Paris risque d'entraîner ;

— soulignons par ailleurs la remise du **Lycée Carnot**, devenu Lycée Bourguiba, aux autorités tunisiennes en juin 1983 : le nouvel établissement, à vocation biculturelle franco-arabe, est conçu par les Tunisiens comme un établissement pilote dont l'accès est prioritairement ouvert aux meilleurs élèves ;

— enfin, rappelons en matière de communication, notre aide financière à la création de la **2^e chaîne de télévision** tunisienne, inaugurée en juin 1983.

*

* *

Tous ses éléments soulignent le caractère particulièrement dense de la coopération bilatérale. Deux facteurs divergents viennent paradoxalement conjuguer leurs effets pour renforcer encore le bien-fondé de ces liens : le rôle incontestable de la Tunisie sur la scène internationale, et les difficultés intérieures récentes rencontrées par la Tunisie.

*

* *

**B. — Une situation intérieure difficile
qui contraste avec le poids international de la Tunisie.**

1. — *Une position privilégiée sur la scène internationale.*

Il est indiscutable que la Tunisie joue sur le plan international un rôle sans commune mesure avec son poids économique — le P.N.B. annuel par habitant n'y dépasse guère 1 500 dollars.

Sans revenir ici sur l'exceptionnelle personnalité du Président Bourguiba, rappelons que la Tunisie est le siège de la Ligue arabe, qu'elle participe activement au Mouvement des non alignés, à l'Organisation de l'Unité africaine et à la Conférence islamique.

La diplomatie tunisienne a pour champ d'action privilégié le monde arabe : le sommet de Fès, les accords conclus avec l'Algérie, les liens avec la Libye du colonel Kadhafi y ont démontré son influence.

Mais la Tunisie entretient aussi des relations étroites avec les Etats-Unis — sur lesquels elle compte pour sa défense — et en Europe, singulièrement la C.E.E. avec laquelle le gouvernement tunisien souhaite conclure des accords économiques pouvant favoriser le développement du pays. La France a à cet égard un rôle de premier rang à jouer, aux yeux de Tunis, pour la prise en considération des intérêts des pays du Maghreb, tout spécialement durant ce semestre de présidence française du Conseil des Communautés.

2. — *Une situation politique et économique difficile.*

Mais, si cette influence internationale tunisienne rend plus précieuses encore des relations bilatérales actives, les difficultés intérieures récemment rencontrées par la Tunisie ont une nouvelle fois illustré la solidité de ces liens en débouchant sur une nouvelle aide de la France.

— **La situation politique** en Tunisie a été gravement troublée par les émeutes de janvier 1984 — la « révolte du pain » — conduisant le gouvernement tunisien à faire appel à l'armée pour rétablir l'ordre.

C'est dire que le processus, certes prudent, de démocratisation dans lequel s'étaient engagées les autorités à la suite des émeutes de Tunis (1978) puis de la crise de Gafsa (1980) n'a pas encore permis au gouvernement de maintenir un équilibre stable entre le parti socialiste

destourien — qui domine la vie politique intérieure depuis un demi-siècle —, et une opposition politique impatiente et des menées islamistes qui ont puisé un souffle nouveau dans la révolution iranienne.

— **La situation économique**, détonateur puis prétexte des émeutes de janvier, n'est pas plus réconfortante et a encore marqué le pas dans les derniers mois. Confrontée à la faiblesse des ressources agricoles, à une croissance démographique élevée, à un déficit commercial aggravé — près de 9 milliards de francs en 1982 —, l'économie tunisienne est insuffisamment diversifiée.

Face à cette situation, et aux pertes considérables — un trou budgétaire de 110 millions de dinars (1 dinar = 11,50 F) — imputables aux récents troubles et à l'annulation de la hausse du prix du pain, les autorités tunisiennes ont salué **l'aide apportée par Paris**, qu'ils regardent comme « un témoignage de solidarité agissante et amicale » et le souci de préserver la stabilité du régime.

C'est ainsi que trois accords portant un soutien immédiat français de 560 millions de francs à la Tunisie ont été conclus le 18 février dernier, l'aide française se composant d'un don de 40 000 tonnes de céréales (40 millions de francs), d'une ouverture de crédits de 400 millions pour l'achat de produits alimentaires français, et d'une aide à la balance des paiements sous forme de 120 millions de crédits.

*

* *

LES CONCLUSIONS DE VOTRE RAPPORTEUR ET DE LA COMMISSION

Ainsi, le texte qui nous est aujourd'hui soumis ne constitue-t-il qu'un modeste élément de l'écheveau, particulièrement dense, des relations franco-tunisiennes. Il n'en revêt pas moins, dans son domaine, une incontestable utilité et n'appelle, de ce point de vue, aucune critique.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées, après en avoir délibéré au cours de sa séance du 19 avril 1984, et après un débat au cours duquel le rapporteur, en réponse à M. Claude Mort, a précisé les caractéristiques de l'enseignement français en Tunisie, vous invite donc à émettre un avis favorable à l'adoption du présent projet de loi.

*

* *

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement)

Article unique.

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République tunisienne relatif aux transports internationaux de marchandises par route, signé à Tunis le 28 juin 1983, dont le texte est annexé à la présente loi (1).

(1) Voir le texte annexé au document Sénat n° 189 (1983-1984).