

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 septembre 2009

ORGANISATION ET RÉGULATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES - (n° 1788)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 69

présenté par
M. Vauzelle
et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 2, insérer l'article suivant :**

L'article L. 1115-5 du code général des collectivités territoriales est complété par un second alinéa ainsi rédigé :

« Toutefois, dans les domaines de compétence de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales, ses représentants peuvent négocier, lorsqu'il n'existe pas dans les pays voisins de collectivité territoriale ou de groupement de collectivités territoriales disposant des mêmes compétences et dans le respect des engagements internationaux de l'État, des conventions avec un ou plusieurs États étrangers. À l'issue de la négociation, le projet d'accord est soumis au vote de l'assemblée délibérante de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales, puis au contrôle de légalité. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à permettre le développement des relations ferroviaires transfrontalières lorsqu'il n'existe pas dans le pays voisin de collectivité territoriale disposant des mêmes compétences que la collectivité française. En pareil cas, le développement des relations ferroviaires transfrontalières entre dans le cadre de l'article L. 1115-5 du code des collectivités territoriales, ainsi rédigé :

« Aucune convention, de quelque nature que ce soit, ne peut être passée entre une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales et un État étranger, sauf si elle a vocation à permettre la création d'un groupement européen de coopération territoriale. Dans ce

cas, la signature de la convention doit être préalablement autorisée par le représentant de l'État dans la région. »

Si cette rédaction présente l'avantage d'autoriser les coopérations dans le respect de la réglementation communautaire et de favoriser les créations de groupements européens de coopération territoriale (GECT), elle ne répond cependant pas à toutes les exigences de proximité pour les populations vivant aux abords de frontières terrestres.

En effet, certaines collectivités territoriales mettent en œuvre le service public de transport de voyageurs : c'est par exemple le cas des Régions pour les Trains Express Régionaux (TER). Or, les besoins de déplacement des populations, notamment pour les migrations journalières correspondant aux trajets domicile - lieu de travail, peuvent nécessiter dans certains cas le franchissement de frontières. Dans la mesure où l'Etat n'assure plus ce service public, il revient aux collectivités concernées, par l'intermédiaire de leurs représentants élus, de négocier avec les autorités publiques prévues par la législation interne de l'Etat étranger, le cadre d'organisation d'un service public de transport transfrontalier. Or, il arrive que l'Etat étranger n'ait pas décentralisé cette compétence et continue d'en assurer lui-même la mise en œuvre : dans cette hypothèse, le conventionnement direct entre une collectivité française et un Etat étranger se justifie. C'est par exemple le cas de la Principauté de Monaco, dont le territoire est déjà desservi par les trains régionaux de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Après négociation, l'accord doit être voté par l'assemblée délibérante de la collectivité concernée. Pour entrer en application, le contrôle de légalité s'applique normalement, et porte notamment sur les principes du respect des accords internationaux de la France et du respect de la souveraineté nationale.