

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des affaires étrangères

– Examen, ouvert à la presse, et vote sur les projets de loi suivants :

- projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relative à l'entretien courant et à l'exploitation de la section située en territoire français de la ligne ferroviaire Coni-Breil-Vintimille (n° 2510) (Mme Alexandra Masson, rapporteure) ..2

- projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et la Communauté des Caraïbes relatif à l'adhésion au protocole sur les privilèges et immunités de la Communauté des Caraïbes du 14 janvier 1985 (n° 2414) (Mme Béatrice Bellay et Mme Maud Petit, rapporteures) 10

– Informations relatives à la commission 17

Mercredi

25 mars 2026

Séance de 9 heures 45

Compte rendu n° 48

SESSION ORDINAIRE 2025-2026

**Présidence
de M. Michel Herbillon,
Vice-président**



La commission procède à l'examen, ouvert à la presse, et au vote de deux projets de loi.

La séance est ouverte à 9 h 45.

Présidence de M. Michel Herbillon, vice-président.

M. Michel Herbillon, président. Je vous prie, chers collègues, de bien vouloir excuser l'absence de notre président, Bruno Fuchs, retenu par un entretien prévu de longue date. Nous avons à examiner deux projets de loi portant sur l'approbation, l'un, d'une convention bilatérale, l'autre, d'un accord international.

• Projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relative à l'entretien courant et à l'exploitation de la section située en territoire français de la ligne ferroviaire Coni-Breil-Vintimille (n° 2510) (Mme Alexandra Masson, rapporteure)

M. Michel Herbillon, président. Nous commençons nos travaux par l'examen du projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne relative à l'entretien courant et à l'exploitation de la section située en territoire français de la ligne ferroviaire Coni-Breil-Vintimille, qui traverse de superbes paysages.

La convention du 12 avril 2024, qui procède à l'actualisation de la convention du 24 juin 1970, nous permettra de nous accorder avec l'Italie sur un cadre pérenne de gestion et de financement de cette ligne qui comprend un tronçon d'une cinquantaine de kilomètres sur le territoire français. Rappelons que la question de la dette italienne à l'égard de la France a été réglée en juillet 2020 grâce à un accord entre SNCF Réseau et son homologue italien, Rete Ferroviaria Italiana (RFI), sur le versement d'arriérés, pour un montant de 14,7 millions d'euros.

L'approbation de cette nouvelle convention a été autorisée en 2025 par le Parlement italien : le 8 janvier par la Chambre des députés ; le 5 mars par le Sénat. La loi autorisant sa signature a été promulguée le 11 mars 2025 et publiée au Journal officiel italien le 29 mars 2025. Après le vote de nos collègues sénateurs le 18 février 2026, il apparaît souhaitable que nous procédions à notre tour à l'autorisation de son approbation. Il importe en effet d'avancer dans ce dossier de coopération transfrontalière avant la tenue du premier sommet franco-italien prévu dans le cadre du fameux traité du Quirinal, initialement programmé pour les 10 et 11 avril prochains à Toulouse et reporté de quelques semaines ou mois.

Avant de donner la parole à Alexandra Masson, rapporteure de ce projet de loi, je tiens à la féliciter pour son élection à la mairie de Menton.

Mme Alexandra Masson, rapporteure. Inaugurée il y a près d'un siècle, la ligne transfrontalière Coni-Breil-Vintimille passe, dans sa partie centrale, par le département des Alpes-Maritimes, section qui représente plus de la moitié de sa longueur totale, de 96 kilomètres. Elle permet de relier deux régions italiennes, le Piémont, au Nord, et la Ligurie, au Sud, en traversant la fameuse vallée de la Roya en France. Surnommée le « train

des merveilles », elle assure la connectivité d'espaces enclavés, situés dans des zones très montagneuses. Elle est empruntée par plus de 1 million de voyageurs chaque année grâce aux trains express régionaux (TER) affrétés par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) et à ceux de la compagnie italienne Trenitalia. Au-delà de sa dimension esthétique et de sa richesse patrimoniale, elle constitue un véritable cordon ombilical entre les Alpes et la Méditerranée et représente un outil indispensable à la mobilité des travailleurs transfrontaliers, ainsi que plus généralement de l'ensemble des habitants de ces territoires, tout en contribuant à l'essor du tourisme dans la région.

Par ailleurs, son rôle décisif pour faciliter l'acheminement des secours aux populations sinistrées à la suite de la tempête *Alex* en octobre 2020 a illustré de façon très concrète son utilité opérationnelle, à l'épreuve de la fermeture des autres voies de circulation.

L'Italie a ratifié la convention il y a plus d'un an et ce projet de loi a été adopté au Sénat le 18 février dernier. Son examen par notre Assemblée est donc l'ultime étape parlementaire d'un processus tant attendu par nos amis italiens et qu'il nous revient désormais, chers collègues, d'achever.

Derrière ses aspects modestes, voire techniques, cette convention qui remplace et abroge celle du 24 juin 1970 présente des intérêts majeurs tout en souffrant de plusieurs limites. Je ne reviendrai pas en détail sur chacune de ses stipulations – je vous renvoie à l'analyse fournie dans le projet de rapport qui vous a été transmis – mais insisterai sur quelques éléments que j'estime importants et reviendrai sur les zones d'ombre persistantes que la France et l'Italie se devront de dissiper au cours des prochaines années.

Cette convention s'inscrit dans un contexte de renforcement des relations bilatérales franco-italiennes, impulsé par la signature en novembre 2021 du traité du Quirinal, qui a notamment mis en place un comité de coopération frontalière. Elle permet de solder un différend financier qui a lourdement altéré la coopération franco-italienne depuis plus d'une décennie. La convention de 1970 prévoit en effet que l'Italie supporte l'intégralité de l'excédent ou du déficit d'exploitation de la section française de la ligne ferroviaire. Cette stipulation était à l'origine motivée par le fait que la ligne servait principalement les intérêts italiens, puisqu'elle reliait deux régions de l'Italie, le Piémont et la Ligurie. Hélas, l'activité économique de la ligne est structurellement déficitaire, le montant des recettes de péage engendrées par le trafic des passagers étant très largement inférieur à celui des dépenses engagées pour garantir son fonctionnement. L'Italie est donc tenue d'assumer la totalité du coût des travaux d'entretien effectués par le gestionnaire français SNCF Réseau. Considérant cette charge financière comme disproportionnée, la partie italienne a refusé de payer depuis 2008, donc de satisfaire à ses obligations : le gestionnaire italien RFI a ainsi contracté une dette de 20 millions d'euros à l'égard de son homologue français SNCF Réseau.

Au-delà du contentieux financier, ce désaccord a dégradé les conditions de service tout en retardant la mise en œuvre de travaux de maintenance. Cette situation a rapidement entraîné la réduction de la limite de vitesse maximale autorisée sur la ligne de 80 kilomètres à l'heure à 40 kilomètres à l'heure.

M. Michel Herbillon, président. Voyons le bon côté des choses : on a ainsi le temps de découvrir le paysage.

Mme Alexandra Masson, rapporteure. Tout à fait, celui-ci étant exceptionnel.

Fort heureusement, un accord transactionnel a finalement été trouvé en juillet 2020 entre les deux parties : RFI a accepté de verser à SNCF Réseau une indemnité s'élevant à 14,7 millions d'euros pour solder la totalité des comptes et apurer la dette accumulée depuis 2008. Cet accord s'est accompagné de la renégociation de la convention bilatérale dans le but de redéfinir le cadre juridique et financier applicable.

La convention du 12 avril 2024, qui procède à plusieurs ajustements rédactionnels motivés par l'évolution du droit européen, a pour objet principal de rééquilibrer la répartition des coûts d'exploitation et d'entretien de la section française de la ligne. Son article 7 prévoit que, dorénavant, le déficit ou l'excédent de la gestion courante sur chaque tronçon de la section française sera évalué annuellement et supporté par les parties française et italienne sur la base d'une nouvelle répartition, au prorata des circulations des trains, ce qui met fin à la prise en charge intégrale par la partie italienne des dépenses d'entretien.

Toutefois, en cas de déficit et en présence d'au moins un service ferroviaire régulier de voyageurs français ou italien, chaque partie devra prendre en charge au minimum 25 % des coûts. Sur le tronçon central qui accueille les TER affrétés par la région PACA, SNCF Réseau couvrira ainsi le déficit correspondant strictement à la part établie au prorata du nombre de trains français circulant sur cette section, dès lors que cette part est supérieure à 25 %. En résumé, même si un seul train français circule, la France devra supporter 25 % des dépenses.

En pratique, l'exploitation de la section française de la ligne accuse un déficit annuel hors taxes en forte augmentation – 4,7 millions d'euros en 2025 contre 2,1 millions en 2020 –, compte tenu de l'augmentation notable des dépenses engagées pour assurer la maintenance de la liaison.

La France et l'Italie auront donc à payer ce qu'elles vont consommer sur la section française de la ligne ferroviaire : leur contribution dépendra du nombre de trains qui circuleront quotidiennement, chaque partie étant toutefois tenue par la clause de sauvegarde de 25 %. Pour l'année 2026, eu égard à la nouvelle clé de répartition financière, la part prévisionnelle de la France dans la couverture du déficit d'exploitation s'élèvera à peu près à un tiers, soit environ 1,2 million d'euros sur un total de 3,6 millions d'euros de déficit, selon les estimations communiquées lors des auditions par le ministère des transports et celui de l'Europe et des affaires étrangères.

Cette évolution du cadre financier me paraît conduire à un juste équilibre. Cependant, je regrette que la nouvelle convention bilatérale comporte encore des angles morts, ce qui soulève des interrogations légitimes.

D'une part, la convention n'instaure pas d'organe susceptible de prévenir et d'arbitrer d'éventuels désaccords entre la France et l'Italie. Si une commission intergouvernementale (CIG) existe depuis 1999, elle ne constitue pas en soi une assurance tous risques contre l'émergence de conflits bilatéraux. En effet, malgré le travail de concertation qu'elle a accompli, le précédent contentieux entre SNCF Réseau et RFI n'a été soldé qu'après douze ans de blocage, ce qui renvoie à la nécessité de mettre en place une structure de règlement des conflits clairement identifiée, pérenne, pouvant agir efficacement afin de prévenir l'apparition de difficultés entre les parties française et italienne.

D'autre part, la convention n'intègre pas la question des travaux de régénération visant à moderniser la ligne ferroviaire et à améliorer durablement les conditions du trafic de passagers. L'incertitude quant à la coordination des efforts engagés par les deux parties fait

donc courir le risque de maintenir un fonctionnement en silos potentiellement préjudiciable à la cohérence de la gestion de la ligne. Les maires de Tende et de Breil-sur-Roya, que j'ai auditionnés, ont rappelé la nécessité impérieuse de renforcer la coopération transfrontalière à tous les niveaux, en particulier pour ce qui concerne la planification des circulations, l'homogénéisation des limites de vitesse autorisées sur chaque tronçon, les opérations de maintenance ou encore l'amélioration des signalisations.

Je tiens néanmoins à saluer les annonces d'investissements, à hauteur de 200 millions d'euros d'ici à 2040, consentis par l'État, la région PACA et SNCF Réseau et je forme le vœu qu'elles se concrétisent en temps et en heure, en lien avec nos partenaires italiens.

Afin d'éviter de reproduire les erreurs commises dans un passé récent, j'estime qu'il serait opportun d'envisager la création d'une formation spécialisée et d'un comité technique au sein de la CIG. Cela contribuerait à formaliser la gestion de potentiels différends relatifs à l'exploitation et à la régénération de la ligne ferroviaire. La multiplicité et la complexité des enjeux ainsi que le caractère sensible de leurs implications financières justifieraient pleinement la mise en place, à terme, d'un tel dispositif.

Ces quelques préconisations étant faites, en tant que députée de ce territoire mais également en tant que maire de Menton, ville centre de la Riviera française qui englobe la totalité de la vallée de la Roya, je me prononce en faveur de l'adoption de ce projet de loi, attendu depuis de nombreuses années et vous encourage vivement à voter en ce sens.

M. Michel Herbillon, président. Nous en venons aux orateurs des groupes politiques.

M. Frédéric Petit (Dem). Il s'agit d'un sujet qui me tient particulièrement à cœur. En une année, il m'est arrivé d'accumuler plus de 85 000 kilomètres de trajets internationaux en train, d'où mon surnom : le « député pèlerin ».

Pour bien comprendre les enjeux de ce projet de loi – que les députés de mon groupe voteront –, les blocages comme les réussites des lignes transfrontalières, il faut avoir à l'esprit la distinction entre trois métiers du ferroviaire que notre tradition centralisatrice française tend à nous faire confondre.

Le premier métier concerne les investissements. Le deuxième a trait aux services. Deux compagnies, l'une italienne, l'autre française, exploitent actuellement la ligne dont il est question. Pourquoi pas une troisième plus tard ? Il faut donc bien séparer les différents domaines. Les choses vont lentement en général mais, pour ce qui est de la liaison entre Forbach et Sarrebruck et des liaisons entre Strasbourg et les pays frontaliers, tout se passe bien en matière d'utilisation des corridors. Le troisième est la vente de titres de transport, métier marqué par de forts blocages, et j'aimerais, madame la rapporteure, que vous m'en disiez plus à ce sujet car l'achat de billets est le cauchemar des utilisateurs des lignes transfrontalières. Un titre de transport acquis sur tel site internet dans le pays de départ peut ne pas être reconnu par le pays d'arrivée !

M. Sylvain Berrios (HOR). Madame la députée-maire – le cumul ne vaut que pour quelques jours –, si je comprends, cette convention fait le choix de la séparation de biens : les dettes à venir seront désormais supportées par chacun des deux exploitants. Pour les investissements futurs, afin d'éviter tout blocage, il sera sans doute nécessaire de mettre en place une coopération technique et un suivi ; la séparation de biens a aussi des limites.

Toutefois, le groupe Horizons & indépendants votera en faveur de ce projet de loi approuvant cette convention utile pour l'ensemble de la vallée des merveilles et la coopération franco-italienne.

M. Jean-Paul Lecoq (GDR). Mon groupe n'a aucune observation particulière à formuler sur votre rapport, madame la députée-maire. Une seule réflexion me vient à l'esprit quand je vous écoute : peut-être devrais-je lutter pour l'indépendance de la Normandie ! Si elle devenait un pays étranger, elle serait peut-être mieux traitée qu'elle ne l'a été par la société nationale des chemins de fer (SNCF), les ministres des transports, les premiers ministres – j'insiste sur ce point – et les présidents de la République successifs. C'est la seule région de France où le temps de trajet en train a augmenté depuis la seconde guerre mondiale, la seule à être dépourvue de lignes à grande vitesse : les trains roulent en moyenne à 85 kilomètres à l'heure entre Le Havre et Paris !

Plus sérieusement, notre groupe votera en faveur de ce projet de loi. Le rapprochement de nos régions et de l'Italie est toujours une bonne chose. Après la route Napoléon, les bonapartistes emprunteront peut-être le train, pour s'en retourner !

M. Michel Herbillon, président. J'aurais tendance à vous dire, monsieur Lecoq, que le maire du Havre qui, me semble-t-il, a été premier ministre, pourrait agir utilement pour réduire le temps de trajet entre sa ville et Paris.

M. Michel Guiniot (RN). La convention que ce projet de loi soumet à notre approbation s'inscrit dans la continuité du traité du Quirinal qui, après sa signature le 26 novembre 2021 à Rome, est entré en vigueur en 2023.

La ligne concernée, ouverte en 1928, fait l'objet d'une convention, signée en 1970, qui n'est plus respectée par l'Italie, ce qui rend l'approbation de la nouvelle convention d'autant plus indispensable sur le plan structurel et économique. Ce texte technique comporte certains éléments surprenants, notamment son article 7 qui exclut les dépenses d'investissement destinées à régénérer la ligne ferroviaire. C'est d'autant plus étonnant que les trains circulent actuellement à vitesse réduite, afin de ne pas trop solliciter le réseau ferré, et que des opérations devraient intervenir d'ici à 2040 sur la portion centrale de la ligne.

Dans l'introduction de votre rapport, vous relevez que la convention ne dissipe pas toutes les zones d'ombre préjudiciables à la coopération transfrontalière alors qu'il est indispensable de consolider celle-ci dans une perspective de long terme. Ces zones d'ombre concernent-elles plus que les articles 7 et 14 ?

Enfin, je m'interroge sur l'indemnité qu'a versée l'Italie. Celle-ci est inférieure au montant de la dette qu'elle a contractée à l'égard de SNCF Réseau en ne s'acquittant pas de son engagement financier entre 2008 et 2020. Qui a supporté la charge des 4,8 millions d'euros de différence ?

J'indique que notre groupe votera en faveur de ce projet de loi.

Mme Constance Le Grip (EPR). Le groupe Ensemble pour la République regarde avec intérêt ce projet de loi relatif à la section française de la ligne qui relie Coni à Vintimille *via* Breil-sur-Roya. Il s'inscrit pleinement dans le renforcement de la relation franco-italienne, consolidée, s'il en était besoin, par le traité du Quirinal. Signé en 2021 par le président de la

République, Emmanuel Macron, et le président du Conseil des ministres italien de l'époque, Mario Draghi, celui-ci est entré en vigueur en 2023.

Ce texte apporte une solution concrète à un différend ancien : il établit un cadre plus équilibré, qui prévoit un partage des coûts d'entretien en fonction du volume de circulation des trains, chaque État devant assurer une part minimum du financement.

Outre la préservation et la mise en valeur d'une ligne historique et singulière, il s'agit d'assurer l'attractivité touristique du territoire transfrontalier et de promouvoir les patrimoines français et italien. En effet, nous ne parlons pas d'une simple infrastructure de transport mais d'un élément structurant de la région. Cette ligne traverse des paysages merveilleux et réputés des Alpes maritimes et ligures, offrant des panoramas uniques sur les vallées de la Roya, de la Bévéra et du Paillon, ainsi que sur le parc national du Mercantour. Elle permet de découvrir des ouvrages d'art remarquables, de véritables prouesses d'ingénierie qui, dans cet environnement montagnard contraignant, témoignent d'un savoir-faire ferroviaire exceptionnel.

Cette ligne joue un rôle majeur dans le désenclavement de la vallée de la Roya et le développement économique de zones de montagne difficiles d'accès. En effet, elle constitue un axe structurant pour les déplacements du quotidien et les échanges économiques locaux. Sa dégradation progressive, qui a causé bien des désagréments, limitait son efficacité – c'est le moins qu'on puisse dire. L'entrée en vigueur de la convention permettra d'en garantir l'entretien et la pérennité.

Ainsi, le nouveau cadre de financement constitue une excellente nouvelle pour les collectivités et les populations locales. Très attendu, il permettra d'améliorer concrètement le service. De plus, c'est un symbole de la coopération transfrontalière entre l'Italie et la France, que nous saluons.

Nous voterons avec conviction ce texte, déjà adopté par l'Italie et par le Sénat.

M. Jean-François Coulomme (LFI-NFP). La ligne ferroviaire franco-italienne Coni-Vintimille, qui passe par le col de Tende, traverse le territoire français sur près de 50 kilomètres. Selon l'étude d'impact, l'Italie considère que cette ligne est essentielle, tant pour le désenclavement de la vallée de la Roya que pour l'essor de l'économie touristique et les échanges locaux entre nos deux pays.

Reflétant l'état d'esprit d'après-guerre, la convention du 24 juin 1970 mettait à la charge de la partie italienne le déficit d'exploitation de la partie française de la ligne, en prévoyant que l'Italie financerait 90 % du coût de la reconstruction et l'intégralité des frais d'entretien. En 2012, la partie italienne a décidé unilatéralement de ne plus honorer la facture établie par la SNCF, générant une dette de 20 millions d'euros. En raison de la situation, des mesures conservatoires de sécurité ont été prises dès décembre 2011, comme le ralentissement généralisé des circulations à partir de 2013. Face à ces difficultés, des négociations ont été lancées fin 2012 ; en 2016, les ministères des transports français et italien ont créé une commission mixte. La dette a enfin été réglée en juillet 2020, avec le versement par RFI de 14,7 millions d'euros à SNCF Réseau. La nouvelle convention, signée le 12 avril 2024, détermine un nouveau partage des responsabilités et des coûts pour l'exploitation et l'entretien.

Au-delà des aspects techniques, ce texte pose la question politique essentielle de l'avenir de notre réseau ferroviaire et de la régénération du réseau structurant. En effet, cette ligne illustre une réalité que connaissent de trop nombreux territoires : souvent, les infrastructures indispensables ont été fragilisées par des choix de sous-investissement et par une politique de rentabilité à court terme, en particulier sous Emmanuel Macron avec l'ouverture à la concurrence et le développement de la privatisation dans le secteur des transports.

Se déplacer est une nécessité mais aussi un droit. Chaque habitant, quel que soit son lieu de vie, doit bénéficier d'une offre de transport fiable, écologique et accessible. C'est pourquoi nous défendons un véritable plan de régénération du réseau ferroviaire et de protection des lignes existantes.

Nous voterons donc ce projet de loi, qui constitue une avancée concrète pour garantir la pérennité d'une ligne essentielle à la vie quotidienne des habitants et à la coopération entre la France et l'Italie.

M. Stéphane Hablot (SOC). Nous tenons tous à peu près le même discours. Nous n'entrons pas dans des contentieux historiques, nous regardons l'avenir. Cette convention vise à entretenir et à exploiter une ligne ferroviaire entre la France et l'Italie : elle symbolise une Europe où les pays doivent se tendre la main, dans l'intérêt des travailleurs, des habitants et des touristes. Prochainement, se tiendra un sommet franco-italien ; l'adoption de ce projet de loi enverra un signal fort, celui d'une coopération concrète et utile, au service des territoires.

Le groupe Socialistes et apparentés y est évidemment favorable.

M. Michel Herbillon, président. La rapporteure va à présent répondre à l'ensemble des orateurs des groupes politiques.

Mme Alexandra Masson, rapporteure. Pendant la seconde guerre mondiale, la totalité de la ligne avait été endommagée par les Italiens, c'est pourquoi ils en ont supporté la responsabilité financière pendant de longues années, au titre des dommages de guerre. Aujourd'hui, il s'agit de réparer ce qui était devenu une injustice aux yeux des élus locaux, français comme italiens.

Les tunnels qui relient la France à l'Italie sont essentiels aux relations transfrontalières. Le tunnel routier passant également sous le col de Tende vient de rouvrir, après des années de lutte ; avec le tunnel ferroviaire, il constitue un troisième axe Nord-Sud.

Le problème de la vente des billets me tient à cœur ; il est double. D'abord, on ferme partout les guichets, dans lesquels le service était assuré par des humains. Dans des vallées isolées comme la Roya et dans les petits villages italiens par lesquels passe la ligne, c'est un drame : faute de relations humaines dans les gares, beaucoup de gens étant incapables de se servir des bornes, il y a de moins en moins de ventes de billets. De plus, il n'y a pas de cohérence : vous ne pourrez pas vous rendre à Nice avec un billet acheté à Vintimille. Pourtant, nous essayons d'en discuter, nous demandons à la région PACA de s'impliquer davantage auprès de la Ligurie ; malgré les nombreuses réunions entre les deux collectivités, cela reste compliqué. Votre question, monsieur Petit, est donc d'actualité. Les maires des communes où sont situées les gares encouragent le maintien d'une présence humaine tout en proposant de payer le même prix lorsque l'on va de Nice à Cuneo en passant par Vintimille,

ce qui pour le moment n'est pas du tout le cas. C'est un vrai problème, il faut continuer à s'en occuper.

Monsieur Berrios, vous m'interrogez sur les travaux. L'État et la région annoncent qu'ils mettront beaucoup d'argent pour financer la régénération de la ligne. En soi, c'est une très bonne nouvelle. Toutefois, il conviendrait que la commission intergouvernementale crée une cellule à même d'aboutir à un calendrier commun. Faute de quoi, si la France accomplit les travaux prévus mais que l'Italie n'en réalise pas, la vitesse passera à 80 kilomètres à l'heure sur le tronçon français mais restera limitée à 40 kilomètres à l'heure sur le tronçon italien. Il faut essayer de régénérer les deux en même temps et, si c'est nécessaire, de couper la ligne des deux côtés de façon concomitante, afin de minimiser l'impact sur les populations. Sinon, dans trois ans, on aura encore mis beaucoup d'argent mais certains tronçons ne fonctionneront toujours pas.

La ligne ne passe pas par la vallée des Paillons, contrairement à la ligne Nice-Breil-Tende, que nous avons fermée pendant un an, notamment pour régénérer les tunnels. Une coupure d'une année, c'est lourd pour la population. Des bus de substitution ont été déployés mais cela a été très difficile, en particulier pour les enfants pensionnaires au collège de Breil, qui redescendent à Nice chaque week-end.

D'ailleurs, monsieur Lecoq, non seulement nous en sommes encore à 40 kilomètres à l'heure mais il n'y a pas non plus de ligne à grande vitesse entre Marseille et Nice, non plus que de train direct de Nice à Milan ou à Rome. Nous avons beaucoup de progrès à faire dans le domaine ferroviaire, y compris en PACA et pour les liaisons transfrontalières.

S'agissant de la dette, monsieur Guiniot, il est vrai que pour parvenir à un accord, il faut que quelqu'un accepte de se couper un morceau de bras. La somme que l'Italie n'a pas payée est donc évidemment supportée par la France. Mais il est heureux que nous ayons trouvé cet accord, qu'une partie de la dette ait été remboursée et que nous puissions repartir sur une base saine. Nous sommes ainsi en mesure de ratifier cette convention. Les Italiens et nous en avons besoin pour faire avancer la coopération transfrontalière. De chaque côté de la frontière, les élus locaux l'attendaient, de même que les deux gouvernements, qui, sur ce projet, ont bien travaillé.

M. Michel Herbillon, président. Ce texte donne au récent traité du Quirinal une traduction concrète, dans un domaine très important pour les populations.*

Article unique (autorisation de l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relative à l'entretien courant et à l'exploitation de la section située en territoire français de la ligne ferroviaire Coni-Breil-Vintimille, signée à Milan le 12 avril 2024)

La commission adopte l'article unique non modifié.

L'ensemble du projet de loi est ainsi adopté.

•Projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l’approbation de l’accord entre le Gouvernement de la République française et la Communauté des Caraïbes relatif à l’adhésion au protocole sur les privilèges et immunités de la Communauté des Caraïbes du 14 janvier 1985 (n° 2414) (Mme Béatrice Bellay et Mme Maud Petit, rapporteures)

M. Michel Herbillon, président. Les collectivités françaises d’outre-mer implantées sur le continent américain évoluent dans un environnement régional marqué par de fortes interdépendances économiques, sociales, sanitaires et climatiques. Or leur insertion institutionnelle dans l’espace caribéen demeure incomplète, en raison de contraintes juridiques et statutaires liées à leur appartenance à la République française et à l’Union européenne.

Ce projet de loi, adopté par le Sénat le 28 janvier 2026, autorise la France à adhérer à un protocole permettant à la collectivité territoriale de Martinique d’accéder au statut de membre associé de la Communauté des Caraïbes (CARICOM), organisation régionale intergouvernementale créée par le traité de Chaguaramas du 4 juillet 1973.

Cette adhésion, strictement encadrée, n’emporte ni délégation de souveraineté ni modification du statut institutionnel de la Martinique. En revanche, elle ouvre la voie à une intégration régionale plus structurée, fondée sur la coopération.

La portée politique du protocole du 14 janvier 1985 excède le seul cas de la Martinique. Il appelle une réflexion stratégique sur l’insertion de nos territoires ultramarins dans leur environnement géographique de proximité et sur le rôle que peut jouer la France pour faciliter les coopérations régionales.

Avec l’approbation de ce texte, la Martinique sera la première collectivité française d’Amérique à accéder au statut de membre associé de la CARICOM, mais d’autres pourraient suivre, notamment la Guyane.

Cette intégration régionale permettra à la France d’être perçue dans les Caraïbes comme un partenaire de proximité, et non comme une puissance extérieure. En outre, elle améliorera la lisibilité et la crédibilité de notre influence dans une zone marquée par des vulnérabilités économiques, climatiques et sécuritaires communes.

Mme Béatrice Bellay, rapporteure. Le protocole sur les privilèges et immunités de la Communauté des Caraïbes, qui s’apparente à un accord de siège classique, permet de garantir l’indépendance fonctionnelle de l’organisation et la protection de ses agents dans l’exercice de leurs missions dans les territoires concernés.

D’apparence technique, ce projet de loi revêt en réalité une importance stratégique majeure pour la Martinique : il vise à rendre pleinement effective son adhésion à la Communauté des Caraïbes, en qualité de membre associé.

L’adhésion à la CARICOM, signée le 20 février 2025, constitue l’aboutissement d’une démarche ancienne, engagée dès 2012 par les autorités martiniquaises et soutenue dès 1999 par le premier ministre Lionel Jospin – je le précise en sa mémoire –, qui appelait de ses vœux une meilleure intégration régionale de nos îles, afin de lutter contre la cherté de la vie.

L’adhésion répond donc à une évidence géographique : bien que les collectivités françaises d’Amérique évoluent dans un environnement marqué par de fortes

interdépendances, leur insertion régionale demeure insuffisante. Les échanges s'effectuent majoritairement avec l'Hexagone et l'Europe, parce qu'elles y sont contraintes. De plus, le statut de région ultrapériphérique (RUP) de l'Union européenne place ces collectivités dans un cadre juridique presque incompatible avec celui des États de la région.

Cette absence d'intégration dans notre environnement caribéen nous prive de sources d'approvisionnement plus proches, plus compétitives et de nature à accroître la concurrence ; elle nous prive d'opportunités de développement. Concrètement, elle se traduit par des obstacles aux échanges ainsi que par des surcoûts logistiques et fiscaux – notamment avec l'application du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières de l'Union européenne, le MACF.

Dans ce contexte, l'adhésion à la CARICOM représente une chance et un défi pour la Martinique, et peut-être bientôt pour la Guyane. Là-bas, elle nous inspire.

Les acteurs économiques que nous avons auditionnés ont exprimé une attente forte. Comme nous, ils pensent que l'adhésion permettra de diversifier les échanges, donc d'affaiblir certains des mécanismes qui alimentent la vie chère. Dans les domaines agricole et industriel, elle créera les diviseurs nécessaires pour justifier une transformation des outils et une diversification pérenne de la production. Tous soulignent la nécessité de soutenir une plus grande connectivité maritime et aérienne. Pour eux, l'adhésion faciliterait la circulation de l'information et la mise en relation des entreprises comme des personnes. Ce sont autant d'éléments essentiels pour dynamiser les échanges régionaux.

Plus concrètement, nos territoires sont les plus touchés par les fléaux du chômage, de la vie chère, de l'exclusion, du mal-développement, de l'injuste répartition des richesses et d'un inégal accès au droit ; leur développement est ici en jeu.

L'accord servira également la coopération technique et environnementale. La Martinique pourra s'appuyer sur le réseau d'agences de la CARICOM : je pense notamment à l'Agence caribéenne de gestion d'urgence des catastrophes, la CDEMA, en matière de suivi et de prévision des échouements de sargasses. Enfin, cette adhésion favorisera les échanges entre acteurs universitaires, culturels et sociaux, qui contribueront à renforcer les liens humains dans la région.

Pour conclure, le succès de cette adhésion dépendra ensuite largement de la capacité de tous les acteurs à s'en saisir pleinement. L'État français doit formuler une stratégie claire et transparente et confirmer sa volonté de voir nos territoires s'émanciper économiquement dans la République. L'Europe aussi est concernée : il faut renforcer l'usage de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et lui faire prendre tout son sens, afin d'adapter la réglementation européenne et de la rendre, sur ces territoires, compatible avec leur réalité. Enfin, la collectivité territoriale de Martinique doit augmenter les ressources et les moyens techniques et politiques afférents, afin d'assurer une participation effective aux travaux de la CARICOM. La maîtrise de l'anglais constitue ici un préalable indispensable pour garantir que la contribution aux travaux de l'organisation sera gagnante et stratégique.

Si l'adhésion de la Martinique à la CARICOM constitue une avancée importante, elle n'est qu'un point de départ, une page blanche qu'il conviendra d'écrire. Elle devra s'accompagner d'une mobilisation collective pour en tirer pleinement les bénéfices.

Afin d'ouvrir cette nouvelle page, je vous invite à adopter ce projet de loi et à autoriser l'approbation de l'accord relatif à l'adhésion de la France au protocole sur les privilèges et immunités de la Communauté des Caraïbes du 14 janvier 1985.

Mme Maud Petit, rapporteure. Comme l'a souligné ma collègue corapporteuse, ce projet de loi constitue un jalon important dans le renforcement de l'intégration régionale de la Martinique. Au-delà du cas martiniquais, ce texte ouvre des perspectives plus larges pour l'ensemble des collectivités françaises d'Amérique et pour l'action de la France dans la Caraïbe. Depuis plusieurs années, ces collectivités ont engagé, en lien étroit avec l'État, une démarche de rapprochement avec leur environnement régional. Cette dynamique s'est notamment traduite par l'adhésion progressive aux principales organisations caribéennes : la Martinique est membre associée de l'Association des États de la Caraïbe (AEC) depuis 2014 et de l'Organisation des États de la Caraïbe orientale (OECS) depuis 2015.

Cette présence dans les enceintes régionales constitue un levier essentiel, permettant un meilleur accès à l'information, facilitant la participation aux programmes de coopération et renforçant la capacité des territoires à agir dans leur environnement immédiat. Elle s'inscrit plus largement dans le développement d'une véritable diplomatie territoriale. L'action internationale des collectivités ultramarines vient utilement compléter celle de l'État, dans un cadre coordonné et respectueux des compétences de chacun.

Les auditions que nous avons menées, notamment celles de l'ambassadeur chargé de la coopération régionale dans la zone atlantique et de l'ambassadeur de France auprès de la CARICOM, ont confirmé la volonté de renforcer cette articulation entre l'État et les territoires. Elles ont également mis en évidence la nécessité d'améliorer la circulation de l'information et la coordination des positions françaises dans les enceintes régionales.

L'efficacité de notre présence dans la région dépendra largement de cette capacité à parler d'une voix cohérente. Cette coordination prend une importance particulière dans un contexte international marqué par l'intensification des rivalités d'influence, notamment dans la Caraïbe. La région fait l'objet d'une attention croissante de la part de plusieurs puissances – les États-Unis et la Chine –, qui développent des stratégies d'influence de plus en plus affirmées. Ainsi, depuis la fin de l'année 2025, les États-Unis mènent en mer des Caraïbes l'opération *Southern Spear* contre le trafic de drogue. La pression sur les pays de la région est constante ; elle s'est matérialisée avec la participation du secrétaire d'État américain Marco Rubio à la conférence des chefs de gouvernement de la CARICOM en février 2026.

Dans ce contexte, la France dispose d'un atout singulier : une présence territoriale durable incarnée par les collectivités françaises d'Amérique. Cette proximité lui permet de construire des partenariats fondés sur des coopérations concrètes et équilibrées. L'adhésion de la Martinique à la CARICOM contribue précisément à renforcer cette crédibilité ; elle participe à l'évolution de la perception de la France dans la région en la positionnant non plus comme un acteur extérieur mais comme un partenaire pleinement engagé dans les dynamiques caribéennes.

Ce texte ouvre également des perspectives d'avenir : l'accord relatif aux privilèges et immunités ne se limite pas au seul cas de la Martinique puisqu'il établit un cadre juridique qui pourra bénéficier à d'autres collectivités françaises d'Amérique souhaitant rejoindre la CARICOM sans qu'il soit nécessaire de solliciter une autorisation parlementaire pour chaque adhésion. La Guyane a d'ailleurs repris des négociations en ce sens en 2025.

Il nous appartient d'anticiper ces évolutions et d'accompagner ces dynamiques d'intégration régionale. Cela suppose de reconnaître pleinement le rôle des collectivités ultramarines dans l'action extérieure de la France en tant qu'acteurs de terrain, capables de nouer des partenariats solides dans la durée.

L'approbation de cet accord ne constitue pas une simple formalité juridique mais s'inscrit dans une ambition plus large : celle d'une France pleinement ancrée dans son environnement, y compris caribéen, au service du développement de ses territoires et de son rayonnement. Pour toutes ces raisons, je vous invite moi aussi à adopter ce projet de loi et à autoriser l'approbation de l'accord relatif à l'adhésion de la France au protocole sur les privilèges et immunités de la Communauté des Caraïbes du 14 janvier 1985.

M. Michel Herbillon, président. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes politiques.

M. Frédéric Petit (Dem). Le rôle des collectivités d'outre-mer dans la diplomatie étant un sujet régulièrement évoqué par cette commission, nous pouvons regretter, symboliquement, d'être sur le point d'adopter un texte datant de 1985 ; il nous faut être plus rapides et plus agiles.

Je souhaite poser une question technique, relative à l'organisation de l'État, qui a déjà été soulevée s'agissant de la zone pacifique. Le rôle des collectivités territoriales en matière de géopolitique n'est pas le même en métropole et en outre-mer. Vous avez auditionné l'ambassadeur chargé de la coopération régionale dans la zone atlantique mais toutes les préfectures de région disposent d'un conseiller diplomatique. Avez-vous connaissance de cette fonction et avez-vous auditionné des conseillers diplomatiques de préfectures d'outre-mer ? Leur rôle pourrait-il être renforcé ? Leur travail est-il exactement le même que celui qu'ils exerceraient pour le compte de la Corrèze à la préfecture de la région Nouvelle Aquitaine, par exemple, ou sont-ils mieux intégrés aux démarches diplomatiques ? Travaillent-ils en coopération avec le ministère de l'Europe et des affaires étrangères ? À ce sujet, j'apprécie la suggestion de l'ambassadeur chargé de la coopération régionale dans la zone atlantique de créer un comité resserré visant à préparer les échéances importantes.

Par ailleurs, l'académie des Antilles travaille-t-elle avec les antennes de l'Agence pour l'enseignement français à l'étranger (AEFE) dans les pays voisins ? Les équipes de l'Agence française de développement (AFD) consacrées aux outre-mer travaillent-elles avec les directions régionales de l'agence implantées dans les pays voisins, au Brésil par exemple ?

M. Sylvain Berrios (HOR). Cet accord est utile à la fois pour la France, qui trouvera là une occasion d'exercer son influence dans une région ô combien importante, mais aussi pour la Martinique et, dans le futur, pour la Guadeloupe et la Guyane.

La CARICOM a pour objectif de favoriser le commerce et de réunir les conditions de création d'un marché commun permettant la libre circulation des biens et des services. Reste la question de la libre circulation des personnes, qui n'est pas un petit sujet quand on connaît les différents États membres de la CARICOM ; tout cela devra être étudié de près. Il est néanmoins utile d'adopter ce texte, en faveur duquel votera le groupe Horizons & indépendants.

M. Jean-Paul Lecoq (GDR). À ma connaissance, les accords commerciaux et de libre-échange sont signés dans le cadre de l'Union européenne, dont nos territoires

ultramarins sont considérés comme des territoires ultrapériphériques ; par conséquent, j'aimerais comprendre comment il est possible de signer un accord commercial avec la CARICOM en s'affranchissant des règles européennes.

En tout état de cause, le groupe GDR soutient vigoureusement cette adhésion et salue la position du président de la CARICOM, exprimée lors de la dernière réunion des États membres, visant à soutenir, voire à protéger Cuba. J'espère que la métropole soutiendra avec force cette protection de Cuba contre les prédateurs qui envisagent de s'en emparer ; de sérieuses menaces pèsent en effet sur l'avenir de ce territoire.

Nous saluons également la position de la Grande-Bretagne en matière de reconnaissance des conséquences de la colonisation, de l'esclavage et du commerce triangulaire. En tant que député du Havre, qui était l'un des ports impliqués dans ce trafic d'êtres humains, je suis sensible à ces questions.

Il serait souhaitable que nous accompagnions davantage les territoires ultramarins dans leur démarche d'association avec la CARICOM, non pas en leur faisant la leçon mais en accédant aux demandes des Martiniquais, des Guadeloupéens et des Guyanais d'être davantage considérés.

M. Michel Guiniot (RN). La Communauté des Caraïbes a été créée en 1973 dans le but de renforcer l'intégration économique, sociale et culturelle des pays des Caraïbes. Ce texte vise à approuver l'accord entre le gouvernement de la République française et la CARICOM relatif à l'adhésion au protocole sur les privilèges et immunités de la CARICOM du 14 janvier 1985.

Cet accord a pour objectif de permettre à la CARICOM d'exercer normalement ses fonctions dans les collectivités françaises devenues membres associés, en fixant un cadre juridique fondé sur les standards internationaux applicables aux organisations internationales. Il conforte le rôle de la France en tant qu'acteur régional majeur dans une zone confrontée à une intensification des rivalités d'influence.

Le groupe Rassemblement national votera en faveur de ce texte mais aimerait connaître les conséquences financières des articles 3 et 6, portant sur l'exonération des droits de douane et d'impôts pour les opérations officielles.

Mme Amélia Lakrafi (EPR). Comme vous l'avez montré dans votre rapport, il y a derrière cet accord au titre technique un choix politique très clair : celui de ne pas laisser la Martinique et, plus largement, nos territoires français des Amériques, en marge de leur environnement régional.

L'insertion de nos territoires dans les Caraïbes demeure incomplète, alors même qu'ils y ont toute leur place. C'est pourquoi ce texte est utile, notamment parce qu'il rend effective l'adhésion de la Martinique à la Communauté des Caraïbes sans renoncer ni à nos compétences, ni à notre souveraineté, ni au cadre européen.

Surtout, ce texte n'est pas seulement symbolique, c'est un outil concret : un outil économique, d'abord, aidant les entreprises à mieux commercer avec leur environnement immédiat ; un outil au service de notre jeunesse, ensuite, lui permettant de circuler, d'étudier et de travailler dans son bassin régional ; un outil également pour faire face aux défis climatiques majeurs dans cette région. Enfin, en tant que déléguée générale de l'Assemblée

parlementaire de la francophonie, je ne peux m'empêcher d'ajouter qu'il est un outil de promotion de la francophonie dans un espace largement dominé par l'anglais : la présence de la Martinique permettra de faire vivre la langue française au sein de la CARICOM, mais aussi de promouvoir une certaine idée du dialogue, du multilinguisme, du multilatéralisme et du lien entre les peuples.

Soyons lucides : dans les Caraïbes, les équilibres évoluent vite. Vous avez évidemment parlé de la Chine, qui promeut ses intérêts, et des États-Unis, qui réaffirment une présence forte. Dans ce contexte, la France ne peut rester spectatrice : elle est une puissance régionale et doit agir comme telle.

Ce texte va dans le bon sens : il renforce notre présence, notre crédibilité et notre capacité à être un partenaire de confiance. Disons-le simplement : la Martinique ne se situe pas à la périphérie des Caraïbes mais en son cœur ; il était temps que notre politique le reconnaisse pleinement. Pour toutes ces raisons, le groupe EPR votera en faveur de ce texte. Je n'aurais qu'une question à poser : pourquoi ne l'a-t-on pas adopté avant ?

Mme Dieynaba Diop (SOC). Permettez-moi tout d'abord de saluer la qualité de votre rapport, qui permet à notre commission d'appréhender pleinement les enjeux de l'accord entre le gouvernement de la République française et la Communauté des Caraïbes. Celle-ci, qui est la principale plateforme de dialogue et de coopération dans la région, a permis des avancées concrètes, comme la mise en place d'un marché commun, le renforcement de la coopération dans plusieurs domaines ou encore le développement d'agences spécialisées dans des secteurs aussi essentiels que la santé publique ou la gestion des catastrophes naturelles.

Cet accord témoigne de la volonté de la France de s'inscrire pleinement dans une dynamique de partenariat équilibré et constructif avec les États de la Caraïbe. Il ouvre de nouvelles perspectives en matière de dialogue et de coordination, mais aussi d'actions communes face aux défis économiques partagés et aux défis environnementaux majeurs auxquels cette région est particulièrement confrontée, qu'il s'agisse du changement climatique, de la gestion des risques naturels ou de phénomènes comme les échouements massifs de sargasses. Il offre un cadre propice au développement d'une réponse collective coordonnée et adaptée, et renforce notre capacité collective à agir de manière beaucoup plus concertée, en mutualisant les expertises, les ressources et les outils, au service d'une résilience régionale accrue.

J'aurais souhaité que le rapport, allant au-delà de la simple question des immunités diplomatiques, permette d'anticiper certains problèmes qui ont été évoqués dans les interventions. Nous devons les résoudre pour armer les pays des océans dans un cadre international et américain. La Martinique incarne la présence stratégique de la France dans la zone, notamment face aux pressions de Donald Trump.

Nous avons réussi à adopter un projet de loi de lutte contre la vie chère dans les outre-mer, à votre initiative, madame Bellay ; il a notamment pour objectif d'affaiblir le caractère monopolistique du marché martiniquais. Pensez-vous que l'accord visé par ce texte pourrait améliorer la compétitivité de ce marché et favoriser une diminution des prix ?

M. Michel Herbillon, président. Je laisse la parole aux rapporteuses pour répondre aux orateurs des groupes politiques.

Mme Béatrice Bellay, rapporteure. La France, dont la présence diplomatique dans la zone est forte, doit accompagner la signature de cet accord avec la CARICOM. La création d'un comité de suivi, qui s'ajouterait à des outils existants, a d'ailleurs été évoquée ; elle nous paraît indispensable, compte tenu des enjeux actuels, de la forte compétitivité régnant dans la zone et des pressions économiques et commerciales exercées par les États-Unis et la Chine. Non seulement un accompagnement diplomatique est envisageable mais il est souhaité.

L'Union européenne est largement évoquée dans notre rapport. Il s'agira de faire des règles européennes et françaises des leviers pour renforcer les normes environnementales et sociales. L'article 349 du TFUE, qui permet également une adaptation de ces normes, n'est pas suffisamment utilisé. Actuellement, une transaction avec Trinité-et-Tobago, qui n'est qu'à une encablure, est taxée au titre du MACF, alors qu'elle s'inscrit dans un circuit court ! Un échange commercial transatlantique est ainsi moins taxé qu'un échange avec un territoire plus proche, mais extérieur à l'Union européenne.

Mme Maud Petit, rapporteure. Monsieur Petit, nous avons auditionné des conseillers diplomatiques ; j'en avais déjà rencontré en vue de la rédaction du rapport d'information de la délégation aux outre-mer sur la place des outre-mer dans la diplomatie française. Ils sont des relais importants et apportent un support technique particulièrement efficace.

Bien évidemment, outre les échanges économiques, la culture sera favorisée dans le cadre de cette relation avec la CARICOM : l'AFD, les académies et d'autres organismes seront mis en relation. La langue française sera également mise en valeur, comme l'a suggéré madame Lakrafi.

Madame Diop, les enjeux climatiques ne seront pas négligés. Les travaux communs déjà existants, concernant notamment les sargasses, pourront être approfondis.

Malgré son importance, l'enjeu sécuritaire – en particulier les politiques en matière de migrations et la lutte contre le narcotrafic – n'a pas été évoqué. La France, à travers la Martinique, la Guadeloupe et la Guyane, en est pourtant le fer de lance.

Monsieur Lecoq, nous regrettons que les RUP ne soient pas davantage associés à la mise en œuvre des accords liant l'Union européenne aux pays de la Caraïbe. À cet égard, nous saluons la contribution cruciale de la collectivité territoriale de Martinique à la consultation lancée par la Commission européenne sur la prochaine stratégie européenne pour les régions ultrapériphériques.

Enfin, monsieur Guiniot nous a interrogées sur les conséquences financières de cet accord : les seules personnes concernées sont les agents de la CARICOM basés en Martinique. Ce texte aura donc peu d'impacts financiers.

Mme Béatrice Bellay, rapporteure. J'ajouterais en complément que les collectivités territoriales des pays des océans, dits d'outre-mer, demandent à être davantage consultées s'agissant des accords internationaux susceptibles de les concerner, notamment les textes signés à l'échelle européenne.

En outre, nous n'avons pas répondu à une question majeure posée par madame Dieynaba Diop. Il est certain qu'appartenir à un marché de proximité contribue à développer les échanges, à renforcer la concurrence et à améliorer la compétitivité des

territoires concernés. Ces derniers sont encore insérés dans un système postcolonial et servent de comptoirs uniquement consacrés à l'achat. Ils ont vocation à s'émanciper économiquement ; la France doit œuvrer en ce sens pour son propre rayonnement dans la zone caribéenne et des Amériques.

Certes, la francophonie est un enjeu mais, dans cette zone, nos enfants, nos étudiants, nos chefs d'entreprise et nos personnels politiques sont amenés à s'exprimer dans les langues qui y sont pratiquées, à savoir l'anglais et l'espagnol. Le multilinguisme est une réalité et il sera sans doute nécessaire de renforcer la pratique des langues étrangères dans les programmes scolaires.

L'entrée dans la CARICOM, même si son marché unique n'est pas encore finalisé, peut contribuer à diminuer la cherté de la vie. Elle peut surtout être un outil de développement économique pour nos entreprises ; l'accès à un marché plus large leur permettra des économies d'échelle impossibles aujourd'hui.*

Article unique (autorisation de l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et la Communauté des Caraïbes relatif à l'adhésion au protocole sur les privilèges et immunités de la Communauté des Caraïbes du 14 janvier 1985, signé à Bridgetown, à La Barbade, le 20 février 2025)

*La commission **adopte** l'article unique **non modifié**.*

*L'ensemble du projet de loi est ainsi **adopté**.*

Informations relatives à la commission

En clôture de sa réunion, la commission désigne :

- **Mme Dieynaba Diop** rapporteure sur la proposition de nomination par le président de la République de M. Christophe Lecourtier à la fonction de directeur général de l'Agence française de développement (AFD) ;
- **Mme Sabrina Sebaihi** rapporteure pour avis sur le projet de loi relatif à la restitution de biens culturels provenant d'États qui, du fait d'une appropriation illicite, en ont été privés (n° 2408) ;
- **M. Jean-François Portarrieu** et **Mme Christine Arrighi** rapporteurs d'information sur les enjeux diplomatiques et de souveraineté pour le transport aérien français.

La séance est levée à 11 h 05.

Membres présents ou excusés

Présents. - M. Pieyre-Alexandre Anglade, Mme Christine Arrighi, M. Michel Barnier, Mme Béatrice Bellay, M. Sylvain Berrios, Mme Élisabeth Borne, M. Bertrand Bouyx, M. Jorys Bovet, M. Jérôme Buisson, M. Sébastien Chenu, M. Pierre Cordier, M. Alain David, Mme Sandra Delannoy, Mme Dieynaba Diop, M. Nicolas Dragon, M. Olivier Faure, Mme Alix Fruchon, Mme Pascale Got, M. Michel Guiniot, M. Stéphane Hablot, M. Michel Herbillon, M. François Hollande, Mme Amélia Lakrafi, M. Arnaud Le Gall, Mme Constance Le Grip, M. Jean-Paul Lecoq, Mme Alexandra Masson, M. Laurent Mazaury, M. Frédéric Petit, Mme Maud Petit, M. Kévin Pfeffer, M. Jean-François Portarrieu, M. Pierre Pribetich, M. Stéphane Rambaud, M. Jean-Louis Roumégas, Mme Laetitia Saint-Paul, M. Vincent Trébuchet, Mme Dominique Voynet

Excusés. - Mme Nadège Abomangoli, Mme Véronique Besse, M. Pierre-Yves Cadalen, Mme Christelle D'Intorni, Mme Christine Engrand, M. Marc Fesneau, M. Bruno Fuchs, M. Perceval Gaillard, Mme Clémence Guetté, Mme Marine Hamélet, Mme Brigitte Klinkert, Mme Marine Le Pen, M. Christophe Naegelen, Mme Nathalie Oziol, Mme Astrid Panosyan-Bouvet, M. Davy Rimane, Mme Laurence Robert-Dehault, Mme Sabrina Sebaihi, Mme Michèle Tabarot, Mme Liliana Tanguy, M. Lionel Vuibert, M. Laurent Wauquiez, M. Christopher Weissberg, Mme Estelle Youssouffa

Assistaient également à la réunion. - M. Jean-François Coulomme, M. Julien Gokel