

N° 2581

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 25 mars 2026.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE 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,*

(Procédure accélérée)

PAR MME ALEXANDRA MASSON

Députée

AVEC

EN ANNEXE
LE TEXTE DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Voir les numéros :

Assemblée nationale : 2510.

Sénat : 355, 387, 388 et T. A. 62 (2025-2026).

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. LA GESTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE CONI-BREIL-VINTIMILLE : UN SYMBOLE DE LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE CONFRONTÉ À UN CADRE JURIDIQUE INADAPTÉ	7
A. LA LIAISON ENTRE CONI ET VINTIMILLE : UN AXE DE CIRCULATION FRANCO-ITALIEN ESSENTIEL DEPUIS PRÈS D’UN SIÈCLE	7
1. Une histoire séculaire mouvementée	7
2. Une ligne ferroviaire « mythique » contribuant au rayonnement régional.....	8
B. LA CONVENTION DE 1970 : UN RÉGIME DYSFUNCTIONNEL AU POINT DE FRAGILISER L’EXPLOITATION ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE	9
1. Les règles de financement prévues par la convention du 24 juin 1970	9
2. Bien que résolu en 2020, le contentieux franco-italien a eu un impact délétère sur le fonctionnement de la ligne au cours des années 2010.....	10
II. LA NOUVELLE CONVENTION FRANCO-ITALIENNE : UNE AVANCÉE SALUTAIRE MALGRÉ PLUSIEURS « ANGLES MORTS »	12
A. UNE MODERNISATION NÉCESSAIRE ET ATTENDUE DU CADRE JURIDIQUE ET FINANCIER	12
1. La signature de la convention du 12 avril 2024 concrétise la redynamisation de la coopération transfrontalière.....	12
2. Les stipulations d’un nouvel accord nécessaire tant sur le plan juridique que sur le plan financier.....	13
B. LA PERSISTANCE DE LIMITES QU’IL CONVIENT ENCORE DE SURMONTER AFIN DE RENFORCER DURABLEMENT LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE	16
1. Des outils de prévention et de gestion des éventuels litiges encore inaboutis.....	16
2. Les incertitudes entourant la coordination et la planification des travaux d’investissement.....	17

EXAMEN EN COMMISSION	19
ANNEXE 1 : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.....	29
ANNEXE 2 : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LA RAPPORTEURE	31
ANNEXE 3 : TRAVAUX DE RÉFECTION RÉALISÉS À LA SUITE DE LA TEMPÊTE ALEX SURVENUE EN OCTOBRE 2020	32

INTRODUCTION

La commission des affaires étrangères est saisie du projet de loi n° 2510, adopté par le Sénat le 18 février 2026, autorisant l’approbation de la convention conclue entre la France et l’Italie relative à l’entretien courant et à l’exploitation de la section française de la ligne ferroviaire Coni-Breil-Vintimille.

Signée à Milan le 12 avril 2024, cette convention abroge celle conclue le 24 juin 1970 qui impose à l’Italie de prendre en charge l’intégralité des coûts d’entretien et d’exploitation de la section de la ligne située en territoire français au Nord de Viévola ⁽¹⁾ et au Sud de Breil-sur-Roya, soit plus de la moitié de la longueur de la liaison ferroviaire ⁽²⁾. Depuis 2008 ⁽³⁾, l’Italie refuse de financer les dépenses réalisées par le gestionnaire français de l’infrastructure – SNCF Réseau –, ce qui a abouti à une dette de près de 20 millions d’euros finalement, apurée en 2020 par la partie italienne, sur la base d’un compromis entre SNCF Réseau et son homologue italien Rete Ferroviaria Italiana (RFI) à hauteur de 14,7 millions d’euros.

Parallèlement à cet accord transactionnel, la nécessité de réformer le cadre juridique applicable s’est concrétisée par la redéfinition des modalités de financement conjoint des travaux d’entretien et d’exploitation de la section française de la ligne. La nouvelle convention précise ainsi que le déficit ou l’excédent de gestion courante s’effectue au prorata de la circulation de trains français et italiens, chaque État étant par ailleurs tenu de s’acquitter d’au moins 25 % du déficit dès lors que l’un de ses trains circule.

Si elle exclut expressément les travaux d’investissement visant à régénérer la liaison ferroviaire, cette nouvelle clef de répartition financière constitue un *modus operandi* équilibré permettant la relance des relations bilatérales, conformément aux objectifs poursuivis par le traité du Quirinal signé le 26 novembre 2021. Cependant, la rapporteure estime que cette convention ne lève pas toutes les zones d’ombre encore préjudiciables à la coopération transfrontalière qu’il apparaît pourtant indispensable de consolider, dans une perspective de long terme.

(1) Lieu-dit relevant de la commune de Tende.

(2) Les deux autres sections, au Nord et au Sud de la ligne, sont situées en territoire italien.

(3) Si l’étude d’impact annexée au projet de loi indique que l’Italie a refusé d’honorer ses engagements à compter de 2012, les réponses écrites des services du ministère de l’Europe et des affaires étrangères et du ministère des transports au questionnaire de la rapporteure mentionnent un refus de financement par la partie italienne dès 2008.

I. LA GESTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE CONI-BREIL-VINTIMILLE : UN SYMBOLE DE LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE CONFRONTÉ À UN CADRE JURIDIQUE INADAPTÉ

Ouverte en 1928, la ligne ferroviaire entre Coni et Vintimille fait l'objet d'une cogestion dont le cadre juridique applicable à la section française, fixé par la convention du 24 juin 1970, a suscité un désaccord entre la France et l'Italie depuis 2008.

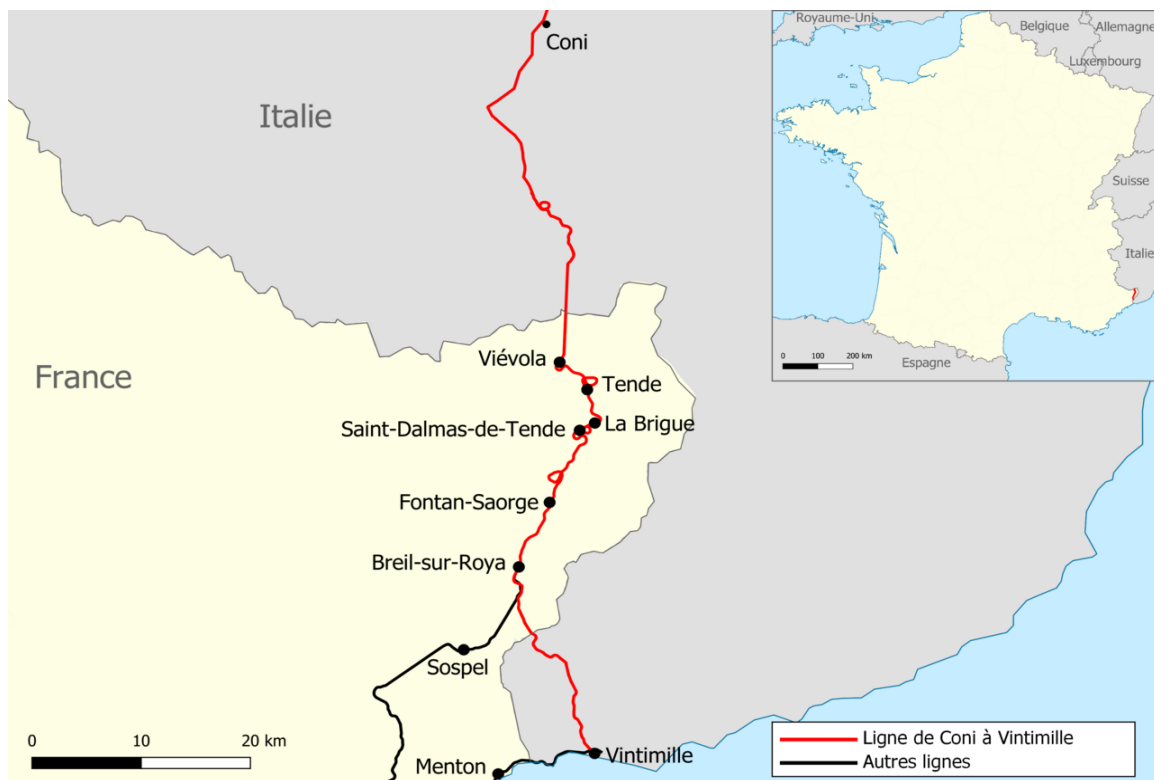
A. LA LIAISON ENTRE CONI ET VINTIMILLE : UN AXE DE CIRCULATION FRANCO-ITALIEN ESSENTIEL DEPUIS PRÈS D'UN SIÈCLE

Héritière d'une histoire accidentée, la ligne ferroviaire Coni-Breil-Vintimille constitue autant un emblème du patrimoine franco-italien qu'un puissant vecteur de connectivité à l'échelle régionale.

1. Une histoire séculaire mouvementée

Après plusieurs décennies d'études et de travaux, la ligne entre Coni et Vintimille est inaugurée le 30 octobre 1928. D'une longueur de près de 100 kilomètres, elle traverse le département des Alpes-Maritimes, ses deux extrémités étant situées en territoire italien, dans le Piémont, au Nord, et en Ligurie, au Sud. Elle dessert seize gares, dont six en France.

TRACÉ DE LA LIGNE FERROVIAIRE CONI-BREIL-VINTIMILLE



Source : étude d'impact annexée au projet de loi, p. 2.

Électrifiées au cours des années 1930, ses infrastructures sont très largement détruites à la fin de la Seconde guerre mondiale, à l'occasion de la retraite des troupes allemandes vaincues par les alliés.

La reconstruction de la ligne n'intervient qu'à compter des années 1970, dans le cadre d'une convention conclue par la France et l'Italie le 24 juin 1970. Sa réouverture a lieu le 6 octobre 1979. Elle accueille depuis lors le trafic régional de trains italiens opérant la liaison Coni-Vintimille ainsi que, sur la section française comprise entre les communes de Tende et de Breil-sur-Roya, des trains express régionaux (TER) affrétés par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) qui desservent la vallée de la Roya au départ de Nice.

En octobre 2020, la tempête *Alex* a causé des dégâts majeurs à l'ensemble des axes de circulation routière dans les vallées de la Roya et de la Vésubie. Bien qu'endommagée à cette occasion, la ligne ferroviaire a été rapidement utilisée afin d'acheminer les secours et de procéder pendant plusieurs mois au ravitaillement des populations affectées par le sinistre. Compte tenu des contraintes topologiques, les travaux de sécurisation de ses infrastructures engagés dès la fin de l'année 2020 ⁽¹⁾ se poursuivent jusqu'à aujourd'hui afin de garantir la viabilité de la ligne, celle-ci s'avérant plus que jamais indispensable à la mobilité des populations environnantes ⁽²⁾.

2. Une ligne ferroviaire « mythique » contribuant au rayonnement régional

Dès son ouverture, la mise en service de la liaison ferroviaire Coni-Breil-Vintimille répond à une véritable ambition européenne. Lors de son audition par la rapporteure, le maire de la commune de Tende, Jean-Pierre Vassalo, évoque ainsi l'existence d'un « *cordon ombilical* » reliant l'Europe centrale à la Côte d'Azur.

D'une part, elle s'inscrit dans un patrimoine naturel remarquable, cheminant au sein de plusieurs vallées à proximité du parc naturel du Mercantour. La ligne réalise la jonction entre les reliefs escarpés de l'arrière-pays provençal et la Méditerranée. Surnommée le « train des merveilles » et lauréate en 2024 du prix ferroviaire « Euroferr » attribué par l'Association européenne des cheminots ⁽³⁾, la ligne traverse 81 tunnels, dont celui du col de Tende sur 8 kilomètres, ainsi qu'une quarantaine de viaducs. Sa dimension esthétique reflète les prouesses

(1) S'élevant à un montant de 31 millions d'euros, les travaux de réfection ont été co-financés à l'aide d'une convention tripartite entre l'État français, le département des Alpes-Maritimes et la région PACA (20 millions d'euros), d'une convention bilatérale franco-italienne (5 millions d'euros) et de la prise en charge de l'assureur de SNCF Réseau (6 millions d'euros). Le descriptif de ces travaux figure à l'annexe n° 3.

(2) Voir notamment l'article publié dans « Nice-Matin » le 20 octobre 2020 : L'histoire chaotique de la ligne Nice-Cuneo, dernière ligne de vie de la vallée de la Roya depuis les ravages de la tempête *Alex*.

(3) <https://reseauentrain.eu/?p=941>

architecturales accomplies par les constructeurs français et italiens, à l'épreuve d'un dénivelé de plus de 1 000 mètres ⁽¹⁾ et de fortes déclivités.

D'autre part, au-delà de la valeur patrimoniale exceptionnelle des ouvrages d'art bâtis sur chaque tronçon, la ligne ferroviaire constitue un atout décisif dans le désenclavement de la région, notamment au regard de l'intérêt touristique qu'implique le renforcement de la connectivité entre le Piémont et la Ligurie. Surtout, elle permet d'assurer la mobilité quotidienne des populations françaises et italiennes résidant ou travaillant sur ces territoires frontaliers : en 2024, les trains italiens et français circulant sur la ligne ont accueilli 1 314 942 voyageurs, contre 1 224 365 l'année précédente ⁽²⁾. En 2026, la Région PACA affrète chaque jour deux à trois TER qui effectuent les trajets aller-retour entre Nice et Tende. La compagnie italienne Trenitalia opère, quant à elle, quatre liaisons quotidiennes entre Coni et Vintimille.

B. LA CONVENTION DE 1970 : UN RÉGIME DYSFUNCTIONNEL AU POINT DE FRAGILISER L'EXPLOITATION ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE

Les stipulations de la convention du 24 juin 1970 encadrant la reconstruction et la gestion de la section française de la ligne ferroviaire ont donné lieu à un contentieux survenu en 2008 entre les parties française et italienne, cette dernière estimant que les obligations financières auxquelles elle est assujettie sont inéquitables.

1. Les règles de financement prévues par la convention du 24 juin 1970

À la suite de la destruction des infrastructures ferroviaires en 1945, l'article 3 de la convention de 1970 impute à l'Italie la prise en charge de la totalité des dépenses de reconstruction de la section française de la ligne ⁽³⁾, la France s'acquittant simplement du versement d'une somme forfaitaire s'élevant à 6 millions de francs.

En outre, son article 12 précise que l'Italie supporte l'intégralité de l'excédent ou du déficit d'exploitation de la section française de la ligne. Auditionnés par la rapporteure, les services du ministère de l'Europe et des affaires étrangères et du ministère des transports ont indiqué que cette stipulation était originellement motivée par le fait que la ligne servait principalement aux intérêts italiens, en ce qu'elle reliait les deux provinces piémontaise et ligurienne ⁽⁴⁾.

(1) La gare de Vintimille est située à seulement 9 mètres au-dessus du niveau de la mer Méditerranée.

(2) En raison de la réalisation de travaux, la ligne a fait l'objet de fermetures partielles au cours de l'année 2025.

(3) L'article 2 de la convention de 1970 prévoit que les travaux sont réalisés par le gestionnaire français du réseau ferroviaire.

(4) Réponses écrites au questionnaire de la rapporteure.

L'activité économique de la ligne étant structurellement déficitaire – le montant des recettes de péage engendrées par le trafic de passagers étant en effet très largement inférieur à celui des dépenses engagées pour garantir son fonctionnement –, l'Italie est donc concrètement tenue d'assumer la totalité du coût des travaux d'entretien effectués par le gestionnaire français. Considérant cette charge financière disproportionnée, l'Italie a refusé depuis 2008 de satisfaire ses obligations telles que stipulées par la convention de 1970, provoquant alors un contentieux avec la France préjudiciable au fonctionnement du trafic ferroviaire sur l'ensemble de la ligne.

2. Bien que résolu en 2020, le contentieux franco-italien a eu un impact délétère sur le fonctionnement de la ligne au cours des années 2010

Depuis 2008, le gestionnaire italien du réseau ferroviaire RFI a décidé unilatéralement de ne pas s'acquitter des factures adressées par son homologue français – SNCF Réseau – s'agissant des frais d'entretien et d'exploitation courant de la section française de la ligne.

Si RFI estime que le principe même d'une prise en charge financière intégrale par l'Italie est déséquilibré, le manque de justification des dépenses d'exploitation et de maintenance réalisées par SNCF Réseau ainsi que l'absence de coordination entre les deux parties ⁽¹⁾ sont également avancés afin de justifier le refus de l'Italie d'honorer ses obligations conventionnelles. Les factures adressées par SNCF Réseau ont donc été systématiquement contestées par RFI entre 2008 et 2019, ce qui a entraîné un double préjudice opérationnel et financier.

Premièrement, les difficultés de financement des opérations d'entretien courant du tronçon français de la liaison Coni-Vintimille se sont répercutées sur les investissements de régénération de la ligne qu'il convenait de mettre en œuvre au regard de la dégradation progressive des infrastructures. Ce désaccord financier a donc retardé la réalisation des travaux pourtant indispensables et conduit SNCF Réseau à adopter des mesures conservatoires de sécurité dès décembre 2011, renforcées en 2013 ⁽²⁾. Elles ont notamment abouti à abaisser de façon permanente la vitesse maximale de circulation de 80 km/h à 40 km/h, ce qui a considérablement ralenti le trafic ⁽³⁾ et complexifié l'usage de cet axe ferroviaire pour les habitants et les professionnels résidant ou travaillant dans la région, au risque d'en relativiser l'intérêt.

(1) Un accord déclinant les modalités d'application de la convention du 24 juin 1970 a été conclu le 6 octobre 1979 entre RFI et SNCF Réseau.

(2) Une convention de financement tripartite a été signée en 2015 entre RFI, SNCF Réseau et la Région du Piémont, pour un coût initial de 29 millions d'euros financé intégralement par les parties italiennes. Le montant a cependant été abaissé à 20 millions d'euros, ce qui a considérablement réduit le volume des travaux de sécurisation (systèmes de contrôle de vitesse des trains, remise en état des ouvrages, installation de filets de protection contre les chutes de blocs de pierre) planifiés puis réalisés entre 2017 et 2019. Ces travaux n'ont pas permis de rétablir la limite maximale de 80 km/h.

(3) Le nombre maximal de circulations Coni-Vintimille passe alors de neuf à quatre allers-retours quotidiens. Cette diminution du trafic a été en partie compensée par une augmentation des circulations Nice – Tende, passant de deux à quatre allers-retours par jour.

Deuxièmement, la dette totale contractée depuis 2008 par RFI vis-à-vis de SNCF Réseau a atteint la somme de 19,5 millions d’euros en 2019. Confrontées à une impasse économique structurelle, la France et l’Italie ont engagé des négociations afin de faire évoluer le cadre juridique résultant de la convention de 1970, ce qui supposait néanmoins de surmonter préalablement le différend relatif au financement des coûts d’entretien et d’exploitation. 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 solde de tout compte afin d’apurer la dette accumulée depuis 2008, soit environ 75 % du montant de la somme due par la partie italienne ⁽¹⁾, RFI et SNCF Réseau s’engageant simultanément à renoncer à tout recours juridictionnel afin de régler le litige.

Cet accord transactionnel a ouvert la voie à une renégociation de la convention de 1970 afin d’aboutir à un texte plus équilibré entre l’Italie et la France, dans le but de garantir la pérennité du fonctionnement de la ligne ferroviaire Coni-Breil-Vintimille. Ces échanges se sont également inscrits dans un contexte marqué par les opérations de réfection des voies et infrastructures à la suite des dégâts causés par la tempête *Alex* en octobre 2020 et de l’intensification de la coopération bilatérale symbolisée par la signature du traité du Quirinal en novembre 2021.

(1) Les sommes correspondant à la dette de RFI entre 2008 et 2015 étant prescrites à la date de la conclusion de l’accord transactionnel.

II. LA NOUVELLE CONVENTION FRANCO-ITALIENNE : UNE AVANCÉE SALUTAIRE MALGRÉ PLUSIEURS « ANGLES MORTS »

La convention conclue entre la France et l'Italie le 12 avril 2024 a permis de redéfinir les règles applicables au financement des travaux d'entretien courant et d'exploitation de la section française de la ligne ferroviaire, bien que plusieurs limites subsistent.

A. UNE MODERNISATION NÉCESSAIRE ET ATTENDUE DU CADRE JURIDIQUE ET FINANCIER

Nécessaire tant sur le plan juridique que sur le plan financier, la renégociation de la convention bilatérale témoigne d'un renforcement salutaire de la coopération franco-italienne.

1. La signature de la convention du 12 avril 2024 concrétise la redynamisation de la coopération transfrontalière

Enclenchée à la suite de la conclusion de l'accord transactionnel de juillet 2020, la renégociation de la convention de 1970 a bénéficié de l'élan créé par la signature du traité du Quirinal, le 26 novembre 2021. Celui-ci a notamment mis en place un comité de coopération frontalière (CCF) qui poursuit l'objectif d'un partenariat frontalier de plus en plus intégré. L'article 10 du Traité du Quirinal précise ainsi que « *la frontière terrestre franco-italienne constitue un bassin de vie continu, où les populations française et italienne partagent un destin commun* », et, qu'en conséquence, « *les parties s'engagent à faciliter la vie quotidienne des habitants de ces territoires* »⁽¹⁾.

Se tenant sous présidence alternée des deux pays et sous la coprésidence des deux ministres des affaires étrangères⁽²⁾, le CCF est composé de personnalités des collectivités territoriales frontalières, de représentants d'organismes de coopération frontalière des deux pays, de parlementaires et de représentants des deux États. Des entités qualifiées⁽³⁾ peuvent également y participer.

La réunion de lancement du CCF a eu lieu à Turin le 31 octobre 2023. Elle a notamment permis d'adopter un programme de travail pluriannuel intégrant les enjeux soulevés par les acteurs locaux, notamment en matière de mobilités, d'échanges humains, de développement économique, de protection de l'environnement et d'organisation des services publics. Cette réunion a été l'opportunité d'échanger sur les perspectives de modernisation du fonctionnement et de la gestion des liaisons ferroviaires transfrontalières. La deuxième session du CCF, qui s'est tenue à Nice le 25 février 2025, a convenu de la nécessité d'améliorer

(1) Les frontières maritimes sont également concernées, ce qui implique notamment la participation de la Corse et de la Sardaigne au CCF.

(2) D'autres membres du gouvernement peuvent également y siéger sur invitation.

(3) Associations apportant une expertise, à l'instar de la mission opérationnelle transfrontalière.

le transport ferroviaire de passagers sur la liaison Coni-Breil-Vintimille, à la suite de la signature de la convention du 12 avril 2024.

Approuvée par la Chambre des députés italienne le 8 janvier 2025, la convention a été définitivement adoptée par le Sénat italien le 5 mars 2025. La loi autorisant sa ratification a ensuite été publiée au Journal officiel de la République italienne le 29 mars 2025.

2. Les stipulations d'un nouvel accord nécessaire tant sur le plan juridique que sur le plan financier

Structurée en quatre titres et composée de quinze articles, la convention du 12 avril 2024 intègre les évolutions du droit européen survenues depuis 1970. Quatre paquets ferroviaires ont en effet été adoptés par l'Union européenne entre 2001 et 2016 afin d'ouvrir les services de transport à la concurrence et de rendre les systèmes nationaux interopérables dans le cadre de la création d'un espace unique ferroviaire ⁽¹⁾. En l'espèce, la dérogation au droit national qui était explicitement formulée dans la convention de 1970 pour accorder aux trains italiens le droit de circuler sur la section française n'apparaît plus utile, du fait notamment des règles prévues par la directive 2007/58/CE. Celle-ci initie la libéralisation du transport de voyageurs et autorise le cabotage, ce qui permet aux entreprises ferroviaires de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur un trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre.

Les **articles 1^{er}** et **2** de la convention définissent son objet et ses destinataires en ce qu'elle vise à déterminer le partage des responsabilités entre les deux parties.

L'**article 3** détermine les rôles respectifs des gestionnaires d'infrastructure chargés de la section française de la ligne ⁽²⁾. À cet égard, le gestionnaire français est chargé de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure. Le gestionnaire italien a pour compétence d'opérer la planification des horaires des trains circulant sur la ligne Coni-Vintimille et traitera à ce titre les demandes émanant des entreprises ferroviaires italiennes et françaises.

L'**article 4** prévoit que le gestionnaire d'infrastructure chargé de l'exploitation établit les règles d'exploitation applicables sur la ligne conformément à la réglementation applicable en France.

L'**article 5** porte sur la tarification et stipule que les redevances d'utilisation de l'infrastructure sont calculées selon la réglementation française applicable à la

(1) Il s'agit notamment des règles de tarification et de répartition des capacités, des dispositions communes relatives aux licences des entreprises ferroviaires et à la certification des conducteurs de train, des exigences de sécurité, de la création de l'Agence européenne des chemins de fer et des organismes de contrôle ferroviaire dans chaque État membre, ainsi que des droits des voyageurs.

(2) Les gestionnaires français et italien peuvent convenir d'exceptions locales en vue d'assurer la continuité de l'exploitation et de l'entretien courant.

tarification du réseau ferré national français et sont déterminées et perçues par le gestionnaire d'infrastructure chargé de l'exploitation.

L'**article 6** prévoit que la gestion et l'entretien des gares situées sur la section française de la ligne sont assurés par le ou les gestionnaires désignés par l'État français.

Représentant le principal enjeu bilatéral, l'**article 7** de la convention établit la répartition des coûts d'exploitation et d'entretien de la section française de la ligne. Mettant fin à la prise en charge intégrale des dépenses précitées par la partie italienne, cet article stipule que le déficit ou l'excédent de gestion courante sur chaque tronçon de la section française ⁽¹⁾ est évalué ⁽²⁾ annuellement et supporté ⁽³⁾ par les parties française et italienne, sur la base d'une répartition au prorata des circulations des trains. Toutefois, pour chaque tronçon, en cas de déficit et en présence d'au moins un service ferroviaire régulier de voyageurs français ou italien, chaque partie prend à sa charge au moins 25 % du déficit. 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 des trains français qui y circulent dès lors que celle-ci est supérieure à 25 %. Si un seul train français y circule, la France s'acquittera de 25 % des dépenses.

En pratique, l'exploitation de la section française de la ligne accuse un déficit annuel hors taxe en forte augmentation depuis 2020, passant de 2,1 millions d'euros à 4,7 millions d'euros en 2025 compte tenu de l'augmentation notable des dépenses engagées afin d'assurer la maintenance de la liaison ⁽⁴⁾.

Moyennant l'instauration de la clause de sauvegarde de 25 %, la France et l'Italie vont donc « payer ce qu'elles consomment » sur la section française de la ligne ferroviaire, selon le nombre de leurs trains qui y circuleront quotidiennement. D'après les informations recueillies par la rapporteure, le trafic quotidien de passagers en 2025-2026 se décompose de la façon suivante :

– s'agissant des TER français : un aller-retour entre Nice et Tende ⁽⁵⁾ et un aller vers Tende ;

– s'agissant des trains affrétés par Trenitalia : quatre allers-retours entre Vintimille et Coni.

(1) La convention identifie trois tronçons distincts : au Nord, entre le 37^e et le 50^e km ; au centre, entre le 50^e km et le 78^e km ; au Sud, entre le 78^e et le 84^e km.

(2) Le gestionnaire d'infrastructure français tient un compte des dépenses et des recettes et établit un rapport annuel destiné aux États français et italien, ainsi qu'au gestionnaire d'infrastructure italien. Ce rapport est envoyé chaque année dans les six mois qui suivent la date de clôture d'un exercice. Le règlement définitif des sommes dues à la partie française par la partie italienne, ou des sommes dues à la partie italienne par la partie française, intervient dans les six mois qui suivent la date de remise de ce rapport.

(3) Ou acquis s'il s'agit d'un excédent d'exploitation.

(4) Selon les chiffres communiqués à la rapporteure par les services du ministère de l'Europe et des affaires étrangères et du ministère des transports.

(5) Compte tenu du tourisme estival, deux aller-retours sont prévus entre le 1^{er} mai et le 30 septembre.

Pour l'année 2026, au regard de la nouvelle clef de répartition financière, la part prévisionnelle de la France dans la couverture du déficit d'exploitation s'élèverait à près d'un tiers, soit environ 1,2 million d'euros sur les 3,6 millions d'euros de déficit anticipé à ce jour ⁽¹⁾.

Il convient de souligner que les dépenses d'investissement destinées à régénérer la ligne Coni-Breil-Vintimille, hors entretien et exploitation, n'entrent pas dans le champ de la convention. Elles ont vocation à faire l'objet de conventions de financement spécifiques, conclues entre SNCF Réseau et RFI, les États français et italiens ainsi que les collectivités territoriales intéressées.

L'**article 8** prévoit que l'infrastructure ferroviaire de la ligne est la propriété de l'État français ⁽²⁾.

L'**article 9** stipule que les travaux d'entretien de la ligne sont effectués conformément à la législation et à la réglementation françaises en vigueur.

L'**article 10** prévoit que le gestionnaire d'infrastructure italien doit accomplir les démarches nécessaires auprès de l'Autorité nationale de sécurité ferroviaire française pour disposer d'un agrément de sécurité lui permettant d'exercer son activité sur le territoire français.

L'**article 11** de la convention prévoit que chaque partie autorise les équipes de secours de l'autre État à intervenir, si l'urgence l'exige, sur son territoire.

L'**article 12** énonce la compétence de l'Autorité de régulation des transports (ART) française en tant qu'organisme de contrôle.

L'**article 13** renvoie à la commission intergouvernementale franco-italienne pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud le soin d'assurer le suivi et la mise en œuvre de la convention, en validant les comptes présentés par les gestionnaires d'infrastructures.

L'**article 14** stipule que les différends éventuels résultant de l'application de la convention font l'objet d'un règlement à l'amiable, par voie de consultations et de négociations directes entre les parties.

L'**article 15** précise que la convention, dont la durée est indéterminée, entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant celui du jour de la notification de la ratification par le dernier État ayant accompli ses formalités internes.

(1) Les prévisions de déficit d'exploitation pour les années 2027 et 2028 présentent des ordres de grandeur similaires.

(2) Les parties peuvent, par des conventions spécifiques, convenir d'exceptions locales en matière de propriété de l'infrastructure ferroviaire, en vue d'assurer la continuité technique des ouvrages et des équipements.

B. LA PERSISTANCE DE LIMITES QU'IL CONVIENT ENCORE DE SURMONTER AFIN DE RENFORCER DURABLEMENT LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Si le bien-fondé de la convention du 12 avril 2024 est indiscutable, la rapporteure considère néanmoins que plusieurs interrogations subsistent, ce qui appellera des clarifications nécessaires au renforcement pérenne de la coopération transfrontalière.

1. Des outils de prévention et de gestion des éventuels litiges encore inaboutis

Créée en 1999, la Commission intergouvernementale franco-italienne pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud (CIG) est chargée de conduire les études et les concertations nécessaires pour préparer les choix des gouvernements français et italien en matière de développement, dans une perspective plurimodale, de l'ensemble des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud.

Lors de leur audition par la rapporteure, les représentants du ministère de l'Europe et des affaires étrangères et du ministère des transports ont estimé que la CIG demeure la seule enceinte au sein de laquelle doivent avoir lieu les discussions liées à d'éventuels litiges en matière d'entretien courant ou aux investissements nécessaires à la régénération de la ligne ferroviaire.

Compte tenu des attentes exprimées par les représentants et les habitants des territoires concernés et des besoins financiers particulièrement conséquents pour maintenir les lignes de desserte, ces questions ont naturellement vocation à être abordées dans un cadre permettant la meilleure association possible des collectivités locales, qu'il s'agisse des communes, du département des Alpes-Maritimes ou de la Région Sud.

Comme précédemment mentionné, l'**article 13** de la convention attribue à la CIG la mission de suivre et de s'assurer du respect du cadre juridique et financier ⁽¹⁾.

Pour autant, la rapporteure considère que l'existence de la CIG – indépendamment de son utilité et des efforts sincères de concertation institutionnelle qu'elle a entrepris au cours des dernières années ⁽²⁾ – ne suffit pas véritablement à prévenir ni, le cas échéant, à régler d'éventuels différends susceptibles d'advenir au cours des prochaines années. En effet, malgré le travail accompli par la CIG, le précédent contentieux entre SNCF Réseau et RFI n'a été soldé qu'après douze ans de blocage, ce qui souligne la nécessité de mettre en place

(1) L'article 7 précise également que la CIG peut se réunir afin de trouver une solution partagée en cas d'absence de versement des sommes dues par l'un des gestionnaires de réseau dans les six mois suivant la remise du rapport annuel par SNCF Réseau.

(2) Ce qu'a rappelé Laurent Hottiaux, préfet des Alpes-Maritimes, lors de son audition par la rapporteure.

une structure de règlement des conflits clairement identifiée, pérenne et pouvant agir efficacement dès l'apparition de difficultés entre les parties française et italienne.

Dans cette perspective, la souplesse de la rédaction de l'**article 14** de la convention, qui mentionne simplement la voie de « *consultations et de négociations directes entre les deux États* », n'offre pas à ce stade de réelles garanties pour anticiper ou résoudre de nouveaux litiges, au-delà de la bonne volonté affichée par SNCF Réseau ⁽¹⁾, RFI ainsi que l'ensemble des parties prenantes ⁽²⁾.

2. Les incertitudes entourant la coordination et la planification des travaux d'investissement

L'**article 7** de la convention exclut explicitement les dépenses d'investissement destinées à régénérer la ligne ferroviaire. En conséquence, la réalisation de ces travaux d'ampleur indispensables à la modernisation de la liaison et au rétablissement de la vitesse nominale de 80 km/h soulève quelques interrogations quant à leur cadrage financier et à la coordination entre SNCF Réseau et RFI. En dehors de tout cadre juridique clairement déterminé à ce stade ⁽³⁾, le risque d'un fonctionnement en silos demeure, du fait de l'absence de visibilité quant aux travaux potentiellement engagés par RFI sur les deux sections italiennes de la ligne.

Coupée en morceaux, sans cohésion d'ensemble, la gestion de la ligne Coni-Breil-Vintimille souffrirait alors de lacunes réduisant à néant les efforts conjointement engagés depuis 2020 et qui ont démontré la résilience des collectivités frappées par la tempête *Alex*. Lors de leur audition, les maires de Tende et de Breil-sur-Roya ont rappelé la nécessité impérieuse de renforcer la coopération transfrontalière à tous les niveaux, qu'il s'agisse de la planification des circulations, de l'homogénéité des limites de vitesse autorisée sur chaque tronçon, des opérations de maintenance ou encore de l'amélioration des signalisations.

Les travaux de régénération prévus par la France sur la section française de la ligne présentent une ambition salubre, atteignant un montant total de près de 200 millions d'euros d'ici 2040, grâce à un financement conjoint entre l'État, la Région PACA et SNCF Réseau.

(1) Lors de son audition, le directeur général-adjoint en charge du Sud-Est, Laurent Téton, a souligné l'esprit de coopération constructif qui caractérise désormais les relations bilatérales entre SNCF Réseau et RFI, dans le but d'anticiper les aléas techniques susceptibles d'affecter la liaison ferroviaire entre Coni et Vintimille.

(2) Lors de son audition, le préfet Laurent Hottiaux a par exemple mentionné l'existence d'un groupe de travail franco-italien piloté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

(3) Une convention entre SNCF Réseau et RFI est actuellement en cours de négociation afin de décliner les modalités d'application de la convention du 12 avril 2024 et de régir les conditions applicables à la réalisation des travaux d'investissement sur la ligne. En outre, lors de sa réunion en novembre 2020, la CIG a convenu d'un financement à parité des dépenses d'investissement afin de régénérer la ligne.

PLANIFICATION PLURIANNUELLE DES TRAVAUX D'INVESTISSEMENT SUR LA SECTION FRANÇAISE DE LA LIGNE FERROVIAIRE

LES OPÉRATIONS ENVISAGÉES SUR LA SECTION FRANÇAISE

	2028	2030	2033	2040
Travaux	Confortement partiel de 5 tunnels et de 5 ouvrages en terre. + Premiers travaux de voie “juste besoin” pour un retour partiel à la Vitesse Nominale (sous réserve de compatibilité avec l'opération de sécurisation des ouvrages.)	Confortement partiel de 12 tunnels d'ici 2033. Confortement d'ouvrages d'art et en terre. + Travaux voie « juste besoin » de retour à la Vitesse Nominale sur toute la ligne .	Confortement d'ouvrages d'art et en terre.	Confortement d'ouvrages d'art et en terre. + Travaux de régénération de la voie à prévoir.
Conditions de réalisation des travaux	Fermeture de ligne	Travaux de nuit (à confirmer)	Fermeture de ligne	A définir
Budgets	30 M€ à 40 M€	De l'ordre de 70 M€		De l'ordre de 100 M€

Source : réponses écrites au questionnaire de la rapporteure.

Si ces objectifs ont été validés à l'occasion de la réunion de la CIG en décembre 2025, la rapporteure estime qu'ils doivent s'intégrer dans une réflexion d'ensemble à laquelle la partie italienne doit prendre la place qui lui revient.

Malgré ces points d'attention, la rapporteure se prononce en faveur de l'approbation du projet de loi autorisant la ratification de la convention signée le 12 avril 2024 avec l'Italie.

Afin d'éviter de reproduire les erreurs commises par le passé, la rapporteure suggère enfin de créer une formation spécialisée et un comité technique au sein de la CIG qui 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 leur sensibilité financière justifieraient pleinement la mise en place d'un tel dispositif qui viserait à prévenir efficacement les tensions dès les premiers signes de leur manifestation.

EXAMEN EN COMMISSION

Le mercredi 25 mars 2026, à 9 heures 45, la commission examine le 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.

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 Guinot, 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.

**ANNEXE 1 :
TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

Article unique

Est autorisée 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, et dont le texte est annexé à la présente loi.

ANNEXE 2 :
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LA RAPPORTEURE

• **Ministère de l'Europe et des affaires étrangères**

— **M. Alexandre Bachelet**, rédacteur au sein de la direction de l'Union européenne ;

— **Mme Valeria Manzione**, conseillère juridique à la mission des accords et des traités ;

• **Ministère des transports (direction des transports ferroviaires, fluviaux et des ports)**

— **Mme Carole Bernardy**, sous-directrice ;

— **Mme Séléna Rigaut**, rédactrice ;

• **SNCF Réseau**

— **M. Vincent Téton**, directeur général-adjoint Sud-Est ;

• **Préfecture des Alpes-Maritimes**

— **M. Laurent Hottiaux**, préfet ;

• **Représentants des collectivités territoriales**

— **M. Jean-Pierre Serrus**, vice-président de la Région Sud - Provence-Alpes-Côte d'Azur, en charge des transports et de la mobilité durable ;

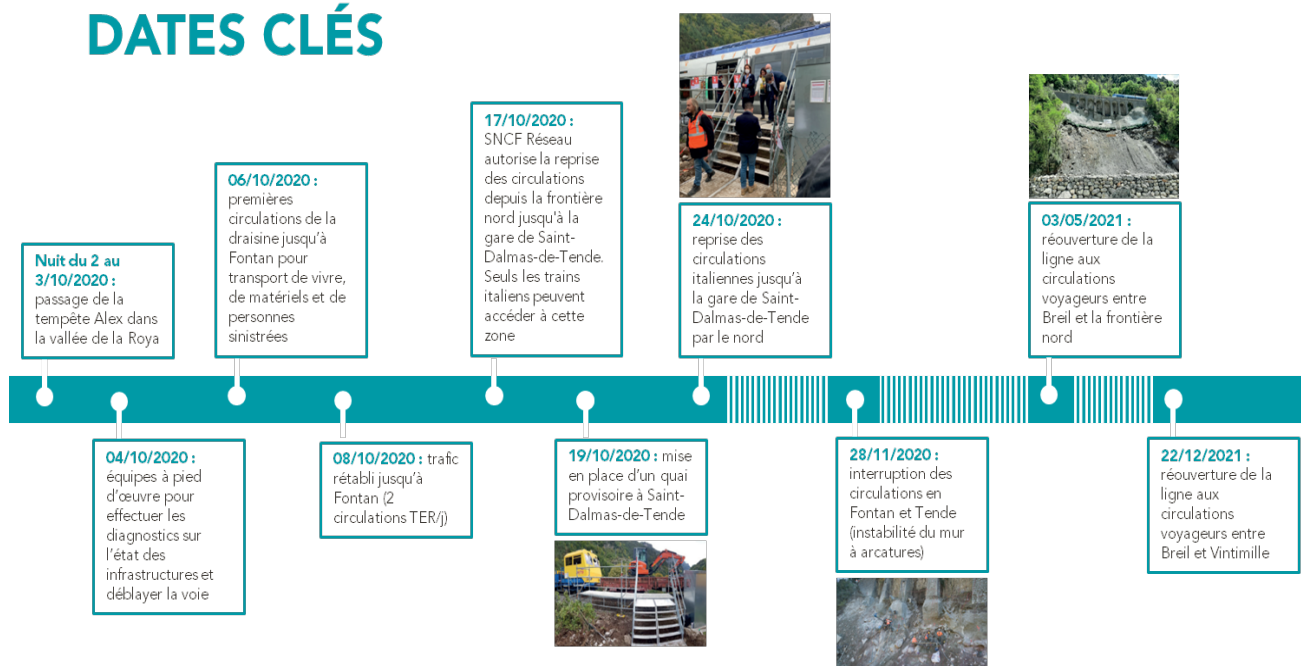
— **M. Sébastien Olharan**, maire de Breil-sur-Roya ;

— **M. Jean-Pierre Vassalo**, maire de Tende.

ANNEXE 3 : TRAVAUX DE RÉFECTION RÉALISÉS À LA SUITE DE LA TEMPÊTE ALEX SURVENUE EN OCTOBRE 2020

Les travaux de réfection des installations ferroviaires lourdement endommagées par la tempête Alex ont débuté dès le lendemain du sinistre et sont poursuivis jusqu'en 2022.

DATES CLÉS



Source : réponses écrites au questionnaire transmises par les services du ministère de l'Europe et des affaires étrangères et du ministère des transports.

D'importants travaux ont été réalisés en 2021 principalement sur une dizaine de sites ⁽¹⁾. En sus de ces travaux, des acquisitions de données ont été effectuées sur plusieurs sites afin de poursuivre les travaux de rétablissement classés en deuxième priorité et réalisés en 2022 ⁽²⁾. Des travaux de curage et remise en état d'ouvrages hydrauliques et de drains ont été réalisés sur l'ensemble de la ligne.

(1) Le remblai de Colonie, le remblai de Branégo, le tunnel de Biogna, le viaduc des Trois Arches, le viaduc des Cinq Arches, le mur à arcatures situé au 59^e kilomètre, le mur et l'aqueduc situés au 69^e kilomètre, le viaduc d'Ambo et le remblai de Cottalorda.

(2) Renouvellement de 200 mètres de la voie à Tende, protection complémentaire du remblai de la Colonie à Viévola, confortement du versant de Gombes à Breil, confortement de berges au niveau du viaduc d'Ambo, réfection du remblai de Lavina, confortement du viaduc des Cinq Arches, confortement du viaduc de Bergue, confortement du remblai au droit du chemin du Perthus et confortement du remblai de Cottalorda.