



N° 2510

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 18 février 2026.

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)

TRANSMIS PAR

M. LE PREMIER MINISTRE

À

MME LA PRÉSIDENTE

DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

Le Sénat a adopté, en première lecture, après engagement de la procédure accélérée, le projet de loi dont la teneur suit :

Voir les numéros :

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

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.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 18 février 2026.

Le Président,

Signé : Gérard LARCHER

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

Le Gouvernement de la République française, d'une part,
et
le Gouvernement de la République italienne, d'autre part,
Vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte) ;

Vu la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (refonte) ;

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) ;

Vu la Convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne concernant la section située en territoire français de la ligne ferroviaire Coni-Breil-Vintimille, signée à Rome le 24 juin 1970 ;

Vu l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif à la création de la commission intergouvernementale franco-italienne pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud, sous forme d'échange de lettres signées à Paris le 3 août 1999 et à Rome le 21 septembre 1999 ;

Vu la décision d'exécution C (2014) 5883 de la Commission européenne du 20 août 2014 relative aux accords transfrontaliers entre États membres dans le domaine du transport ferroviaire en application de l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE ;

Désireux d'améliorer les relations ferroviaires entre la France et l'Italie et de définir un cadre permettant de créer les conditions techniques et financières pour un fonctionnement durable et efficace de la section en territoire français de la ligne ferroviaire allant de Coni à Vintimille en passant par Breil,

Sont convenus de ce qui suit :

TITRE I. DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

Article 1^{er}

Objet

1. La présente convention s'applique à la section située en territoire français de la ligne ferroviaire Coni-Breil-Vintimille (ci-après dénommée « la Ligne »), en conformité avec les directives européennes susvisées.

2. La présente convention a pour objet de déterminer :

- a) Le partage des responsabilités en matière d'exploitation de la Ligne ;
- b) Le partage des responsabilités en matière d'entretien de la Ligne ;
- c) Les modalités applicables au financement de ces différentes missions.

Article 2

Définitions

Au sens de la présente convention, on entend par :

a) Les Parties : les deux Parties signataires de la présente convention, à savoir le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne ;

b) La partie française : ensemble des acteurs français, qu'il s'agisse d'entités publiques ou économiques, susceptibles de prendre part au financement ou à la réalisation de l'entretien ou de l'exploitation de la Ligne ;

c) La partie italienne : ensemble des acteurs italiens, qu'il s'agisse d'entités publiques ou économiques, susceptibles de prendre part au financement ou à la réalisation de l'entretien ou de l'exploitation de la Ligne ;

d) Gestionnaire de l'infrastructure : toute entité chargée de l'exploitation et/ou de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire de la Ligne ;

e) Le gestionnaire d'infrastructure français : principal gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sur le territoire français ;

f) Le gestionnaire d'infrastructure italien : principal gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sur le territoire italien ;

g) Entretien : les travaux courants, qui permettent le maintien en condition opérationnelle de l'infrastructure ferroviaire existante (en particulier les rails et leurs composants technologiques, les ouvrages d'art et les

installations de sécurité, de signalisation et de télécommunications) à l'exclusion du renouvellement et du développement de l'infrastructure ;

h) Exploitation : ensemble des fonctions de répartition de la capacité et d'établissement de l'horaire de service annuel, de gestion du trafic et du système de signalisation et de contrôle-commande, ainsi que de tarification de l'infrastructure ;

i) Gestion courante : l'ensemble des opérations relatives à l'entretien et à l'exploitation de la Ligne ;

j) Tronçon : section de la Ligne identifiée selon la délimitation suivante :

- tronçon nord : section de la Ligne située entre le point frontière (au km 37+648) au nord de Tende et la gare de Tende (au km 50+449), gare exclue ;
- tronçon central : section de la Ligne située entre le point de jonction de la Ligne avec la ligne Nice- Breil-sur-Roya au sud de la gare de Breil (au km 78+450) et la gare de Tende (au km 50+449), gare incluse ;
- tronçon sud : section de la Ligne située entre le point frontière (au km 84+648) au sud de Breil-sur-Roya et le point de jonction de la Ligne avec la ligne Nice- Breil- sur-Roya au sud de la gare de Breil (au km 78+450).

k) Excédent de gestion courante : différence entre les redevances d'utilisation et la somme des coûts d'entretien et d'exploitation, si le résultat est positif ;

l. Déficit de gestion courante : différence entre la somme des coûts d'entretien et d'exploitation, et les redevances d'utilisation, si le résultat est négatif.

Les termes utilisés par la présente Convention et non définis par le présent article doivent se comprendre comme les termes habituellement utilisés par le droit de l'Union européenne.

TITRE II. EXPLOITATION ET ENTRETIEN DE LA LIGNE

Article 3

Désignation des responsabilités des gestionnaires d'infrastructure en charge de la Ligne

Le gestionnaire d'infrastructure français est en charge de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure sur l'ensemble de la Ligne en application du principe de territorialité. Les gestionnaires d'infrastructure français et italien peuvent convenir d'exceptions locales en vue d'assurer la continuité de l'exploitation et de l'entretien courant.

Le gestionnaire d'infrastructure italien est en charge de la planification de l'horaire sur la ligne Cuneo-Vintimille et traitera les demandes reçues des entreprises ferroviaires italiennes et françaises. Le calendrier retenu pour chaque horaire de service devra tenir compte des étapes et dispositifs des documents de référence des deux gestionnaires et sera transmis au gestionnaire de l'infrastructure français pour approbation. Le gestionnaire d'infrastructure italien assurera la concertation, avec les entreprises ferroviaires et en accord avec le gestionnaire d'infrastructure français, pour l'ensemble des réponses qui s'écarteraient des demandes d'attribution de la capacité exprimées par les entreprises ferroviaires.

Article 4

Exploitation de la Ligne

Le gestionnaire d'infrastructure en charge de l'exploitation visé à l'article 3 établit les règles d'exploitation applicables sur la Ligne conformément à la réglementation applicable en France, et s'assure de la coordination de ces règles avec celles définies par le gestionnaire d'infrastructure italien, en particulier en ce qui concerne l'interopérabilité, la sécurité et l'accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure par les entreprises ferroviaires.

Article 5

Tarification de la Ligne

Les redevances d'utilisation de l'infrastructure sont calculées selon la réglementation française applicable à la tarification du réseau ferré national français pour les trains français et italiens sur la Ligne. Elles sont déterminées et perçues par le gestionnaire d'infrastructure en charge de l'exploitation visé à l'article 3 et sont publiées dans les documents de référence du réseau du gestionnaire d'infrastructure français et du gestionnaire d'infrastructure italien, conformément à la législation ferroviaire européenne applicable.

Article 6

Gestion des gares

La gestion et l'entretien des gares situées sur la Ligne sont assurés par le ou les gestionnaires désignés par l'Etat français.

TITRE III. MODALITÉS DE FINANCEMENT DE LA LIGNE

Article 7

Financement de l'exploitation et de l'entretien de la Ligne

La présente Convention établit la répartition des coûts d'exploitation et d'entretien de la Ligne comme suit :

a) Le déficit ou l'excédent de gestion courante sur chaque tronçon de la Ligne est évalué annuellement et supporté ou acquis par les parties française et italienne, sur la base d'une répartition au prorata des circulations des trains français et italiens. Toutefois, pour chaque tronçon, en cas de déficit et en présence d'au moins un service ferroviaire régulier de voyageurs de chaque Partie, chaque Partie prend en charge au moins 25 % du déficit. En cas de suspension temporaire des services réguliers d'une partie, notamment en lien avec la réalisation de travaux sur le réseau, cette clause de sauvegarde continue à s'appliquer. Sont considérés comme des trains français, ou respectivement comme des trains italiens, les trains dont l'exploitation fait l'objet d'un contrat de service public avec une autorité française, ou respectivement avec une autorité italienne.

b) Le gestionnaire d'infrastructure visé à l'article 3 tient un compte des dépenses et des recettes et établit un rapport annuel destiné aux Etats français et italien, ainsi qu'au gestionnaire d'infrastructure italien, qu'il leur envoie chaque année dans les six mois qui suivent la date de clôture d'un exercice, avec toutes les pièces justificatives correspondantes.

c) 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, évaluées annuellement en application du paragraphe a. du présent article, intervient dans les six mois qui suivent la date de remise du rapport mentionné au paragraphe b. du présent article.

d) En l'absence de versement dans le délai visé au paragraphe c. du présent article, le gestionnaire d'infrastructure devant percevoir le règlement procède à une mise en demeure.

e) En sus de cette mise en demeure, la Commission intergouvernementale franco-italienne pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud mentionnée à l'article 13 se réunit dans les plus brefs délais, et peut demander communication des comptes de la Ligne au gestionnaire d'infrastructure afin de trouver une solution partagée entre les parties en vue d'assurer la continuité de l'exploitation sur la Ligne.

f) Les coûts liés aux investissements, hors entretien et exploitation, font l'objet de conventions de financement spécifiques, conclues entre les gestionnaires d'infrastructure français et italien, les Etats et les collectivités territoriales intéressées.

TITRE IV. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 8

Propriété de l'infrastructure ferroviaire

L'infrastructure ferroviaire de la Ligne est la propriété de l'Etat français. 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.

Article 9

Droit applicable

1. Les travaux d'entretien de la Ligne sont effectués conformément à la législation et à la réglementation française en vigueur.

2. Les entreprises qui effectuent les travaux sont soumises à la législation et à la réglementation françaises en vigueur.

3. La présente Convention est mise en œuvre conformément au droit international applicable et aux obligations découlant de l'appartenance de la République Française et de la République Italienne à l'Union européenne.

Article 10

Sécurité ferroviaire

Lorsque des exceptions locales sont convenues entre les gestionnaires d'infrastructure français et italien en application de l'article 3 de la présente Convention, 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'Autorité nationale de sécurité ferroviaire française coopère à cet effet avec l'Autorité nationale de sécurité ferroviaire italienne.

Article 11

Sécurité civile

L'efficacité de l'intervention des secours prévaut sur toutes les autres considérations, notamment territoriales. Chaque Partie autorise les équipes de secours de l'autre Etat à intervenir, si l'urgence l'exige, sur son territoire.

Article 12

Organisme de régulation

L'organisme de contrôle national français est compétent pour la Ligne.

Article 13

*Commission intergouvernementale franco-italienne pour l'amélioration
des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud*

La Commission intergouvernementale franco-italienne pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud est chargée d'assurer le suivi de la mise en oeuvre de la présente Convention. Elle est compétente pour vérifier et valider, le cas échéant, les comptes tenus par les gestionnaires d'infrastructure.

Article 14

Résolution des différends

Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application des dispositions de la présente Convention sont réglées à l'amiable par voie de consultations et de négociations directes entre les deux Parties.

Article 15

Entrée en vigueur de la Convention

1. Chacune des Parties notifie à l'autre l'accomplissement des procédures internes requises pour ce qui concerne l'entrée en vigueur de la présente Convention, qui entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant celui du jour de la dernière notification.

2. La présente Convention est conclue pour une durée indéterminée.

3. Chacune des Parties peut dénoncer la Convention à tout moment. La dénonciation prend effet six (6) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie, sauf retrait de la dénonciation décidée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

4. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, la Convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne concernant la section située en territoire français de la ligne ferroviaire Cuneo-Breil-Vintimille, signée à Rome le 24 juin 1970, est abrogée.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Milan, le 12 avril 2024, en deux originaux, chacun en langues française et italienne, tous les textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République française

PATRICE VERGRIETE

*Ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique
et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports*

Pour le Gouvernement de la République italienne

MATTEO SALVINI

*Vice-président du Conseil des ministres
Ministre des Infrastructures et des Transports*