

N° 365

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

Enregistré à la Présidence du Sénat le 19 janvier 2022

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1)
sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de
l'accord entre le Gouvernement de la République française et l'Agence de l'Union
européenne pour les chemins de fer relatif au siège de l'Agence de l'Union
européenne pour les chemins de fer et à ses privilèges et immunités sur le territoire
français,

Par M. André GUIOL,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Christian Cambon, *président* ; MM. Pascal Allizard, Olivier Cadic, Olivier Cigolotti, André Gattolin, Guillaume Gontard, Jean-Noël Guérini, Joël Guerriau, Pierre Laurent, Philippe Paul, Cédric Perrin, Gilbert Roger, Jean-Marc Todeschini, *vice-présidents* ; Mmes Hélène Conway-Mouret, Joëlle Garriaud-Maylam, Isabelle Raimond-Pavero, M. Hugues Saury, *secrétaires* ; MM. François Bonneau, Gilbert Bouchet, Mme Marie-Arlette Carlotti, MM. Alain Cazabonne, Pierre Charon, Édouard Courtial, Yves Détraigne, Mmes Catherine Dumas, Nicole Duranton, MM. Philippe Folliot, Bernard Fournier, Mme Sylvie Goy-Chavent, M. Jean-Pierre Grand, Mme Michelle Gréaume, MM. André Guiol, Abdallah Hassani, Alain Houpert, Mme Gisèle Jourda, MM. Alain Joyandet, Jean-Louis Lagourgue, Ronan Le Gleut, Jacques Le Nay, Mme Vivette Lopez, MM. Jean-Jacques Panunzi, François Patriat, Gérard Poadja, Stéphane Ravier, Bruno Sido, Rachid Temal, Mickaël Vallet, André Vallini, Yannick Vaugrenard.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (15^{ème} législ.) : 4323, 4757 et T.A. 729

Sénat : 288 et 366 (2021-2022)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
EXAMEN EN COMMISSION.....	7

Mesdames, Messieurs,

À la suite de l'Assemblée nationale, qui l'a adopté sans modification le 9 décembre 2021 en première lecture, le Sénat est saisi du projet de loi n° 288 (2021-2022) autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer relatif au siège de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et à ses privilèges et immunités sur le territoire français.

M. André Guiol, rapporteur, a présenté ses conclusions sur ce texte à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées le 19 janvier 2022, sous la présidence de M. Christian Cambon, président. À l'issue de cette réunion, la commission, suivant la proposition du rapporteur, a adopté, sans modification, le projet de loi précité.

Conformément aux orientations du rapport d'information « *Redonner tout son sens à l'examen parlementaire des traités* »¹ adopté le 18 décembre 2014 par la commission, celle-ci a autorisé la publication du présent rapport sous forme synthétique : le compte rendu de l'examen en commission qu'on pourra lire ci-après en tient lieu.

¹ Rapport d'information n° 204 (2014-2015).

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 19 janvier 2022, sous la présidence de M. Christian Cambon, président, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du rapport de M. André Guiol sur le projet de loi n° 288 (2021-2022) autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer relatif au siège de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et à ses privilèges et immunités sur le territoire français.

M. Christian Cambon, président. – Nous examinons ce matin le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer relatif au siège de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et à ses privilèges et immunités sur le territoire français.

M. André Guiol, rapporteur. – L'Agence ferroviaire européenne a été créée en avril 2004, puis a changé de nom en juin 2016, après l'approbation par le Parlement européen du quatrième paquet ferroviaire, pour devenir l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

Cette agence est chargée de délivrer des certificats de sécurité uniques pour les entreprises ferroviaires, ainsi que des autorisations de mise sur le marché de véhicules ferroviaires, valables dans plusieurs pays européens. En outre, elle est chargée d'assurer un système européen de gestion du trafic ferroviaire interopérable, dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de « l'espace ferroviaire unique européen ».

En d'autres termes, l'Agence contribue à l'intégration des réseaux ferroviaires européens en renforçant la sécurité des trains et en leur permettant de franchir les frontières au sein de l'Union européenne sans devoir s'arrêter. Pour ce faire, cette agence : travaille à l'élaboration de normes techniques, de mesures et d'objectifs de sécurité communs et économiquement viables ; établit des rapports sur la sécurité ferroviaire au sein de l'Union européenne ; et supervise l'élaboration de codes de signalisation compatibles dans toute l'Union.

Elle emploie quelque 180 personnes, et son budget pour l'année en cours est d'environ 35 millions d'euros, composé essentiellement d'une subvention européenne et de droits et redevances perçus auprès du secteur ferroviaire. Son siège administratif est situé, depuis 2009, à Valenciennes, et son centre de réunions et de conférences internationales est établi à Lille.

Il s'agit de l'une des cinq agences européennes installées sur le territoire français¹ ; seules deux d'entre elles sont établies hors de Paris.

J'en viens à présent aux dispositions de l'accord soumis à notre examen. Elles sont conformes à celles du protocole n° 7 sur les privilèges et immunités de l'Union européenne annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ; ces stipulations n'appellent aucune modification du droit interne français.

L'accord a été conclu en avril 2019, à la demande du directeur général de l'Agence qui sollicitait l'adoption de dispositions facilitant notamment la scolarisation des enfants de son personnel et l'usage de son insigne, ainsi que des arrangements dans le domaine fiscal et en matière de transport.

La conclusion de cet accord répond également au souhait de la Commission européenne d'harmoniser le mode de fonctionnement des agences décentralisées de l'Union, en encourageant la signature d'accords de siège. Notre Gouvernement y a répondu favorablement compte tenu des enjeux d'attractivité de la France à l'égard des organisations internationales, y compris des agences de l'Union européenne dans un contexte post-Brexit, notre pays souhaitant attirer sur son territoire les agences installées jusqu'alors au Royaume Uni.

Le présent accord, de facture classique, est comparable aux instruments de même nature récemment conclus par la France. Il permettra d'assurer le bon fonctionnement de l'Agence sur le sol français ainsi que son indépendance.

À ce titre, la France reconnaît à l'Agence la capacité d'ester en justice dont jouissent les personnes morales en droit français.

L'accord prévoit également les privilèges diplomatiques habituels tels que l'inviolabilité des locaux de l'Agence, de ses communications et de ses archives.

L'immunité de juridiction est accordée aux membres du personnel, pour lesquels l'entrée sur le territoire français est facilitée. Il est toutefois précisé que cette immunité leur est conférée *ès qualités*.

Sur le plan fiscal, l'Agence est exonérée d'impôts directs et indirects, ainsi que de droits de douane sur les biens destinés à son usage officiel. Les membres de son personnel bénéficient, quant à eux, des mêmes exemptions de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu que les fonctionnaires et agents de l'Union européenne.

¹ Les autres agences de l'Union européenne implantées sur notre territoire sont : l'Institut d'études de sécurité de l'Union européenne, l'Agence bancaire européenne, l'Autorité européenne des marchés financiers (leurs sièges sont installés à Paris), et l'Office communautaire des variétés végétales (son siège est installé à Angers).

Enfin, comme je l'indiquais précédemment, l'accord prévoit la désignation de points de contact jouant un rôle facilitateur pour la scolarisation des membres du personnel, et autorise l'Agence à arborer son insigne sur ses véhicules de service, dont trois pourront être immatriculés en série spéciale « CD » réservée aux personnels étrangers des missions diplomatiques et consulaires.

Pour conclure, cet accord revêt un double intérêt : d'une part, celui d'afficher notre volonté et notre capacité d'accueillir des institutions internationales sur notre territoire en leur offrant les meilleures conditions possibles, et d'autre part, de maintenir la pérennité de l'implantation de l'Agence à Valenciennes et à Lille grâce à un engagement des autorités françaises d'apporter l'assistance nécessaire à cette fin. Cet engagement renforce ainsi l'attractivité de la région Hauts-de-France dans le secteur ferroviaire, qui représente à elle seule 40 % de la production française de trains.

En conséquence, je préconise l'adoption de ce projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale le 9 décembre dernier. Son examen en séance publique au Sénat est prévu le mercredi 26 janvier, selon la procédure d'examen simplifié, ce à quoi la conférence des présidents, de même que votre rapporteur, a souscrit.

Mme Michelle Gréaume. - Je n'ai pas d'observation sur le rapport. Je comprends d'ailleurs la volonté de nos autorités de pérenniser l'installation de cette agence européenne à Valenciennes et à Lille.

Je tiens toutefois à rappeler que, à la suite de la privatisation de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), à laquelle le groupe communiste républicain citoyen et écologiste s'était opposé, nous avons constaté une baisse du nombre de trains. Le souhait de mon groupe est de maintenir l'offre de transport à un niveau acceptable.

M. André Guiol, rapporteur. - L'objet du projet de loi est de préciser les privilèges et immunités dont bénéficiera l'Agence sur le territoire français. Le point que vous soulevez mériterait d'être débattu dans un autre cadre, de même que la question du mode d'alimentation des trains.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission a adopté, à l'unanimité, le rapport et le projet de loi précité.

Conformément aux orientations du rapport d'information n° 204 (2014-2015) qu'elle a adopté le 18 décembre 2014, la commission a autorisé la publication du présent rapport synthétique.