

N° 387

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Enregistré à la Présidence du Sénat le 11 février 2026

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le 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 (procédure accélérée)**,*

Par Mme Nicole DURANTON,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Cédric Perrin, *président* ; MM. Pascal Allizard, Olivier Cadic, Mmes Hélène Conway-Mouret, Catherine Dumas, Michelle Gréaume, MM. André Guiol, Jean-Baptiste Lemoyne, Claude Malhuret, Akli Mellouli, Philippe Paul, Rachid Temal, *vice-présidents* ; M. François Bonneau, Mme Vivette Lopez, MM. Hugues Saury, Jean-Marc Vayssouze-Faure, *secrétaires* ; M. Étienne Blanc, Mme Valérie Boyer, MM. François-Noël Buffet, Christian Cambon, Mme Marie-Arlette Carlotti, MM. Alain Cazabonne, Olivier Cigolotti, Édouard Courtial, Jérôme Darras, Mme Nicole Duranton, MM. Philippe Folliot, Guillaume Gontard, Mme Sylvie Goy-Chavent, MM. Jean-Pierre Grand, Ludovic Haye, Loïc Hervé, Alain Houpert, Patrice Joly, Mmes Gisèle Jourda, Mireille Jouve, MM. Alain Joyandet, Roger Karoutchi, Ronan Le Gleut, Didier Marie, Pierre Médeville, Thierry Meignen, Jean-Jacques Panunzi, Mme Évelyne Perrot, MM. Stéphane Ravier, Jean-Luc Ruelle, Bruno Sido, Mickaël Vallet, Robert Wienie Xowie.

Voir les numéros :

Sénat : 355 et 388 (2025-2026)

S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
L'ESSENTIEL.....	5
CONI-VENTIMILLE : UNE LIAISON FERROVIAIRE MYTHIQUE	7
I. LE « TRAIN DES MERVEILLES »	7
II. UN PEU D'HISTOIRE	10
III. LA CONVENTION DE 1970 : L'ITALIE MISE À CONTRIBUTION	13
IV. LE DIFFÉREND FRANCO-ITALIEN	13
V. L'ÉTAT ACTUEL DE LA LIGNE	14
LA CONVENTION	17
I. LE CONTEXTE DE LA RELATION FRANCO-ITALIENNE.....	17
II. HISTORIQUE ET ABOUTISSEMENT DES NÉGOCIATIONS	18
III. EXAMEN DES ARTICLES DE LA CONVENTION	19
IV. ENJEUX ET CONSÉQUENCES	22
EXAMEN EN COMMISSION.....	25
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	29
ANNEXE 1.....	31
ANNEXE 2.....	43

L'ESSENTIEL

Inaugurée en 1928 et baptisée d'après la célèbre Vallée des Merveilles, la ligne Coni-Vintimille, sur ses 96 km, constitue une liaison ferroviaire emblématique, à la fois essentielle pour le désenclavement des bassins de vie qu'elle dessert, et spectaculaire pour les amateurs de panoramas comme d'ouvrages d'ingénierie.

Elle présente la particularité de **franchir à deux reprises la frontière franco-italienne** (dans le Tunnel de Tende et dans la vallée de la Roya) : bien que ses deux terminus se trouvent en Italie, **la partie centrale de son linéaire est en France**.

Difficilement construite, maintes fois détruite, autant de fois reconstruite, exposée à de multiples risques liés aux aléas météorologiques, aux difficultés techniques et aux reliefs escarpés, la ligne présente des problématiques majeures de sécurisation et d'entretien résultant de l'instabilité des secteurs géologiques qu'elle traverse ainsi que du risque permanent d'éboulement ou de chute de pierres.

Une convention signée entre la France et l'Italie le 24 juin 1970 mettait à la charge de la Partie italienne **l'intégralité des coûts d'entretien de la ligne, y compris ceux relatifs à la partie française**, créant une situation que le partenaire italien, à partir de 2012, jugea inéquitable : de sorte que l'Italie suspendit ses paiements, et que les deux États engagèrent une renégociation de la convention de 1970, qui aboutit, après plus de dix ans, à la convention faisant l'objet du présent rapport.

Ce long différend franco-italien emporta une double conséquence :

- L'accumulation d'une dette de **20 millions d'euros**, due par le gestionnaire italien au gestionnaire français ;
- Une dégradation sensible de l'état de la ligne, qui se traduisit par un abaissement la vitesse de circulation **de 80 à 40 km/h** fin 2013.

La présente convention apporte un dénouement équitable et consensuel à cette situation : tandis que les deux gestionnaires sont convenus par ailleurs d'un **apurement de la dette à hauteur de 14,7 millions d'euros** - afin de tenir compte de l'utilisation partagée de la partie française de la ligne - l'article 7 de la convention met en place de **nouvelles modalités de répartition des coûts d'exploitation et d'entretien de ce segment central**, qui sera dorénavant supporté par les deux Parties au *prorata* des circulations des trains français et italiens, sous réserve d'un financement minimum de 25% pour chaque Partie.

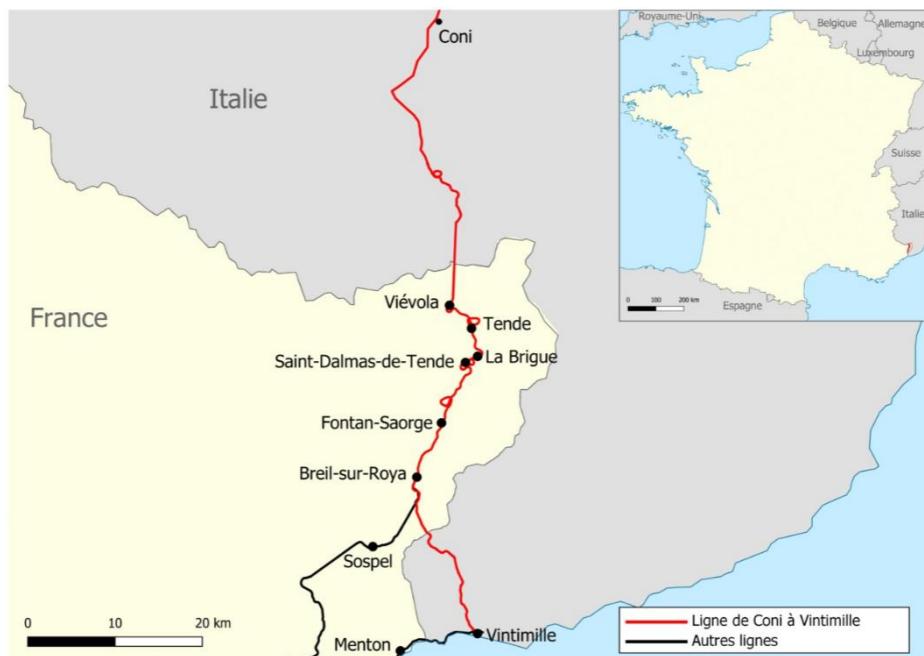
Ce compromis, qui tient dorénavant compte de la réalité de l'exploitation de la ligne, apparaît équilibré, et la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées invite le Sénat à approuver ce dispositif, qui met fin à un irritant regrettable au sein d'une relation bilatérale stratégique par ailleurs dense et dynamique.

CONI-VENTIMILLE : UNE LIAISON FERROVIAIRE MYTHIQUE

I. LE « TRAIN DES MERVEILLES »

La liaison ferroviaire reliant Coni à Vintimille a été **inaugurée en 1928**, et présente la particularité de franchir à deux reprises la frontière franco-italienne (dans le Tunnel de Tende et dans la vallée de la Roya) : bien que ses deux terminus se trouvent en Italie, la partie centrale de son linéaire est en France.

On distingue ainsi 3 tronçons, sur 96 km¹, italien, français, italien ; la section française, soit un peu plus de la moitié de la ligne (50 km environ) constitue la ligne 946 000 du réseau ferré national.



La ligne permet (pour 2026) la circulation de 2 à 3 allers-retours quotidiens de trains express régionaux de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (TER PACA) entre Nice et Tende, et de 4 allers-retours quotidiens affrétés par TRENITALIA entre Vintimille et Coni.

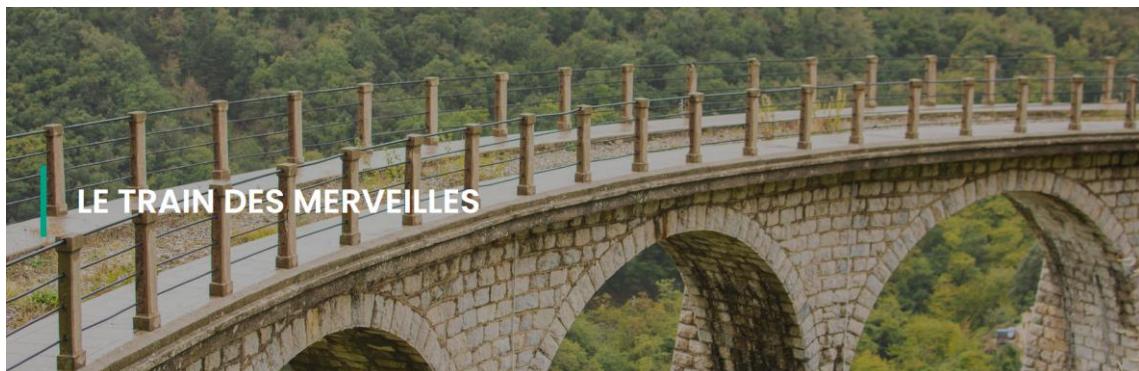
À titre indicatif, la fréquentation sur le tronçon de ligne Breil-Tende était estimée à environ **1,3 million de voyageurs/km² en 2024²**.

¹ Une ramification, depuis Breil-sur-Roya (« Autres lignes » sur la carte), bifurquant vers Sospel pour rejoindre Nice, n'est pas concernée par la présente convention.

² i.e nombre de voyageurs x nombre de km parcourus par ces voyageurs.

³ La ligne a été fermée pour travaux pendant une partie de l'année 2025.

Le petit train suit un parcours particulièrement spectaculaire à travers les Alpes maritimes et les Alpes ligures, traversant des paysages sauvages ponctués de falaises escarpées, culminant à plus de 1000 mètres d'altitude et longeant notamment le Parc national du Mercantour, ce qui lui vaut son surnom de « **Train des Merveilles** ». La ligne a notamment reçu, en 2024, le « **Prix ferroviaire européen Euroferr** »¹ décerné aux villes ferroviaires jugées de grande valeur historique, touristique et archéologique.

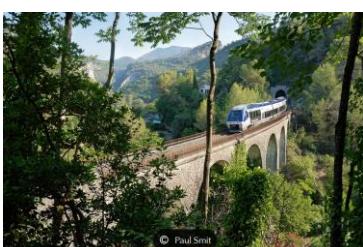


© Ventimiglia.it

Les **paysages exceptionnels** des vallées du Paillon, de la Roya et de la Bévéra, notamment, font sa notoriété...



© iStock-881128152 - bbsferrari



© Paul Smits



© grandsudinsolite.fr

... ainsi que ses **gares particulièrement remarquables**. Entre Coni et Vintimille, on compte 16 gares : 6 entre Coni et Limone, 6 en France et 4 en Ligurie.



© Media-id 282675



© trainconsultant.com



© CC BY SA 2.5

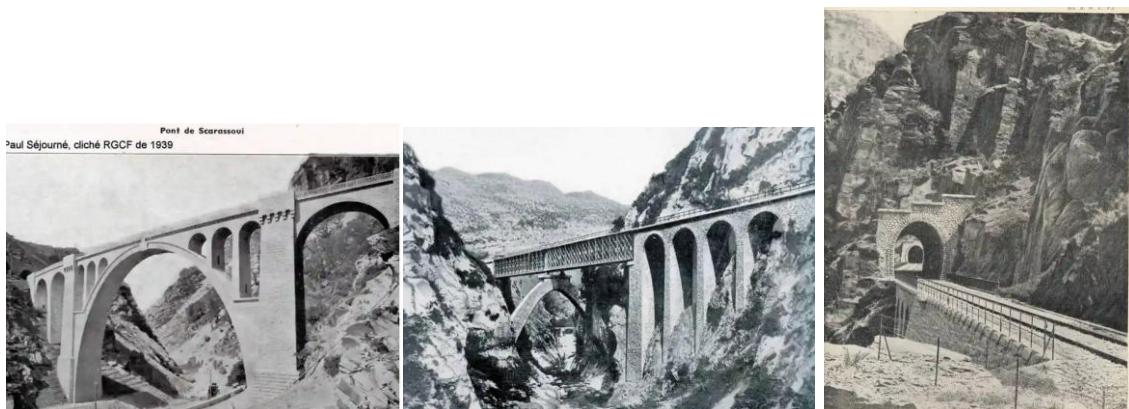
¹ Cf <https://nosalpes.eu/fr/2024/04/19/la-ligne-coni-vintimille-recoit-le-prix-ferroviaire-europeen-euroferr/>

Mais aussi, la ligne est un **joyau d'ingénierie ferroviaire** : sa construction a nécessité des dizaines d'audacieux ponts enjambant d'étroites vallées, ainsi que 81 tunnels creusés dans la montagne, dont certains, particulièrement remarquables, suivent un trajet hélicoïdal à l'intérieur des reliefs¹.

La Cuneo – Vintimille – Nice est considérée comme l'un des tronçons ferroviaires les plus audacieux d'Europe. Parmi les ouvrages d'ingénierie les plus remarquables, on citera notamment :

- la galerie hélicoïdale de Vernante (1 602 m de long pour 32 m de dénivelé) et, dans la même localité, le Viaduc Rivoira (Salet) à 14 arches ;
- le tunnel du Tenda (8 099 m) ;
- la galerie Branego (1 272 m, en fer à cheval) et l'hélicoïdale Cagnolina (1 497 m) entre Vievola et Tende ;
- la galerie Bosseglio (1 584 m, en fer à cheval) près de La Brigue ;
- les galeries hélicoïdales Riolo I et II puis Biogna et Porcarezzo (à double fer à cheval) entre Tende et Saint-Dalmas-de-Tende ;
- la galerie de Berghe (qui monte de 70 m sur 1 883 m) ;
- le viaduc Scarassui entre Saint-Dalmas et Fontan².

Ouvrages de Scarassui, Bevera, Vallera et Camara



©trainconsultant.com



©trainconsultant.com

© CC BY SA 3.0

© CC BY SA 3.0

¹ Ce principe est utilisé pour racheter des dénivellés importants dans un espace réduit : la sortie du tunnel se fait alors quasiment au-dessus de son entrée.

² Source : <https://fr.maritimemercantour.eu/visite/mobilite-douce/train-des-merveilles>.

Grâce au **programme européen Interreg Alcotra France-Italie**, le potentiel touristique de la ligne sera prochainement enrichi, avec une offre de **24 nouveaux itinéraires touristiques autour de spots remarquables identifiés notamment dans les Vallées de la Vermenagna et de la Roya** ; le projet, qui prévoit une offre touristique intégrée autour de la Ligne des Merveilles, est prévu à échéance 2028, pour le centenaire de la ligne¹.

II. UN PEU D'HISTOIRE

➤ 1856-1883 : le temps des études et des projets

La première version du projet, **proposée par l'ingénieur italien Filippo Cenotti, remonte à 1856, suivie en 1857 par un contre-projet français soutenu par l'ingénieur Petit-Nispel.**

Le projet franchit une étape importante en France avec la **loi du 17 juillet 1879 (dite « plan Freycinet ») portant classement de 181 lignes de chemin de fer dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général**, dont la ligne (portant alors le numéro 142) « *de Nice à Coni, par la vallée du Paillon, le contrefort du Braous, Sospel, le contrefort de Broïs et Fontan* ». Mais, pour des raisons de sécurité militaire, il restera dans les cartons pendant plusieurs années encore.

En Italie, la loi nécessaire à la construction de la ligne de Tende est adoptée à la même époque. Cependant, en raison du blocage côté français, l'Italie étudie également des trajets alternatifs complètement italiens.

Ce n'est qu'en 1883 que le projet se concrétisera des deux côtés français et italien.

➤ 1883-1928 : le temps des travaux

La construction de la ligne démarre à partir de Coni en 1883, et progresse lentement. Le tunnel du col de Tende, long de 8 099 m, est achevé en 1898.

Du côté français, il faut encore attendre jusqu'à 1900 pour que les ministres de la Guerre et des Travaux publics valident la construction de la liaison Nice-Breil-sur-Roya et son prolongement jusqu'à la frontière italienne. **La concession de la partie française de la ligne est accordée à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la méditerranée (PLM) par une convention signée en janvier 1902.** La ligne² sera déclarée d'utilité publique en 1906.

¹ Cf <https://nosalpes.eu/fr/2024/11/08/un-itineraire-touristique-sur-le-chemin-de-fer-des-vallées-vermenagna-et-roya/>

² Sur le tronçon de Nice à la frontière italienne (située à l'époque entre la gare de Fontan - Saorge et celle de Saint-Dalmas-de-Tende), ainsi que sur un court raccordement entre Breil-sur-Roya et Airole (première gare italienne de l'époque en direction de Vintimille).

En juin 1904, une convention franco-italienne prévoit l'achèvement de la liaison Nice-Coni en 1914.

En 1908, la construction de la ligne se poursuit dans la basse vallée de la Roya entre Vintimille et la frontière.



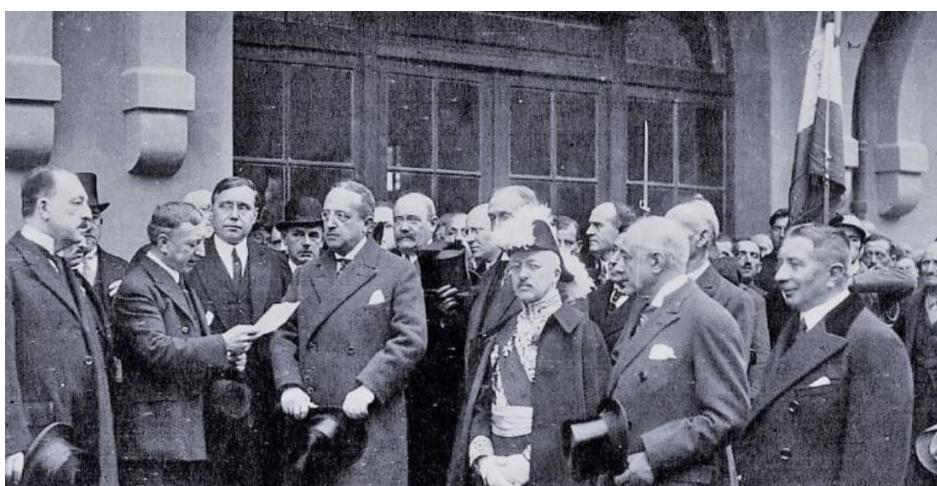
© Railpassion.fr

Le chantier s'interrompt en 1914 en France en raison de la Première Guerre mondiale. Mais, côté italien, les travaux progressent vers La Brigue au nord et vers Piène au sud jusqu'en 1915, avant de s'interrompre également lorsque l'Italie entre dans le conflit.

Les travaux ne reprendront qu'en 1921, et s'achèveront en 1923 après la construction des grands viaducs de Scarassoui et de Saorge.

➤ 1928-1939 : une décennie d'exploitation

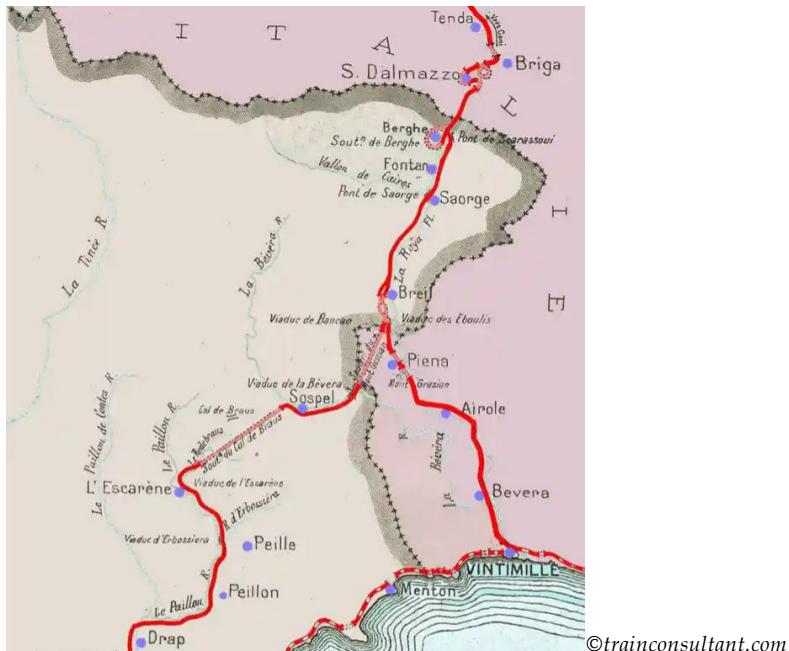
La ligne est inaugurée le 30 octobre 1928, après une gestation de plus de 70 ans.



© Passionriviera.com

Les tracés Coni-Vintimille et Nice-Breil-sur-Roya sont tous deux mis en exploitation. Celle-ci est confiée à la compagnie PLM côté français, et aux ferrovie dello stato (FS) du côté italien.

Les sections de ligne italiennes de Vintimille à Piène et de Coni à Saint-Dalmas-de-Tende sont électrifiées dès 1931. Ce n'est qu'en 1934-5 que les autorités militaires françaises autoriseront l'électrification du tronçon entre Piène et Saint-Dalmas-de-Tende.



La ligne Coni-Vintimille avant le Traité de Paris (1947)

Cependant, la crise économique et la dégradation des relations politiques entre l'Italie et la France conduisent à partir de 1937 à une forte décroissance du trafic sur toutes les lignes entre les deux pays, de sorte **qu'en 1939, au début de la Seconde Guerre mondiale, le trafic transfrontalier est presque complètement à l'arrêt** et la ligne n'est plus utilisée qu'à des fins militaires.

En 1945, la ligne subit d'importants dommages de guerre ; l'armée allemande, lors de sa retraite, détruisit notamment tous les ponts sur La Roya, dont le viaduc de Saorge.

➤ 1946-1970 : l'après-guerre

Le Traité de Paris met fin en 1947 à la guerre entre l'Italie et la France et décide de **corrections frontalières** : ainsi les 4 villages de Vieville, La Brigue, Tende, et Saint-Dalmas-de-Tende sont rattachés à la France. La frontière nord passe désormais dans le tunnel du col de Tende.

À l'arrêt pendant plusieurs années, la ligne a également subi des **dégâts importants**, et n'est plus utilisée que partiellement et sporadiquement (transport de bois).

La section italienne située au nord de la ligne entre Coni et Vieville, peu touchée par les destructions, est remise en état en premier par les italiens, qui en reprennent l'exploitation dès 1946.

S'agissant de la section de ligne entre Vintimille et Vieville, ce n'est en revanche qu'en 1963 que la France approuve sa reconstruction, **qui est portée, pour l'essentiel, à la charge de l'Italie au titre de la réparation des dommages de guerre**.

Ces travaux de reconstruction ont fait l'objet, en 1970, d'une convention signée entre la France et l'Italie.

III. LA CONVENTION DE 1970 : L'ITALIE MISE À CONTRIBUTION

La convention¹ signée entre la France et l'Italie le 24 juin 1970 (*voir en Annexe*) avait pour objet la reconstruction de la ligne, faisant suite aux dégâts causés par la seconde guerre mondiale, qu'elle **met à la charge de la partie italienne à hauteur de 90%, au titre des dommages de guerre.**

Reconstruction de la ligne.

Article 1^{er}.

La section située en territoire français de la ligne ferroviaire Coni—Breil—Vintimille sera reconstruite. Dans la présente Convention cette section est dénommée « la ligne ».

Article 2.

1. La reconstruction de la ligne est effectuée par les soins du Gouvernement français.

2. Les caractéristiques techniques de la ligne, les projets de reconstruction et leurs modifications éventuelles, l'évaluation des dépenses correspondantes, les modalités de contrôle des travaux et des dépenses, sont fixés d'un commun accord par les deux Gouvernements.

Article 3.

1. Les dépenses de reconstruction et d'équipement de la ligne sont à la charge de l'Etat italien.

2. L'Etat français contribue aux dépenses de reconstruction pour une somme forfaitaire fixée à 6 millions de francs.

Extrait de la convention de 1970

De plus, ladite convention, à son article 12, prévoit que **l'Italie prenne en charge l'intégralité des coûts d'entretien de la ligne, y compris ceux relatifs à la section française Piène-Viévolia.**

Suite à la signature de cette convention, d'importants chantiers sont lancés, à partir de 1973, notamment dans la partie italienne de la vallée de la Roya où presque tous les grands ponts doivent être reconstruits, ainsi que pour rétablir l'électrification détruite sur une partie de la ligne.

La réouverture officielle de la ligne a lieu le 6 octobre 1979.

IV. LE DIFFÉREND FRANCO-ITALIEN

Cependant, à partir de 2012, le gestionnaire de réseau italien **rete ferroviaria italiana (RFI)**, refusant de continuer à financer seul l'entretien de la ligne, a cessé de payer les frais d'exploitation et d'entretien du tronçon de Piène à Viévolia comme prévu par la convention de 1970. Il justifie cette décision unilatérale par la performance jugée insatisfaisante de la ligne et par un manque de justification des dépenses présentées par son partenaire français.

¹ *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.*

L'absence de règlement du déficit lié à la gestion de la ligne par RFI a généré, en quelques années, une **dette de 20 millions d'euros** auprès de la SNCF.

À titre conservatoire, RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (RFF) a alors entrepris quelques travaux de maintenance *a minima* financés sur ses fonds propres. Mais surtout, en raison de l'état de ligne, le gestionnaire français décida de ramener la vitesse de circulation **de 80 à 40 km/h** fin 2013.

Face au risque d'aggravation des ralentissements et à terme d'une fermeture de la ligne, les gouvernements français et italien ont amorcé fin 2012 et lors du sommet du 20 novembre 2013 des **négociations en vue de l'actualisation de la convention de 1970, afin de définir une répartition plus équitable des charges d'exploitation et d'entretien entre les deux pays.**

Des commissions intergouvernementales franco-italiennes pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud¹, réunies à plusieurs reprises pour suivre les études et les travaux d'ores et déjà engagés, ont permis de renforcer le dialogue.

La demande de l'Italie était également que la future convention traite de la **répartition des investissements nécessaires à la régénération de la ligne**. Il a cependant été finalement décidé de limiter l'objet de la convention aux seules questions relatives à l'**exploitation de la ligne**, et de renvoyer celles relatives au financement de sa régénération à des conventions de financement spécifiques, conclues entre les gestionnaires d'infrastructure français et italien, les États et les collectivités territoriales intéressées.

V. L'ÉTAT ACTUEL DE LA LIGNE

La ligne Coni-Breil-Vintimille traverse des secteurs géologiques particulièrement instables ; les chutes de pierres constituent pour l'infrastructure une menace permanente. Aussi sa sécurité constitue-t-elle de longue date une problématique récurrente :

Le 27 janvier 2003 déjà, une **collision frontale**, dans le tunnel de Biogna (à proximité de la gare de Saint-Dalmas-de-Tende), entre un train régional italien roulant à 72 km/h et un TER français roulant à 22 km/h, avait marqué les esprits². Dans le train italien, le conducteur et le chef de train ont trouvé la mort, et quatre passagers furent gravement blessés.

¹ Cf 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.

² L'accident a été imputé à une fausse manœuvre au niveau du poste d'aiguillage français.



Plaque commémorative de l'accident.

En 2017-2018, des travaux de sécurisation ont dû être conduits en urgence, en vue de renouveler 7 km de rails et deux ponts-rails, de remplacer une grande partie du ballast et de conforter le tunnel du col de Tende, de moderniser la signalisation, d'installer des détecteurs de chute de rochers et de déployer des filets et des grillages de rétention sur les parois. Ces travaux ont nécessité l'interruption de l'exploitation de la ligne pendant 10 mois.

En octobre 2020, à nouveau, la ligne est endommagée par la tempête Alex et nécessite un vaste chantier : Les travaux, menés sur l'ensemble du tracé pendant quinze mois, ont permis de remettre en état les zones fragilisées, de renforcer les ouvrages d'art, de sécuriser les tunnels et de renouveler 14 kilomètres de voie ferrée. 12 zones sensibles ont également été stabilisées afin de limiter les risques liés aux aléas climatiques. Ce n'est qu'en décembre 2025 que la ligne a pu être remise en service.

A ce jour, d'importants travaux demeurent indispensables pour régénérer et moderniser la ligne :

- Tout d'abord, un **programme d'opérations de travaux est projeté sur la section française de la ligne, de manière échelonnée entre 2028 et 2040, concernant un patrimoine de tunnels vieillissants et nécessitant une sécurisation urgente**. Ainsi de premiers travaux de confortement pour cinq tunnels prioritaires sont déjà fléchés vers une enveloppe de crédits « Contrat de plan État-Région » (CPER) au titre de la qualité de « Ligne de desserte fine du territoire » (LDFT) de la section française. La plage exacte de fermeture de la ligne doit encore être validée au niveau de la région mais est prévue pour 2028. Le montant de ces travaux est actuellement estimé **entre 30 et 40 millions d'euros**.
- Le reste du schéma directeur prévoit des étapes en 2030, 2033 et 2040 pour continuer le **confortement d'autres tunnels, ouvrages d'art et en terre, ainsi que le renouvellement des composantes de voie pour permettre le relèvement de vitesse à 80km/h pour les voyageurs et à 70 km/h pour le fret, contre 40 km/h aujourd'hui**. Ces travaux sont estimés à environ **70 millions d'euros** pour la tranche 2030-2033 et à environ **100 millions d'euros** pour ceux qui interviendraient entre 2033 et 2040.

Les coûts de la régénération et de la modernisation de la ligne – qui n'entrent pas dans le périmètre de la présente convention – feront l'objet de conventions spécifiques, conclues entre les gestionnaires d'infrastructure français et italien, les États et les collectivités territoriales intéressées ; **ils seront vraisemblablement répartis entre les deux Parties suivant le principe de la parité, principe coutumier**, qui n'est inscrit dans aucun traité mais qui n'est pour autant pas appelé à être remis en question par les différentes parties prenantes de la Commission intergouvernementale franco-italienne pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud. Il est donc prévisible que le coût des travaux énoncés ci-dessus soit partagé à 50% pour la France et 50% pour l'Italie.

LA CONVENTION

I. LE CONTEXTE DE LA RELATION FRANCO-ITALIENNE

La France et l'Italie sont unies par des liens anciens et étroits ; le traité de coopération bilatérale renforcée, dit « **Traité du Quirinal** », signé le 26 novembre 2021 à Rome et entré en vigueur le 1er février 2023¹, est venu donner une nouvelle ambition à la relation bilatérale en l'inscrivant dans une vision partagée du projet européen, en définissant notamment un agenda commun, mais aussi en structurant les relations politiques et institutionnelles autour d'orientations stratégiques grâce à la mise en place de consultations formelles dans tous les domaines de coopération. Ce traité marque une étape importante de la relation bilatérale qui paradoxalement, malgré notre proximité et les coopérations déjà existantes, ne disposait pas de cadre structuré. Il s'agit en effet du **premier traité bilatéral de portée générale entre la France et l'Italie**.

Le traité couvre très largement **tous les domaines de coopération** : affaires étrangères, sécurité et défense, affaires européennes, coopération économique, industrielle et numérique, développement durable et inclusif, spatial, enseignement, recherche et innovation, culture, jeunesse, société civile et coopération transfrontalière.

Dans ce dernier domaine, particulièrement dynamique, le traité a notamment créé un **comité de coopération frontalière** dont la première réunion s'est tenue le 31 octobre 2023 à Turin, sous la co-présidence des ministres des Affaires étrangères. Ce **comité associant États, élus, collectivités et acteurs locaux vise à structurer le dialogue frontalier et à favoriser l'intégration des bassins de vie de part et d'autre de la frontière** ; il est tout particulièrement important pour la ligne ferroviaire transfrontalière faisant l'objet du présent rapport. Sa seconde édition s'est tenue le 7 février 2025 à Nice (la prochaine sera organisée à Aoste, à une date à définir).

La plupart des autres formats instaurés par le traité ont d'ores et déjà également été mis en œuvre : Des consultations entre les Secrétaires généraux des ministères des Affaires étrangères sont organisées tous les six mois afin de faire le point sur la relation bilatérale. La Commission mixte franco-italienne sur la coopération culturelle, éducative, scientifique et sportive s'est réunie le 27 février 2024 à Rome, pour la première fois depuis 1996. Le Conseil franco-italien de la jeunesse, qui doit accompagner le développement des mobilités, s'est réuni le 30 mai 2023 à Rome et le 1^{er} juillet 2025 à Paris. Le premier Forum franco-italien pour la recherche et l'innovation s'est tenu le 24 janvier 2025 à Paris. Également institué par le Traité, un Forum de concertation entre les ministères chargés de l'économie, des finances et du

¹ Cf https://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/26_11_2021_traite_bilateral_franco-italien_cle07961c.pdf

développement économique s'est réuni le 24 juillet 2025 à Paris, et un dialogue permanent se poursuit sur les sujets macro-économiques et industriels entre administrations et fédérations d'entreprises, élargi à l'Allemagne (7^{ème} Forum économique franco-italien les 9-10 juillet 2025 avec la MEDEF et COFININDUSTRIA ; 6^{ème} Trilateral Business Forum avec le BDI allemand les 21-22 novembre 2024 à Paris). Des premières consultations en format « 2+2 » (Affaires étrangères et Défense) se sont tenues au niveau du directeur politique du Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères et de la directrice générale des relations internationales et de la stratégie du Ministère des Armées 13 juin 2025 à Rome.

C'est dans ce contexte que **le président de la République s'est rendu à Rome le 3 juin 2025, où il s'est entretenu avec Georgia Meloni**. L'échange a permis de mettre en avant un certain nombre de convergences fortes, tant au regard de l'agenda européen de compétitivité et de souveraineté que sur les situations en Ukraine et au Moyen-Orient.

Un prochain sommet bilatéral sera organisé les 9 et 10 avril prochain à Toulouse.

S'agissant des relations économiques entre les deux pays, elles sont dynamiques : l'Italie est le 3^{ème} partenaire commercial de la France - et la France le 2^{ème} de l'Italie - avec des échanges commerciaux de biens à hauteur de 98,9 milliards d'euros en 2024. Elles sont marquées par plusieurs grands projets industriels transnationaux, tels que Stellantis, Stmicroelectronics ou Essilor-Luxottica. La France est par ailleurs le 1^{er} investisseur en stock en Italie (86,1 milliards d'euros en 2023), alors que l'Italie est le 9^{ème} investisseur en stock en France (23,4 milliards d'euros en 2023). La France a enregistré un déficit commercial de 2,5 milliards d'euros en 2024, qui s'explique par la diminution des exportations d'hydrocarbures vers l'Italie.

II. HISTORIQUE ET ABOUTISSEMENT DES NÉGOCIATIONS

Suite à la remise en question par l'Italie de la Convention de 1970, les négociations ont principalement porté sur deux sujets : les **modalités de répartition du déficit de gestion de la ligne** entre les deux États ; ainsi que **l'apurement de la dette contractée par la partie italienne** auprès de SNCF Réseau.

S'agissant de la question de la dette, **un accord a été trouvé entre les deux partenaires, en juillet 2020, sur le versement par RFI de 14,7 millions d'euros d'arriérés à la SNCF**. Ce montant prend en compte l'utilisation partagée de la ligne.

Concernant la répartition du déficit de gestion, **un nouveau cadre conventionnel** apparaissait nécessaire. La France a proposé à la Partie italienne, au printemps 2019, le principe d'une répartition du déficit de gestion *au prorata* des circulations des trains de chaque pays.

L'Italie a souhaité ajouter une clause de sauvegarde pour le **partage des coûts d'exploitation au *prorata* des circulations**, en imposant un **seuil minimal de 25 % de participation de chacune des Parties** (France et Italie).

Le ministère français des transports a accepté ce principe sous réserve d'un ***prorata appliqué à la seule circulation sur la partie centrale (française) de la ligne*** : Concrètement, étant donné que les trains français ne circulent que sur la section centrale et que cette situation n'est pas appelée à évoluer dans un avenir prévisible, cela revient à ne faire porter le partage que sur cette section centrale, le déficit relatif aux deux extrémités (italiennes) de la ligne, qui ne sont utilisées que par des trains italiens, demeurant intégralement à la charge de la Partie italienne.

La Commission intergouvernementale franco-italienne (CIG) pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud du 6 octobre 2023 a permis de verbaliser cet accord, de sorte que **la convention a pu être signée à Milan le 12 avril 2024 par le ministre français délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des Transports, M. Patrice Vergriete, et le Vice-président du Conseil des Ministres et ministre italien des Infrastructures et des Transports, M. Matteo Salvini**.

La convention a été ensuite approuvée par la Chambre des députés italienne le 8 janvier 2025, puis approuvée définitivement par le Sénat italien le 5 mars 2025. La loi autorisant sa signature a été promulguée le 11 mars 2025 et publiée au Journal officiel italien le 29 mars 2025.

III. EXAMEN DES ARTICLES DE LA CONVENTION

La convention se structure en 4 titres et 15 articles.

Le Titre I, à titre liminaire, définit l'objet de la convention et les termes qui y sont employés :

Le périmètre de la convention **est limité à la seule section française de la ligne**. L'objet de la convention, tel que défini à l'article 1^{er}, est de déterminer le partage des responsabilités entre l'ensemble des acteurs français et italiens concernés en matière d'exploitation et d'entretien de ladite ligne, ainsi que les modalités applicables au financement de ces missions.

L'article 2 précise, de manière très classique, les termes employés.

Le Titre II traite de l'exploitation et de l'entretien de la ligne.

L'article 3 fixe le **partage des responsabilités** des gestionnaires d'infrastructure chargés de la ligne. A cet égard, **le gestionnaire français SNCF Réseau est chargé de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure sur la ligne en application du principe de territorialité**. L'article prévoit cependant la possibilité d'exceptions locales conclues entre les gestionnaires

français et italien en vue d'assurer la continuité de l'exploitation et de l'entretien courant.

Le gestionnaire italien RFI est quant à lui chargé de la planification de l'horaire sur la ligne Coni-Vintimille pour les entreprises ferroviaires italiennes et françaises : cette responsabilité lui échoit, assez logiquement, du fait que les trains italiens utilisent la ligne sur des trajets plus longs que les trains français.

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, relatif à la tarification de la ligne, stipule que les redevances d'utilisation de l'infrastructure sont calculées **selon la réglementation française** applicable au réseau français, et sont **perçues par SNCF Réseau**.

L'article 6 traite de la **gestion et de l'entretien des gares**, qui sont assurées **par le ou les gestionnaires désignés par l'Etat français**.

Le Titre III traite des modalités de financement de la ligne.

L'article 7 établit la répartition des coûts d'exploitation et d'entretien de la ligne : il prévoit que le déficit (ou l'excédent¹) de gestion courante du tronçon français 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**. Toutefois, en cas de déficit et en présence d'au moins un service ferroviaire régulier de voyageurs de chaque Partie, **chaque Partie prend à sa charge au moins 25% dudit déficit**.

Les coûts liés aux investissements, hors entretien et exploitation, ne sont pas concernés par la présente convention, contrairement au périmètre de la convention de 1970, et font l'objet de conventions ad hoc, conclues entre les gestionnaires d'infrastructure français et italien, les États et les collectivités territoriales intéressées.

La convention précise également les modalités de versement des sommes dues et le recours à la **Commission intergouvernementale franco-italienne pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud**² en cas d'absence de versement.

Il en résulte que l'article 7 déroge aux dispositions de l'article L 2122-4-1-1 du code des transports³ et donc à une disposition de nature législative. Dès lors, **l'accord, qui relève en conséquence de l'article 53 de la**

¹ Il est vraisemblable que la ligne ait vocation à demeurer durablement très déficitaire.

² Cette commission bilatérale est présidée alternativement par la France et l'Italie. La France assure la présidence les années paires, l'Italie les années impaires.

³ Art. L.2122-4-1-1 : « I. Le gestionnaire d'infrastructure est responsable de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et est chargé de la participation à son développement, conformément aux politiques nationales en matière de développement et de financement de l'infrastructure. [...] »

Constitution¹, doit faire l'objet d'une autorisation parlementaire préalablement à son approbation.

Le Titre IV précise certaines dispositions générales.

L'article 8 stipule que **l'infrastructure ferroviaire de la ligne est la propriété de l'Etat français**. L'article prévoit cependant la possibilité d'exceptions locales conclues entre les gestionnaires français et italien en vue d'assurer la continuité technique des ouvrages et des équipements.

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 de la convention porte sur la **sécurité ferroviaire** : il précise que des **exceptions locales** peuvent également être convenues en matière de sécurité ferroviaire entre les gestionnaires d'infrastructure français et italien à condition que le gestionnaire d'infrastructure italien accomplisse 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.

Clause opérationnelle et de bon sens bienvenue, l'article 11 prévoit que **chaque Partie autorise les équipes de secours de l'autre État à intervenir, si l'urgence l'exige, sur son territoire**.

En vertu de l'article 12, l'organisme de régulation national français² est compétent pour la ligne.

L'article 13 est consacré au rôle de la **Commission intergouvernementale franco-italienne pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud**, qui est chargée du suivi de la convention.

Il est prévu par l'article 14 que les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application des dispositions de la convention soient réglés à l'amiable.

Enfin l'article 15 précise que l'entrée en vigueur de la convention faisant l'objet du présent rapport emporte **l'abrogation de la convention de 1970**.

¹ Art. 53 : « Les traités de paix, les traités de commerce, les traités ou accords relatifs à l'organisation internationale, ceux qui engagent les finances de l'Etat, ceux qui modifient des dispositions de nature législative, ceux qui sont relatifs à l'état des personnes, ceux qui comportent cession, échange ou adjonction de territoire, ne peuvent être ratifiés ou approuvés qu'en vertu d'une loi.

Ils ne prennent effet qu'après avoir été ratifiés ou approuvés. [...] »

² La définition de l'organisme de régulation visé à l'article 12 doit être considérée au regard de l'article 55 de la directive UE 2012/34. Pour la France, cet organisme de contrôle national est l'Autorité de régulation des transports (ART, anciennement Arafer), créée en 2009 sous le nom d'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) pour accompagner l'ouverture à la concurrence du marché de transport ferroviaire. Son statut d'autorité publique indépendante est garanti par le fonctionnement de son collège et son autonomie financière.

IV. ENJEUX ET CONSÉQUENCES

➤ Mettre fin au différend franco-italien

L'enjeu majeur de la présente convention était de **mettre fin à un différend de 14 années avec notre voisin**, avec un impact regrettable sur notre **relation bilatérale**, ainsi que, collatéralement, **sur l'état de la ligne**, et à terme, sa pérennisation.

La convention met en place un **nouveau partage des responsabilités entre le gestionnaire français SNCF Réseau et le gestionnaire italien RFI** ; en effet, celui prévu par la Convention de 1970 apparaît peu équitable du point de vue italien, de sorte que la position de la Partie italienne est compréhensible.

La présente convention attribue ainsi à l'opérateur italien la charge de la planification horaire de la ligne, et à SNCF Réseau celle de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure.

L'évolution la plus importante, d'un point de vue financier, par rapport à la convention originelle réside dans la disposition qui stipule que la répartition des coûts d'exploitation et d'entretien de la section française de la ligne est réalisée au *prorata* des circulations des trains, avec une prise en charge *a minima* par chaque Partie à hauteur de 25% du déficit.

La répartition mise en place apparaît à présent équilibrée, et les deux Parties appellent de leurs voeux sa mise œuvre dans les meilleurs délais. Notre partenaire italien est tout particulièrement demandeur d'un aboutissement rapide de cette convention, afin que la « Ligne des Merveilles », trop longtemps pénalisée par la dissension financière franco-italienne, puisse être entretenue dans des conditions garantissant sa sécurité et sa pérennité, et jouer pleinement le rôle d'outil de désenclavement essentiel qu'elle a vocation à assumer pour les bassins de vie qu'elle dessert.

➤ Une indispensable actualisation juridique

L'actualisation de la convention du 24 juin 1970 doit permettre une **mise en conformité avec les évolutions institutionnelles en France et en Italie ainsi qu'au niveau européen**.

L'évolution du droit européen a rendu caduques certaines dispositions de la convention de 1970. En effet, entre 2001 et 2016, quatre paquets ferroviaires ont été adoptés par l'Union européenne dans le but d'ouvrir progressivement les marchés des services de transport ferroviaire à la concurrence, de rendre les systèmes ferroviaires nationaux interopérables et de définir des conditions-cadres appropriées pour le développement d'un espace ferroviaire unique européen. 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 ferroviaires.

Ainsi, la dérogation au droit national qui était explicitement formulée dans la convention de 1970 pour accorder aux trains italiens le droit de circuler sur cette section du réseau ferré national n'était plus nécessaire, du fait notamment de la directive 2007/58/CE. Celle-ci initiait la libéralisation du transport de voyageurs en la faisant débuter par l'ouverture du transport international de voyageurs au plus tard en 2010. Elle autorisait également la possibilité de « cabotage » : en application de cette directive, les entreprises ferroviaires avaient le droit, au cours d'un service international de transport de voyageurs, de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre.

Par la suite, la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, abroge la directive 2007/58/CE, tout en reprenant les modalités d'ouverture à la concurrence précédemment établies. Elle dispose plus particulièrement à l'article 14 que « *1. Les États membres veillent à ce que les dispositions d'un accord transfrontalier ne fassent pas de discriminations entre des entreprises ferroviaires ou ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers* ».

Outre ces évolutions du droit de l'Union européenne, différentes réformes intervenues dans les secteurs ferroviaires des deux pays ont rendu les termes de la convention de 1970 en grande partie obsolètes. On peut notamment citer la création de Réseau ferré de France (RFF) en 1997 - devenu SNCF Réseau en 2020, la création de RFI en 2001, ou encore le transfert aux régions de la compétence d'autorité organisatrice des transports en 2002.

➤ Enjeux financiers

La convention faisant l'objet du présent rapport emporte des conséquences dans le domaine financier, en établissant la répartition des coûts d'exploitation et d'entretien de la ligne ferroviaire Coni-Breil-Vintimille, telle que détaillée à l'article 7 (*voir supra*).

Ainsi, comme il est vraisemblable que la gestion courante de la ligne demeure de façon récurrente déficitaire, la Partie française devrait voir ses finances engagées. En pratique, il est prévu que ce soit SNCF Réseau qui prenne en charge ce déficit.

Au regard de la prévision de compte de gestion pour 2025 transmise par SNCF Réseau, la charge de maintenance exploitation s'élève à 3 127 969 € sur le segment français de la ligne, tandis que les recettes s'élèvent à 1 316 €. L'enjeu financier avoisine ainsi 3100 k€ HT, à répartir entre les Parties suivant la répartition financière définie à l'article 7 de la convention.

Quant aux coûts liés aux investissements, hors entretien et exploitation, ils ne sont pas concernés par la présente convention et font l'objet de conventions de financement spécifiques, conclues entre les gestionnaires d'infrastructure français et italien, les États et les collectivités territoriales intéressées, coutumièrement sur la base d'un partage des coûts par moitié (*voir V. de la première partie*).

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 11 février 2026, sous la présidence de Mme Catherine Dumas, vice-présidente, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a procédé à l'examen du rapport de Mme Nicole Duranton sur le projet de loi n° 355 (2025-2026) 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.

Mme Catherine Dumas, présidente. – Nous passons à présent à l'examen du rapport de notre collègue Nicole Duranton sur le projet de loi autorisant l'approbation de la Convention signée le 12 avril 2024 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, que le Sénat examine en premier et pour lequel la procédure accélérée a été engagée par le Gouvernement.

Mme Nicole Duranton, rapporteure. – Ce projet de loi a pour objet l'approbation d'une convention entre les gouvernements de la République française et de la République italienne, 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.

Ce texte s'inscrit dans le cadre d'une coopération renforcée entre la France et l'Italie. Il fait suite à l'entrée en vigueur, en 2023, du traité du Quirinal, signé en 2021 par le président de la République Emmanuel Macron et Mario Draghi, alors président du Conseil italien. Il établit plusieurs dispositifs de procédure de collaboration transfrontalière entre les communes, les acteurs du monde de l'entreprise et les acteurs publics et vise à revitaliser le transport ferroviaire dans l'ensemble de la région transfrontalière des Alpes-Maritimes.

La ligne relie deux villes italiennes situées dans les Alpes ligures, Coni et Vintimille, en passant sous le col de Tende, en territoire français. Vintimille fait déjà partie du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et est également reliée par le train à Marseille et à Nice.

Cette convention a pour objet une liaison ferroviaire montagneuse de 96 kilomètres, assurément hors du commun.

D'un point de vue strictement géographique, elle présente la particularité de franchir à deux reprises la frontière franco-italienne dans le tunnel de Tende et dans la vallée de la Roya. Bien que ses deux terminus se trouvent en Italie, la partie centrale de son linéaire est en France. Ce sont surtout les panoramas époustouflants qu'elle offre à travers les Alpes-Maritimes et les Alpes piémontaises qui font sa notoriété. Elle permet

notamment de découvrir certains points de vue inaccessibles par ailleurs sur les vallées de la Roya, du Paillon, de la Bévéra, ainsi que sur le parc national du Mercantour, ce qui lui a valu son surnom de « ligne des merveilles ».

Enfin, les amateurs d'ouvrages d'ingénierie ferroviaire admireront les immenses viaducs, les ponts spectaculaires, les gares érigées à flanc de falaise, les 81 tunnels qui suivent parfois un trajet hélicoïdal à travers les reliefs. Autant de constructions étonnantes qui ponctuent son parcours pour répondre aux défis constitués par l'escarpement, l'instabilité géologique, le dénivelé - plus de 1 000 mètres - ou encore l'inaccessibilité des sites.

Au-delà de sa valeur patrimoniale, cette liaison ferroviaire constitue un outil de désenclavement essentiel. La ligne est un axe de desserte essentiel pour les bassins de vie qu'elle traverse, mais aussi un instrument précieux pour le développement du tourisme régional. Sa pérennisation représente donc un enjeu important pour la France comme pour l'Italie. Je préciserais d'emblée que la présente convention concerne uniquement l'entretien de la partie française de la ligne, qui accueille deux à trois allers-retours quotidiens de trains express régionaux (TER) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur circulant entre Nice et Tende et quatre allers-retours quotidiens affrétés par Trenitalia entre Vintimille et Coni. C'est cette utilisation partagée du segment central de la ligne qui lui vaut ce cadre conventionnel, lequel, parce qu'il déroge au code des transports, entre dans le champ de l'article 53 de la Constitution. Les segments italiens, quant à eux, uniquement utilisés par des trains italiens, relèvent et ont toujours relevé intégralement de la partie italienne.

Pour votre parfaite compréhension du contexte et de la genèse de cette convention, je commencerai par quelques rappels historiques avant de vous en présenter le contenu. La ligne a été inaugurée en 1928, après sept décennies d'études et de travaux rendus complexes par les multiples défis technologiques qu'elle présente et par une relation complexe entre les partenaires français et italiens. Elle est alors exploitée par les compagnies Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) et *Ferrovie dello Stato*, côté italien, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, au cours de laquelle elle sera en grande partie détruite.

En 1947, le traité de Paris met fin à la guerre entre l'Italie et la France et entérine des corrections frontalières. Ainsi, les villages de Viévolà, La Brigue, Tende et Saint-Dalmas-de-Tende sont rattachés à la France, de sorte que la partie française de la ligne se trouve prolongée au nord jusqu'au tunnel de Tende. La convention signée entre la France et l'Italie le 24 juin 1970, en vue de la reconstruction de la ligne, reflète cet état d'esprit d'après-guerre. Dans le contexte de la défaite italienne face aux Alliés, il est apparu légitime de mettre à la charge de la partie italienne le coût de la reconstruction de la partie française de la ligne à hauteur de 90 % au titre des dommages de guerre, mais aussi l'intégralité de ses coûts d'entretien.

Il est cependant compréhensible que notre partenaire italien, après s'être acquitté de la reconstruction de la liaison ferroviaire et avoir financé pendant plus de trente ans l'intégralité de son entretien, ait jugé cette situation déséquilibrée, d'autant qu'il estimait que la performance de la ligne demeurait insatisfaisante et que les dépenses présentées par son partenaire français étaient insuffisamment justifiées. C'est pourquoi l'Italie a décidé unilatéralement de suspendre son financement à partir de 2012.

Elle réclama alors une renégociation de la convention de 1970. Il s'ensuivit une longue phase de flottement, avec deux conséquences regrettables. Tout d'abord, la suspension du financement italien a entraîné l'accumulation d'une dette auprès de son partenaire français, qui s'élève à ce jour à 20 millions d'euros. Ensuite, la ligne n'étant plus entretenue qu'au minimum par le gestionnaire français, son état s'est sensiblement dégradé, de sorte que la vitesse de circulation autorisée a dû y être abaissée pour des raisons de sécurité, passant de 80 à 40 kilomètres par heure.

Enfin, après plus de dix ans de pourparlers, la négociation a abouti à la convention aujourd'hui soumise à votre approbation. Ce texte apporte un dénouement équitable et consensuel au différend franco-italien, tandis que les deux gestionnaires convenaient par ailleurs d'un apurement de la dette italienne à hauteur de 14,7 millions d'euros sur les 20 millions qui étaient dus, afin de tenir compte de l'utilisation partagée de la partie française de la ligne.

S'agissant de la répartition du financement de l'entretien courant du segment central de la ligne, qui constituait la principale pomme de discorde avec notre voisin italien, l'article 7 de la convention met en place de nouvelles modalités. Celles-ci prévoient que ces coûts seront dorénavant supportés par les deux parties au prorata des circulations des trains français et italiens, sous réserve d'un financement minimum de 25 % pour chaque partie. Cette nouvelle répartition, plus équilibrée, permet ainsi de tenir compte de la réalité de l'utilisation de la ligne.

Les autres clauses de la convention ne soulèvent pas de points d'attention majeurs et sont détaillées dans mon rapport. Je me bornerai ici à souligner que la convention attribue à l'opérateur italien la charge de la planification horaire de la ligne et à *SNCF Réseau* celle de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ; que les travaux d'entretien seront réalisés conformément à la législation et à la réglementation françaises ; que chaque partie autorisera dorénavant les équipes de secours de l'autre État à intervenir sur son territoire en cas d'urgence ; enfin, que la commission intergouvernementale (CIG) pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud sera chargée du suivi de la convention.

Pour ces raisons, le compromis proposé, qui tient compte de la réalité de l'exploitation de la ligne, apparaît équilibré. Je vous invite donc à approuver ce dispositif qui met fin à un irritant au sein d'une relation bilatérale qui nécessite toute notre attention. Les bassins de vie concernés, de

part et d'autre de la frontière, sont particulièrement attachés à la sécurisation et à la mise en valeur de cette liaison ferroviaire. La partie italienne a, pour sa part, achevé depuis mars 2025 la procédure de ratification ; son entrée en vigueur dépend à présent du Parlement français.

L'examen de ce projet de loi est inscrit en séance publique à l'ordre du jour du mercredi 18 février prochain, selon la procédure simplifiée – la Conférence des présidents ainsi que votre rapporteur ont adhéré à ce choix.

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

L'article unique constituant l'ensemble du projet de loi est adopté sans modification.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Pour le Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères :

- M. Alexandre BACHELET, rédacteur géographique,
- M. François MATTRET, rédacteur MAT ;

Pour le Ministère des Transports :

- Mme Séléna RIGAUT, rédactrice à la direction des transports ferroviaires, fluviaux et des ports,
- Mme Carole BERNARDY, sous-directrice à la direction des transports ferroviaires, fluviaux et des ports.

ANNEXE 1

N° 267

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la séance du 27 mai 1971.

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 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,

Par M. Louis MARTIN,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. André Monteil, président ; Raymond Boin, Jean Péridier, Pierre de Chevigny, vice-présidents ; Jean de Lachomette, Georges Repiquet, le général Antoine Béthouart, secrétaires ; Edmond Barrachin, Maurice Bayrou, Jean Bène, Charles Bosson, Serge Boucheny, Marcel Boulangé, Louis Brives, Roger Carcassonne, Maurice Carrier, Léon Chambaretaud, Jacques Duclos, Baptiste Dufeu, Pierre Giraud, Robert Gravier, Raymond Guyot, Louis Jung, Michel Kauffmann, Emmanuel Lartigue, Guy de La Vasselais, Jean Lecanuet, Jean Legaret, Marcel Lemaire, Jean Lhospied, Ladislas du Luart, Louis Martin, Michel Maurice-Bokanowski, Gaston Monnerville, Roger Moréve, André Morice, Léon Motaïs de Narbonne, Dominique Pado, Henri Parisot, Vincent Rotinat, Abel Sempé, Edouard Soldani, Pierre-Christian Taittinger, Jacques Vassor, Michel Yver.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1632, 1706 et in-8° 399.

Sénat : 234 (1970-1971).

— 2 —

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi qui nous est soumis a pour objet d'autoriser la ratification d'une Convention, signée à Rome le 24 juin 1970, entre la France et l'Italie, concernant la section située en territoire français de la ligne ferroviaire Coni—Breil—Vintimille.

La reconstruction de cette ligne détruite pendant la dernière guerre avait été promise aux populations des cantons de Tende et La Brigue dès leur rattachement à la France.

Elle facilitera surtout le trafic de transit entre le Piémont et la côte ligure.

La convention elle-même prévoit, dans ses articles 2 et 3, que la reconstruction de la ligne est effectuée par les soins du Gouvernement français mais que les dépenses de reconstruction et d'équipement sont à la charge de l'Etat italien, l'Etat français contribuant aux dépenses pour une somme forfaitaire fixée à 6 millions de francs.

Les opérations de reconstruction de la ligne seront effectuées conformément à la réglementation française en la matière (art. 7).

Les entreprises italiennes seront admises à participer aux appels d'offres dans une mesure au moins égale à la moitié du nombre d'entreprises appelées.

Les travaux de reconstruction doivent être achevés dans un délai de trois ans.

Les autres dispositions de cette convention n'appellent pas de commentaires particuliers de notre part.

Nous vous demandons d'adopter le projet de loi qui vous est soumis, autorisant la ratification d'une convention dont les dispositions ne peuvent que resserrer les relations commerciales et touristiques entre la France et l'Italie.

— 3 —

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article unique.

Est autorisée l'approbation de 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, dont le texte est annexé à la présente loi.

— 5 —

ANNEXE

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.

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne, soucieux d'améliorer les relations ferroviaires entre la France et l'Italie, en particulier pour stimuler le développement des échanges entre les deux Etats, sont convenus de ce qui suit :

TITRE I^e

Reconstruction de la ligne.

Article 1^e.

La section située en territoire français de la ligne ferroviaire Coni—Breil—Vintimille sera reconstruite. Dans la présente Convention cette section est dénommée « la ligne ».

Article 2.

1. La reconstruction de la ligne est effectuée par les soins du Gouvernement français.

2. Les caractéristiques techniques de la ligne, les projets de reconstruction et leurs modifications éventuelles, l'évaluation des dépenses correspondantes, les modalités de contrôle des travaux et des dépenses, sont fixés d'un commun accord par les deux Gouvernements.

Article 3.

1. Les dépenses de reconstruction et d'équipement de la ligne sont à la charge de l'Etat italien.

2. L'Etat français contribue aux dépenses de reconstruction pour une somme forfaitaire fixée à 6 millions de francs.

Article 4.

1. Le Gouvernement français établit, tous les deux mois, un état des travaux, des fournitures et des prestations ainsi que le compte détaillé des dépenses effectuées à ce titre pendant cette période.

2. Lesdits état et compte sont présentés dans un délai de trois mois à partir de la fin de la période considérée au Gouvernement italien qui procède au remboursement des dépenses

— 6 —

effectuées par le Gouvernement français, dans un délai de trois mois à partir de la date de la présentation du compte, selon les modalités fixées d'un commun accord par les deux Gouvernements.

Article 5.

1. Des dérogations aux délais fixés par l'article 4 de la présente Convention peuvent être consenties d'un commun accord par les deux Gouvernements.

2. Des rectifications de comptes peuvent être effectuées dans un délai de deux ans à partir de la date de présentation des documents comptables récapitulatifs de l'ensemble des dépenses.

A l'expiration de cette période, les comptes deviennent définitifs.

Article 6.

Pour faciliter le règlement des dépenses, les deux Gouvernements constituent, dès le début des travaux, un fonds de roulement, dont le montant et le fonctionnement sont fixés d'un commun accord.

Article 7.

1. Les opérations de reconstruction de la ligne sont effectuées conformément à la réglementation française en la matière.

2. Les entreprises italiennes sont admises à participer aux appels d'offres, dans une mesure au moins égale à la moitié du nombre d'entreprises appelées.

3. La liste des entreprises italiennes est fournie par le Gouvernement italien, au fur et à mesure des demandes du Gouvernement français.

Article 8.

Les entreprises qui effectuent les travaux sont soumises à la législation et à la réglementation française.

Article 9.

Les deux Gouvernements prennent toutes les mesures nécessaires pour que les travaux de reconstruction soient achevés dans un délai de trois ans, à partir d'une date fixée d'un commun accord.

TITRE II

Exploitation de la ligne.

Article 10.

1. Le Gouvernement français assure l'exploitation de la ligne, y compris celle des « sections frontières » dans les conditions applicables en France à la Société nationale des chemins de fer français (S. N. C. F.).

2. Le Gouvernement italien peut faire circuler sur la ligne, selon la réglementation italienne, des trains de voyageurs et de marchandises avec un matériel roulant et un personnel d'accompagnement et de conduite appartenant à l'administration ferroviaire italienne, conformément aux accords qui seront passés entre les administrations ferroviaires des deux Etats.

— 7 —

3. Le Gouvernement italien, si les administrations ferroviaires le jugent opportun et selon les modalités qu'elles établiront, pourra faire circuler sur la ligne Breil—Nice ses propres trains afin d'éviter le transbordement de voyageurs à Breil. De la même manière, le Gouvernement français pourra faire circuler ses propres trains de Nice jusqu'à Coni.

Article 11.

1. Le Gouvernement français fait inscrire les stations de la ligne dans les documents établis par les organismes internationaux.
2. Les prix et les conditions de transport applicables aux voyageurs, aux bagages et aux marchandises circulant sur la ligne, sont ceux des chemins de fer français.
3. Toutefois, les prix et les conditions de transport applicables aux voyageurs, aux bagages et aux marchandises qui transitent par le territoire français entre les points frontières nord (col de Tende) et sud (Piéne) sont ceux des chemins de fer italiens.

Article 12.

1. Le Gouvernement français envoie chaque année au Gouvernement italien, dans les six mois qui suivent la date de clôture d'un exercice, un compte récapitulatif des dépenses et des recettes de la ligne.
2. Ce compte est établi selon les modalités fixées dans l'annexe I à la présente Convention.
3. Le bénéfice ou le déficit résultant de ce compte est acquis ou supporté par l'Etat italien.
4. Le remboursement du déficit ou le versement du bénéfice s'effectue selon les modalités fixées par la Commission instituée à l'article 19 de la présente Convention. Chaque semestre, un acompte équivalent à 50 p. 100 des résultats de la gestion de l'année précédente peut être versé.
5. Le règlement définitif intervient dans les douze mois qui suivent la date de remise du compte.

Article 13.

1. Le compte récapitulatif visé à l'article 12 de la présente Convention répartit les dépenses de fonctionnement de la station de Breil entre la Société nationale des chemins de fer français et le compte de gestion de la ligne, selon les modalités fixées par l'Accord visé à l'article 14 de la présente Convention.
2. De même, les dépenses de fonctionnement des gares de raccordement au réseau italien et des « section frontières » sont réparties entre l'administration ferroviaire italienne et le compte de gestion de la ligne.

Article 14.

Les modalités d'application des dispositions énoncées aux articles 10, 11, 12 et 13 de la présente Convention font l'objet d'un accord entre les administrations ferroviaires intéressées.

— 8 —

TITRE III

Dispositions générales.

Article 15.

Aucun droit de douane et taxe annexe relevant de la réglementation douanière n'est perçu pour la reconstruction, l'entretien et l'exploitation de la ligne, sur les matériels et matériaux, d'origine et de provenance italienne, destinés à cette fin ; ceux-ci sont admis libres d'interdictions et de restrictions économiques à l'importation.

Article 16.

1. Les contrôles de police et de douane pour le trafic des voyageurs sont effectués à Limone et à Piène, en application et selon les modalités de la Convention franco-italienne sur les bureaux de contrôles juxtaposés et sur les contrôles en cours de route, signée à Rome le 11 octobre 1963.

2. Chaque Gouvernement assure sur son territoire les opérations de dédouanement pour les marchandises et peut éventuellement placer sous contrôle douanier certaines marchandises en gare de Piène et de Limone.

Article 17.

Les deux Gouvernements établissent, à la date de signature de la présente Convention, la liste des immeubles affectés à l'exploitation de la ligne (Annexe II).

Article 18.

Les deux Gouvernements s'engagent à supprimer dès l'ouverture de la ligne les services automobiles de voyageurs créés en remplacement des trains et, dans toute la mesure du possible, ceux qui sont parallèles à la ligne.

Article 19.

1. Les deux Gouvernements constituent une Commission mixte chargée de régler les questions soulevées par l'application des articles 1^{er}, 2, 4, 5, 6, 9, 12, 13 et 18.

2. Ladite Commission peut aussi donner son avis aux deux Gouvernements, à la demande de l'un d'eux, sur toutes les questions relatives à l'application de la présente Convention.

Article 20.

1. Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application des dispositions de la présente Convention sont réglés par voie de négociation entre les deux Gouvernements.

2. Si les deux Gouvernements ne parviennent pas à un accord sur la solution d'un différend, chacun d'eux peut le soumettre à la décision d'un tribunal arbitral composé de trois membres.

3. Chacun des deux Gouvernements désigne, dans le délai d'un mois, un arbitre ; les deux arbitres ainsi désignés choisissent parmi les ressortissants d'un Etat tiers, dans les deux mois de leur désignation, un surarbitre qui assume les fonctions de président du tribunal arbitral.

— 9 —

4. Si les délais fixés au paragraphe 3 du présent article ne sont pas respectés, chacun des deux Gouvernements peut, à défaut d'une autre solution, charger le Président de la Cour de justice des Communautés européennes de procéder aux nominations nécessaires.

5. Le tribunal arbitral prend, à la majorité des voix, des décisions qui sont obligatoires.

Article 21.

La présente Convention entre en vigueur à la date à laquelle les deux Gouvernements auront procédé à l'échange des instruments de ratification.

Fait à Rome, le 24 juin 1970, en deux exemplaires, chacun rédigé en français et en italien, chacun faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République française :
E. BURIN DES ROZIERS.

Pour le Gouvernement de la République italienne :
ALDO MORO.

— 10 —

ANNEXE I

A 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, RELATIVE A LA TENUE DU COMPTE DE GESTION PRÉVU A L'ARTICLE 12 DE LA CONVENTION

Article 1^{er}.

Le « compte récapitulatif des dépenses et des recettes de la ligne » visé à l'article 12 de la Convention et dénommé, dans la présente annexe, « Compte de gestion de la ligne » concerne la section de la ligne comprise entre la frontière nord (col de Tende) et la frontière sud (Piène), à l'exclusion de la gare de Breil. Il comprend en outre la part de la ligne dans les communautés définies par l'article 13 de la Convention.

Ce compte est tenu suivant les règles applicables à la S.N.C.F., sous réserve des modifications prévues dans la présente Annexe et conformément aux dispositions de l'accord prévu à l'article 14 de la Convention.

Article 2.

Ne figurent pas dans le « compte de gestion de la ligne » :
Les recettes relatives aux trafics visés au paragraphe 3 de l'article 11 de la Convention ;

Les dépenses effectuées par l'Administration des chemins de fer italiens pour la circulation des trains (visés au paragraphe 2 de l'article 10 de la Convention) de voyageurs et de marchandises avec un matériel roulant et un personnel d'accompagnement et de conduite appartenant à cette administration.

Toutefois les deux Administrations ferroviaires établiront de concert, chaque année, un compte global faisant apparaître l'ensemble des recettes et des dépenses de la ligne.

Article 3.

La part S.N.C.F. des recettes du trafic voyageurs (autre que celui visé au paragraphe 3 de l'article 11 de la Convention) est, lorsqu'il y a lieu, répartie entre la « ligne » et le reste du parcours S.N.C.F. au prorata kilométrique.

La part S.N.C.F. des recettes du trafic marchandises (autre que celui visé au paragraphe 3 de l'article 11 de la Convention) est, lorsqu'il y a lieu, répartie entre la « ligne » et le reste du parcours S.N.C.F. suivant une clé fixée par l'accord visé à l'article 14 de la Convention.

Article 4.

Les dépenses du personnel S.N.C.F. sont décomptées à taux horaires, en fonction du grade et de la spécialisation des agents.

Elles sont majorées des charges patronales aux taux en vigueur, au moment de la fourniture des prestations.

Les dépenses de matériel et de matières sont décomptées à prix de remplacement majoré des frais de transport et des frais de magasin calculés forfaitairement.

— 11 —

Les prestations effectuées par les entrepreneurs et les fournisseurs en exécution de contrats, commandes ou marchés, sont décomptées pour le montant des sommes réellement payées telles qu'elles résultent des factures présentées par les fournisseurs et les entrepreneurs.

Article 5.

Les dépenses d'énergie de traction, d'entretien et d'amortissement du matériel (moteur ou remorqué) des trains (autres que ceux visés au paragraphe 3 de l'article 11 de la Convention) circulant sur la ligne, sont obtenues à partir des parcours et des prix de revient moyens kilométriques de chaque catégorie de matériel.

Article 6.

Les frais généraux sont facturés au compte de gestion de la ligne suivant les règles applicables à la S.N.C.F. pour la facturation des prestations à l'Etat français.

— 12 —

ANNEXE II

A 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, RELATIVE A LA LISTE DES IMMEUBLES PRÉVUS A L'ARTICLE 17 DE LA CONVENTION

Section de ligne Coni—Vintimille en territoire français.

Liste des bâtiments des gares à affecter à l'exploitation.

GARES	BÂTIMENTS existants à affecter à l'exploitation.	OBSERVATIONS
Vievola	Bâtiment des voyageurs (B. V.) et halle à marchandises.	Ces bâtiments seront remis en état. Des clôtures seront établies pour limiter les installations sociales de la S. N. C. F. Une route d'accès à celles-ci devra être établie.
Tende	Bâtiment des voyageurs et halle à marchandises.	Ces bâtiments seront remis en état.
La Brigue.....	Bâtiment des voyageurs et halle à marchandises.	
Saint-Dalmas-de-Tende.	Partie du bâtiment des voyageurs.	Les locaux de service nécessaires à l'exploitation seront obtenus par des aménagements à réaliser à l'intérieur du bâtiment existant et par resserrement des installations affectées au service social de la S. N. C. F. Le passage souterrain sera remis en état. Des clôtures seront établies pour délimiter les installations sociales.
Fontan-Saorge.	Partie côté Nice du rez-de-chaussée et du 1 ^{er} étage du bâtiment des voyageurs.	Ces parties du rez-de-chaussée et du 1 ^{er} étage seront remises en état. Le second étage sera conservé par le service social de la S. N. C. F. Un passage souterrain pour piétons sera construit pour améliorer l'accès aux installations sociales et des clôtures seront établies pour les délimiter.
Piène	Bâtiment des voyageurs et halle à marchandises.	Ces bâtiments seront remis en état.

ANNEXE 2

<p>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</p>	<p>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</p>
	<p>TITRE I. DISPOSITIONS PRELIMINAIRES</p>
<p>TITRE I. RECONSTRUCTION- DE LA LIGNE. Article 1</p> <p>La section située en territoire français de la ligne ferroviaire Coni – Breil – Vintimille sera reconstruite. Dans la présente Convention cette section est dénommée « la ligne ».</p> <p>Article 2.</p> <p>1. La reconstruction de la ligne est effectuée par les soins du Gouvernement français.</p> <p>2. Les caractéristiques techniques de la ligne, les projets de reconstruction et leurs modifications éventuelles, l'évaluation des dépenses correspondantes, les modalités de contrôle des travaux et des dépenses sont fixés d'un commun accord par les deux Gouvernements.</p> <p>Article 3.</p> <p>1. Les dépenses de reconstruction et d'équipement de la ligne sont à la charge de l'État italien.</p> <p>2. L'État français contribue aux dépenses de reconstruction pour une somme forfaitaire fixée à 6 millions de francs.</p> <p>.....</p>	
<p>TITRE II Exploitation de la ligne. Article 10.</p> <p>1. Le Gouvernement français assure l'exploitation de la ligne, y compris celle des « sections frontières » dans les conditions applicables en France à la Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.).</p> <p>2. Le Gouvernement italien peut faire circuler sur la ligne, selon la réglementation italienne, des trains de voyageurs et de marchandises avec un matériel roulant et un personnel d'accompagnement et de conduite appartenant à l'administration ferroviaire italienne, conformément aux accords qui seront passés entre les administrations ferroviaires des deux Etats.</p> <p>3. Le Gouvernement italien, si les administrations ferroviaires le jugent opportun et selon les modalités qu'elles établiront, pourra faire circuler sur la ligne Breil – Nice ses propres trains afin d'éviter le transbordement de voyageurs à Breil. De la même manière, le Gouvernement français pourra faire circuler ses propres trains de Nice jusqu'à Coni.</p>	<p>TITRE II. EXPLOITATION ET ENTRETIEN DE LA LIGNE Article 3</p> <p>Désignation des responsabilités des gestionnaires d'infrastructure en charge de la Ligne</p> <p>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.</p>
	<p>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</p>

	<p>transmis au gestionnaire de l'infrastructure français pour approbation. Le gestionnaire d'infrastructure italien assure 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.</p>
	<p>Article 4 Exploitation de la Ligne</p> <p>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.</p>
<p>Article 11.</p> <p>1. Le Gouvernement français fait inscrire les stations de la ligne dans les documents établis par les organismes internationaux.</p> <p>2. Les prix et les conditions de transport applicables aux voyageurs, aux bagages et aux marchandises circulant sur la ligne, sont ceux des chemins de fer français.</p> <p>3. Toutefois, les prix et les conditions de transport applicables aux voyageurs, aux bagages et aux marchandises qui transitent par le territoire français entre les points frontières nord (col de Tende) et sud (Piéne) sont ceux des chemins de fer italiens.</p>	<p>Article 5 Tarification de la Ligne</p> <p>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.</p> <p>Article 6 Gestion des gares</p> <p>La gestion et l'entretien des gares situées sur la Ligne sont assurés par le ou les gestionnaires désignés par l'Etat français.</p>
<p>Article 12.</p> <p>1. Le Gouvernement français envoie chaque année au Gouvernement italien, dans les six mois qui suivent la date de clôture d'un exercice, un compte récapitulatif des dépenses et des recettes de la ligne.</p> <p>2. Ce compte est établi selon les modalités fixées dans l'annexe I à la présente Convention.</p> <p>3. Le bénéfice ou le déficit résultant de ce compte est acquis ou supporté par l'Etat italien.</p> <p>4. Le remboursement du déficit ou le versement du bénéfice s'effectue selon les modalités fixées par la Commission instituée à l'article 19 de la présente Convention. Chaque semestre, un acompte équivalent à 50 p. 100 des résultats de la gestion de l'année précédente peut être versé.</p> <p>5. Le règlement définitif intervient dans les douze mois qui suivent la date de remise du compte.</p> <p>Article 13.</p> <p>1. Le compte récapitulatif visé à l'article 12 de la présente Convention répartit les dépenses de fonctionnement de la station de Breil entre la Société nationale des chemins de fer français et le compte de gestion de la ligne, selon les</p>	<p>TITRE III. MODALITÉS DE FINANCEMENT DE LA LIGNE</p> <p>Article 7 Financement de l'exploitation et de l'entretien de la Ligne</p> <p>La présente Convention établit la répartition des coûts d'exploitation et d'entretien de la Ligne comme suit :</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

<p>modalités fixées par l'Accord visé à l'article 14 de la présente Convention.</p> <p>2. De même, les dépenses de fonctionnement des gares de raccordement au réseau italien et des « section frontières » sont réparties entre l'administration ferroviaire italienne et le compte de gestion de la ligne.</p> <p style="text-align: center;">Article 14.</p> <p>Les modalités d'application des dispositions énoncées aux articles 10, 11, 12 et 13 de la présente Convention font l'objet d'un accord entre les administrations ferroviaires intéressées.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p style="text-align: center;">TITRE III Dispositions générales.</p>	<p style="text-align: center;">TITRE IV. DISPOSITIONS GÉNÉRALES</p> <p style="text-align: center;">Article 8</p> <p>Propriété de l'infrastructure ferroviaire</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Article 9</p> <p style="text-align: center;">Droit applicable</p> <ol style="list-style-type: none">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.
<p style="text-align: center;">Article 15.</p> <p>Aucun droit de douane et taxe annexe relevant de la réglementation douanière n'est perçu pour la reconstruction, l'entretien et l'exploitation de la ligne, sur les matériels et matériaux, d'origine et de provenance italienne, destinés à cette fin ; ceux-ci sont admis libres d'interdictions et de restrictions économiques à l'importation.</p> <p style="text-align: center;">Article 16.</p> <p>1. Les contrôles de police et de- douane pour le trafic des voyageurs sont effectués à Limone et à Piène, en application et selon les modalités de la Convention franco-italienne sur les bureaux de contrôles juxtaposés et sur les contrôles en cours de route, signée à Rome le 11 octobre 1963.</p>	

<p>2. Chaque Gouvernement assure sur son territoire les opérations de dédouanement pour les marchandises et peut éventuellement placer sous contrôle douanier certaines marchandises en gare de Piène et de Limone.</p> <p>.....</p>	
	<p>Article 10 Sécurité ferroviaire</p> <p>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.</p>
	<p>Article 11 Sécurité civile</p> <p>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.</p> <p>Article 12 Organisme de régulation</p> <p>L'organisme de contrôle national français est compétent pour la Ligne.</p>
<p>Article 19.</p> <p>1. Les deux Gouvernements constituent une- Commission mixte chargée de régler les questions soulevées par l'application des articles 1", 2, 4, 5, 6, 9, 12, 13 et 18. 2. Ladite Commission peut aussi donner son avis aux deux Gouvernements, à la demande de l'un d'eux, sur toutes les questions relatives à l'application de la présente Convention.</p> <p>Article 20.</p> <p>1. Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application des dispositions de la présente Convention sont réglés par voie de négociation entre les deux Gouvernements ; 2. Si les deux Gouvernements ne parviennent pas à un accord sur la solution d'un différend, chacun d'eux peut le soumettre à la décision d'un tribunal arbitral composé de trois membres. 3. Chacun des deux Gouvernements désigne, dans le délai d'un mois, un arbitre ; les deux arbitres ainsi désignés choisissent parmi les ressortissants d'un État tiers, dans les deux mois de leur désignation, un surarbitre qui assume les fonctions de président du tribunal arbitral. 4. Si les délais fixés au paragraphe 3 du présent article ne sont pas respectés, chacun des deux Gouvernements peut, à défaut d'une autre solution, charger le Président de la</p>	<p>Article 13 Commission intergouvernementale franco-italienne pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud</p> <p>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.</p> <p>Article 14 Résolution des différends</p> <p>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.</p>

Cour de justice des Communautés européennes de procéder aux nominations nécessaires. 5. Le tribunal arbitral prend, à la majorité des voix, des décisions qui sont obligatoires.	
Article 21. La présente Convention entre en vigueur à la date à laquelle les deux Gouvernements auront procédé à l'échange des instruments de ratification.	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.