

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du jeudi 24 janvier 2013

(50^e jour de séance de la session)



www.senat.fr



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PATRICK COURTOIS

Secrétaires :

M. Gérard Le Cam, Mme Marie-Noëlle Lienemann.

1. **Procès-verbal** (p. 447)

2. **Conférence des présidents** (p. 447)

3. **Débat sur la police municipale** (p. 455)

MM. François Pillet, au nom de la commission des lois ; René Vandierendonck, au nom de la commission des lois ; Jean-Pierre Sueur, président de la commission des lois.

MM. Jean-Pierre Placade, Jean-Vincent Placé, Mme Éliane Assassi, M. Vincent Capo-Canellas, Mmes Natacha Bouchart, Virginie Klès, MM. Louis Nègre, Gilbert Roger, Mme Catherine Troendle, M. Thani Mohamed Soilihi.

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur.

Suspension et reprise de la séance (p. 479)

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PIERRE BEL

4. **Questions d'actualité au Gouvernement** (p. 479)

RYTHMES SCOLAIRES (p. 479)

MM. Gérard Le Cam, Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale.

SITUATION AU MALI (p. 480)

MM. Robert Hue, Jean-Marc Ayrault, Premier ministre.

SITUATION AU MALI (p. 482)

MM. Henri de Raincourt, Bernard Cazeneuve, ministre délégué chargé des affaires européennes.

L'ÉCOLE (p. 483)

Mme Catherine Morin-Desailly, M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale.

LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ (p. 484)

MM. Martial Bourquin, Jean-Marc Ayrault, Premier ministre.

CULTURE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE (p. 485)

Mmes Marie-Christine Blandin, Geneviève Fioraso, ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.

RYTHMES SCOLAIRES (p. 486)

MM. Jean-Claude Carle, Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale.

ASSOCIATION POUR LA FORMATION PROFESSIONNELLE DES ADULTES (AFPA) (p. 487)

MM. Claude Jeannerot, Thierry Repentin, ministre délégué chargé de la formation professionnelle et de l'apprentissage.

PÊCHE (p. 488)

Mme Odette Herviaux, M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

PROJET DE LOI SUR LES SCRUTINS ÉLECTORAUX (p. 489)

MM. François-Noël Buffet, Manuel Valls, ministre de l'intérieur.

Suspension et reprise de la séance (p. 490)

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PIERRE RAFFARIN

5. **Débat sur l'avenir du service public ferroviaire** (p. 491)

Mme Mireille Schurch, pour le groupe CRC.

MM. Jean-Vincent Placé, Roger Karoutchi, Michel Teston, Gérard Le Cam, Vincent Capo-Canellas, Jacques Mézard, Roland Ries, Jean-Jacques Filleul, Mme Delphine Bataille.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

6. **Renvoi pour avis** (p. 512)

7. **Ordre du jour** (p. 512)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. JEAN-PATRICK COURTOIS

vice-président

Secrétaires :
M. Gérard Le Cam,
Mme Marie-Noëlle Lienemann.

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à dix heures.)

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

M. le président. Mes chers collègues, la conférence des présidents qui s'est réunie ce matin a établi comme suit l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat :

Semaine sénatoriale de contrôle

Judi 24 janvier 2013

À 15 heures :

1°) Questions d'actualité au Gouvernement ;

À 16 heures 15 :

Ordre du jour fixé par le Sénat :

2°) Débat sur l'avenir du service public ferroviaire (demande du groupe CRC) ;

(La conférence des présidents a :

- attribué un temps d'intervention de vingt minutes au groupe CRC ;

- fixé à une heure trente, la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.)

SEMAINE SÉNATORIALE D'INITIATIVE

Lundi 28 janvier 2013

Ordre du jour fixé par le Sénat :

À 15 heures et le soir :

- Proposition de loi portant création d'une Haute autorité chargée du contrôle et de la régulation des normes applicables aux collectivités locales, présentée par Mme Jacqueline Gourault et M. Jean-Pierre Sueur (texte de la commission, n° 283, 2012-2013)

(La conférence des présidents a fixé :

- à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le vendredi 25 janvier, dix-sept heures ;

- au vendredi 25 janvier, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements le lundi 28 janvier, à quatorze heures.)

Mardi 29 janvier 2013

À 9 heures 30 :

1°) Questions orales ;

L'ordre d'appel des questions sera fixé ultérieurement.

- n° 29 de M. Gilbert Roger à M. le ministre de l'intérieur ;
(Sécurité routière des jeunes conducteurs) ;

- n° 90 de M. Philippe Bas à M. le ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche ;

(Contrôle de sécurité de francs-bords sur les bateaux de pêche effectués par des sociétés privées) ;

- n° 91 de M. Alain Néri à Mme la ministre chargée de la famille ;

(Réorganisation de l'accueil des allocataires au sein des caisses d'allocations familiales) ;

- n° 96 de M. Philippe Dominati à M. le ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche ;

(Transports en commun parisiens) ;

- n° 152 de M. Michel Boutant à M. le ministre de l'économie et des finances ;

(Restructurations en cours à la Banque de France) ;

- n° 172 de M. Philippe Madrelle à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé ;

(Recherche concernant la myofasciite à macrophages) ;

- n° 200 de M. Jean-Claude Lenoir à M. le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt ;

(Révision des zones vulnérables aux pollutions par les nitrates d'origine agricole) ;

- n° 213 de Mme Marie-Hélène Des Esgaulx à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ;

(État d'avancement de la création du Parc naturel marin du bassin d'Arcachon)

- n° 222 de M. Louis Duvernois à Mme la ministre de la culture et de la communication ;

(Rayonnement culturel de la France à l'étranger) ;

- n° 245 de Mme Catherine Tasca à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ;

(Lignes à haute tension survolant des établissements abritant des publics sensibles) ;

- n° 249 de Mme Laurence Rossignol à M. le ministre de l'économie et des finances ;

(Développement du prêt hypothécaire viager) ;

- n° 254 de M. Michel Le Scouarnec à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé ;

(Lutte contre la désertification médicale de nos campagnes) ;

- n° 259 de Mme Mireille Schurch à M. le ministre du redressement productif ;

(Renforcement des moyens législatifs du ministère du redressement productif) ;

- n° 261 de M. Dominique Bailly à M. le ministre du redressement productif ;

(Création d'un fonds franco-qatari) ;

- n° 264 de M. Marcel Rainaud réattribuée à M. le ministre chargé du budget ;

(Conséquences de la proposition du rapport Gallois d'augmentation du taux de TVA intermédiaire relatif au logement) ;

- n° 271 de M. André Vallini à M. le ministre de l'intérieur ;

(Organisation du secours en montagne) ;

- n° 278 de M. Bernard Fournier à Mme la ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche ;

(Reconnaissance de la formation des orthophonistes au grade master) ;

- n° 282 de Mme Leila Aïchi à M. le ministre des affaires étrangères ;

(Référendum d'autodétermination au Sahara occidental) ;

- n° 287 de M. Jacques Mézard réattribuée à Mme la ministre chargée de la décentralisation ;

(Fiscalité des collectivités territoriales) ;

- n° 289 de M. Jean-Léonce Dupont à Mme la ministre de l'égalité des territoires et du logement ;

(Engagements de l'État pour le volet territorial du contrat de projets État-région) ;

À 14 heures 30, le soir et, éventuellement, la nuit :

Ordre du jour fixé par le Sénat :

2°) Proposition de loi visant à faciliter l'exercice, par les élus locaux, de leur mandat, présentée par Mme Jacqueline Gourault et M. Jean-Pierre Sueur (texte de la commission n° 281, 2012-2013).

(La conférence des présidents a fixé :

- à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le lundi 28 janvier, dix-sept heures ;

- au lundi 28 janvier, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements le mardi 29 janvier au matin.)

Mercredi 30 janvier 2013

De 14 heures 30 à 18 heures 30 :

Ordre du jour réservé au groupe RDSE :

1°) Proposition de loi visant à créer des zones d'exclusion pour les loups, présentée par M. Alain Bertrand et les membres du groupe RDSE (texte de la commission n° 276 rectifié, 2012-2013) ;

(La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mardi 29 janvier, dix-sept heures ;

- au lundi 28 janvier, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission du développement durable se réunira pour examiner les amendements le mercredi 30 janvier matin.)

2°) Débat sur les conclusions de la mission commune d'information sur les conséquences pour les collectivités territoriales, l'État et les entreprises de la suppression de la taxe professionnelle et de son remplacement par la contribution économique territoriale ;

(La conférence des présidents a :

- attribué un temps d'intervention de quinze minutes respectivement au groupe RDSE et à la mission commune d'information sur les conséquences pour les collectivités territoriales, l'État et les entreprises de la suppression de la taxe professionnelle et de son remplacement par la contribution économique territoriale ;

- fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mardi 29 janvier, dix-sept heures.)

À 18 heures 30 et le soir :

Ordre du jour fixé par le Sénat :

3°) Suite éventuelle de la proposition de loi visant à faciliter l'exercice, par les élus locaux, de leur mandat.

Judi 31 janvier 2013

De 9 heures à 13 heures :

Ordre du jour réservé au groupe UMP :

1°) Suite de la proposition de loi visant à autoriser le cumul de l'allocation de solidarité aux personnes âgées avec des revenus professionnels, présentée par Mme Isabelle Debré et plusieurs de ses collègues (texte de la commission n° 182, 2012-2013) ;

2°) Proposition de loi pour une fiscalité numérique neutre et équitable, présentée par M. Philippe Marini (n° 682 rectifié, 2011-2012);

(La commission des finances se réunira pour le rapport le mercredi 23 janvier après midi [délai limite pour le dépôt des amendements en commission lundi 21 janvier, à douze heures].)

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mercredi 30 janvier, dix-sept heures ;

- au mercredi 30 janvier, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission des finances se réunira pour examiner les amendements le jeudi 31 janvier, à neuf heures.)

À 15 heures :

3°) Questions cibles thématiques sur le commerce extérieur ;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée à la division des questions et du contrôle en séance avant onze heures.)

De 16 heures à 20 heures :

Ordre du jour réservé au groupe socialiste :

4°) Proposition de loi portant réforme de la biologie médicale (Procédure accélérée), présentée par M. Jacky Le Menn et les membres du groupe socialiste et apparentés (texte de la commission n° 278, 2012-2013).

(La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mercredi 30 janvier, dix-sept heures ;

- au lundi 28 janvier, à onze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission des affaires sociales se réunira pour examiner les amendements le mercredi 30 janvier au matin.)

SEMAINES RÉSERVÉES PAR PRIORITÉ AU GOUVERNEMENT

Mardi 5 février 2013

À 9 heures 30 :

1°) Questions orales ;

L'ordre d'appel des questions sera fixé ultérieurement.

- n° 94 de M. Hilarion Vendegou à M. le ministre de l'intérieur ;

(Sécurité et délinquance en Nouvelle-Calédonie) ;

- n° 123 de M. Antoine Lefèvre à M. le ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social ;

(Assujettissement aux cotisations sociales des indemnités des commissaires enquêteurs) ;

- n° 130 de Mme Catherine Morin-Desailly à M. le ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche ;

(Réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie) ;

- n° 157 de M. André Trillard à Mme la ministre chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion ;

(Reconnaissance des aidants familiaux) ;

- n° 217 de Mme Maryvonne Blondin à M. le ministre de l'éducation nationale ;

(Enseignement du latin et du grec) ;

- n° 227 de M. Vincent Delahaye à M. le ministre de l'intérieur ;

(Prise en compte des derniers répertoires d'immeubles localisés connus pour le calcul de la population servant de base à la DGF) ;

- n° 230 de M. Gérard Bailly à M. le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt ;

(Études sur les incidences de l'utilisation des OGM sur la santé) ;

- n° 250 de M. Dominique Watrin à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé ;

(Situation sanitaire préoccupante du Pas-de-Calais) ;

- n° 260 de M. Christian Bourquin à M. le ministre du redressement productif ;

(Conséquences de la restructuration annoncée par le groupe Sanofi) ;

- n° 275 de M. Robert del Picchia à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé ;

(Retraite des Français ayant travaillé dans plusieurs pays) ;

- n° 277 de M. Joël Guerriau à M. le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt ;

(Devenir du fléchage de la taxe soda en faveur de l'allègement des charges des exploitants agricoles et maraîchers) ;

- n° 279 de M. Jean-Claude Carle à M. le ministre chargé de la formation professionnelle et de l'apprentissage ;

(Statut social des formateurs occasionnels) ;

- n° 281 de M. Yves Daudigny à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ;

(Implantation de centrales photovoltaïques dans le nord de la France) ;

- n° 283 de Mme Josette Durrieu à Mme la ministre chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique ;

(Réseaux d'initiative publique) ;

- n° 284 de M. Alain Richard à Mme la ministre de l'égalité des territoires et du logement ;

(Conditions d'exercice de l'hébergement social d'urgence en région Île-de-France) ;

- n° 285 de Mme Muguette Dini à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé ;

(Situation financière préoccupante de l'Amicale du Nid Rhône) ;

- n° 288 de Mme Marie-Christine Blandin à M. le ministre du redressement productif ;

(Efficacité de l'utilisation de l'argent public à partir du cas de l'entreprise INDRA SAS) ;

- n° 290 de M. Jean-Pierre Sueur à M. le ministre de l'intérieur ;

(Application de la législation sur les « devis modèle » relatifs aux obsèques) ;

- n° 292 de Mme Cécile Cukierman à M. le ministre de l'économie et des finances ;

(Maintien du service public de La Poste dans la vallée de l'Ondaine) ;

- n° 295 de M. Jean Louis Masson réattribuée à M. le ministre de l'intérieur.

(Réserve parlementaire).

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

À 14 heures 30 :

2°) Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et l'Institut international des ressources phytogénétiques (IPGRI) relatif à l'établissement d'un bureau de l'IPGRI en France et à ses privilèges et immunités sur le territoire français (n° 582, 2011-2012) ;

3°) Projet de loi autorisant la ratification de la convention n° 187 de l'Organisation internationale du travail relative au cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail (n° 375, 2011-2012) ;

4°) Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et l'Agence spatiale européenne relatif au Centre spatial guyanais et aux prestations associées (n° 451 rectifié, 2011-2012) ;

5°) Projet de loi autorisant l'approbation du protocole commun relatif à l'application de la convention de Vienne et de la convention de Paris (n° 485, 2011-2012) ;

6°) Projet de loi autorisant la ratification de la convention relative à la construction et à l'exploitation d'un laser européen à électrons libres dans le domaine des rayons X (n° 527, 2011-2012) ;

7°) Projet de loi autorisant l'approbation de la convention relative à la construction et à l'exploitation d'une infrastructure pour la recherche sur les antiprotons et les ions en Europe (n° 606, 2011-2012) ;

8°) Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française, le Gouvernement du Royaume de Belgique, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le Gouvernement du Grand-duché de Luxembourg concernant la mise en place et l'exploitation d'un centre commun de coopération policière et douanière dans la zone frontalière commune (n° 665, 2011-2012) ;

9°) Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Grand-duché de Luxembourg relatif à la coopération dans leurs zones frontalières entre les autorités de police et les autorités douanières (n° 664, 2011-2012) ;

(Pour ces huit projets de loi, la conférence des présidents a décidé de recourir à la procédure simplifiée. Selon cette procédure, les projets de loi sont directement mis aux voix par le président de séance. Toutefois, un groupe politique peut demander, au plus tard le lundi 4 février, à dix-sept heures, qu'un projet de loi soit débattu en séance selon la procédure habituelle.)

10°) Suite éventuelle de la proposition de loi portant réforme de la biologie médicale ;

11°) Projet de loi portant création du contrat de génération (n° 289, 2012-2013) ;

(La commission des affaires sociales se réunira pour le rapport mercredi 30 janvier matin [délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 28 janvier, à douze heures].

La conférence des présidents a fixé :

- à deux heures trente la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le lundi 4 février, dix-sept heures ;

- au lundi 4 février, à onze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission des affaires sociales se réunira pour examiner les amendements le mardi 5 février, à quatorze heures.)

De 18 heures 30 à 19 heures 30 :

12°) Débat, sous forme de questions-réponses, préalable à la réunion du Conseil européen des 7 et 8 février 2013 ;

(La conférence des présidents a décidé que les sénateurs pourront, pendant une heure, prendre la parole (deux minutes maximum) dans le cadre d'un débat spontané et interactif comprenant la possibilité d'une réponse du Gouvernement. La première question sera posée par le président de la commission des affaires européennes.)

À 21 heures 30 :

13°) Suite du projet de loi portant création du contrat de génération.

Mercredi 6 février 2013

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

À 14 heures 30 et le soir :

1°) Suite du projet de loi portant création du contrat de génération ;

2°) Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, visant à sanctionner la commercialisation de titres de transport sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne (n° 118, 2010-2011).

(La commission du développement durable se réunira pour le rapport mercredi 30 janvier matin [délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 28 janvier, à douze heures].

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mardi 5 février, dix-sept heures ;

- au lundi 4 février, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission du développement durable se réunira pour examiner les amendements le mercredi 6 février au matin.)

Jeudi 7 février 2013

À 9 heures 30 :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

1°) Éventuellement, suite de l'ordre du jour de la veille ;

2°) Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, ratifiant l'ordonnance n° 2012-92 du 26 janvier 2012 relative à la partie législative du code forestier et harmonisant les dispositions de procédure pénale applicables aux infractions forestières (n° 503, 2011-2012) ;

(La commission des affaires économiques se réunira pour le rapport mercredi 30 janvier matin [délai limite pour le dépôt des amendements en commission : vendredi 25 janvier, à douze heures].)

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mercredi 6 février, dix-sept heures ;

- au mardi 5 février, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission des affaires économiques se réunira pour examiner les amendements le mercredi 6 février au matin.)

À 15 heures :

3°) Questions d'actualité au Gouvernement ;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée à la division des questions et du contrôle en séance avant onze heures.)

À 16 heures 15 et, éventuellement, le soir :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

4°) Éventuellement, suite de l'ordre du jour du matin ;

5°) Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la suppression de la discrimination dans les délais de prescription prévus par la loi sur la liberté de la presse du 29 juillet 1881 (n° 122, 2011-2012) ;

(La commission des lois se réunira pour le rapport mercredi 30 janvier matin [délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 28 janvier, à douze heures].)

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mercredi 6 février, dix-sept heures ;

- au lundi 4 février, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements le mercredi 6 février au matin.)

6°) Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas pour ce qui est d'Aruba relatif à l'échange de renseignements en matière fiscale (n° 136, 2012-2013) ;

7°) Projet de loi autorisant l'approbation de l'avenant à la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Sultanat d'Oman en vue d'éviter les doubles impositions (n° 135, 2012-2013).

(Pour ces deux projets de loi, la conférence des présidents a décidé de recourir à la procédure simplifiée. Selon cette procédure, les projets de loi sont directement mis aux voix par le président de séance. Toutefois, un groupe politique peut demander, au plus tard le mercredi 6 février, à dix-sept heures, qu'un projet de loi soit débattu en séance selon la procédure habituelle.)

Lundi 11 février 2013**Ordre du jour fixé par le Gouvernement :**

À 16 heures et le soir :

- Projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (Procédure accélérée) (n° 260, 2012-2013).

(La commission du développement durable se réunira pour le rapport mardi 5 février après-midi [délai limite pour le dépôt des amendements en commission : vendredi 1er février, à douze heures].)

La conférence des présidents a fixé :

- à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le vendredi 8 février, dix-sept heures ;

- au vendredi 8 février, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission du développement durable se réunira pour examiner les amendements le lundi 11 février, à quatorze heures trente.)

Mardi 12 février 2013

À 14 heures 30 et le soir :

1°) Dépôt du rapport annuel de la Cour des Comptes par M. Didier Migaud, Premier président de la Cour des comptes ;

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

2°) Suite de l'ordre du jour de la veille.

Mercredi 13 février 2013**Ordre du jour fixé par le Gouvernement :**

À 14 heures 30 et le soir :

1°) Éventuellement, suite de l'ordre du jour de la veille ;

2°) Nouvelle lecture de la proposition de loi visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes (n° 270, 2012-2013).

(La commission des affaires économiques se réunira pour le rapport mercredi 6 février matin [délai limite pour le dépôt des amendements en commission : vendredi 1er février, à douze heures].)

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mardi 12 février, dix-sept heures ;

- au lundi 11 février, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission des affaires économiques se réunira pour examiner les amendements le mercredi 13 février au matin.)

Jeudi 14 février 2013

À 9 heures 30 :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

1°) Suite de la nouvelle lecture de la proposition de loi visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre et portant diverses dispositions sur la tarification de l'eau et sur les éoliennes ;

2°) Proposition de loi relative à la prorogation du mécanisme de l'éco-participation répercutée à l'identique et affichée pour les équipements électriques et électroniques ménagers, présentée par M. Gérard Miquel (Procédure accélérée) (n° 272, 2012-2013) ;

(La commission du développement durable se réunira pour le rapport mercredi 6 février au matin [délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 4 février, à douze heures].)

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mercredi 13 février, dix-sept heures ;

- au lundi 11 février, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission du développement durable se réunira pour examiner les amendements le mercredi 13 février au matin.)

À 15 heures :

2°) Questions cribles thématiques sur la gynécologie médicale ;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée à la division des questions et du contrôle en séance avant onze heures.)

À 16 heures et le soir :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

3°) Suite de l'ordre du jour du matin.

Éventuellement, vendredi 15 février 2013

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

À 9 heures 30, à 14 heures 30 et le soir :

- Suite de l'ordre du jour de la veille.

SEMAINE SÉNATORIALE DE CONTRÔLE

Mardi 19 février 2013

À 9 heures 30 :

1°) Questions orales ;

L'ordre d'appel des questions sera fixé ultérieurement.

- n° 145 de M. Francis Grignon à Mme la ministre chargée de la décentralisation ;

(Inquiétudes des élus et réforme de la fiscalité de l'aménagement) ;

- n° 149 de M. Michel Teston à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ;

(Avenir de la filière solaire) ;

- n° 178 de M. Daniel Laurent à M. le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt ;

(Difficultés de la filière tabacole en Charente-Maritime) ;

- n° 209 de M. Jean Boyer à Mme la ministre de l'égalité des territoires et du logement ;

(Prolongement de la ligne du TGV de Paris à Saint-Étienne jusqu'à Firminy) ;

- n° 215 de M. Henri Tandonnet à M. le ministre de l'intérieur ;

(Déclassement des dépendances du domaine public communal) ;

- n° 251 de M. Jean-Pierre Godefroy à M. le ministre de la défense ;

(Bordereaux de salaire des ouvriers d'État du ministère de la défense) ;

- n° 252 de Mme Michelle Demessine à M. le ministre chargé des affaires européennes ;

(Interdiction de l'amiante en Europe et dans le monde) ;

- n° 258 de Mme Valérie Létard à Mme la ministre chargée de la famille ;

(Départementalisation de la caisse d'allocations familiales du Nord) ;

- n° 268 de M. Jacques Legendre à M. le ministre de la défense ;

(Création d'emplois de fonctionnaires civils ou militaires à Cambrai en compensation de la fermeture de la base aérienne 103) ;

- n° 269 de M. Raymond Couderc à M. le ministre de l'économie et des finances ;

(Fermeture de la succursale biterroise de la Banque de France) ;

- n° 291 de M. Jean-Patrick Courtois à M. le ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche ;

(Affectation budgétaire du versement transport) ;

- n° 296 de M. Roland Courteau à M. le ministre chargé du budget ;

(Bureau des douanes de Port-la-Nouvelle) ;

- n° 297 de Mme Aline Archimbaud à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ;

(Passage et stationnement en Seine-Saint-Denis d'un train chargé de déchets nucléaires) ;

- n° 298 de M. Jean-Pierre Leleux à M. le ministre de la défense ;

(Conditions d'attribution de croix de l'ordre national du Mérite aux officiers de gendarmerie) ;

- n° 300 de Mme Nathalie Goulet à M. le ministre de l'intérieur ;

(Abus de la liberté d'expression) ;

- n° 303 de Mme Françoise Laborde à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé ;

(Réduire le taux de TVA applicable aux travaux de création ou d'extension des maisons de parents) ;

- n° 311 de M. Didier Guillaume à Mme la ministre des affaires sociales et de la santé ;

(Conséquences de la réorganisation du système de permanence des soins de nuit en Drôme) ;

- n° 314 de Mme Claire-Lise Champion à M. le ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche ;

(Nuisances aériennes) ;

- n° 316 de M. Michel Doublet à M. le ministre chargé du budget ;

(Incidences dans le secteur de l'eau des propositions de la Commission européenne sur l'avenir de la TVA) ;

Ordre du jour fixé par le Sénat :

À 14 heures 30 :

2°) Débat sur les nouveaux défis du monde rural (demande du groupe UMP) ;

(La conférence des présidents a :

- attribué un temps d'intervention de vingt minutes au groupe UMP ;

- fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire, avant le lundi 18 février, dix-sept heures.)

À 17 heures :

3°) Débat sur la politique étrangère (demandes du groupe UDI-UC et de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées) ;

(La conférence des présidents a :

- attribué un temps d'intervention de quinze minutes au groupe UDI-UC ;

- attribué un temps d'intervention de quinze minutes à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées ;

- fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire, avant le lundi 18 février, dix-sept heures.)

Mercredi 20 février 2013

Ordre du jour fixé par le Sénat :

À 14 heures 30 :

1°) Débat sur l'avenir de l'industrie en France et en Europe (demande du groupe UDI-UC) ;

(La conférence des présidents a :

- attribué un temps d'intervention de vingt minutes au groupe UDI-UC ;

- fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire, avant le mardi 19 février, dix-sept heures.)

À 17 heures :

2°) Débat sur la situation à Mayotte (demande de la commission des lois).

(La conférence des présidents a :

- attribué un temps d'intervention de trente minutes à la commission des lois ;

- fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire, avant le mardi 19 février, dix-sept heures.)

Jeudi 21 février 2013

À 10 heures :

Ordre du jour fixé par le Sénat :

1°) Débat d'étape sur les travaux du Conseil national du débat sur la transition énergétique (demande du groupe RDSE) ;

(La conférence des Présidents a :

- attribué un temps d'intervention de vingt minutes au groupe RDSE ;

- fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire, avant le mercredi 20 février, dix-sept heures.)

À 15 heures :

2°) Questions d'actualité au Gouvernement ;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée à la division des questions et du contrôle en séance avant onze heures.)

À 16 heures 15 :

Ordre du jour fixé par le Sénat :

3°) Débat sur le développement dans les relations Nord-Sud (demande du groupe écologiste).

(La conférence des présidents a :

- attribué un temps d'intervention de vingt minutes au groupe écologiste ;

- fixé à une heure trente la durée globale du temps dont disposeront, dans le débat, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire, avant le mercredi 20 février, dix-sept heures.)

SEMAINE SÉNATORIALE D'INITIATIVE

Mardi 26 février 2013

De 14 heures 30 à 18 heures 30 :

Ordre du jour réservé au groupe socialiste :

- Proposition de loi tendant à modifier l'article 689-11 du code de procédure pénale relatif à la compétence territoriale du juge français concernant les infractions visées par le statut de la Cour pénale internationale, présentée par M. Jean-Pierre Sueur et plusieurs de ses collègues (n° 753, 2011-2012).

(La commission des lois se réunira pour le rapport le mercredi 13 février matin [délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 11 février, à douze heures].

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le lundi 25 février, dix-sept heures ;

- au jeudi 21 février, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements le mardi 26 février au matin.)

Mercredi 27 février 2013

De 14 heures 30 à 18 heures 30 :

Ordre du jour réservé au groupe CRC :

1°) Proposition de loi portant amnistie des faits commis à l'occasion de mouvements sociaux et d'activités syndicales et revendicatives, présentée par Mmes Annie David et Éliane Assassi et plusieurs de leurs collègues (n° 169 rectifié, 2012-2013) ;

(La commission des lois se réunira pour le rapport le mercredi 13 février matin [délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 11 février, à douze heures].

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mardi 26 février, dix-sept heures ;

- au jeudi 21 février, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements le mercredi 27 février au matin.)

2°) Proposition de loi permettant l'instauration effective d'un pass navigo unique au tarif des zones 1-2, présentée par Mme Laurence Cohen et plusieurs de ses collègues (n° 560, 2011-2012).

(La commission du développement durable se réunira pour le rapport le mercredi 20 février au matin [délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 18 février, à douze heures].

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mardi 26 février, dix-sept heures ;

- au lundi 25 février, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission du développement durable se réunira pour examiner les amendements le mercredi 27 février au matin.)

Jeudi 28 février 2013

De 9 heures à 13 heures :

Ordre du jour réservé au groupe UMP :

1°) Projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale, portant application de l'article 11 de la Constitution (n° 242, 2011-2012) et projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant application de l'article 11 de la Constitution (n° 243, 2011-2012) ;

(La conférence des présidents a décidé que ces deux textes feraient l'objet d'une discussion générale commune.

La commission des lois se réunira pour le rapport et les deux textes le mercredi 13 février matin [délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 11 février, à douze heures].

La conférence des présidents a fixé :

- à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale commune, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mercredi 27 février, dix-sept heures ;

- au jeudi 21 février, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements le mercredi 27 février matin.)

2°) Suite éventuelle de la proposition de loi pour une fiscalité numérique neutre et équitable, présentée par M. Philippe Marini ;

3°) Proposition de loi visant à inscrire la notion de préjudice écologique dans le code civil, présentée par M. Bruno Retailleau et plusieurs de ses collègues (n° 546, 2011-2012) ;

(La commission des lois se réunira pour le rapport le mercredi 13 février matin [délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 11 février, à douze heures].

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mercredi 27 février, dix-sept heures ;

- au jeudi 21 février, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements le mercredi 27 février matin.)

De 15 heures à 15 heures 45 :

4°) Questions cribles thématiques sur la compétitivité ;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée à la division des questions et du contrôle en séance avant onze heures.)

De 16 heures à 20 heures :

Ordre du jour réservé au groupe UDI-UC :

5°) Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, visant à reconnaître le vote blanc aux élections (n° 156, 2012-2013) ;

(La commission des lois se réunira pour le rapport le mercredi 13 février matin [délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 11 février, à douze heures].

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mercredi 27 février, dix-sept heures ;

- au jeudi 21 février, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission des lois se réunira pour examiner les amendements le mercredi 27 février au matin.)

6°) Proposition de loi autorisant l'expérimentation des maisons de naissance, présentée par Mme Muguette Dini (n° 548, 2010-2011).

(La commission des affaires sociales se réunira pour le rapport le mercredi 20 février matin [délai limite pour le dépôt des amendements en commission : lundi 18 février, à douze heures].

La conférence des présidents a fixé :

- à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les inscriptions de parole devront être faites à la division de la séance et du droit parlementaire avant le mercredi 27 février, dix-sept heures ;

- au mardi 26 février, à onze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements en séance.

La commission des affaires sociales se réunira pour examiner les amendements le mercredi 27 février au matin.)

Y-a-t-il des observations sur les propositions de la conférence des présidents relatives à la tenue des séances et à l'ordre du jour autre que celui résultant des inscriptions prioritaires du Gouvernement?...

Ces propositions sont adoptées.

3

DÉBAT SUR LA POLICE MUNICIPALE

M. le président. L'ordre du jour appelle le débat sur la police municipale, organisé à la demande de la commission des lois (rapport d'information n° 782 [2011-2012]).

La parole est à M. François Pillet, au nom de la commission des lois.

M. François Pillet, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'intérieur, mes chers collègues, l'État est le garant de la sécurité sur l'ensemble du territoire. Le maire, quant à lui, est chargé de la police municipale, qui a pour objet d'assurer, aux termes de l'article L.2212-2 du code général des collectivités territoriales, premier alinéa, « le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques ». Cet article de code, bien écrit, fait également référence, en son alinéa 2°, à la « tranquillité publique ».

Certes, le cadre général des missions de toutes les polices municipales est posé par différents textes législatifs : la loi du 15 avril 1999, qui a étendu les missions et compétences des agents, les lois du 15 novembre 2001, du 5 mars 2007 et du 5 mars 2011. Ainsi, tout semble avoir été dit.

Pour autant, il existe, sur le terrain, une grande diversité des pratiques, la physionomie de chaque police municipale dépendant des décisions prises par le maire.

Quant aux compétences, elles paraissent beaucoup plus floues. Des dérives sont apparues, découlant sans doute d'un désengagement des forces régaliennes. Les effectifs de la police nationale et de la gendarmerie, comme le nombre de leurs implantations, ont effectivement diminué ces dernières années.

Selon le rapport de la Cour des comptes, pour la période triennale d'application du principe de non-remplacement d'un fonctionnaire sur deux partant à la retraite, soit de 2008 à 2011, les effectifs de la gendarmerie ont été amputés de 3 717 personnes sur un total de 101 136, et ceux de la police ont perdu 1 322 agents sur un total de 148 563.

En conséquence, les maires doivent bien souvent, sous la pression de leurs concitoyens, pallier le manque en étoffant leurs services de police.

Il en résulte une situation confuse, brouillée. À force de voir leurs pouvoirs augmentés, les polices municipales connaissent actuellement une crise d'identité conjuguée à une crise de croissance.

Ainsi la France comptait-elle 5 600 agents municipaux en 1984. Elle en recense désormais plus de 18 000. Les gardes champêtres sont les grands perdants de l'explosion des effectifs : 20 000 en 1950, ils ne sont plus que 1 450 aujourd'hui.

Tous statuts confondus, les polices des maires constituent un effectif global de près de 27 260 agents, soit plus de 10 % des effectifs cumulés de la police et de la gendarmerie nationales.

De nombreuses questions se posent sur le statut des personnels, les modes opératoires, la coopération entre les différents intervenants et l'augmentation progressive des pouvoirs judiciaires des polices municipales.

L'ensemble de ces considérations a conduit le Sénat à s'interroger sur l'équilibre général des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

C'est pourquoi mon collègue René Vandierendonck et moi-même avons été missionnés par la commission des lois pour dresser un état des lieux des polices municipales et de leur cadre juridique, ce qui nous a conduits à émettre un certain nombre de propositions susceptibles de résoudre la crise que traversent nos policiers municipaux.

D'emblée, je tiens à souligner que René Vandierendonck et moi avons été en accord complet sur les méthodes, le constat et les objectifs. Si le rapport d'information que nous avons rédigé jouit d'une fiabilité certaine, c'est avant tout grâce à la méthode employée : nous nous sommes en effet attachés à donner la parole, en premier lieu, à tous les maires concernés.

Il existe non pas une police, mais des polices municipales, chaque maire ayant le pouvoir de décider du format de la police et des missions menées par les agents. En effet, qu'y a-t-il de commun entre une petite police municipale dotée de quelques agents et une police forte d'un personnel nombreux, d'un système de vidéosurveillance voire d'un centre de supervision urbain ? Pas grand-chose !

C'est pourquoi nous avons adressé un questionnaire aux 3 935 maires qui se sont dotés d'un tel outil, pouvant se réduire à un garde champêtre ou compter, comme c'est le

cas de Nice, jusqu'à 578 policiers municipaux, dont 353 policiers municipaux, 126 ASVP, ou agents de surveillance de la voie publique, 22 techniciens et 75 agents administratifs.

Près de la moitié des maires, soit 1 849, nous ont répondu, ce qui est suffisamment rare pour être souligné. Je tiens d'ailleurs à saluer ici le travail effectué par les collaborateurs de la commission des lois, qui ont envoyé ce questionnaire puis effectué le fastidieux travail d'analyse des retours.

Les maires ont démontré, par leurs réponses de qualité, leurs observations et commentaires nombreux, l'importance du sujet à traiter. Ils ont forcément orienté les propositions que nous faisons et que développera mon collègue René Vandierendonck.

Le retrait des forces régaliennes du territoire, qu'il s'agisse de la gendarmerie ou de la police, a été, par exemple, majoritairement dénoncé. La judiciarisation a été mise en exergue par la majeure partie des maires, certains déclarant même que, « dans le domaine judiciaire, l'évolution a été exponentielle ces dernières années ».

Par ailleurs, tous les acteurs concernés ont été auditionnés. Je n'en dresserai pas ici la liste, qui serait trop longue, puisque cinquante-quatre personnes ont été auditionnées au Sénat. Il s'agit de représentants de l'Association des maires ou des communautés de France, du Centre national de la fonction publique territoriale, du Conseil supérieur de la fonction publique territoriale, des ministères de l'intérieur et de la justice, de l'Association du corps préfectoral et des hauts fonctionnaires, de la Conférence nationale des procureurs de la République, ainsi que de membres d'associations de policiers municipaux ou d'organismes syndicaux de la profession, y compris des gardes champêtres.

En tant qu'élus de collectivités territoriales disposant d'une police municipale mais sociologiquement très différentes, René Vandierendonck et moi-même avons des connaissances complémentaires des terrains et des enjeux.

Enfin, nous avons effectué huit déplacements, qui ont enrichi notre travail.

Nous nous sommes rendus dans les villes de Nice et d'Évry, dont les maires, malgré des appartenances politiques différentes, ont voulu une police municipale réactive, disposant d'équipements modernes et menant des missions proches de celles de la police nationale, notamment en matière de répression.

Nous nous sommes également déplacés dans des villes moyennes devant faire face à une délinquance importante, dotées d'un nombre de policiers municipaux non négligeable mais ne disposant pas des moyens nécessaires pour augmenter les effectifs, les équipements ou étendre les missions de leur police à mesure que la police nationale diminue son engagement.

Ce sont des communes qui vivent ou qui ont vécu la judiciarisation de façon subie. Ainsi, la ville de Colombes, dans laquelle nous nous sommes rendus, a dû s'adapter à cette situation en créant une police municipale travaillant de jour et de nuit et en installant un système de vidéosurveillance. La ville a pu revenir sur une partie des évolutions citées lors d'un changement de majorité municipale, la nouvelle équipe ayant notamment supprimé l'armement de 4^e catégorie au profit des tonfas et de lanceurs Flash-Ball.

Nous avons pu constater en revanche que la communauté d'agglomération de la Vallée de Montmorency dispose, elle, d'effectifs étatiques adaptés à ses besoins. La gendarmerie nationale et la police municipale y font bon ménage ! Leurs responsables respectifs se réunissent périodiquement pour échanger des informations relatives à l'ordre public, à la sécurité et à la tranquillité sur le territoire, et ce en vue de l'organisation matérielle des missions qui leur ont été confiées, partageant même, ce qui est assez original, une cartographie de la délinquance.

À Roissy, on nous a expliqué la convention de coordination signée entre la police municipale de la communauté de communes et la gendarmerie nationale. Les missions dévolues aux agents municipaux sont clairement définies : ils peuvent intervenir en tout lieu et à tout moment sur appel téléphonique d'un tiers, à la demande des forces de l'État, sachant que des missions de maintien de l'ordre ne peuvent en aucun cas leur être confiées.

À Amiens, nous nous sommes rendu compte que la vidéosurveillance peut constituer un axe structurant de la coopération entre la police municipale et la police nationale. L'implantation d'un centre de supervision urbain a permis que le dialogue se noue. Les partenaires deviennent complémentaires, les relations verticales disparaissent du même fait, les interventions sont coordonnées.

Nous avons pu noter que Dijon, comme Amiens, a axé son dispositif sur la prévention. Les agents municipaux, qui sont au nombre de 92 tous statuts confondus, ne sont pas armés et la vidéosurveillance reste un outil parmi d'autres.

Maintenant, commune d'environ 4 500 habitants, illustre pour nous le cas où un agent unique doit déployer une large palette de compétences pour assurer la tranquillité publique.

Évoquons maintenant la montée en puissance de la judiciarisation des polices municipales.

Traditionnellement, la police municipale est par excellence la police de proximité, celle qui met en œuvre les pouvoirs de police administrative du maire, essentiellement tournée vers la prévention des troubles à l'ordre public, à seule fin d'assurer la préservation du « bien-vivre ensemble » dans la commune.

Il s'agit de régler des conflits sociaux par la médiation, la persuasion, la dissuasion, en s'appuyant sur le sens civique des citoyens. Cette pratique domine encore dans de nombreuses communes, en particulier les plus petites. Les gardes champêtres sont davantage voués à régler les problèmes ruraux.

Si l'activité traditionnelle de la police municipale est ainsi à dominante préventive, les règles du bien-vivre ensemble impliquent une part de répression sous forme de contraventions, prévues par la loi ou par des arrêtés municipaux.

Les agents des polices municipales verbalisent principalement les contraventions aux arrêtés de police du maire, au code de la route, ainsi que les infractions à un certain nombre d'arrêtés pris en vertu de pouvoirs de police spéciale.

La diversité des compétences de la police municipale pose la question de l'unité du corps chargé d'assumer la diversité des missions. Il lui est en effet possible de verbaliser des infractions au code de la santé publique, mais aussi au code rural, au code de la voirie routière, au code des débits de boissons et des mesures contre l'alcoolisme ou encore au code de l'urbanisme.

Force est de constater que, depuis une dizaine d'années, la notion de tranquillité publique s'est largement durcie. Face à un sentiment d'insécurité, les maires, quelle que soit leur

tendance politique, choisissent de répondre aux sollicitations de leurs administrés, qui supportent de moins en moins les actes d'incivilité ou la délinquance, en progression.

Ainsi de nombreux arrêtés municipaux sont pris contre les rassemblements nocturnes, la consommation d'alcool sur la voie publique, et certains instituent des couvre-feux.

Parallèlement à cette évolution, les polices municipales les plus importantes, en nombre d'agents et pour l'étendue de leurs fonctions, tendent à mettre l'accent moins sur l'ilotage et la présence sur la voie publique que sur la rapidité d'intervention.

L'exemple emblématique est naturellement celui de la ville de Nice dont les agents, qui disposent par ailleurs d'équipements extrêmement modernes, ont des missions si larges, placées sous le signe de la réactivité et du professionnalisme, qu'elles se rapprochent de celles des forces nationales.

Le maire d'Évry illustre bien cette évolution, considérant même que « la police municipale est le premier niveau de la sécurité, pas de la tranquillité ».

Au-delà du renforcement des actions de « tranquillité publique », nous avons pu noter que, de manière croissante, les agents de police municipale se sont vu confier des missions de police judiciaire se rapprochant de celles des forces nationales.

Cette transformation accompagne un infléchissement des missions vers davantage d'interventions, de répression et de travail judiciaire. Au sein de certaines polices municipales, l'accent est ainsi mis de manière croissante sur la verbalisation, les flagrants délits, les interpellations suivies de mises à disposition de la police ou de la gendarmerie nationales. Il s'agit avant tout de faire appliquer les lois et de combattre vigoureusement la délinquance de voie publique.

En matière d'infractions routières, les policiers municipaux ont progressivement acquis une palette très large de prérogatives.

Dans le cadre des conventions de coordination, certaines polices municipales interviennent fréquemment en soutien des forces de sécurité nationale. La vidéosurveillance, devenue un passage quasi obligé pour une politique de sécurité locale qui se veut dynamique, peut constituer un élément structurant de la coopération entre ces deux corps, surtout dans les zones urbaines connaissant un taux élevé de délinquance.

Cette évolution n'est pas toujours voulue. D'après de nombreux maires, elle semble plutôt résulter d'une volonté des forces nationales de se décharger de leur rôle immédiat.

De nombreux maires ont toutefois mis en garde contre une extension des pouvoirs des policiers municipaux, qu'ils jugent périlleuse. Le rapprochement entre les missions de ces agents et celles des agents des forces nationales comporte en effet plusieurs inconvénients.

En premier lieu, outre le rapprochement des missions, une certaine confusion dans l'esprit des citoyens peut être entretenue par la similarité des uniformes. Cette confusion peut être dommageable dans la mesure où les habitants n'admettent pas que les policiers municipaux verbalisent le stationnement irrégulier plutôt que de chasser les délinquants, d'enregistrer leurs plaintes ou de retenir une personne suspecte.

En second lieu, de nombreux maires ayant répondu au questionnaire craignent qu'un renforcement supplémentaire des missions répressives et des pouvoirs de police judiciaire des policiers municipaux ne les éloigne de la population.

L'augmentation du niveau de formation des policiers nationaux, alliée à l'accroissement du nombre d'officiers de police judiciaire, a eu ces dernières années pour effet d'éloigner la police nationale du terrain, créant un vide qui a été partiellement comblé par la progression des effectifs de policiers municipaux.

L'exemple des sorties d'école illustre bien ce phénomène de délégation en chaîne. Cette tâche, naguère dévolue aux forces de sécurité nationales, a progressivement été prise en charge par les policiers municipaux qui, dans de nombreuses communes, l'ont déléguée aux agents de surveillance de la voie publique. À l'heure actuelle, elle est assurée par ceux que l'on appelle les « papys et mamies trafic ».

Cette évolution a pour effet de diminuer la fréquence des contacts de la police municipale avec le terrain, donc la qualité de la relation avec les citoyens, gage d'efficacité de la prévention.

Enfin, la judiciarisation tend à rendre les policiers municipaux plus indépendants des maires en les rattachant davantage à la chaîne pénale. Si cette évolution est souhaitée par certains syndicats, elle ne recueille en revanche pas notre assentiment dans la mesure où nous considérons que la police municipale doit rester la police du maire.

L'intercommunalité est dans ce domaine une expérience intéressante. Cet aspect sera développé dans un instant par M. René Vandierendonck, et je me limiterai donc à indiquer que nous avons effectué des visites riches d'enseignements et observé des expériences encourageantes et très positives.

Je terminerai cette intervention par la question de l'armement des policiers municipaux qui a suscité de très nombreux commentaires de la part des maires et des organismes syndicaux.

Qu'en est-il vraiment ? Force est de constater que la situation est très hétérogène sur le terrain, l'armement dépendant des missions qui sont confiées aux polices municipales. En définitive, l'armement dépend plus de la doctrine d'emploi arrêtée par le maire qu'il n'est lié à la population ou aux réalités sociologiques de cette dernière.

À titre d'illustration, je citerai une nouvelle fois Nice et Évry, deux villes dans lesquelles la police municipale dispose d'armes de 4^e catégorie alors que les agents dijonnais sont équipés de bâtons et de bombes lacrymogènes, que, à Amiens, les agents ont des armes de 6^e catégorie pour certaines missions, et que, à Roissy, ils ont à leur disposition, en plus de l'armement, une brigade canine.

Le port d'armes de 4^e catégorie est une revendication récurrente.

Comme je l'ai mentionné précédemment, police et gendarmerie se sont parfois délestées de certaines de leurs fonctions, et il est arrivé que des agents municipaux aient été réquisitionnés par le procureur de la République pour mener des opérations proches de celles qui relèvent des forces régaliennes.

Le renforcement des pouvoirs exercés et l'absence de moyens juridiques ont notamment pour conséquence que le port d'armes de 4^e catégorie est revendiqué par les syndicats de policiers municipaux.

Si de nombreux maires y sont favorables, il en est également qui craignent certaines dérives.

La commission considère que l'armement ne doit pas être une question idéologique. L'armement n'est pas une prérogative attachée à l'exercice des missions de police municipale, il doit rester fonction de la réalité du terrain, des missions attribuées aux agents, de la volonté du maire, et faire l'objet de dispositions plus précises dans les conventions de coordination, comme le précisera mon collègue René Vandierendonck. En un mot la question de l'armement doit être posée non avant, mais seulement après celle des missions. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. René Vandierendonck, au nom de la commission des lois.

M. René Vandierendonck, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le président de la commission des lois, mes chers collègues, après cet état des lieux dressé par François Pillet, je regrouperai les vingt-cinq propositions du rapport sénatorial d'information autour de trois thèmes : la police territoriale, le renforcement de la coordination, sur le terrain, entre police nationale et police municipale, enfin, les voies de l'optimisation, notamment l'intercommunalité.

S'agissant tout d'abord du premier thème, c'est-à-dire la substitution de la police territoriale à la police municipale, vous reconnaîtrez sans doute avec moi, mes chers collègues, que l'émission *Enquête exclusive* consacrée aux polices municipales d'Amiens et Nice, diffusée par M6 le dimanche 20 janvier dernier, ne donne pas une image conforme à la réalité des missions des polices municipales et de la coopération avec la police nationale que nous avons pu constater dans de nombreuses communes, notamment dans ces deux villes.

Le seul mérite de la caricature est de faire apparaître, au-delà de l'hétérogénéité des polices municipales, la nécessité de privilégier la voie d'un réformisme pragmatique qui refuse de limiter la diversité des missions en les recentrant exclusivement sur la lutte contre la délinquance. Le risque serait alors grand de déconnecter le pouvoir de police du maire de la proximité avec la population et de l'adaptation aux circonstances locales, tandis que les besoins non satisfaits seraient relégués à je ne sais quelle sous-police municipale : agents de surveillance de la voie publique, ou ASVP, médiateurs et autres.

Mon collègue François Pillet et moi-même validons l'orientation esquissée en 2009 par le préfet Jean Ambroggiani de créer une police territoriale qui fusionnerait les cadres d'emploi des policiers municipaux et des gardes champêtres, non seulement sur le plan statutaire, mais aussi par leurs missions. La future filière serait alors constituée de trois cadres d'emploi de police : des agents de police territoriale relevant de la catégorie C, des chefs de service de police territoriale relevant de la catégorie B, des directeurs de police territoriale relevant de la catégorie A.

S'ajouterait à cette filière un vrai cadre d'emploi de catégorie C, celui des ASVP, accessible sans concours, et comprenant – c'est essentiel – une formation obligatoire.

M. Louis Nègre. Très bien !

M. René Vandierendonck, au nom de la commission des lois. D'ailleurs, nous entendons prévenir les dérives concernant l'utilisation illégale des ASVP à d'autres tâches que celles qui sont liées au constat des infractions au stationnement.

À nos yeux, la proposition tendant à la création d'une police territoriale doit permettre d'améliorer la qualification, les conditions de travail et l'avancement grâce à plusieurs critères : une durée homogène de formation initiale, une formation continue obligatoire pour tous permettant d'adapter les pratiques à l'évolution des missions, des conditions d'avancement uniformes, une meilleure mobilité entre les métiers dont la diversité reflète les très nombreux secteurs d'intervention, que ce soit au titre des pouvoirs de police générale ou au titre des pouvoirs de police spéciale.

Dans cette nouvelle dynamique statutaire, la considération légitime attendue par les policiers municipaux suppose de retenir les principales propositions de la commission consultative des polices municipales discutées lors de sa réunion du 27 mars 2012 : l'assouplissement du seuil de création du poste de directeur de police municipale par l'instauration d'un critère alternatif – soit l'effectif du service, qui doit être au moins de 20 agents, soit la population de la commune ou de l'intercommunalité, qui doit atteindre au minimum 20 000 habitants – ; la généralisation d'une indemnité spéciale de fonction de 20 %, avec un complément de 5 % maximum « en fonction de la valeur professionnelle » des agents ; la création d'un échelon supplémentaire pour les brigadiers-chefs principaux et chefs de police.

En allant pendant plusieurs mois à la rencontre des polices municipales, François Pillet et moi-même avons acquis la certitude que l'amélioration de la formation est au cœur de la nouvelle police territoriale. Sans aucune complaisance, et grâce aux remontées des communes dans le cadre de notre enquête – et je tiens à remercier les collaborateurs de la commission des lois qui nous ont remarquablement aidés, notamment à dépouiller les questionnaires –, nous avons longuement auditionné le Centre national de la fonction publique territoriale, qui a d'ores et déjà pris conscience des évolutions indispensables attendues de tous, notamment en travaillant à la fois sur son référentiel de formations et sa labellisation, au nécessaire regroupement à un niveau interrégional de ses formations spécialisées, enfin, à l'adaptation – à la demande, si je puis dire – de son catalogue des formations aux missions et tâches de plus en plus spécialisées exercées par les agents.

Nous demandons également, monsieur le ministre, que le préfet et le parquet délivrent leur agrément en visant explicitement l'avis préalable de fin de formation initiale délivré par le président du CNFPT. C'est loin d'être le cas aujourd'hui.

J'en viens au deuxième thème, la coordination opérationnelle sur le terrain.

Le 8 avril prochain, monsieur le ministre, sera organisée sur votre initiative un séminaire sur les méthodes de pilotage et d'évaluation des zones de sécurité prioritaires. (*M. le ministre de l'intérieur acquiesce.*) L'occasion sera ainsi donnée de mesurer la part de l'empilement des cadres d'intervention – multiples et variés – de l'action publique et celle des cohérences territoriales – multiples et variées elles aussi – résultant notamment de l'entrelacement des compétences transférées aux établissements publics de coopération intercommunale.

Pour renforcer le pouvoir de police du maire, il nous semble utile, tout d'abord, de proposer la mise à jour des dispositions du code général des collectivités territoriales, en notant bien que les réponses au questionnaire font apparaître l'importance de la préservation du cadre de vie, élément qu'il ne faut pas passer par pertes et profits.

Sans revendiquer l'originalité, nous souhaitons donc que la coordination entre police nationale et police municipale, pour être meilleure, soit enfin formalisée dans un cadre contractuel plus précis, avec des obligations réciproques.

Je rappelle que les conventions de coordination actuellement existantes sont très diversement utilisées.

À cet égard, le maire de Vernouillet, dans les Yvelines, a indiqué, dans ses réponses au questionnaire : « Certes, il existe déjà des conventions de coordination, mais celles-ci pourraient être renouvelées afin d'être mieux adaptées en matière de coopération, de coordination et de commandement ».

Ces conventions de coordination obéissent trop souvent à un modèle-type : elles réaffirment avec force que la police municipale n'est pas en charge du maintien de l'ordre – et c'est heureux ! –, tout en restant généralement assez discrètes sur le contenu précis et actualisé des conditions, sur un même territoire, de la coopération entre la police nationale et la police municipale.

Le décret du 2 janvier 2012 a bien évidemment amélioré le contenu des conventions de coordination, mais des lacunes importantes subsistent tout de même aujourd'hui. C'est pourquoi nous formulons un certain nombre de propositions pour renouveler ces conventions.

Tout d'abord, nous préconisons que ces conventions soient signées non seulement pas le préfet et le maire, mais aussi par le procureur de la République. Je rappelle à cet égard que, à l'instar de MM. Cayrel et Diederichs, inspecteurs généraux de l'administration, auteurs d'un rapport publié en 2010, nous avons constaté que la vidéosurveillance et la création des centres de supervision urbains structurent souvent la coopération entre la police municipale et la police nationale. Il y a par conséquent un travail de coopération à effectuer autour de la vidéoprotection.

Il est important que l'État s'engage dans ces conventions, d'une part, en décrivant la gestion de ses moyens propres en matière de sécurité publique, compétence régaliennne, et, d'autre part, en étant très actif s'agissant de la simplification des procédures.

François Pillet l'a remarquablement mis en évidence, si nous voulons limiter l'extension des pouvoirs de police judiciaire des policiers municipaux, nous entendons néanmoins que, là où ces prérogatives existent, elles puissent s'exercer correctement.

Ceux qui ont regardé l'émission télévisée diffusée dimanche soir sur la chaîne M6 ont appris qu'un policier municipal, même à Nice, a moins de pouvoirs que le Norauto du coin pour accéder au fichier des permis de conduire et à celui des voitures volées. (*M. Louis Nègre acquiesce.*) Des progrès doivent incontestablement être enregistrés en la matière.

De la même manière, l'unification de la rédaction des procès-verbaux grâce à l'élaboration d'un guide des procédures, et surtout – je sais que ce thème vous est cher, monsieur le ministre – l'extension de la liste des contraventions susceptibles d'être verbalisées par timbre-amende sont des attentes concrètes qui représentent des heures de mise à disposition des fonctionnaires municipaux.

M. Louis Nègre. Oui !

M. René Vandierendonck, au nom de la commission des lois. Cette question rejoint la problématique plus large de l'optimisation du temps passé sur la voie publique par la police nationale. Je le dis à l'adresse de ceux qui ont lu les derniers rapports de la Cour des comptes.

J'en viens à l'armement.

En premier lieu, l'armement de la police municipale relève du choix et de la responsabilité du maire, mais le fait de savoir « qui est armé ? quand ? comment ? » doit à notre avis être défini dans la convention de coopération.

En second lieu, il est important de sécuriser l'armement. L'évaluation du stagiaire par le Centre national de la fonction publique territoriale doit devenir un élément déterminant de la délivrance de l'agrément. En conséquence, l'avis rendu en fin de formation initiale par le président du CNFPT doit être transmis au préfet et au procureur préalablement à toute décision de ces derniers quant à une demande d'agrément.

J'en viens à une troisième voie qui nous paraît intéressante et nous renvoie d'ailleurs à l'actualité du débat sur la décentralisation, celle de l'optimisation par l'intercommunalité.

La situation est paradoxale : de nombreux maires de petites communes, quand on les questionne, estiment souhaitable la mutualisation à l'échelle intercommunale. Pourtant, il n'y a aujourd'hui que 50 conventions intercommunales signées en zone de gendarmerie sur les 1078 conventions existantes. Cet aspect ne doit pas être négligé, d'autant que ces accords sont encadrés par la loi, comme notre collègue Alain Richard l'a encore indiqué hier en commission des lois.

Quelles sont les modalités de la coopération intercommunale ? Il existe plusieurs formules de mutualisation.

Les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre peuvent recruter directement des agents de police municipale pour les mettre à disposition de l'une des communes membres ; dans ce cas, ces agents sont sous l'autorité du maire concerné.

Par ailleurs, des dispositions prévoient aujourd'hui le transfert du maire au président de l'EPCI de certains pouvoirs de police spéciale, tel l'assainissement. Mais sur le terrain, dans leur grande majorité, les maires n'entendent pas se dessaisir des prérogatives de police municipale, si faibles soient-elles.

M. Louis Nègre. C'est normal !

M. René Vandierendonck, au nom de la commission des lois. Peut-on réduire la quadrature du cercle ?

M. Louis Nègre. Je vous écoute attentivement !

M. René Vandierendonck, au nom de la commission des lois. Peut-on, à l'instar de la communauté d'agglomération de la Vallée de Montmorency et de celle de Roissy-Porte-de-France en Île-de-France, concevoir, ne serait-ce que pour des raisons budgétaires, de concilier, d'une part, une mutualisation de toutes les fonctions « support », une mutualisation des connaissances et du suivi en matière de délinquance, et, d'autre part, la préservation du pouvoir de police des maires ?

Après un avis donné en bonne et due forme par la Commission nationale de l'informatique et des libertés, la mutualisation s'est traduite, à la CAVAM, par une analyse de la délinquance effectuée par le biais d'un logiciel spécifique de cartographie partagé avec la police nationale : des données anonymisées du système de traitement des infractions constatées, le STIC, ont pu être partagées, cartographiées, visuali-

sées, permettant une géolocalisation et, en vertu d'une convention de coopération, un suivi des rôles respectifs de la police nationale et de la police municipale.

Les maires des communes membres, cher monsieur Nègre, ont affirmé à l'unanimité, lors de leur réunion, que l'intervention réalisée sur leur territoire continuait à relever de leur pouvoir d'appréciation.

J'irai même plus loin – je sais que vous m'attendez sur ce point –, les maires ont déclaré utiliser les données pour être capables, lorsque les habitants d'un lotissement se plaignent pendant une réunion de quartier de ne plus voir passer la police nationale ou la police municipale, de leur transmettre des informations précises à ce sujet, par exemple le relevé des infractions constatées dans un secteur donné.

À mon avis, nous avons intérêt, dans un certain nombre de cas, à réfléchir à des expériences de mutualisation qui ne comportent pas nécessairement un transfert en bonne et due forme des pouvoirs de police du maire. Une telle réflexion pourrait intervenir à l'occasion de l'examen du projet de loi « Lebranchu », relatif à la décentralisation et à la réforme de l'action publique.

Ces exemples suffisent à mon sens à montrer qu'il y a matière à réfléchir,...

M. Louis Nègre. C'est la quadrature du cercle!

M. René Vandierendonck, *au nom de la commission des lois.* ... d'autant que l'effet « plumeau » de la vidéosurveillance serait ainsi corrigé : nous pouvons adapter, avec la mobilité correspondante, des outils que nous sommes loin de condamner dans la mesure où, quand ils sont organisés dans une convention de coopération digne de ce nom, ils contribuent très fortement à produire des résultats.

L'autre avantage, en termes de gestion – je m'adresse plus particulièrement aux maires, à ceux qui l'ont été ou à ceux qui le seront –, est la diminution du *turn-over*, véritable fléau récurrent de la police municipale. Ainsi, à Montmorency, le *turn-over* est passé de 30 % avant l'intercommunalité à 13 % maintenant.

Je conclurai cette intervention en adressant des remerciements : tout d'abord à M. le président de la commission des lois et aux collaborateurs de cette dernière, ainsi qu'à tous ceux qui, par leur disponibilité, ont rendu ce travail possible ; à M. le ministre, ensuite, puisque j'ai beaucoup apprécié, comme mon collègue François Pillet, la façon dont, très spontanément, il s'est ouvert à notre démarche : monsieur le ministre, vous avez créé les conditions pour que nous ayons accès à toutes les informations utiles et puissions organiser toutes les auditions nécessaires. Je ne doute pas que nous continuerons à travailler dans cet esprit. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Jean-Pierre Sueur, *président de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.* Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, une fois encore, avec le rapport d'information de MM. François Pillet et René Vandierendonck, nous avons l'occasion de remarquer l'excellence de la démarche mise en œuvre depuis plusieurs années par la commission des lois du Sénat.

Que René Garrec et Jean-Jacques Hiest – nous avons, hier, rendu conjointement hommage à la fonctionnaire du Sénat qui a dirigé avec talent et sagacité les services de notre

commission durant quinze ans – me permettent de les associer à ce propos : la pratique consistant à confier un rapport d'information à un sénateur de la majorité et à un sénateur de l'opposition, déjà appliquée à plus de dix reprises, s'est révélée féconde.

Bien sûr, chaque sujet abordé suscite des discussions, mais nous avons choisi, pour chaque mission d'information, de partir du réel – car, pour paraphraser une formule célèbre, le réel est têtue – et de regarder ce qui se passe sur le terrain : qu'il se soit agi du droit d'asile, de la réforme de la carte judiciaire, de la loi pénitentiaire ou de la police municipale, sujet qui nous occupe aujourd'hui, les faits s'imposent et, dès lors, nos rapporteurs s'accordent avant tout sur le diagnostic. Ensuite, des propositions sont formulées, généralement au terme d'un débat et d'un dialogue.

Nul n'est obligé d'acquiescer à tout, bien sûr. Les comptes rendus des débats de la commission figurent d'ailleurs en annexe du rapport, qui est publié.

Je le répète, cette démarche est féconde. Nous aimons tous le débat politique : la contradiction est saine, naturelle et utile. Au surplus, cette manière de faire de la politique permet de réaliser un certain nombre d'avancées. Nous en observons un nouvel exemple aujourd'hui.

Aussi, je tiens à saluer le travail considérable accompli par nos collègues René Vandierendonck et François Pillet, qui n'ont pas ménagé leur peine : ils ont fait nombre de déplacements et ont interrogé, par écrit, quelque 3 200 maires, qui leur ont répondu. Avec l'aide des services de la commission, ils ont dépouillé les questionnaires et mené, sur la base des réponses obtenues, un travail extrêmement sérieux.

Telle était la principale remarque que je tenais à formuler.

J'ajoute que ce rapport fait écho à une préoccupation que M. le ministre a exprimée à maintes reprises : vivre en sécurité est un des premiers droits de chacune et de chacun dans notre pays.

Les polices municipales regroupent un grand nombre d'agents. Les chiffres figurant dans le rapport sont frappants : ces services, qui comptaient 5 600 salariés en 1984, en comptent 18 000 aujourd'hui. C'est dire que l'accroissement a été considérable.

Messieurs les rapporteurs, votre travail est porteur d'un message important : il faut établir un rapport de confiance avec les personnels des services de police municipale. À cette fin, vous proposez d'améliorer le statut de ces derniers et de créer une police territoriale qui rassemblerait policiers municipaux, gardes champêtres et agents de surveillance de la voie publique.

En additionnant les personnels relevant de ces trois catégories, on obtient, pour l'ensemble de notre pays, un total de 27 260 agents. Vous insistez sur la nécessité de rendre à chacun d'eux confiance dans sa mission et dans l'utilité de cette dernière. C'est nécessaire : il ne faut pas que ces agents aient le sentiment de constituer une police subsidiaire, qui ne serait pas reconnue pour ce qu'elle est.

Bien entendu, vous souhaitez, comme nous, garantir la clarté de la répartition des compétences : la mission de cette police territoriale ne sera ni celle de la police nationale ni celle de la gendarmerie nationale. Sur ce point, votre rapport est très clair : « coordination, complémentarité, et non confusion ». À cet égard, ce nouveau concept de police territoriale sera, j'en suis certain, très utile.

De plus, vous formulez des propositions concrètes, sur lesquelles nous attendons naturellement les réponses du Gouvernement. Peut-être ne viendront-elles pas aujourd'hui, monsieur le ministre. Du moins pourrez-vous nous livrer vos réflexions concernant un certain nombre des avancées proposées. J'en mentionnerai trois.

Premièrement, les rapporteurs proposent de permettre une verbalisation immédiate des contraventions aux arrêtés du maire. Est-il utile que cette procédure prenne tant de temps ? Ne pourrait-elle pas devenir plus efficace ?

M. Louis Nègre. Tout à fait !

M. Jean-Pierre Sueur, *président de la commission des lois.* Je constate que M. Nègre me soutient,...

M. Louis Nègre. Totalement !

M. Jean-Pierre Sueur, *président de la commission des lois.* ... ce qui n'est pas toujours le cas, il faut bien le dire ! *(Sourires.)*

M. Louis Nègre. Absolument ! Mais c'est la richesse de nos débats ! *(Nouveaux sourires.)*

M. Jean-Pierre Sueur, *président de la commission des lois.* Deuxièmement, ils suggèrent de donner aux agents de cette police territoriale l'accès à certains fichiers routiers dont ils peuvent avoir besoin, par exemple pour gérer des immobilisations de véhicules. C'est un problème qui se pose souvent dans nos communes : lorsque des policiers municipaux sont placés face à une situation qui nécessite l'immobilisation d'un véhicule, de nombreuses procédures doivent être suivies ; or ils n'ont pas directement accès à l'information qui leur permettrait de les accomplir rapidement.

Troisièmement, j'évoquerai une question au sujet de laquelle j'ai eu l'occasion de me battre à maintes reprises par le passé : celle des quotas dans l'attribution des postes de directeur de police municipale.

Vous le savez, le maire a longtemps eu toute latitude pour proposer à son conseil municipal de créer un ou deux gymnases, trois salles des fêtes, etc. Cependant, il lui était très difficile – et cette difficulté persiste pour partie aujourd'hui – de décider de la création de tel ou tel cadre, dans la mesure où il fallait respecter des quotas et des obligations de parité. Aussi justifiées que puissent être ces contraintes s'agissant de la fonction publique de l'État, elles sont, dans les communes, parfois paralysantes.

Aussi, messieurs les rapporteurs, vous suggérez de réviser les critères pour la création de postes de directeur de police municipale. Vous formulez une proposition très concrète : cette adaptation pourrait intervenir soit dans les communes de plus de 20 000 habitants, soit lorsque les effectifs de police municipale dépassent vingt agents.

Cette proposition a le mérite de la clarté. Elle est de nature à bien préciser les attributions et les responsabilités de chacun, et à donner confiance aux différents personnels en clarifiant leurs missions et leurs moyens, tout en accroissant l'efficacité de leur intervention.

Avant de conclure, permettez-moi de mentionner deux autres apports importants de votre travail.

D'une part, vous émettez une proposition concernant le cadre de la coopération intercommunale.

Mes chers collègues, voilà quelques mois, j'ai eu l'occasion d'assister à la mise en œuvre d'une mesure prise par trois maires de mon département, dont les communes, voisines,

comptent entre 1 000 et 3 000 habitants. Chacune d'entre elles employait jusqu'alors un garde champêtre ou deux. Elles se sont organisées en les regroupant au sein d'une unité de cinq agents. Vous me direz que cette réalisation est modeste. Pas du tout ! En effet, il est plus efficace de créer une équipe coordonnée de cinq personnes couvrant un secteur de trois petites communes que de maintenir, dans chacune de ces communes, une personne qui ne peut, par définition, exercer qu'une surveillance aléatoire et qui travaille dans la solitude.

Je suis heureux de citer cet exemple, car il me donne l'occasion de montrer une fois de plus combien le Sénat est attaché aux petites communes !

M. Jean-Pierre Placade. Il est bon de le rappeler !

M. Jean-Pierre Sueur, *président de la commission des lois.* Je fais évidemment allusion à un débat récent, durant lequel certains ont cru pouvoir mettre en doute cet attachement. *(Sourires.)*

Une telle mutualisation des moyens est gage de modernité et d'efficacité.

D'autre part, votre rapport témoigne d'une grande exigence en matière de formation, notamment lorsque le maire prend des décisions concernant l'armement des agents de la police municipale. Soyons très clairs : aucune décision de cette nature ne doit être prise sans, *primo*, la formation appropriée et, *secundo*, l'entraînement approprié. Sinon, c'est de l'irresponsabilité !

M. Louis Nègre. Nous sommes entièrement d'accord !

M. Jean-Pierre Sueur, *président de la commission des lois.* Les critères de recrutement, de formation et d'entraînement doivent garantir une totale fiabilité.

M. René Vandierendonck, *au nom de la commission des lois.* Sans oublier l'agrément !

M. Jean-Pierre Sueur, *président de la commission des lois.* Tout à fait, mon cher collègue !

Disons-le, tout ce qui, dans ce domaine, irait dans le sens de la démagogie – nous avons vu cela, dans le passé – se retournerait contre les agents de cette « police territoriale », à qui nous voulons faire confiance eu égard à leur contribution éminente, complémentaire, spécifique et reconnue comme telle, à une meilleure sécurité, qui est un droit fondamental de chaque être humain. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE. – M. René Garrec applaudit également.)*

M. le président. Nous allons maintenant entendre les orateurs des groupes.

La parole est à M. Jean-Pierre Placade.

M. Jean-Pierre Placade. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nos collègues François Pillet et René Vandierendonck, dont j'ai lu le remarquable rapport avec toute l'attention qu'il mérite, ont établi un inventaire exhaustif, réfléchi et cohérent, traduisant une pensée claire et traçant une perspective nette. Je souscris, pour l'essentiel, à leurs préconisations. Je serai toutefois amené à formuler quelques réserves en conclusion.

Le constat qu'ils dressent est sans ambiguïté : si les responsabilités en matière de sécurité publique semblent clairement réparties entre l'État et les communes, la réalité des faits sur le terrain est beaucoup plus floue. Il n'est pas rare de constater que les conditions dans lesquelles certaines polices muni-

pales interviennent sont assez imprécises, ou que les moyens mobilisés ne permettent pas aux agents présents sur le terrain de remplir correctement toutes les missions qui leur sont assignées.

Certes, la diversité des missions assumées par les polices municipales est le reflet de la libre administration des communes, et je sais combien celles-ci sont attachées à ce principe. Mais peut-être faudrait-il engager une nouvelle réflexion et voir plus loin, compte tenu de l'évolution des problèmes de sécurité dans nos villes et nos villages.

Dans le temps qui m'est imparti, je ne pourrai pas aborder l'ensemble des problématiques relatives au thème de ce débat. Toutefois, j'espère que celui-ci offrira à M. le ministre l'occasion d'apporter un certain nombre d'éclaircissements.

L'approfondissement de la coopération intercommunale qui se dessine depuis quelques années et qui ne peut que s'amplifier, nécessitera un ajustement de la mutualisation de la gestion des polices municipales. Je dois d'ailleurs dire que la notion de « police territoriale » a de quoi me séduire. Seules cinquante polices municipales intercommunales existent à l'heure actuelle, mais de nombreux maires, en particulier dans les petites communes rurales, souhaitent que cette mutualisation se développe, évidemment pour compenser la réforme de la carte des gendarmeries.

Encourager la mutualisation intercommunale des polices municipales, y compris en rendant possible le transfert de certains pouvoirs de police générale des maires, nous apparaît comme une piste de réflexion fondamentale au regard de l'impératif de l'égalité devant le droit à la sécurité.

Je ne développerai la nécessité de conforter le volet social et statutaire des agents des polices municipales. Il s'agit également d'un aspect fondamental, sur lequel les rapporteurs ont justement insisté.

Monsieur le ministre, le champ des polices municipales est aujourd'hui brouillé par les signaux émis pendant plusieurs années par l'État en matière de sécurité. Les messages politiques martelés à différentes tribunes n'ont jamais été suivis sur le terrain par les actes appropriés. La police municipale n'est pas la police nationale, mais elle n'en demeure pas moins une police de la République. C'est pourquoi son action doit s'inscrire dans un cadre légal rénové, clair et opérationnel.

Je souhaite que ce débat permette de connaître votre plan d'action en la matière. Il ne nous semble pas acceptable que seules les communes les plus riches soient en mesure de combler les lacunes de l'État. En d'autres termes, il n'appartient pas aux communes d'exercer les missions de la police nationale.

Au regard de ce constat succinct, il importe de mettre l'accent sur la clarification des missions de la police municipale, en insistant sur l'approfondissement des spécificités de ses attributions, et en les distinguant plus clairement de celles de la police nationale et de la gendarmerie.

Dans le contexte juridique actuel, on comprend que le Conseil constitutionnel n'ait pas souhaité renforcer les pouvoirs de police judiciaire, lorsqu'il a rendu sa décision sur la LOPPSI – loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure. Il ne s'agit pas de renforcer davantage les pouvoirs judiciaires des agents de police municipale; le Conseil constitutionnel a été très clair sur ce point.

Comme le préconisent nos collègues dans leur rapport, il semble plus opportun de renforcer l'assise territoriale des polices municipales, en regroupant les compétences des agents de police municipale et des gardes champêtres, en précisant, dans les conventions de coordination avec les forces nationales le rôle spécifique des polices municipales, ou encore en articulant le cadre d'intervention de ces dernières avec la politique partenariale de prévention de la délinquance.

Sur le terrain, nous voulons non pas des petits shérifs, mais des forces de police respectueuses de l'ordre républicain.

De même, nous ne voulons pas que soient placés en première ligne des agents dont la formation ne répond pas aux mêmes exigences que celle des fonctionnaires de l'État. Il est ainsi regrettable qu'il n'existe aucun régime institutionnalisé de formation pour certains métiers liés au maintien de la sécurité, comme les agents de surveillance de la voie publique, pourtant agréés et assermentés, les opérateurs de vidéosurveillance ou les assistants temporaires de police municipale. C'est un vrai problème.

Pour notre groupe, l'égalité devant la sécurité, quel que soit le lieu où l'on réside, est également un principe fondamental. Nous avons d'ailleurs défendu sur ce point de nombreux amendements lors de la discussion de la LOPPSI. Il n'est pas admissible que le désengagement de l'État au regard des services de police ou de gendarmerie – conséquence, en partie, de la révision générale des politiques publiques – se traduise par l'obligation pour les collectivités de pallier les insuffisances en la matière.

C'est précisément de cette situation que naissent des inégalités face au droit à la sécurité puisque la capacité d'action des communes dépend d'abord de leurs ressources.

Les différentes formes de polices municipales mises en évidence par nos collègues illustrent le fait que la proximité est un élément essentiel de la prévention de la délinquance. Médiation, dialogue, connaissance du territoire, présence visible sur le terrain sont autant de moyens d'assurer la tranquillité de l'espace public et des habitants. Les outils de répression que la loi met entre les mains des policiers municipaux ou des gardes champêtres n'ont eux-mêmes pour finalité que de renforcer la dissuasion.

Cependant, la montée en puissance, au cours des dernières années, des problématiques de sécurité, parfois instrumentalisées à des fins un peu moins nobles, a eu pour conséquence de brouiller ce schéma.

Soyons clairs: tandis que certaines politiques pénales tendaient à occulter l'indispensable volet préventif, à l'échelon local, les actions de prévention ont été quasiment laissées de côté.

Du reste, nous constatons que certaines communes ont tendance à rapprocher leur doctrine d'emploi de la police municipale de celle de la police nationale.

Depuis le début de ce débat, certains mots sont revenus à plusieurs reprises dans la bouche des orateurs: territorial, coopération, coordination, intercommunalité, mutualisation. Si ce rapport est bien fait, c'est parce que ses auteurs sont des élus locaux qui connaissent bien la problématique locale, qui la vivent au quotidien, avec ses bonheurs, mais aussi, hélas! ses malheurs. Néanmoins, le logiciel demeure le même: on n'a pas remis le dossier complètement à plat, on ne s'est pas demandé quels étaient fondamentalement les problèmes de sécurité dans notre pays, ni même s'il appartenait vraiment à la police d'État et aux polices municipales de les régler.

Monsieur Pillet, monsieur Vandierendonck, ne vous méprenez pas sur mes propos : vous faites dans ce rapport des propositions remarquables, mais les solutions que vous préconisez sont le reflet de votre expérience, des outils auxquels vous recourez habituellement. Vous parlez de mutualisation, de regroupement, de rapprochement, de coordination, mais ne faut-il pas aller jusqu'à s'interroger, même si cela peut sembler choquant à certains, sur une éventuelle décentralisation de la police nationale ? (*Mme Éliane Assassi s'exclame.*)

Pourquoi ne pas envisager cette perspective ? Certes, elle contrevient à tout ce qu'on enseigne dans les facultés de droit, mais, pour autant, je pense que, à un moment donné, il faudra envisager cette évolution, sous une forme qui reste à définir. Je comprends que cette proposition puisse heurter, mais un changement est nécessaire, parce que les méthodes auxquelles on a recouru jusqu'à présent n'ont pas vraiment été couronnées de succès. Changer d'état d'esprit requiert certes un effort violent sur soi-même, mais c'est parfois aussi un signe d'intelligence.

Cette suggestion a, je le reconnais, un caractère iconoclaste, mais je me permets de faire remarquer que, chaque fois qu'on s'est engagé dans un mouvement de décentralisation qui nous paraissait difficile, voire impensable, la réussite a toujours été au rendez-vous.

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, vous l'aurez compris, c'est un point de vue personnel dont j'ai fait part en conclusion de mon propos. Pour le reste de mon intervention, je m'exprimais au nom du RDSE. (*M. le président de la commission des lois, M. René Vandierendonck, Mme Virginie Klès et M. René Garrec applaudissent.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Vincent Placé.

M. Jean-Vincent Placé. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la sécurité est un sujet de société important en ce qu'elle garantit les libertés publiques et la protection de toutes et de tous. L'attente des Françaises et des Français sur ce sujet est, à juste titre, très forte.

À côté de l'État, les communes concourent de plus en plus à la sécurité. Les polices municipales sont devenues des acteurs incontournables du paysage local, de la sécurité et de la prévention.

Pour autant, la police municipale n'est pas un sujet qui fait consensus, en dépit des efforts des deux excellents auteurs de ce rapport pour rapprocher les points de vue.

Aussi, je me réjouis de la tenue de ce débat, qui prolonge la réflexion que j'ai pu mener moi-même dans le cadre de mon rapport spécial sur la sécurité, au nom de la commission des finances.

Même si elle demeure insuffisamment entendue, ma formation politique apporte des réponses à la fois novatrices et pertinentes en matière de sécurité. Nous pensons qu'il est temps d'évoluer dans nos modes de pensée et de revoir le fonctionnement de la police municipale.

En effet, on ne peut envisager la sécurité uniquement sous l'angle de la répression, comme cela a été le cas, pendant trop longtemps, notamment sous l'ancien gouvernement. La sécurité relève aussi du « vivre ensemble » et c'est dans cet esprit qu'une meilleure gouvernance au niveau de la police municipale doit être mise en place. Il convient aussi de s'inter-

roger sur la future gouvernance locale afin de privilégier la prévention. N'oublions jamais qu'il n'est pas possible de lutter contre l'insécurité sans la participation des habitants.

C'est pourquoi nous avons tout intérêt à « investir » dans la médiation. Oui, je parle d'investissement, car on ne peut pas considérer comme du « temps perdu » le fait de créer un lien durable avec la population. Cela évite bien des conflits par la suite.

Dans ces conditions, la police municipale est incontestablement utile. Il est néanmoins primordial que ses missions soient bien définies. La police municipale ne doit pas être un supplétif de la police nationale ou de la gendarmerie, qui relèvent de registres bien différents.

Les forces de l'ordre nationales sont, en vertu de la tradition républicaine, garantes de la sécurité sur l'ensemble du territoire, ce qui implique un droit de coercition légitime. Pour éviter toute dérive, le droit à « la privation de liberté » par la force doit être le plus limité possible et rester du domaine étatique. Je veux dire par là, même si cela fait débat, qu'il me paraît assez naturel que seules la police nationale et la gendarmerie devraient pouvoir être armées.

M. Joël Guerriau. Tout à fait d'accord !

M. Jean-Vincent Placé. C'est la condition *sine qua non* pour que l'usage de la force reste exceptionnel, dûment contrôlé et bien encadré, grâce, notamment, à la formation des agents de police et des gendarmes.

La police municipale, quant à elle, peut naturellement compléter l'action de la police nationale. Ses tâches sont multiples : accueil des administrés, sécurisation des entrées et des sorties d'école, police des marchés ou des cimetières, urbanisme, lutte contre le bruit, défense de l'environnement, stationnement payant, régulation de la circulation routière, etc. C'est une police du quotidien à laquelle on peut aussi assigner des objectifs de police de proximité.

Il faut profiter des compétences et de l'expertise de cette police, qui, au plus près des citoyens, a une excellente connaissance des quartiers et instaure une relation de confiance avec les habitants. À cet égard, il est important de laisser l'initiative aux policiers de terrain pour construire cette relation et réaliser cette osmose avec la population. La fonction de la police municipale est d'assurer la tranquillité et la salubrité de l'espace public dans le périmètre de la municipalité.

Dans le cadre des missions que j'ai évoquées, il ne me semble pas du tout nécessaire que la police municipale soit armée. Ses agents ne devraient pas être autorisés à porter d'arme à feu, de pistolet à impulsion électrique ou de Flash-Ball ; en revanche, ils doivent pouvoir être dotés de protections individuelles adaptées, car il ne s'agit bien évidemment pas de mettre en danger ces policiers.

Vous l'aurez compris, je plaide pour une police municipale de terrain qui ne soit ni un « sous-produit » ni un « concurrent » de la police nationale. Sur ce point, le flou ne doit pas être entretenu. Aussi, je me permets de vous interpeller, monsieur le ministre, afin de savoir si vous comptez définir clairement les missions prioritaires et l'identité de la police municipale.

Bien que j'estime que cette dernière n'a pas vocation à se renforcer à outrance au détriment de la police nationale, je crois toutefois qu'il faut lier ce débat, dans ses aspects non seulement juridiques, mais également budgétaires, à celui sur la vidéosurveillance.

Même si, en tant que rapporteur spécial de la mission « Sécurité », je ne suis pas parvenu, lors de l'examen de la loi de finances pour 2012, à rallier une majorité de mes collègues à ma cause sur cette question, je demeure très critique vis-à-vis de la vidéosurveillance et c'est pourquoi je salue la diminution des crédits qui y sont consacrés. (*M. le ministre s'étonne.*)

Je précise, ministre le ministre, puisque je vois votre étonnement, que je parle du volume global des crédits en faveur de la vidéosurveillance, et non des crédits d'État, lesquels ont été maintenus.

La vidéosurveillance représente un gouffre financier pour les communes qui doivent assurer le coût des investissements, de maintenance et de visionnage des images par des agents, lesquels ne sont plus, de fait, sur le terrain. Et tout cela, au final, pour quelle efficacité ? Aucune étude ne la démontre, ce qui rend l'efficacité de cette politique somme toute discutable et contestable.

Je vous avoue également ma crainte quant à une intrusion du privé dans le domaine de la sécurité. Dans mon rapport de 2011, j'alertais le gouvernement de l'époque sur les conséquences de la RGPP sur le niveau de sécurité garantie par les forces de l'ordre. Je soulignais le risque d'une « privatisation rampante » de la sécurité, faute d'un État ayant les moyens de répondre par lui-même aux attentes légitimes de nos concitoyens.

À cet égard, je me réjouis que le ministre ait mis fin à cette logique en renforçant les effectifs.

Ni la police municipale ni les activités privées de sécurité ne sont destinées à combler les manques de la police nationale ou de la gendarmerie. L'encadrement de la sécurité privée doit d'ailleurs être renforcé.

Je conclurai mon propos en évoquant quelques pistes d'évolution.

Pourquoi ne pas créer des écoles interrégionales de police municipale dirigées par les délégations régionales du Centre national de la fonction publique territoriale, le CNFPT ? Pourquoi ne pas mettre en place un corps d'inspection des polices municipales ? Enfin, il serait bon de mutualiser davantage les moyens des polices municipales au sein des intercommunalités et, à cette fin, de conduire une réflexion sur la cohésion territoriale, sur ce qu'on pourrait appeler l'« aménagement de la sécurité » par analogie avec l'aménagement du territoire. En la matière, même si le débat progresse, il n'est pas tranché.

En espérant avoir exposé de manière équilibrée les convictions des écologistes sur cette question, j'espère que nous pourrions avoir un échange constructif avec M. le ministre au cours de ce débat, dont je salue l'action dans ce domaine. (*M. le président de la commission des lois, M. René Vandierendonck et M. Alain Fauconnier applaudissent.*)

M. le président. La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le code de la sécurité intérieure le proclame : « L'État a le devoir d'assurer la sécurité en veillant, sur l'ensemble du territoire de la République [...], au maintien de la paix et de l'ordre publics, à la protection des personnes et des biens. »

Les dérives qui découlent du désengagement progressif de l'État en matière de sécurité dans nos communes touchent aux fondements mêmes de notre République, pour reprendre

des termes contenus dans le rapport de nos deux collègues. J'ajoute que ces dérives et ce désengagement se sont particulièrement fait sentir quand la droite était au pouvoir, singulièrement durant le précédent quinquennat.

Nous adhérons donc totalement au constat que dressent les auteurs de ce rapport, d'autant que, à maintes reprises, notamment dans cet hémicycle, nous avons dénoncé ce désengagement et alerté sur ses conséquences.

Ce rapport a donc une résonance particulière puisqu'il est corédigé, et donc « coapprouvé », si je puis dire, par deux sénateurs de bords différents, nos collègues François Pillet et René Vandierendonck, dont je tiens saluer le rigoureux travail de fond.

Même si nous pourrions discuter en détail chacune des 25 propositions contenues dans ce rapport, le constat, établi par la gauche comme par une partie de la droite de cette assemblée, des méfaits du désengagement de l'État en matière de sécurité est de nature à nous satisfaire, dans un premier temps. Peut-être même laisse-t-il présager une évolution prochaine en la matière ! Nous l'espérons, car il serait dommage que ce travail reste « dans les tiroirs ».

Ainsi, le rapport dénonce à juste titre la diminution progressive des effectifs de police nationale au cours des dernières années et le retrait des forces régaliennes du territoire, que les maires de tous bords – je dis bien : de tous bords – soucieux de la sécurité des citoyens, sont contraints de compenser par le renforcement de leurs services de police municipale.

Nos élus constatent chaque jour les conséquences de cet abandon, qu'ils se voient contraints de pallier par diverses mesures, qui entraînent toutes, pour les budgets locaux des charges supplémentaires auxquelles ils ne peuvent souvent faire face qu'avec difficulté.

Il s'ensuit inéluctablement une aggravation des inégalités entre nos concitoyens devant la sécurité en fonction des moyens dont disposent les communes, puisque toutes ne peuvent se permettre de compenser l'absence de police nationale par l'emploi de policiers municipaux ou par le recours à la vidéosurveillance – quoi que j'en pense par ailleurs –, voire à des services de sécurité privés.

De plus, même si elles en avaient les moyens, ce ne serait pas leur rôle. La sécurité des citoyens est une mission régaliennne et doit le demeurer. « L'État ne doit pas délaissier sa responsabilité éminente », dit le rapport. J'ajoute que l'argent des collectivités serait sans doute plus utile dans la construction de logements sociaux.

Le rapport souligne aussi qu'au-delà des contraintes budgétaires, le désengagement des forces régaliennes brouille les pistes et entraîne des confusions. Pour avoir reçu un très grand nombre de représentants de syndicats de policiers municipaux, je peux dire qu'ils partagent ce point de vue.

La confusion concerne d'abord les agents de police municipale, qui se trouvent, par la force des choses, contraints d'accomplir de nouvelles missions de répression dévolues en principe aux forces nationales, au détriment de leurs missions traditionnelles de prévention et de proximité, pourtant essentielles.

Mais elle s'installe aussi dans l'esprit des citoyens, entretenue par la similarité des uniformes et des équipements. Ses conséquences peuvent être très dommageables. Les habitants sont en effet conduits à penser – je m'y suis moi-même déjà trompée – que l'ensemble des policiers, qu'ils soient natio-

naux ou municipaux, ont pour tâche principale de combattre les crimes et délits, de rechercher leur auteur et de les livrer à la justice.

On devine la pression supplémentaire qui pèse sur les policiers municipaux face à des citoyens qui risquent de voir leurs espérances déçues du fait du décalage entre les nouvelles missions assignées aux policiers municipaux et les moyens juridiques dont ils disposent.

On devine le mal-être de ces policiers, qui, du fait des nouvelles charges qu'ils subissent, ont légitimement le sentiment de ne pas être reconnus à leur juste valeur.

S'agissant de l'armement des polices municipales, je n'y suis personnellement pas favorable, quelle que soit la nature des armes. Mais, au-delà de mon opinion, on devine que la polémique à ce sujet dissimule en réalité un débat plus large lié, là aussi, aux missions qui ne leur échoient qu'en raison du désengagement de l'État.

La seule issue à ces problèmes est une réappropriation par l'État de sa mission régaliennne. En la matière, notre position est claire : la sécurité n'est pas l'affaire des municipalités, mais de l'État.

Pour éviter le développement d'une sécurité à double vitesse, je suis favorable, à l'inverse de Jean-Pierre Placade, à la création, à terme, d'un grand service public où seraient regroupées les polices municipales, la police nationale et la gendarmerie nationale, et où le rôle des différentes forces serait clairement défini, de façon à mettre un terme à ces confusions, dans l'intérêt des citoyens comme des policiers.

M. Jean-Pierre Placade. Ce n'est pas incompatible avec la décentralisation !

Mme Éliane Assassi. Certes, mais ce n'est quand même pas tout à fait le même projet. J'espère que le débat de ce matin ouvrira la voie à un débat plus ample, qui nous permettra éventuellement de trancher la question.

Je pense que cette proposition aurait la vertu de clarifier le statut social des policiers municipaux. Elle est ambitieuse, c'est vrai, mais elle mériterait, comme d'autres propositions, dont la vôtre, d'être débattue.

Nous avons réclamé, il y a quelque temps déjà, une réflexion globale sur la police municipale. Ce travail étant maintenant impulsé par ce rapport, il reste à agir !

Nous savons, monsieur le ministre, que vous avez reçu les syndicats représentatifs des policiers municipaux. Peut-être nous apporterez-vous des éléments de réponse sur les intentions de l'État en la matière. *(Applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste, ainsi qu'au banc de la commission.)*

M. le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Les polices municipales, avec plus de 25 000 agents répartis dans près de 4 000 collectivités, sont aujourd'hui une réalité.

Le débat idéologique sur la nécessité et l'utilité de créer une police municipale me semble derrière nous. Mais comment en vient-on à créer une police municipale ?

Dans le consensus que recueille le travail excellemment engagé par les rapporteurs, il faut rappeler une évidence qui n'est pas franchement « politiquement correcte ». On crée une police municipale quand on constate qu'à défaut, on ne disposera d'aucun autre moyen pour assurer une présence supplémentaire et répondre aux attentes de la population.

L'essor des polices municipales tient au fait que l'espoir de voir les effectifs de police nationale ou gendarmerie augmenter a disparu. J'ai créé, il y a quatre ans, une police municipale dans ma ville du Bourget, et je n'imagine pas un instant revenir à la situation antérieure, car il s'agit d'une présence et d'un moyen supplémentaires que l'État ne peut fournir.

Pour la population, les policiers municipaux s'inscrivent dans la réalité locale, et font partie du paysage communal. Leur absence, ou plutôt leur non-visibilité, dans les rues de nos villes suscite l'interrogation et, parfois, le mécontentement. Cela prouve l'utilité de ces agents territoriaux au service de la tranquillité publique.

La police municipale est aussi nécessaire à la politique du maire, à l'exécution des arrêtés municipaux qu'il prend au titre de ses pouvoirs de police. Avec l'extension de leurs missions, les polices municipales sont devenues à la fois un outil de la politique de cadre de vie des maires et, surtout, de la politique de prévention de la délinquance. En quelques années, parce qu'elles se sont professionnalisées, elles se sont imposées comme des acteurs de premier plan dans les dispositifs locaux de sécurité publique.

Il est utile que le Sénat ouvre ce dossier avec pragmatisme, car il ne s'agit pas de révolutionner l'existant.

Comme le notent les rapporteurs, que nous remercions d'avoir lancé ce débat, il n'y a pas une police municipale mais des polices municipales, ce qui se traduit sur le terrain par une grande diversité de pratiques et de missions des agents municipaux. Qu'y a-t-il de commun, en effet, entre le policier municipal d'une commune rurale, qui s'occupe principalement du respect des règles de stationnement et dont les fonctions rappellent un peu celles du garde champêtre, et celui de la ville de Nice, qui travaille au sein d'un service de 578 agents armés, équipé d'un centre de supervision urbaine de vidéosurveillance et dont les missions viennent en appui de celles des forces nationales ?

En Île-de-France, les polices municipales, par leur forte présence au cœur de l'agglomération parisienne et par la diversité et l'étendue de leurs missions, sont devenues des acteurs essentiels de la sécurité. Plus d'un tiers des communes sont aujourd'hui équipées d'une police municipale.

Je pense qu'il est important que la police municipale conserve cette proximité avec la population, en étant présente sur le terrain et en contact avec les habitants, pour des actions de prévention, auxquelles il faut cependant se garder de cantonner les policiers municipaux.

Reconnaître le travail des polices municipales, c'est reconnaître que la médiation et la connaissance des intervenants de toutes sortes, y compris des fauteurs de troubles, sont très précieuses lorsqu'il est nécessaire de comprendre ce qui se passe, par exemple après des échauffourées. La police municipale connaît le terrain.

De par mon expérience locale, pas plus que nos rapporteurs, je ne suis favorable à ce que l'on change radicalement le cadre législatif existant. Il laisse en effet aux maires les marges de manœuvre nécessaires pour définir le rôle et les missions de la police municipale. Cette souplesse et cette liberté permettent à chaque maire de fixer la politique de sécurité qu'il entend mettre en œuvre dans sa commune, en fonction des problématiques locales de sécurité et ainsi d'apporter une réponse adaptée aux réalités locales.

Cela étant, les polices municipales ne sont pas « la » solution : elles ne constituent qu'un élément d'efficacité supplémentaire. Leur développement ne remplacera pas l'État dans son rôle nécessaire. Si les polices municipales sont utiles, ô combien, elles ne sauraient cependant servir de prétexte à un désengagement de l'État.

Bien entendu, le contrôle de l'État est nécessaire et le rôle du préfet est important puisqu'il lui revient d'agréer et asseoir les policiers municipaux, ainsi que d'autoriser le type d'armement souhaité par le maire.

S'agissant de l'armement il faut se garder d'une approche idéologique et privilégier, là encore, une vision pragmatique. Exposer des agents exige de se donner les moyens d'assurer leur sécurité. Il faut faire confiance aux maires et examiner cette question à l'aune des situations et des caractéristiques de chaque territoire.

L'armement relève principalement de la doctrine d'emploi des policiers municipaux. Dans ma commune de la banlieue parisienne, l'armement de 4^e catégorie des policiers municipaux est nécessaire pour assurer leur propre sécurité. Le type de délinquants auxquels ils peuvent être confrontés et les missions qui leur sont confiées justifient qu'ils portent ce type d'armement. Mais je comprends que des maires, confrontés à d'autres réalités dans leur commune, choisissent de ne pas armer leur police municipale ou de l'équiper uniquement de tonfas et de bombes lacrymogènes.

C'est pourquoi, à mon sens, il est bon que ce soit le préfet qui accorde l'armement de la police municipale, sur demande motivée du maire, et par autorisation individuelle des agents, pour des missions définies. C'est là une garantie contre de possibles dérives.

Il faut aussi, de ce point de vue, renforcer la formation des policiers municipaux. Je souscris aux propositions inscrites dans le rapport relatives au renforcement de l'entraînement annuel au tir pour les agents équipés d'une arme de 4^e catégorie et à la formation à l'utilisation du bâton de défense.

Plus globalement, et le rapport l'évoque longuement, il faut poursuivre la professionnalisation des policiers municipaux par une formation de qualité plus adaptée à la diversité des fonctions qu'ils sont amenés à exercer, comme le demandent leurs représentants professionnels. En tant que maires, nous avons tout à gagner à disposer d'agents mieux formés et mieux encadrés.

Quant à la vidéoprotection, elle me semble aujourd'hui essentielle dans la lutte contre la délinquance. Les polices municipale et nationale peuvent ainsi cibler leur présence sur le terrain et leurs interventions dans les zones les plus sensibles. La vidéosurveillance est un élément capital dans une politique de sécurité efficace, et c'est un moyen, un moyen seulement, mais un moyen important, de réintroduire de la proximité dans l'action globale de nos polices.

En outre, la vidéosurveillance constitue un bon instrument pour faire travailler ensemble police nationale et police municipale, l'une utilisant, pour mener à bien des enquêtes de police judiciaire, les images transmises et exploitées par l'autre. Elle autorise un diagnostic partagé de la délinquance et donc la mise en œuvre d'un travail commun quotidien appuyé sur la cartographie et la géolocalisation des délinquants. C'est en tout cas une des voies possibles.

Cela me permet d'aborder la question de la coordination des actions entre la police nationale et la police municipale. On le constate à la lecture du rapport, les relations entre forces régaliennes et agents de police municipale sont un sujet majeur et récurrent de préoccupation pour les élus et les représentants des policiers municipaux. Elles sont visiblement parfois sources d'insatisfaction. Je souhaite témoigner du contraire : dans ma ville du Bourget, la police municipale travaille en parfaite entente avec la police nationale, sous son contrôle et son autorité, celle du préfet et celle du parquet. Cette entente nous permet de faire face à la délinquance en échangeant, dans le cadre réglementaire, les informations nécessaires et en menant des opérations communes quand la situation l'exige.

C'est, chez nous, en Seine-Saint-Denis, une nécessité et un accélérateur d'efficacité. Si les forces de l'ordre nationales et municipales ont leurs missions respectives dans le maintien de l'ordre public, il faut trouver les voies et moyens pour favoriser leur complémentarité sur le terrain.

Je crois que ces bonnes pratiques, lorsqu'elles sont mises en œuvre, constituent un acquis qui demeure ensuite au-delà des changements d'hommes. Quand cela fonctionne bien, c'est très efficace. Ainsi, dans ma modeste commune de 15 000 habitants, nous avons réussi en trois ans à faire baisser la délinquance de 20 %. Cela correspond à la période de mise en place de la police municipale, et le préfet Lambert nous a lui-même indiqué qu'elle avait joué un rôle majeur dans ce succès, aux côtés des forces de police nationale.

Nous avons donc retrouvé le terrain et recréé de la proximité, peut-être même recréé la police de proximité ! Mais les mots comptent peu au regard de la réalité des chiffres. En Seine-Saint-Denis, l'enjeu majeur est de travailler ensemble pour faire face au défi de la délinquance ; je sais que le préfet veille à ce qu'il en soit ainsi.

Compte tenu de la diversité des polices municipales, il pourrait être utile de partager les expériences de terrain. D'aucuns ont évoqué la création, au ministère, d'un bureau qui serait un « lieu ressource » ou un « lieu référence », d'autres, une académie des polices municipales, qui pourrait être gérée par le monde territorial. Ces voies méritent d'être examinées, dès lors qu'est respectée l'autonomie des collectivités locales.

Comme le souligne le rapport d'information, la coopération n'est pas parfaite, du fait de l'existence de certains freins juridiques. Les améliorations pratiques proposées par nos collègues, qui reprennent d'ailleurs les demandes récurrentes des syndicats de policiers municipaux et des élus, vont dans le bon sens : un accès direct aux fichiers routiers et une amélioration des communications entre les différentes forces de sécurité, qui est une question majeure.

M. René Vandierendonck, au nom de la commission des lois. C'est très important !

M. Vincent Capo-Canellas. Il est nécessaire que le poste de police dispose au moins d'une radio afin que les policiers municipaux sachent ce qui se passe dans la circonscription.

M. François Pillet, au nom de la commission des lois. C'est très important !

M. Vincent Capo-Canellas. Ils ont, par exemple, besoin de savoir qu'une opération dangereuse est menée, car des délinquants armés circulent dans la ville. À défaut, les policiers municipaux travaillent à l'aveugle et il peut en résulter, on l'a vu, des événements tragiques. Certes, ce n'est pas simple de

mettre en œuvre cette logistique, mais il faut y travailler, car, en la matière, ce problème constitue une véritable inquiétude pour les maires, et la responsabilité de chacun est engagée.

L'extension de la liste des contraventions pouvant être verbalisées par timbre-amende ou encore l'autorisation d'effectuer des contrôles préalables en matière routière sont également évoquées dans le rapport d'information de nos collègues.

Monsieur le ministre, vous aurez compris la philosophie qui m'anime : ne modifions pas ce qui fonctionne bien ; n'imaginons pas une révolution qui n'aurait pas de sens et qui ne nous conduirait sans doute nulle part ; renforçons la police nationale et la gendarmerie nationale ; ayons conscience que le vieux modèle, dans lequel la police nationale et la gendarmerie œuvraient seules, laisse tranquillement place, sous le contrôle de l'État, à la complémentarité nouvelle qui se fait jour avec les polices municipales ; accompagnons ce mouvement de manière pragmatique ; enfin, regardons avec tout l'intérêt qu'il mérite le rapport d'information de la commission des lois et engageons-nous dans l'étude de la mise en œuvre des mesures suggérées. Tel est en tout cas le vœu que je forme, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC, ainsi que sur certaines travées du RDSE. – M. René Vandierendonck applaudit également.*)

M. le président. La parole est à Mme Natacha Bouchart.

Mme Natacha Bouchart. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je tiens avant tout à saluer l'excellente qualité du rapport d'information de nos deux collègues.

Mon intervention se placera dans le cadre des discussions faisant suite aux propositions de ce rapport, mais je m'attacherai aussi à faire remonter mon expérience de terrain forgée depuis plusieurs années dans l'exercice de mes mandats d'élue locale.

Ville de province de 75 000 habitants, Calais est doté d'une police municipale, dont je partage la vie quotidienne et dont, surtout, j'assume la responsabilité. C'est pourquoi je puis, à l'instar d'autres collègues, livrer une vision issue directement du terrain.

De 5 600 agents en 1984, les effectifs des polices municipales françaises sont passés à plus de 18 000 aujourd'hui. Aussi était-il inévitable que la police municipale connaisse une véritable « crise d'identité », qui est bien évidemment liée à une « crise de croissance », comme nos collègues l'ont souligné dans leur rapport d'information.

La publication de ce rapport parlementaire et la tenue de ce débat au Sénat sont les bienvenus, car ils vont permettre d'avoir une nouvelle vision de nos polices municipales et de leur proposer un nouvel avenir. Les clivages politiques peuvent, en la matière, laisser la place à l'expérience locale des collectivités, que la Haute Assemblée a vocation à représenter.

Je veux vous faire part de mes convictions, dont plusieurs sont partagées par MM. Pillet et Vandierendonck dans leur rapport.

La crise d'identité et de croissance que vit la police municipale est liée à un véritable paradoxe qu'il appartient aux responsables politiques de résoudre. Le *boom* des effectifs depuis vingt-cinq ans montre bien l'engouement des élus et des populations pour ce service public. Qui imaginerait aujourd'hui s'en passer ? Le caractère indispensable des

polices municipales est devenu évident. L'attachement des populations a sans doute été révélé aux yeux de tous, sur le plan national, lors du décès, il y a deux ans, de l'agent de police Aurélie Fouquet, qui avait suscité une très vive émotion dans le pays.

Le geste symbolique de Nicolas Sarkozy, alors Président de la République, d'assister aux obsèques de la jeune policière municipale, comme le chef de l'État peut le faire pour des soldats, était bien en phase avec le sentiment de grande considération que porte la société française à ses policiers municipaux.

Toutefois, demeure un flou permanent sur les missions des policiers municipaux, ce qui explique, en bonne partie, la regrettable mésestime dont ils font l'objet de la part de certains : des fauteurs de troubles, bien sûr, mais aussi, parfois, en tout cas trop souvent, de leurs homologues de la police nationale.

La clarification des missions doit répondre à cette crise d'identité, qui pourrait devenir une crise de confiance si nous n'y prenions garde. Pour apporter à nos policiers municipaux toute la confiance qu'ils méritent, il faut revaloriser leur rôle, ce qui va de pair avec une grande exigence à l'égard de ce corps de métier.

Cela passe, sans aucun doute, par la création d'une véritable « filière sécurité » au niveau local.

Appelé « police territoriale », ce corps pourrait avantageusement réunir les agents de police municipale avec les ASVP, les agents de surveillance de la voie publique, et les gardes champêtres, sans pour autant mélanger leurs prérogatives.

Concernant les ASVP, il s'agirait ni plus ni moins que d'entériner ce qui se fait déjà dans bon nombre de communes. À Calais, par exemple, les agents de surveillance de la voie publique sont sous la responsabilité directe du chef de la police municipale.

Le bon sens commande en effet que les deux corps, amenés à coopérer en permanence sur le terrain, et qui sont d'ailleurs souvent basés dans les mêmes locaux, puissent être officiellement coordonnés sous la même houlette.

Pour les gardes champêtres, ce serait, en revanche, une innovation, mais elle serait en cohérence avec une réforme possible proposée dans le rapport, qui est, elle aussi, intéressante ; je veux parler de la création d'une police intercommunale. Cette possibilité ne doit en rien devenir une obligation : elle doit être laissée au libre choix des communes et des intercommunalités. Toutefois, elle peut s'avérer utile pour mutualiser les moyens entre les petites communes rurales périphériques et les centres urbains.

Les petites communes n'ont ni les moyens ni le besoin d'entretenir des effectifs importants de police municipale. Mais elles peuvent avoir occasionnellement besoin d'une mise à disposition d'agents, par exemple lors de l'organisation d'événements festifs ou culturels.

La création de cette « filière sécurité » au niveau communal doit s'accompagner d'une clarification des relations entre police municipale et police nationale.

Source de malentendus fâcheux, la situation actuelle n'est pas satisfaisante et ne permet pas de créer une entente optimale entre les deux polices. Les policiers municipaux se sentent encore parfois considérés, à tort, comme des policiers de seconde zone.

La police municipale doit devenir notre véritable police de proximité. Sans tomber dans une polémique facile, nous pouvons tous aujourd'hui reconnaître, me semble-t-il, que cette mission spécifique de proximité ne peut être dévolue à la police nationale.

La police nationale a ses missions, et c'est son honneur de les assumer. La police municipale doit avoir les siennes, et il se trouve qu'elle est particulièrement bien placée pour les remplir au plus près des habitants.

N'étant pas soumis aux règles des classements et des mutations, les policiers municipaux sont presque toujours recrutés localement, ce qui favorise leur intégration dans le tissu social. Souvent bien connus des habitants, ils sont un atout important pour le renseignement et sont un élément de cohésion sociale dans nos quartiers. Ce rôle doit donc être pleinement reconnu, ce qui suppose l'attribution des moyens nécessaires, en bonne entente avec la police nationale.

Certes, des conventions de coordination existent, mais les mentalités ont la vie dure, et certaines procédures ne sont pas de nature à créer les conditions d'une collaboration qui pourrait pourtant devenir excellente.

Je prendrai l'exemple de l'accès au fichier des cartes grises, qui, nous le savons tous, n'est pas ouvert directement aux policiers municipaux, alors qu'ils en ont besoin au quotidien. Cela crée une situation de dépendance des policiers municipaux vis-à-vis des policiers nationaux, les premiers étant contraints de solliciter les seconds pour obtenir les informations. Il est pourtant indispensable d'obtenir ces éléments le plus rapidement possible pour la mise en fourrière d'un véhicule ou pour contrôler un automobiliste, par exemple. Cette dépendance est évidemment néfaste à tous, car elle est aussi source d'une inutile perte de temps pour les policiers nationaux. C'est pourquoi l'accès aux fichiers routiers doit être ouvert rapidement aux polices municipales.

Nous devons aussi penser à simplifier les procédures qui alourdissent le travail des agents. En leur permettant de verbaliser sur-le-champ les contrevenants aux arrêtés du maire, sur le modèle des infractions au stationnement, nous ferions gagner un temps précieux aux policiers municipaux.

M. René Vandierendonck, *au nom de la commission des lois*. C'est vrai !

Mme Natacha Bouchart. Concernant la question du port d'armes, il nous faut avoir une position mesurée, dénuée d'idéologie.

Le port d'armes peut se justifier dans certaines villes, tandis qu'il n'est pas nécessaire dans d'autres.

M. Manuel Valls, *ministre de l'intérieur*. Très bien !

Mme Natacha Bouchart. Bien entendu, dans des villes où la délinquance sévit fortement, le port d'armes peut être un élément d'intimidation et de protection pour les policiers municipaux. À Calais, ville où la délinquance est maîtrisée, mais qui subit la présence journalière des migrants,...

M. René Vandierendonck, *au nom de la commission des lois*. Eh oui !

Mme Natacha Bouchart. ... je n'ai, pour ma part, pas jugé utile, pour l'instant, de mettre en place le port d'armes pour nos 21 agents.

Par ailleurs, la clarification du rôle des polices municipales doit aller avec la valorisation de celles-ci.

Les revendications sociales des agents sont naturellement légitimes quand il s'agit d'aligner sur le modèle des policiers nationaux l'intégration des primes dans le calcul des cotisations pour la retraite. Cette réforme de l'indemnité spéciale de fonction doit être un objectif. Elle pourrait cependant être, il faut en être conscient, un coût pour les communes. Y aura-t-il une contribution au niveau national ? Je profite de ce débat pour vous interroger, monsieur le ministre, sur cette question. La ville de Nice a les moyens d'assurer cette dépense, mais tel n'est pas le cas de la ville de Calais !

M. René Vandierendonck, *au nom de la commission des lois*. Il faut une péréquation !

Mme Natacha Bouchart. Or il s'agit bel et bien de la sécurité de tous ! Les communes les plus pauvres font des efforts en la matière et voudraient même faire plus, mais elles ne le peuvent, faute de disposer d'un budget le leur permettant.

Je suis favorable à l'idée de faciliter l'accès au statut du cadre A des chefs de police municipale, alors que le titre de directeur n'est aujourd'hui donné qu'à partir d'un effectif de 40 agents.

Par ailleurs, j'ouvrirai une parenthèse sur un éventuel changement de la couleur des uniformes, qui m'inspire les plus expressives réserves.

En effet, les uniformes des agents ont déjà été modifiés en 2003,...

M. Manuel Valls, *ministre*. Oui !

Mme Natacha Bouchart. ... précisément pour les différencier des policiers nationaux et des gendarmes.

Sans parler du coût inutile que cela entraînerait, supprimer le bleu n'est pas, à mon avis, une bonne idée : dans l'esprit de nos concitoyens, c'est la couleur de la sécurité. De plus, certains y verraient une vexation.

En contrepartie des avancées que nous devons mettre en place pour garantir les missions des polices municipales, nous devons aussi avoir une grande exigence dans l'accomplissement de leurs missions. En termes de formation professionnelle, mais aussi dans le contrôle du travail réalisé, la plus grande rigueur est de mise.

En conclusion, je formerai simplement le souhait de voir émerger de ce débat un consensus entre la droite et la gauche. Le Sénat est l'assemblée des collectivités locales ; il nous revient donc de nous saisir de cette réforme indispensable de la police municipale en France. Le rapport d'information de nos collègues est une première étape. Il faut que notre débat soit la base d'un grand consensus national des élus locaux pour une police municipale française mieux identifiée et revalorisée, et ce dans l'intérêt de tous. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP, ainsi que sur certaines travées du RDSE. – M. René Vandierendonck applaudit également.*)

M. le président. La parole est à Mme Virginie Klès.

Mme Virginie Klès. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, beaucoup a déjà été dit et ce débat a été jusqu'à présent relativement consensuel. Pour ma part, je m'attacherai à présenter des propositions qui le seront peut-être un peu moins, en espérant qu'en tout cas elles provoqueront l'étonnement.

Doit-on vraiment se poser la question de savoir s'il existe une police municipale ou des polices municipales quand le nombre de policiers par commune varie de un à plus de cinq cents, comme l'ont souligné nos excellents collègues MM. Pillet et Vandierendonck ? En tout cas, les services de

police municipale sont composés de personnels très différents : des ASVP, des gardes champêtres, des policiers municipaux.

Faut-il mettre en place une seule filière de la sécurité territoriale, harmoniser les carrières et offrir des perspectives différentes aux uns et aux autres ? Sans doute. Ces objectifs semblent faire consensus et, à cet égard, je suis d'accord avec les orateurs qui m'ont précédée.

Pour ce qui concerne l'idée de distinguer les différentes forces de sécurité par leur uniforme, notamment par sa couleur, ma position est un peu plus nuancée que celle de Mme Bouchart. Je pense que des évolutions pourraient être imaginées en fonction des missions confiées aux policiers municipaux, pour s'en tenir à l'appellation actuelle.

Par exemple, quand un policier municipal est chargé de la gestion des conflits de voisinage, qu'il est présent sur le marché ou qu'il est un interlocuteur de concertation et de négociation tout en représentant l'autorité, il est sans doute important qu'il porte un uniforme. Faut-il pour autant que, par sa couleur et sa forme générale, cet uniforme se confonde dans l'esprit des citoyens avec celui des forces de sécurité chargées de missions plus répressives ? On peut se poser la question.

Je ne sais pas s'il faut un seul ou uniformes, mais je partage l'avis de Mme Bouchart sur le problème des coûts. Prenons garde à ne pas alourdir les coûts pour les collectivités territoriales !

M. Alain Gournac. Ah oui !

Mme Virginie Klès. Je vous rappelle que nous avons remplacé les uniformes, les voitures, etc., il y a peu de temps ; il n'est peut-être pas nécessaire de recommencer de façon arbitraire et précipitée.

Lorsqu'on examine les missions confiées aux policiers municipaux, quelle variété l'on découvre ! À la vérité, il existe à peu près autant de missions différentes que de collectivités territoriales disposant d'une police municipale.

Certaines missions sont confiées de façon assez générale aux policiers municipaux là où ils existent : la police funéraire, la surveillance des marchés, la tranquillité publique et le contrôle du stationnement, mais aussi la prévention dans les écoles et les collèges, par exemple en matière d'éclairages de vélos.

Il existe aussi des missions spécialisées, qui dépendent des situations locales et des habitudes de travail différentes selon les endroits. C'est ainsi que, dans certains cas, les missions sont fortement orientées vers l'environnement, les policiers municipaux et les gardes champêtres travaillant au sein de brigades vertes, de brigades à cheval, de brigades avec chiens ou d'équipes de plongée.

Les interlocuteurs de nos policiers municipaux sont aussi multiples que leurs fonctions et missions : citoyens contents ou, plus souvent, mécontents, commerçants, délinquants, bailleurs sociaux, acteurs du transport routier et des transports collectifs publics. N'oublions pas les interlocuteurs du monde de la sécurité car, comme plusieurs orateurs l'ont déjà signalé, les policiers municipaux sont un maillon parmi d'autres de la sécurité. Dans ce cadre, ils ont affaire aux gendarmes et aux policiers nationaux, ainsi qu'aux pompiers, car ils interviennent aussi dans le domaine de la sécurité civile, par exemple lors des accidents de la route.

À cette multiplicité des missions et des interlocuteurs doit correspondre une multiplicité d'équipements. La question de l'armement a déjà été soulevée, mais il faut considérer l'ensemble des équipements mis à la disposition des policiers municipaux, qui peuvent être très variés.

C'est précisément sur ce continuum de la sécurité que s'arrête le consensus : les avis diffèrent sur la question des limites entre les missions des uns et des autres, des zones de chevauchement, des zones de partage ou de « départage » des responsabilités.

René Vandierendonck nous a présenté des exemples de mutualisations opérationnelles réussies. Sans doute y en a-t-il. Reste que, si l'on veut en multiplier le nombre, il faut que les hommes et les femmes concernés partagent un minimum de culture professionnelle et que les mots aient la même signification pour les uns et pour les autres !

MM. Roland Courteau et Jacky Le Menn. Absolument !

Mme Virginie Klès. Monsieur Plancade, je ne peux pas être d'accord avec votre idée de décentraliser la police nationale.

Voilà quelques heures, M. le Premier ministre s'est adressé à des élus de terrain, parlementaires de gauche. Étant moi-même maire d'une petite commune, membre du bureau de l'association des petites villes de France et ayant toujours siégé sur la gauche de cet hémicycle depuis que je suis élue au Sénat, j'ai cru pouvoir me reconnaître dans ceux devant qui s'exprimait le Premier ministre. Or je l'ai entendu dire très précisément que nous devons nous garder d'empiler des mesures comme cela avait pu se faire sous les gouvernements précédents. Puisque nous savons où nous voulons emmener le pays, nous ne devons pas avoir peur des grandes réformes de fond.

Alors, mes chers collègues, n'ayons pas peur des grandes réformes de fond en matière de sécurité !

M. Roland Courteau et Mme Odette Herviaux. Très bien !

Mme Virginie Klès. Ce continuum de la sécurité, par quel côté faut-il l'aborder ? Monsieur le ministre, je vous suggère de l'aborder sous l'angle de la formation, en créant une véritable filière des métiers de la sécurité. Certes, des assises de la formation de la police nationale seront organisées le 7 février prochain, mais cela n'est pas suffisant.

Certains ont aussi lancé l'idée de créer une grande école de la police municipale ou des polices territoriales. Cela ne suffit pas non plus. En matière de sécurité, aucun acteur ne peut rester tout seul sur son îlot, comme dans une tour d'ivoire. Le partage des compétences, les zones de chevauchement et de « départage » des missions doivent faire l'objet d'un examen attentif.

Monsieur Vandierendonck, il est vrai que le CNFPT existe. Reste qu'il ne pourra jamais être l'unique interlocuteur de l'État en matière de formation aux métiers de la sécurité.

Prenons l'exemple de l'armement. Oui, le maire doit être responsable de la décision d'armer ou non sa police municipale, en fonction de la situation locale. Seulement, à partir du moment où l'on confie une arme, quelle que soit sa catégorie, à un homme ou à une femme, il faut avoir la garantie que cette personne a reçu la formation et acquis les compétences qui lui permettent de savoir utiliser et ne pas utiliser son arme.

M. Roland Courteau. Vous avez raison !

Mme Virginie Klès. Il faut mettre en place une grande filière des métiers de la sécurité avec différents niveaux : une formation généraliste au niveau du BEP ou du baccalauréat et des spécialisations préparant aux différents métiers.

Dans ma commune, j'ai récemment recruté un policier municipal. Plus de 80 % des candidats qui se sont présentés étaient d'anciens gendarmes ou d'anciens policiers nationaux qui n'avaient aucune idée de ce qu'est le métier de policier municipal !

Il faut donc une formation, qui comporte à la fois des enseignements communs et des modules spécialisés. L'État doit garantir l'égalité des compétences acquises par les personnes en charge de la sécurité, qu'il s'agisse de policiers municipaux ou de policiers nationaux.

Monsieur le ministre, ce projet est sans doute ambitieux, mais j'ai cru comprendre hier que M. le Premier ministre souhaitait aller dans le même sens. Le défi est passionnant et les enjeux sont majeurs. En outre, un marché existe, puisque l'État pourrait « vendre » la formation aux métiers de la sécurité aux acteurs privés du secteur. De cette façon, nous aurions la garantie qu'un agent de sécurité privé possède, lui aussi, un « prérequis », des compétences minimales en rapport avec ses missions et ses responsabilités.

L'organisation par l'État d'une grande filière des métiers de la sécurité me semble un projet extrêmement intéressant et ambitieux. J'espère qu'il ouvrira des perspectives à notre débat.

Pour terminer, je tiens à rendre hommage à tous les policiers municipaux de France, qui ont parfois bien du mal à se retrouver dans leur propre métier compte tenu des tâches différentes qui leur sont confiées d'une commune à l'autre. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste. – M. René Vandierendonck applaudit également.)*

M. le président. La parole est à M. Louis Nègre.

M. Louis Nègre. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le président de la commission des lois, mes chers collègues, comme tous les orateurs qui se sont succédé à cette tribune, je suis satisfait du rapport d'information consensuel de MM. Pillet et Vandierendonck, qui est exhaustif, fouillé et construit. Leurs très nombreuses propositions rejoignent le vœu que j'ai moi-même formulé plusieurs fois depuis le début de cette mandature : celui de voir la police municipale évoluer et être beaucoup plus largement reconnue par la société.

La police municipale existe, nous l'avons rencontrée. Elle compte aujourd'hui 18 000 agents – 27 000, en comptant les gardes champêtres et les ASVP –, alors qu'ils étaient seulement 5 600 en 1984. On voit bien que cette « accélération de l'histoire » vient du besoin et de l'attente qui existent dans notre pays. Aussi bien parmi la population que parmi les élus, cette demande de sécurité est forte et consensuelle ; on ne peut pas l'ignorer. Nous, les maires, essayons de satisfaire les demandes de nos concitoyens.

Aujourd'hui, nous reprenons à notre compte la formule du précédent Président de la République, qui avait parlé, à propos de la police municipale, de la « troisième force de sécurité en France ».

La police municipale, dont je viens de dresser l'état des lieux, quelles missions exercent-elles ? Le rapport d'information fait le constat d'une extrême diversité entre les missions

du garde champêtre de village, celles des policiers d'une petite ville, qui sont peu nombreux, ne travaillent que de jour et ne sont pas armés, et celles de la police d'une grande ville.

À Nice, j'ai 602 personnes : 380 policiers municipaux, 150 agents de surveillance de la voie publique et 72 agents administratifs. La ville compte 10 postes de police municipale et 750 caméras. Grâce à l'action de la police municipale, 2 678 interpellations ont été menées en 2012.

Notre collègue Jean-Vincent Placé pourra constater que ses doutes sur l'efficacité de la police municipale sont contredits ! D'ailleurs, l'efficacité de la police municipale à Nice est si grande que la police judiciaire procède quasiment à deux réquisitions par jour. Monsieur le ministre, que 621 réquisitions d'officier de police judiciaire aient eu lieu en une année dit assez combien le travail de la police municipale est remarquable. J'ajoute que son action bénéficie d'un soutien populaire tout à fait large.

Le constat de l'extrême diversité des missions assurées par la police municipale justifie que nous conservions sa capacité à s'adapter aux situations locales. Le maire doit demeurer libre de définir les missions de la police municipale, dont je répète qu'elle est la seule à maîtriser les spécificités de la commune, les services de l'État ayant généralement des périmètres d'action plus larges. Méfions-nous donc des normes et des autres dérives technocratiques qui pourraient nous arriver d'en haut.

L'action de la police municipale, qui est toujours une police de proximité, repose sur deux socles : une mission de prévention, de tranquillité publique et d'aide, mais aussi, en fonction de l'environnement local, une mission de répression plus ou moins développée, complémentaire de l'action de la police nationale.

Compte tenu de l'état des finances publiques et de la judiciarisation des forces de l'État, un risque de dérive existe, signalé par le rapport d'information et par de nombreux maires. Je rappelle, quant à moi, que la police municipale doit rester par excellence une police de proximité et qu'elle n'a pas vocation à remplacer la police nationale ou, pis, à lui faire concurrence : l'une et l'autre sont complémentaires.

Dans le cadre que je viens de tracer, nous considérons que la police municipale, pour être encore plus efficace au service de nos concitoyens, doit disposer de tous les moyens dans son domaine de compétence actuel, et seulement dans ce domaine.

Alors, quelles améliorations apporter ? Plus que le sénateur, c'est le maire d'une ville de 50 000 habitants comptant plus de 70 personnes travaillant pour la police municipale qui s'exprime ici.

J'ai un avis globalement positif sur les propositions qui ont été émises. Toutefois, concernant le transfert à l'intercommunalité – la proposition 14 –, je mettrai tout de suite un bémol. Je rappelle, en effet, que le pouvoir de police administrative constitue le noyau dur des compétences du maire ; M. le ministre de l'intérieur le sait parfaitement pour avoir été maire, lui aussi. Toucher à ce noyau dur peut donc, à long terme, déstabiliser l'avenir de la commune elle-même.

À Nice, avec le président Christian Estrosi, que je tiens à remercier publiquement, alors que notre intégration est la plus complète qui soit, puisque nous faisons désormais partie d'une métropole, après nous être posé la question, nous n'avons pas voulu entrer dans une démarche susceptible

d'aboutir à la limitation des pouvoirs des maires. C'est dire que, nous aussi, nous avons trouvé un *modus vivendi*, mais, monsieur le rapporteur, je vous ai écouté avec beaucoup d'attention.

Dans le cadre du groupe de travail sur la police municipale qui doit être mis en place par M. le ministre, je souhaite que cette question soit effectivement abordée, là encore sans idéologie, avec un examen cas par cas. Nous nous ferons ensuite notre religion !

Nous n'avons donc pas fait de transfert chez nous, mais je reste ouvert, à condition que l'on ne s'aventure pas à toucher à ces pouvoirs de police administrative qui me paraissent encore fondamentaux, surtout si l'on va vers plus d'intégration, d'intercommunalité.

J'en reviens aux propositions du rapport.

Il est évident qu'il faut améliorer la coopération avec les forces nationales ; je parlais d'ailleurs de complémentarité. Dans ma commune, une nouvelle convention de coordination est en discussion. Cette proposition ne nous pose donc aucun problème, bien au contraire, car nous estimons que nous devons travailler de manière transversale. Je le dis au ministère : il faut, dans les conventions en cours d'élaboration, éviter qu'il y ait des transferts unilatéraux de charges au détriment des communes. À cet égard, il y a peut-être des choses à revoir...

Pour bien fixer cette complémentarité, nous allons acheter un logiciel afin d'établir une cartographie avec la police nationale, pour nous entraider mutuellement et défendre l'intérêt général.

Nous avons poussé cette démarche de sécurité et de prévention de la délinquance en définissant, puis en et signant avec le préfet des Alpes-Maritimes, le procureur de la République – le président du conseil général et le recteur étaient associés à cette opération –, une stratégie territoriale de sécurité. C'est une première dans les Alpes-Maritimes ! Nous sommes extrêmement sensibles à cette amélioration de la coopération avec la police nationale et les autres institutions.

Le chapitre III, qui vise à renforcer la spécificité de la police du maire, ne pose aucun problème. Mais encore faudrait-il renforcer la proposition 9. En effet, contrairement à d'autres intervenants, je suis favorable au port, en plus de l'arme de quatrième catégorie, d'armes non létales.

Mme Éliane Assassi. Nous, sûrement pas !

M. Louis Nègre. Le Flash-Ball et le pistolet à impulsion électrique nous paraissent être des armes mieux adaptées pour une police de proximité qui, heureusement pour nous tous, n'a pas besoin de sortir fréquemment un pistolet 9 mm ! En conséquence, une arme non létale...

Mme Éliane Assassi. C'est vous qui le dites qu'elle n'est pas létale ! Elle a déjà tué !

M. Louis Nègre. ... serait beaucoup plus appropriée dans la plupart des situations.

Le chapitre IV porte sur la valorisation des parcours professionnels. Celle-ci est bien entendu nécessaire, et je m'aligne sur les propositions du rapport, tout en formulant deux observations.

Il me semble indispensable de maintenir un seuil significatif de population pour ne pas dévaloriser le grade de directeur de la police municipale – c'est un compromis – et de renforcer la

proposition 13, afin de créer – vous l'avez très bien dit, monsieur le rapporteur – un cadre d'emplois d'ASVP. Cela permettrait d'avoir une formation,...

M. René Vandierendonck, au nom de la commission des lois. Voilà !

M. Louis Nègre. ... ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. On peut progresser sur ce point.

Concernant le chapitre V, il est indispensable d'améliorer le dispositif de formation. J'avais proposé ici même la création d'une école nationale.

M. Alain Néri. Que l'on installerait à Nice ! (*Sourires.*)

M. Louis Nègre. Pourquoi pas ? C'est une excellente idée et je la reprends ! (*Nouveaux sourires.*)

Je ne suis pas totalement convaincu par votre argumentaire. La proposition 14 d'un cadre d'intervention à un niveau interrégional pourrait être un compromis, sous réserve toutefois, monsieur le rapporteur, monsieur le président, que la formation du CNFPT soit réellement à la hauteur des exigences recherchées. Tout à l'heure, notre collègue a déjà fait des remarques en ce sens.

Enfin, les propositions 21 à 25 du chapitre VI sont concrètes, pragmatiques, et correspondent parfaitement à une police de proximité, certes aux pouvoirs limités, mais qui, dans ses secteurs actuels de compétence, doit, pour être efficace et ne pas encombrer inutilement l'État, disposer de tous les outils indispensables, comme l'accès aux fichiers.

Je rappelle que, contrairement aux garagistes, la police municipale n'a pas accès au système d'immatriculation des véhicules ! C'est incohérent, cela relève d'une logique ubuesque et dénote un profond mépris pour la police municipale !

Voilà les remarques que je souhaitais verser à ce débat. Je demande à l'État de ne surtout pas se désengager de la police nationale et à M. le ministre de bien vouloir faire en sorte que ce groupe de travail puisse commencer ses travaux dès que possible. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP. – M. Jean-Pierre Plancade applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Gilbert Roger.

M. Gilbert Roger. Monsieur le président, monsieur le ministre, cher Manuel, mes chers collègues, on ne le dira jamais assez, il est nécessaire de distinguer nettement les compétences et attributions de la police nationale et des polices municipales.

La police municipale dépend de l'autorité d'un maire, qui doit définir les contours et le périmètre d'intervention de ses agents sur le territoire communal. En aucun cas les agents de police municipaux ne doivent et ne peuvent se substituer à leurs homologues de la police nationale pour exercer des missions spécifiques à ces derniers.

Ainsi, la mairie qui envoie la police municipale pour des impayés de cantine se trompe sur les fonctions qui incombent à ses agents. Ces derniers doivent faire de la prévention et de la surveillance, et « assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques ». Ils ne sont pas, comme les policiers nationaux, des forces de maintien de l'ordre et ne doivent pas se substituer à la justice. Certains de nos élus et certains fonctionnaires municipaux ont tendance à l'oublier à en juger par l'évolution anarchique des missions confiées à des agents municipaux.

Il me semble donc important de rappeler qu'en France la sécurité doit rester l'affaire de l'État, car c'est une fonction régaliennne, les polices municipales n'intervenant qu'en appoint de la police nationale. Elles ne reçoivent d'ailleurs pas la même formation : pour les gradés et les gardiens de la police nationale, la durée de la formation est fixée à douze mois au sein des écoles nationales de police, alors que, pour les policiers municipaux, elle est de 121 jours et est dispensée par le CNFPT. C'est la raison pour laquelle j'ai toujours été opposé à l'armement des policiers municipaux, qui accroît la confusion entre police municipale et police nationale dans l'esprit de nos concitoyens.

À ce propos, je me réjouis, monsieur le ministre, que vous ayez pris la décision de recruter davantage de policiers d'État – 6 000 au total en 2013 –, alors que le gouvernement précédent en a supprimé plus de 10 000 sur les cinq dernières années. (*Eh oui ! sur les travées du groupe socialiste.*)

Ce désengagement de l'État dans le domaine de la sécurité publique au cours du quinquennat de M. Nicolas Sarkozy a entraîné une explosion du nombre de policiers municipaux, que les maires, toutes tendances politiques confondues, ont recruté en masse pour tenter de pallier les déficiences de l'État.

Mme Éliane Assassi. Exactement !

M. Gilbert Roger. Il n'y a même pas eu de concours de recrutement de gardiens de la paix en 2009 !

On estime que les policiers municipaux sont plus de 18 000 aujourd'hui, répartis dans 3 500 communes en France. Ce phénomène pose par ailleurs un véritable problème d'égalité entre ceux de nos concitoyens qui vivent dans une commune dotée d'une police municipale et les autres.

Je pense que, au lieu de recruter davantage de policiers municipaux, comme cela s'est fait sous l'ancien gouvernement de droite, il faut plutôt donner à notre police nationale les moyens de travailler. Seuls les policiers d'État sont habilités à maintenir et à rétablir l'ordre.

À cet égard, on ne peut que se réjouir que la disposition de la LOPPSI 2 prévoyant d'attribuer la qualité d'agent de police judiciaire aux directeurs de police municipale ait été judiciairement invalidée par le Conseil constitutionnel dans sa décision du 10 mars 2011. Cette dernière limite, comme il était urgent de le faire, le champ d'évolution de ces forces.

En érigeant en principe constitutionnel le contrôle et la direction effective de la police judiciaire par l'autorité judiciaire, cette décision réduit à néant les espoirs de tous ceux qui, sous le gouvernement précédent, espéraient doter les policiers municipaux d'une compétence d'investigation, afin de réduire encore davantage les compétences de l'État dans les collectivités territoriales.

Aussi, armer la police municipale n'est pas la solution, même dans les quartiers où l'on constate une recrudescence de la violence sur les personnes. Si c'était une bonne solution, les chiffres de la délinquance seraient en baisse spectaculaire dans les communes où l'armement de la police municipale a été mis en place. Or aucune statistique ne va dans ce sens jusqu'à présent, pas même à Nice, où les atteintes à la personne ont augmenté de 4,42 % entre juillet 2011 et juillet 2012, alors que les Alpes-Maritimes comptent 1 233 policiers municipaux armés ; ils sont plus nombreux que les gendarmes !

C'est la raison pour laquelle est nécessaire, selon moi, un recentrement des missions de la police municipale sur son cœur de métier, à savoir les tâches qui relèvent de la compétence du maire et que celui-ci lui confie, conformément à l'article L. 2212-5 du code général des collectivités territoriales : exécution des arrêtés de police du maire, constatation par procès-verbaux des infractions à ces arrêtés – par exemple en ce qui concerne la lutte contre les nuisances sonores – ou encore de délits tels que les voies de fait ou la commission de violences dans l'entrée, la cage d'escalier ou les parties communes d'un immeuble collectif. Les polices municipales sont amenées, comme je l'avais demandé à Bondy, à s'imposer comme opératrices de vidéosurveillance de l'espace public.

Aussi, les maires qui réclament les moyens nécessaires pour orienter leur appareil policier vers le flagrant délit et l'interpellation des délinquants sont, selon moi, dans l'erreur, car la cohérence des missions respectives de ces deux forces de police doit prévaloir. Il ne faut pas encourager la concurrence entre police municipale et police nationale. Il convient donc d'empêcher toute dérive et de clarifier la doctrine d'emploi des policiers municipaux, qui peinent aujourd'hui à trouver leur voie entre prévention et répression.

C'est pourquoi je soutiens le recentrement des fonctions de la police municipale sur ses missions traditionnelles liées à la tranquillité publique, celles qui contribuent à la qualité de vie en ville. Autrement dit, il me semble nécessaire de respecter de façon stricte le champ d'intervention fixé par le code général des collectivités territoriales.

Enfin, sur le plan matériel, j'ai toujours souhaité voir imposer un changement de couleur des uniformes des policiers municipaux, qui, aujourd'hui, sont trop facilement assimilés à ceux des policiers de l'État. J'y pensais encore tout à l'heure en voyant des ASVP habillés en treillis bleu et chaussés de rangers faire traverser la rue de Vaugirard aux enfants des écoles.

Par ailleurs, la similitude des sérigraphies entre les véhicules des deux polices est une mauvaise chose et contribue également à entretenir la confusion, comme ce fut le cas à Villiers-sur-Marne.

Pour conclure, je souhaite rappeler que le rôle des polices municipales n'est pas de se substituer à la police nationale ; il est de tisser des liens avec la population, selon une approche de prévention clairement assumée. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC. – M. Jean-Vincent Placé applaudit également.*)

M. le président. La parole est à Mme Catherine Troendle.

Mme Catherine Troendle. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous ouvrons aujourd'hui un débat sur le thème de la police municipale, à la suite de la publication, le 26 septembre dernier, de l'excellent rapport d'information *De la police municipale à la police territoriale : mieux assurer la tranquillité publique*, rédigé par nos collègues François Pillet et René Vandierendonck.

Ce rapport d'information est construit autour de deux objectifs : améliorer le statut de la police municipale et rurale et rendre cette police plus efficace en renforçant la coopération avec les forces de police nationales. Je souhaiterais insister sur le premier objectif, et plus particulièrement sur la question de l'unification des statuts des polices locales par la création d'une police territoriale.

En effet, il existe aujourd'hui plusieurs types de polices locales. Ces polices sont façonnées par les décisions des maires, qui sont compétents pour organiser ce service public. Cette situation a conduit les rapporteurs à s'interroger sur la nécessité de fusionner police municipale et gardes champêtres au sein d'une police territoriale, afin de disposer d'agents polyvalents qui pourraient agir tant en milieu urbain qu'en milieu rural, selon la spécificité de leur périmètre d'action.

Je tiens à mentionner l'une des particularités du Haut-Rhin en la matière : le syndicat mixte des gardes champêtres intercommunaux, composant ce qu'on appelle communément la « brigade verte ». La loi du 5 janvier 1988 d'amélioration de la décentralisation a repris à son article 44 un amendement qui avait été proposé par le sénateur Goetschy, auquel s'étaient associés les sénateurs Schiele et Haenel. Cet amendement visait à permettre à un groupement de collectivités réunies dans un syndicat mixte d'avoir en commun des gardes champêtres compétents sur l'ensemble du territoire des communes constituant le groupement. La possibilité de mise en commun de ces fonctionnaires dans un établissement public de coopération intercommunale est désormais prévue par les articles L. 512-1, L. 512-2 et L. 512-3 du code de la sécurité intérieure.

Depuis l'entrée en application de ces dispositions, les gardes champêtres ont constitué un véritable corps dans le Haut-Rhin. Ils sont placés sous l'autorité juridique de leurs maires et leur cadre de gestion est un syndicat mixte regroupant des communes, le département du Haut-Rhin et, le cas échéant, des syndicats de communes.

La brigade verte compte 58 gardes champêtres, 6 personnels administratifs, 2 personnels techniques de catégorie B, 5 contrats uniques d'insertion et 1 contrat de travail après mise à la retraite, pour 308 communes. La soixantaine de gardes champêtres est répartie sur les dix postes du département. Des patrouilles sont effectuées sept jours sur sept, 365 jours par an. Cette structure est financée à 48 % par le conseil général, pour les missions environnementales dévolues aux gardes champêtres, et à 52 % par les communes adhérentes, pour les missions liées aux pouvoirs de police du maire. La brigade verte travaille en partenariat avec toutes les autres institutions du territoire, notamment la région, le conseil général, la gendarmerie et la police.

Cette brigade est l'un des piliers de la sécurité et de la tranquillité des habitants du Haut-Rhin. Cette organisation fonctionne très bien et répond parfaitement aux besoins des petites communes, en répartissant les coûts entre les communes, les intercommunalités et le département.

Monsieur le ministre, si une fusion de la police municipale et des gardes champêtres au sein d'une police territoriale était réalisée, quel serait l'avenir de la brigade verte ? La question mérite d'être posée. En effet, dans le Haut-Rhin, il pourrait y avoir un vrai problème de financement, car il serait difficilement envisageable que le conseil général continue à financer à 48 % un EPCI dont l'objet principal serait la « police intercommunale », dans la mesure où la sécurité des biens et des personnes ne fait pas partie des compétences qui lui sont dévolues.

La brigade verte étant unique sur le territoire national tant par le nombre des communes adhérentes – je rappelle qu'elles sont 308 – que par sa méthode de financement, il est certain qu'un projet national de police territoriale remettrait en cause

son mode de fonctionnement et, donc, l'existence même de cette structure qui a su répondre aux attentes de nos concitoyens haut-rhinois et des élus des collectivités concernées.

Cette structure ayant fait ses preuves depuis plus de vingt ans, il serait intéressant de ne pas exclure ce genre de coopération intercommunale et même d'envisager de traiter avec soin cette question dans les futures lois de rénovation de la police municipale. En effet, si les mutualisations de personnels et de moyens sur le modèle de la brigade verte restent peu nombreuses en France, leurs résultats semblent prometteurs. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP, ainsi qu'au banc de la commission.*)

M. le président. La parole est à M. Thani Mohamed Soilihi.

M. Thani Mohamed Soilihi. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ces dernières années, le nombre de policiers municipaux a connu une nette augmentation. On compte aujourd'hui quelque 18 000 agents, dont 715 dans les départements d'outre-mer, soit environ trois fois plus qu'il y a vingt-cinq ans.

Alors que, à l'origine, la police municipale avait une dimension essentiellement préventive et intervenait surtout en complément de la police nationale, ses missions se sont développées au point de l'ériger parfois en « police nationale *bis* ». Ce phénomène s'explique en grande partie par la réduction des effectifs des forces de sécurité de l'État – police et gendarmerie nationales – dans le cadre de la révision générale des politiques publiques et du fait de l'application de textes comme la LOPPSI.

Le reflux des forces nationales, combiné au développement et à l'intensification des phénomènes de délinquance, a contraint de nombreux maires à pallier, quand ils le pouvaient, les carences de l'État. On observe ainsi une grande diversité de pratiques sur le terrain, selon que les communes ont eu ou non les moyens de créer une police municipale et de l'équiper convenablement. Cette situation aboutit à un traitement différencié des administrés, à une police municipale à géométrie variable.

Je pense pouvoir affirmer que, au sein de cette assemblée, nous rejetons tous une telle dérive. Aucun recul des missions régaliennes exercées par l'État ni aucun système inégalitaire ne sauraient être tolérés.

Comment améliorer la situation ? Sur la base du rapport de nos collègues, qui établit un état des lieux et propose des pistes pour éclaircir les enjeux de la répartition des attributions et des moyens, la commission des lois a décidé d'engager un débat sur la police municipale, même s'il eût été plus approprié de parler de débat sur « les » polices municipales, comme cela a dit tout à l'heure.

Je tiens tout d'abord à féliciter nos collègues pour la qualité de leur rapport. Je n'ai qu'un seul regret à formuler : les territoires ultramarins semblent avoir été encore une fois oubliés...

À mon sens, les différences d'opinion entre nous se rapportent moins aux clivages politiques qu'aux réalités locales. Comment prendre en compte les inégalités locales ? Le rapport préconise d'encourager la mutualisation intercommunale. C'est une excellente idée, même si je m'interroge sur la possibilité de sa mise en œuvre dans les départements caractérisés par une grande fragilité budgétaire.

L'amélioration du dispositif de formation va également dans le bon sens. Cependant, le financement de la formation initiale peut être un frein et s'avérer discriminant. La situation financière d'une grande partie des communes ne leur permet pas d'assurer une formation correcte, ni même de doter leurs policiers d'un équipement plus approprié. Dans mon département, où 11 communes sur 17 sont aujourd'hui sous le contrôle de la chambre régionale des comptes, l'instauration d'un mécanisme de péréquation n'y changera rien.

À Mayotte, 140 policiers municipaux sont en exercice. D'après le dernier recensement, l'île compte 212 600 habitants, auxquels il faut ajouter les personnes en situation irrégulière, qui sont, vous le savez, très nombreuses sur ce territoire. Les effectifs sont donc loin de répondre aux besoins de cette île frappée par une forte délinquance et qui souffre de l'absence de structures d'accueil et d'encadrement d'une jeunesse parfois à la dérive. Par ailleurs, une partie de l'activité des policiers municipaux consiste à prêter main-forte aux forces de police et de gendarmerie – qui sont, faut-il le rappeler, en situation de sous-effectif – pour les reconduites à la frontière.

Quant à la formation des policiers municipaux mahorais, elle est très récente puisqu'il a fallu attendre la création de la délégation régionale du CNFPT, à Mayotte, en 2005, pour légaliser une activité qui existait depuis 1977.

Il paraît également indispensable de recentrer les polices municipales sur ce qui fait leur véritable singularité, à savoir leur connaissance du terrain, et de développer leur savoir-faire en matière d'ilotage, de prévention et de médiation. Les propositions formulées par les rapporteurs qui visent à améliorer les nouvelles conventions de coordination devraient permettre de clarifier le rôle de chacun et de rappeler la spécificité des différentes missions.

Monsieur le ministre, vous avez récemment confié à Jean-Louis Blanchou, préfet délégué à la sécurité privée, le pilotage d'un groupe de travail sur les polices municipales. Je souhaiterais que ce groupe de travail puisse tenir compte des situations spécifiques des territoires ultramarins. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste, ainsi qu'au banc de la commission.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur. Monsieur le président, monsieur le président de la commission, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, je tiens tout d'abord à me féliciter des échanges que nous avons aujourd'hui.

Assurer la sécurité de nos concitoyens est ma priorité, celle qu'a définie le Président de la République. Cette priorité mobilise chaque jour les gendarmes et les policiers. Leur mission est de garantir l'ordre républicain sur l'ensemble du territoire : dans nos villes, dans nos zones périurbaines, dans nos campagnes. L'ordre républicain, c'est la même exigence de sécurité pour tous les Français. La sécurité est un droit, car c'est le préalable à la liberté et au progrès.

Assurer la sécurité de nos concitoyens est une mission essentiellement régaliennne – vous avez été nombreux à le souligner –, une mission dans l'accomplissement de laquelle l'État doit assumer pleinement ses responsabilités. L'exercice de cette mission réclame des moyens et des effectifs adaptés.

C'est pour répondre à cet impératif prioritaire qu'un terme a été mis à la politique du gouvernement précédent, qui, je le rappelle, s'était traduite par la suppression de 10 700 postes de policiers et de gendarmes en cinq ans. Si rien n'avait été fait, 3 200 postes supplémentaires auraient disparu en 2013. Cette hémorragie devait cesser : tous les départs en retraite seront donc remplacés, poste par poste. Mais le Gouvernement fait plus encore : 480 emplois supplémentaires de policiers et de gendarmes seront créés en 2013. Les créations d'emplois se poursuivront au même rythme au cours des prochaines années.

Ce renforcement des effectifs était nécessaire, mais les augmentations d'effectifs ne sont pas tout. Des réformes sont également menées afin de renforcer la présence des forces de l'ordre sur le terrain – c'est leur vocation – et de restaurer le lien essentiel qui doit les unir à la population.

Si je veux rappeler, comme l'ont fait beaucoup d'entre vous, notamment Gilbert Roger, que j'ai été très heureux d'entendre, et Thani Mohamed Soilihi, qui nous a apporté il y a quelques instants son regard d' élu d'outre-mer, cette évidence du caractère régalien des missions de sécurité publique, c'est afin de préciser le cadre de nos échanges et de souligner que chacun doit être traité de manière égale sur notre territoire.

En effet, il me paraît important que les choses soient dites de la manière la plus claire, même si, selon moi, il n'y a pas de véritables désaccords entre nous sur cette question.

Les polices municipales ne sont pas et ne doivent pas être des palliatifs à un État défaillant. Elles ne sont pas les renforts nécessaires pour des forces de l'ordre ne pouvant, à elles seules, accomplir leurs missions. Les polices municipales – vous avez eu raison, messieurs les rapporteurs, d'en parler au pluriel – ont pour rôle de mener une action complémentaire aux côtés des forces de la police et de la gendarmerie nationales.

Ministre de l'intérieur, je suis également élu d'une ville de la banlieue parisienne, Évry, dont j'ai été le maire pendant plus de dix ans. Je connais donc bien le rôle et l'importance des polices municipales.

J'ai moi-même agi avec constance pour mettre en place, dans ma ville, une police municipale dotée des moyens nécessaires pour accomplir ses missions au plus près des habitants, qui, je le crois, même si Mme Assassi nous a fait part d'une expérience personnelle différente, ne la confondent pas avec la police nationale, confusion qui – j'en suis d'accord avec vous, madame le sénateur – ne doit pas se produire.

Monsieur Roger, je suis aussi d'accord avec vous pour dire que les polices municipales ne doivent pas être constituées seulement pour faire face à la baisse des effectifs de la police nationale.

Comme maire, à l'instar de beaucoup d'entre vous, mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai considéré qu'il fallait créer les conditions nécessaires au bon fonctionnement, dans le cadre de la loi, de cette nouvelle force.

Je sais combien les policiers municipaux de France, les gardes champêtres et les agents de surveillance de la voie publique, à qui je veux rendre hommage, permettent aux maires, conformément au code général des collectivités territoriales, que beaucoup d'entre vous ont cité, « d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques ».

Je sais également que les prérogatives des polices municipales se sont renforcées, au travers de plusieurs textes de loi, portés d'ailleurs par différentes majorités, et qu'une certaine amplitude existe dans les missions qu'elles assument et dans les moyens dont elles disposent. Cette diversité, qui tient aux choix faits par les municipalités, doit être préservée.

Toutes les polices municipales ont en commun d'assurer des missions de police administrative et de police du code de la route. Par leurs actions de prévention, de présence dissuasive, de médiation et également, ne l'oublions pas, de répression, elles sont des acteurs déterminants pour assurer non seulement la tranquillité, mais également la sécurité de nos concitoyens. Il en va ainsi pour la sécurité routière, mais également pour la lutte contre les trafics de drogue.

Il y a eu des changements au cours des dernières années – pas uniquement depuis dix ans... –, changements auxquels les élus, avec le pragmatisme qu'on leur connaît, se sont adaptés. Nous sommes loin, même si parfois il en subsiste quelques traces, des polices municipales façon « cow-boy ». Tout est aujourd'hui encadré, ce qui est une bonne chose, grâce aux pratiques des élus et aux évolutions impulsées par le législateur.

Des partenariats efficaces se nouent, localement, entre les polices municipales et les forces de police et de gendarmerie. Les conventions de coordination permettent la mise en place d'une coopération solide, sur le long terme, assurant une meilleure efficacité opérationnelle. L'organisation d'actions communes, la répartition des interventions en fonction de leur nature et du lieu, ou encore le partage de moyens techniques, notamment la vidéosurveillance ou la vidéoprotection, sont autant de voies qui contribuent à une coproduction de sécurité au bénéfice des habitants.

À cet égard, monsieur Placé, vous avez encore une marge d'évolution, mais je ne doute pas que votre position changera (*M. Jean-Vincent Placé sourit.*), même si, vous avez raison, le recours à cette méthode ne peut pas être la seule réponse, un dosage entre la technique et la présence humaine des policiers ou des gendarmes sur le terrain devant évidemment s'imposer.

La vidéoprotection, si elle est respectueuse des droits fondamentaux de nos concitoyens, bien installée et adaptée à la carte de la délinquance dans nos villes, peut en effet être efficace. C'est grâce à elle aussi que l'enquête ouverte à la suite du terrible meurtre de trois militantes kurdes, voilà quelques semaines, avance à grands pas.

Nombre d'entre vous l'ont souligné, cette coproduction de sécurité ne se fait cependant pas sans certaines difficultés, dont il convient d'être conscient afin d'y remédier.

À ce titre, les travaux de la mission d'information conduits par René Vandierendonck et François Pillot, qu'à mon tour je veux féliciter, méritent d'être salués, tant pour leur ampleur que pour leur pragmatisme.

Le dossier des polices municipales appelait une étude approfondie, étude que fournit le rapport qu'ils ont remis le 26 septembre dernier. En tant qu'ancien parlementaire, je sais ce que représente, en temps et en implication, la rédaction d'un tel document. Le Gouvernement a besoin de cet autre regard, de cette expertise et de ce recul. À cet égard, monsieur Sueur, la commission des lois du Sénat vient une fois encore de faire la démonstration de l'aide précieuse qu'elle est susceptible de nous apporter. Je lui en suis très reconnaissant.

M. Jean-Pierre Sueur, *président de la commission des lois.*
Merci !

M. Manuel Valls, *ministre.* La complexité du sujet tient, en premier lieu, à la multiplicité des acteurs et à leur articulation. Pour l'État, en particulier pour le ministre de l'intérieur que je suis, les polices municipales apportent une contribution indispensable à la politique de sécurité, avec une approche de proximité et une connaissance de la réalité du terrain irremplaçables.

Cette articulation entre la volonté de l'État, ses besoins, ses objectifs et ceux des élus doit être abordée de façon fine, ce qu'ont très bien fait les rapporteurs.

Monsieur Nègre, en aucun cas je ne souhaite apporter une réponse uniforme aux problématiques que vous avez soulevées. En effet, ce sujet ne peut être appréhendé sans une bonne compréhension de la diversité des situations locales.

À cet égard, l'éclairage apporté par le rapport de la mission d'information est essentiel. Messieurs les rapporteurs, cette qualité tient à la méthode employée : en fondant votre travail sur les réponses à un questionnaire que vous aviez adressé à près de 4 000 maires, vous êtes parvenus à retranscrire au plus près les attentes du terrain.

De même, les multiples déplacements que vous avez effectués, à Nice, à Dijon, ou encore à Évry,...

M. René Vandierendonck, *au nom de la commission des lois.*
Et à Amiens ?

M. Manuel Valls, *ministre.* ... entre autres villes, montrent à la fois votre capacité d'aller au contact de la réalité du terrain et votre intelligence politique. Ils sont le gage d'une approche réaliste et pluraliste. L'un des apports de votre travail tient justement au fait que vous avez su appréhender la diversité des situations.

Ce pragmatisme et cette attention portée au terrain sont aussi les axes que je souhaite donner au travail qu'accomplit actuellement le ministère de l'intérieur.

Tout d'abord, la méthode que j'ai choisie est simple et transparente : elle est basée sur la concertation et la collégialité.

Cela a été rappelé, j'ai décidé de créer un groupe de contact. Constitué de M. Jean-Louis Blanchou, préfet, délégué interministériel à la sécurité privée, de MM. Yves Monard et Bertrand Michelin, inspecteurs généraux de la police nationale, et de M. Jérôme Millet, chef d'escadron à la direction générale de la gendarmerie nationale, il bénéficiera du soutien de deux directions du ministère de l'intérieur, la direction des libertés publiques et des affaires juridiques ainsi que la direction générale des collectivités locales. Je remercie de leur implication toutes les personnes concernées, dont plusieurs assistent d'ailleurs, ici-même, au débat.

Cette collégialité permet la confrontation des points de vue et des expériences. À cet effet, le groupe de contact s'est vu confier pour tâche de recevoir au ministère toutes les organisations syndicales de policiers municipaux. Le dialogue va évidemment se poursuivre, mais il en est d'ores et déjà ressorti un besoin partagé de reconnaissance – Mme Bouchart, qui connaît bien ces questions, y a fait allusion – des missions et du rôle des polices municipales.

Parmi les attentes qu'elles expriment, les organisations syndicales considèrent le volet social comme étant prioritaire. Néanmoins, même si les policiers municipaux demandent une reconnaissance, qui leur est d'ailleurs due, ils ne recherchent pas forcément une uniformisation. En effet, comme les

élus, les personnels sont attachés à la diversité, car ils sont conscients de la nécessité d'adapter les polices municipales aux spécificités et aux besoins de chaque territoire.

Dans le cadre de ces consultations, le rapport sénatorial joue un rôle essentiel. En effet, vos recommandations ont constitué le fil rouge des entretiens menés par le groupe de contact. Un des objectifs essentiels de ces rencontres est de dégager des priorités au regard des attentes des organisations syndicales représentant les policiers municipaux, mais le réalisme est, là aussi, de mise : l'État ne promettra rien qu'il serait dans l'impossibilité de tenir.

Outre le volet social, j'ai engagé une réflexion globale au sein du ministère de l'intérieur sur le cadre et les moyens d'intervention des polices municipales. Cette mission, qui doit déboucher sur des propositions concrètes, a également été confiée au préfet Jean-Louis Blanchou. Ce dernier a la charge de piloter ces travaux, qui associent l'ensemble des entités du ministère ayant des compétences en matière de police municipale : la police et la gendarmerie, bien sûr, mais aussi la direction générale des collectivités locales et la direction des libertés publiques et des affaires juridiques. L'implication de ces deux dernières est, de ce point de vue, capitale. Il s'agit en effet de mieux définir les cadres d'intervention, ainsi que l'articulation de la politique de l'État avec les collectivités.

Monsieur Thani Mohamed Soilihi, vous avez eu raison de pointer la nécessité d'intégrer dans ces réflexions la spécificité des territoires d'outre-mer, à laquelle Victorin Lurel et moi-même sommes évidemment attentifs.

Messieurs les rapporteurs, vous avez dressé un état des lieux précis des problématiques auxquelles sont confrontées les polices municipales, état des lieux que les intervenants ont complété, en esquissant chacun des solutions, des voies de progrès. À mon tour, je tiens à vous faire part des objectifs que je me suis fixés ainsi que des mesures déjà prises au sein du ministère.

La politique que je veux mener repose sur trois axes principaux, qui visent à une plus grande efficacité du dispositif : une meilleure coordination entre l'État et les collectivités ; un impératif de proximité, garanti par l'adaptation au contexte local ; enfin, un renforcement des moyens d'action, pour une police municipale reconnue et efficace.

Pour traiter correctement du sujet des polices municipales, il convient d'abord de définir les responsabilités de chacun, en premier lieu celles de l'État, qui est, je le répète, responsable de la sécurité de nos concitoyens.

En aucun cas, les polices municipales ne doivent empiéter sur les prérogatives régaliennes de la police ou de la gendarmerie. Je le redis, elles ne sont pas non plus destinées à pallier une quelconque carence de l'État.

Je rappellerai, comme Mme Assassi, les termes de l'article L. 111-1 du code de la sécurité intérieure, auxquels je me tiendrai : « L'État a le devoir d'assurer la sécurité en veillant, sur l'ensemble du territoire de la République, [...] au maintien de la paix et de l'ordre publics, à la protection des biens et des personnes ».

La coproduction sécuritaire ne peut être efficace que si elle repose sur un partage des responsabilités clair, et donc sur une coordination entre forces nationales et forces municipales. Tel est l'objectif des conventions de coordination mises en œuvre depuis 2000.

Les premières conventions types, issues d'un décret du 24 mars 2000, ont constitué un progrès certain, mais elles n'allaient pas assez loin. Surtout, elles ne reposaient presque jamais sur un diagnostic sécuritaire partagé. On pourrait citer plusieurs exemples illustrant cette réalité.

Services de l'État et collectivités travaillant de plus en plus ensemble en matière de sécurité, notamment dans le cadre des contrats locaux de sécurité ou des conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance, cette réalité devait se traduire dans les conventions de coordination. C'est l'une des recommandations qui ressortent du rapport d'information, mais c'était déjà l'un des axes du rapport commun produit en 2010 par l'inspection générale de l'administration, l'inspection générale de la police nationale et l'inspection générale de la gendarmerie nationale.

Cette recommandation a donc conduit à une nouvelle génération de conventions types, prévues par le décret du 2 janvier 2012. Ces conventions prévoient, par exemple, des coopérations opérationnelles renforcées entre polices municipales et forces de l'ordre.

Ces conventions constituent déjà un cadre intéressant, mais qu'il faut encore approfondir, notamment en ce qui concerne la définition des opérations conjointes ou l'armement.

Une meilleure coordination sur le plan national passe aussi par une harmonisation des pratiques lorsqu'elle est possible. Ainsi, en matière de procès-verbaux, il serait souhaitable qu'un modèle type soit généralisé afin de faciliter le travail de tous. Je sais que le CNFPT diffuse déjà un document de cette nature, pratique qui doit être étendue. (*Marques d'approbation au banc de la commission.*)

L'adaptation au contexte local est le deuxième axe de la réflexion que je souhaite développer. C'est un impératif qui concerne l'ensemble des politiques de sécurité. Je ne crois pas aux solutions uniformes, appliquées partout de façon indistincte. Le principe d'adaptation fine aux réalités de chaque territoire a présidé, par exemple, à la création des zones de sécurité prioritaires, dans lesquelles les polices municipales sont aussi impliquées. Les effectifs, les dispositifs opérationnels, les partenariats locaux, tous ces éléments doivent être adaptés au terrain et aux types de délinquance.

Cette adaptation est aussi rendue nécessaire par la diversité des polices municipales présentes sur le territoire. Dans sa coopération, l'État doit prendre en compte la volonté des communes et des intercommunalités, qui restent maîtresses des polices municipales. En aucun cas, il n'est question de remettre en cause le pouvoir de police générale du maire, car celui-ci est inhérent au principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales. J'adhère d'ailleurs à l'approche pragmatique du rapport, que vous avez été nombreux à saluer – je pense notamment aux interventions de Mme Klès et de M. Capo-Canellas –, mais je n'oublie pas les observations de MM. Placade et Placé, ou de Mme Assassi, sur la nécessité de pousser davantage la réflexion.

L'idée d'une plus grande déconcentration ou d'une décentralisation accrue n'est pas, en elle-même, absurde, car de telles solutions sont appliquées dans d'autres pays et l'ont aussi été chez nous. Cependant, nous disposons aujourd'hui d'un cadre régalien qu'il me paraît important de respecter, tout en tenant compte des évolutions évoquées dans le rapport.

C'est donc par un dialogue approfondi, que j'espère fructueux, entre l'État et les élus que nous parviendrons à définir une « offre de sécurité » plus efficace pour nos concitoyens. La situation a d'ailleurs déjà évolué : le dialogue qui existe entre l'État, les collectivités territoriales et l'éducation nationale en matière de sécurité n'était pas même pensable voilà seulement quelques années.

Le dialogue doit aussi être pratiqué avec les partenaires sociaux comme avec les agents de l'État ou des conseils généraux, dans le respect, bien sûr, du secret professionnel. La coproduction doit en effet passer par un dialogue fondé sur la confiance à l'échelon local pour gagner en efficacité.

À cette même fin, une voie mérite, comme vous le soulignez dans votre rapport, messieurs les rapporteurs, d'être approfondie, celle de la mutualisation intercommunale. Vous citez notamment l'exemple de la communauté de communes de Roissy Porte de France – c'est donc faisable, monsieur Nègre ! Dans le respect, là encore, des pouvoirs de police générale du maire, il est possible par ce biais de réaliser des économies réelles d'échelle et de structures.

Surtout, la mutualisation intercommunale permettrait de mieux adapter l'action de la police municipale aux variations dans l'espace et dans le temps des besoins en termes de présence et de régulation de proximité.

Dans le cadre des conventions de coordination avec l'État, il peut également s'avérer souhaitable de rapprocher les périmètres d'action : des polices intercommunales seraient sans doute plus proches du zonage des circonscriptions de sécurité publique de la police ou des communautés de brigades de la gendarmerie. (*Marques d'approbation au banc de la commission.*)

Les rapporteurs l'ont constaté lors de leurs déplacements, les premières expériences en la matière sont une réussite. Il faut aller plus loin, mais sans attenter au pouvoir de police générale du maire, ce qui nous vaudrait d'ailleurs d'être rappelés à l'ordre par le Conseil constitutionnel.

Dans cette perspective, le projet de loi de décentralisation prévoira la possibilité, pour les EPCI à fiscalité propre le souhaitant, de transférer un pouvoir de police spéciale à leur président en matière de circulation et de stationnement ; ce transfert de plein droit découlera de la communautarisation de la compétence en matière de voirie.

Un double pouvoir de veto sera toutefois garanti : celui du maire, conformément au principe de libre administration ; celui du président de l'EPCI, pour lui éviter d'avoir à exercer une compétence sur un territoire en « taches de léopard » en cas de consensus insuffisant entre les différents maires concernés. Explorons cette voie, qui devrait également s'avérer intéressante pour nos agglomérations, compte tenu des compétences qu'elles exercent dans le domaine des transports.

L'adaptation au contexte local n'est pas seulement affaire de structures ; elle doit aussi guider la définition des moyens et modes d'action accordés aux polices municipales.

Il en va ainsi en matière d'armement. Comme l'a déjà dit M. François Pillet, il n'y a pas lieu de légiférer sur ce sujet. Il n'y a pas, en effet, de réponse univoque : dans certaines communes, il serait absurde que les policiers municipaux soient armés, mais cela peut se révéler nécessaire dans d'autres. Les policiers municipaux d'Évry sont armés, choix que n'ont pas fait d'autres villes et qui n'est d'ailleurs pas seulement fonction de la taille : le maire de Bordeaux ne

souhaite pas armer sa police municipale, alors que celui de Lyon l'a fait. La solution retenue est ainsi plus affaire de pragmatisme, de prise en compte des réalités du terrain, que de positions politiques, même si des différences existent évidemment, et loin de moi l'idée de les gommer !

En revanche, il faut garantir à tous les policiers municipaux les moyens de se défendre si nécessaire. Je n'ai évidemment pas oublié cette policière municipale, Aurélie Fouquet, qui a payé de sa vie son engagement courageux. Je pense aussi aux policiers municipaux de Nice, que j'ai rencontrés il n'y a pas si longtemps, ou à ceux d'Évry, qui travaillent jusqu'à deux heures ou trois heures du matin et subissent les mêmes caillassages que d'autres fonctionnaires dans certains quartiers.

Ma volonté d'assurer une meilleure protection des policiers et des gendarmes vaut aussi, bien évidemment, pour les policiers municipaux. Tel est l'objectif du projet de décret, actuellement examiné par le Gouvernement, qui leur permettrait de disposer d'un certain type de tonfas, dont l'usage ne leur est pas autorisé pour l'instant, ou de matraques télescopiques.

Sur ces questions d'armement, soyons également pragmatiques et reconnaissons, en dépit des éventuels incidents ou accidents qui ont pu se produire, que nos forces de l'ordre, nationales et municipales, agissent avec beaucoup de responsabilité, même dans les situations extrêmement difficiles. Nous pouvons donc souligner l'exemplarité – en comparaison avec d'autres pays notamment – de nos forces de l'ordre.

Le troisième axe de ma politique concerne les moyens donnés à la police municipale pour qu'elle soit davantage reconnue et encore plus efficace.

Les polices municipales s'appuient sur les compétences de leurs agents. Ces compétences, il convient de les entretenir, mais également de les développer par des actions de formation adéquates.

En ce qui concerne la formation initiale, les parcours pédagogiques doivent être adaptés aux acquis professionnels des élèves. Pour autant, il faut veiller à ce que tous passent par le même creuset, y compris les anciens policiers et gendarmes, car, comme Mme Klès l'a dit à juste titre, même pour eux, devenir policier municipal revient à apprendre un nouveau métier.

M. Jean-Pierre Sueur, président de la commission des lois. Tout à fait !

M. Manuel Valls, ministre. Il est primordial, également d'être en mesure d'évaluer en fin de formation si les nouvelles recrues présentent bien les qualités requises pour exercer leurs fonctions.

La police nationale a instauré dans ses écoles, en 2005, un jury de fin de scolarité pour les élèves gardiens de la paix. De même, les commandants d'école de sous-officiers de gendarmerie se prononcent systématiquement, à la fin de la formation, sur l'aptitude des élèves-gendarmes. Cette évaluation sera d'ailleurs d'autant plus nécessaire à l'avenir que plusieurs milliers de policiers et de gendarmes vont être de nouveau recrutés.

Actuellement, pour les polices municipales, le président du CNFPT porte à la connaissance de l'autorité territoriale, à l'issue des six mois de formation initiale, son appréciation écrite sur les stagiaires. Cet avis n'a toutefois aucun caractère

contraignant. Il me paraît souhaitable que le préfet et le procureur en aient également connaissance, préalablement à leur décision sur les demandes d'agrément.

Le CNFPT propose également une offre complète en matière de formation continue, permettant d'accompagner les policiers municipaux au cours de leur carrière et de les aider à assumer de nouvelles responsabilités, mais il faut aller plus loin. Il serait ainsi utile que les directeurs de police municipale soient également tenus de suivre ces actions de formation continue, ne serait-ce que pour maintenir leurs connaissances à niveau.

Le CNFPT joue ce rôle, à titre principal, mais il n'est pas le seul. Déjà les moniteurs de tir de la police et de la gendarmerie forment ceux du CNFPT en mettant à disposition leurs stands de tir, mais il doit être possible d'aller au-delà, dans l'esprit de cette véritable filière de la sécurité que vous êtes plusieurs à appeler de vos vœux.

C'est pourquoi je demanderai au groupe de contact animé par le préfet Jean-Louis Blanchou de réunir l'ensemble des acteurs de ces secteurs pour réfléchir à la possibilité d'une mutualisation dans ce domaine. Sont concernés le CNAPS, ou Conseil national des activités privées de sécurité, le CNFPT, et évidemment la direction générale de la police nationale et la direction générale de la gendarmerie nationale. Là aussi, nous devons avancer et j'ai entendu vos propositions, mesdames, messieurs les sénateurs.

Bien formés, les policiers municipaux doivent également bénéficier de rémunérations prenant en compte la nature des missions qu'ils remplissent. Je sais que la question du régime indemnitaire et catégoriel représente une attente forte. Un cycle de discussions s'est engagé en 2012; je propose de le conduire à son terme au premier trimestre de cette année.

S'agissant des policiers municipaux de catégorie C, je suis favorable à la valorisation des fins de carrière pour les personnels exerçant des responsabilités d'encadrement. Les négociations avec mes collègues chargés de la fonction publique et du budget relatives à la création d'un échelon spécial à l'indice 529 pour les personnels de catégorie C devraient aboutir dans les prochaines semaines: il ne reste plus qu'à préciser le mécanisme de contingentement de l'accès à cet échelon spécial.

Je suis ces négociations de très près, et j'ajoute qu'il est parfois utile qu'un ministre de l'intérieur ait exercé les responsabilités de maire et présidé, à ce titre, quelques commissions administratives paritaires où étaient représentés les policiers municipaux de sa ville. Ne voyez pas dans cette remarque une ode au cumul des mandats! (*Sourires.*)

M. Jean-Pierre Sueur, président de la commission des lois. Bien entendu! Il n'était pas utile de le préciser! (*Nouveaux sourires.*)

M. Manuel Valls, ministre. Nous nous sommes également mis d'accord sur le principe de la création d'un indice brut terminal 801 pour les directeurs de police municipale.

En ce qui concerne l'élargissement des possibilités légales pour les collectivités de recruter au grade de directeur, une étude d'impact a été menée: elle montre que les propositions émises augmenteraient de 50 à 500 le nombre de communes concernées, ce qui n'est pas très progressif. Les discussions conduites avec les services de la fonction publique et du

budget nous amènent donc à rechercher des critères fonctionnels et qualitatifs plus précis que ceux qui sont proposés afin d'encadrer l'évolution du nombre de bénéficiaires.

Enfin, j'ai retenu la proposition de vos rapporteurs concernant la fusion des cadres d'emploi des gardes champêtres et des policiers municipaux, tout en étant très sensible au statut et à l'avenir de la brigade verte évoquée par Mme la sénatrice du Haut-Rhin, que décidément je ne quitte plus, que ce soit au cours de nos débats ou sur le terrain! (*Mme Catherine Troendle sourit.*) Vous n'avez pas lieu de vous inquiéter, madame la sénatrice, tout sera fait pour préserver cette spécificité – parmi bien d'autres! – alsacienne.

J'ai demandé à mes services d'étudier les modalités pratiques de cette fusion. Cette réforme devra être préparée dans le courant de l'année 2013 pour une mise en œuvre en 2014, si vous en êtes d'accord, avant les élections professionnelles au sein de la fonction publique territoriale prévues à l'automne.

Enfin, je vous propose d'être prudents sur la question de l'uniforme et de garder ce bleu qui me semble correspondre à une demande forte de nos policiers municipaux.

Des moyens d'action renforcés, cela signifie enfin une meilleure mutualisation et, lorsque cela est possible, une harmonisation avec la police et la gendarmerie nationales.

Les services du ministère de l'intérieur étudient la question de la consultation de certains fichiers d'État par les policiers municipaux, notamment en matière routière. Il s'agit, je le sais, d'une revendication récurrente de ces agents, qui rencontrent, j'en suis conscient, des complications dans leur travail quotidien, mais je ne vous cache pas que nous abordons ce problème avec une certaine vigilance compte tenu de la jurisprudence constitutionnelle.

Le législateur a exclu de confier aux polices municipales des pouvoirs d'investigation qui relèvent de la police et de la gendarmerie nationale. Or, le recours à ces fichiers, dont certains comportent des données sur des personnes surveillées, permet de procéder à des identifications de personnes. J'ai donc demandé à mes services d'approfondir la réflexion, sous un angle pragmatique et à partir de cas concrets, en vue de déterminer les modalités d'accès limité, fichier par fichier, qui faciliteraient le fonctionnement quotidien des polices municipales.

Un autre axe de mutualisation semble plus prometteur: il s'agit de l'interconnexion de certaines fréquences radios entre les forces de l'ordre et les polices municipales. Outre que celle-ci permettrait d'améliorer la fluidité des communications lors des opérations conjointes, elle serait également un gage de sécurité pour les policiers municipaux mis en danger dans leurs missions. Je pense évidemment, cette fois encore, à cette policière municipale qui a perdu la vie dans une opération de ce type.

Bien entendu, l'interconnexion ne pourrait intervenir que dans le cadre de conventions renforcées. J'ai donc annoncé une expérimentation dans ce sens sur quatre villes qui seront prochainement désignées par les directions générales de la police et de la gendarmerie.

Afin de simplifier encore le travail des policiers municipaux, nous devons veiller à renforcer l'efficacité de la répression, qu'ils exercent dans le strict cadre de leurs prérogatives. Si les policiers municipaux sont aujourd'hui habilités à sanctionner les infractions aux arrêtés du maire, leurs

procès-verbaux doivent être transmis à la police ou à la gendarmerie en vue de la comparution du contrevenant devant le tribunal de police.

Ce système est lourd et peu efficace, reconnaissons-le. La procédure du timbre-amende ou de l'amende forfaitaire serait une simplification appréciable. Une réflexion est en cours sur ce sujet, en lien, cela va sans dire, avec la Chancellerie.

Monsieur le président, monsieur le président de la commission des lois, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, telles sont nos réflexions, nos réponses à vos attentes et à vos questions. Tel est notre regard sur les pistes élaborées par un rapport dont je veux, une fois encore, souligner la qualité.

Je propose, monsieur le président de la commission des lois, que les deux rapporteurs soient régulièrement associés aux travaux du ministère de l'intérieur.

M. Jean-Pierre Sueur, *président de la commission des lois*. C'est une très bonne idée! Nous vous en remercions!

M. Manuel Valls, *ministre*. D'importants rendez-vous, notamment sur la formation des policiers et le bilan d'étape des zones de sécurité prioritaires, sont prévus. MM. Vandierendonck et Pillot y seront bien évidemment invités. Leurs réflexions constitueront un apport précieux, et je ne doute pas qu'ils tireront aussi un certain nombre d'enseignements des débats.

Je l'ai dit, la sécurité dans notre pays dépend, d'abord, de l'État régalien, c'est-à-dire de la police et de la gendarmerie nationales, mais d'autres acteurs se sont invités. Je pense à la sécurité privée, à laquelle plus de 200 000 personnes contribuent – grâce aux travaux du CNAPS et à l'action du préfet Blanchou, le renforcement de leur encadrement évolue dans le bon sens – et, bien sûr, à la police municipale, forte de près de 19 000 agents. Ces acteurs de la sécurité et de la tranquillité de nos concitoyens doivent être soutenus et voir leurs conditions de travail améliorées.

Grâce au rapport de la mission d'information, qui a nourri un débat que je crois avoir été de très grande qualité, nous parviendrons à atteindre ces objectifs. (*Applaudissements.*)

M. le président. Mes chers collègues, l'ordre du jour de ce matin étant épuisé, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à quinze heures.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à treize heures cinq, est reprise à quinze heures, sous la présidence de M. Jean-Pierre Bel.*)

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE BEL

M. le président. La séance est reprise.

4

QUESTIONS D'ACTUALITÉ AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses à des questions d'actualité au Gouvernement.

Je rappelle que l'auteur de la question dispose de deux minutes trente, de même que la ou le ministre pour sa réponse.

RYTHMES SCOLAIRES

M. le président. La parole est à M. Gérard Le Cam.

M. Gérard Le Cam. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'éducation nationale.

Monsieur le ministre, c'est un sénateur-maire de la ruralité qui vous interroge. (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*)

La réforme des rythmes scolaires fait l'objet d'oppositions massives : grève des enseignants du primaire, rejet des instances consultatives et opposition de nombreux maires.

Les rythmes peuvent être un élément permettant la réussite des élèves, mais, seuls, ils ne peuvent suffire à lutter contre l'échec scolaire.

La réforme, telle qu'elle est prévue, ne fera que déstabiliser l'école, car elle manque de clarté s'agissant tant de ses visées que de ses modalités d'application. Quant aux délais de mise en œuvre par les communes, le mois supplémentaire accordé hier n'y change rien, ils sont trop courts!

Le débat a perdu de vue sa visée éducative pour se trouver arbitré et enfermé à l'aune des capacités financières des communes, qui ont la charge de mettre en œuvre la réforme.

Le rôle du scolaire et du périscolaire n'est pas précisé. Des activités pédagogiques pourront être mises en place, mais le Gouvernement ne dit pas au service de quel projet éducatif. La faible durée, de trente à quarante-cinq minutes, accordée à ces activités en réduit la portée et pose la question du personnel encadrant. Et ce n'est certainement pas en assouplissant les normes d'encadrement, piste actuellement privilégiée, qu'un projet de qualité pourra être porté! Au contraire, cela nuira à la sécurité des enfants.

Sans périmètre précis, cette réforme aggravera les inégalités territoriales face au service public de l'éducation nationale, des inégalités que la droite a amplifiées depuis dix ans.

En effet, si le coût de la réforme n'est pas précisément évalué, on sait qu'il sera trop important pour que les communes les plus pauvres puissent y faire face. Selon les chiffres le plus souvent avancés, le coût est évalué à environ 150 euros par élève.

Comment les communes pourront-elles prendre en charge ces nouvelles activités pédagogiques périscolaires? Comment feront-elles face à l'augmentation de la demande en matière de transport scolaire, de cantine et de centre de loisirs découlant de la scolarisation le mercredi matin?

Vous répondez, monsieur le ministre, par l'octroi d'une dotation exceptionnelle de 250 millions d'euros. Ce montant, largement insuffisant,...

M. Alain Gournac. Ah!

M. Gérard Le Cam. ... sert davantage de moyen d'incitation à une mise en œuvre rapide de la réforme que de compensation des coûts. Cette aide n'est d'ailleurs attribuée qu'aux seules communes appliquant la réforme dès 2013, comme si l'augmentation des dépenses était seulement liée à la mise en place des nouveaux rythmes scolaires et n'était pas pérenne!

Il n'y a aucune urgence : il faut prendre le temps de faire une réforme au service de la réussite de tous les élèves, sur tout le territoire.

Monsieur le ministre, allez-vous donc enfin réaffirmer le rôle de l'État dans l'éducation nationale en accordant aux communes une compensation financière de la totalité des coûts? (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC et de l'UMP. – M Vincent Capo-Canellas applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. Monsieur le sénateur, vous avez eu raison de dire qu'il ne fallait pas enfermer la réforme de l'éducation, qui est une priorité de ce gouvernement, dans des considérations purement financières... quoique votre intervention n'ait ensuite porté que sur cette préoccupation, certes elle aussi légitime.

Nous voulons que tous les enfants de France puissent réussir.

M. Alain Gournac. Nous aussi!

M. Vincent Peillon, ministre. C'est le but du projet de loi d'orientation et de programmation pour la refondation de l'école de la République que nous avons présenté hier en conseil des ministres.

La refondation de l'école est absolument nécessaire, car, vous le savez, nos résultats se dégradent fortement, notamment sur le plan européen. Je rappelle que 25 % d'élèves sont en difficulté à l'entrée au collège et que les inégalités s'accroissent.

Ces dernières années, l'école a été durement touchée, du fait de la suppression de 80 000 postes – à ce propos, je vous remercie d'avoir relevé, monsieur Le Cam, que 376 postes supplémentaires seront créés à la rentrée dans l'académie de Rennes... –, mais aussi de la suppression de la formation des enseignants. Nous allons donc consacrer 27 000 postes à cette dernière. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

Concernant la question des rythmes scolaires, tout le monde reconnaît – je pense notamment à l'Académie de médecine, aux différentes instances consultées par la précédente majorité ou encore à Marcel Rufo, que j'écoutais encore ce matin – que l'exception française, véritablement unique au monde, des 144 jours de classe sert peut-être l'intérêt de nombreux adultes, mais pas celui des élèves! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

Comme nous avons le sens de l'intérêt général, nous devons réagir. C'est la mission qui m'a été confiée par le Président de la République et que me permet de réaliser le Premier ministre.

Le projet de loi d'orientation et de programmation présenté hier donne la priorité au primaire. J'ai annoncé la création de 7 000 postes supplémentaires et de nouvelles méthodes pédagogiques pour les enseignants de CP et de CE1. (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*) Ce matin, j'ai signé avec Mme la ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche, les recteurs et les présidents d'université une feuille de route pour la formation des enseignants. Enfin, il y a cette grande réforme que nous devons tous porter, celle des rythmes scolaires.

Monsieur le sénateur, des réponses ont été apportées aux inquiétudes que vous exprimez.

Un fonds de 250 millions d'euros, qui sera alloué selon une juste péréquation, a ainsi été accordé, malgré la situation budgétaire que nous connaissons, par le Premier ministre

aux communes, rurales aussi bien qu'urbaines, les plus en difficulté. (*MM. Alain Gournac et Jean-Claude Gaudin s'exclament.*)

Nous avons aussi entendu les inquiétudes des enseignants, dont nous avons modifié les obligations de service.

Si nous sommes capables les uns et les autres de conjuguer nos efforts, nous pourrions réaliser cette grande réforme dans l'intérêt des élèves et de la France. Je vous remercie de nous accompagner! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste. – M. Jacques Mézard applaudit également.*)

M. Roland Courteau. Très bien!

M. Alain Gournac. Et nous, on va payer!

SITUATION AU MALI

M. le président. La parole est à M. Robert Hue.

M. Robert Hue. Monsieur le Premier ministre, le 11 janvier dernier, le Président de la République a pris la courageuse décision d'engager nos forces armées au Mali. Il l'a fait dans le respect de la souveraineté de cet État à l'appel de son président et dans celui du droit international, en vertu d'une résolution du Conseil de sécurité des Nations unies.

Il s'agit incontestablement d'une rupture avec la période que nous souhaitons désormais révolue de la « Francafrique ». Comme la France est liée à l'Afrique et qu'elle défend partout dans le monde les valeurs de liberté et d'humanisme, elle a répondu présent à l'appel d'un pays ami qui aurait tout simplement pu sombrer et devenir un État terroriste.

Je veux ici rappeler, au nom de mes collègues du RDSE, le soutien sans réserve que nous apportons à nos troupes et à leurs familles.

Ce qui se joue en ce moment au Mali, c'est la sécurité de ce pays, celle d'une partie du continent africain, mais aussi celle de l'Europe. Alors que nous venons de célébrer le cinquantième anniversaire du traité d'amitié franco-allemande, l'Union européenne, dans son ensemble, se montre-t-elle suffisamment présente à ce rendez-vous majeur?

Si les aides matérielles et logistiques commencent à arriver, il apparaît aux yeux de l'opinion publique que, aux côtés de la France, la réponse européenne n'est pas suffisamment à la hauteur des enjeux que représentent la stabilité et le développement de l'Afrique pour le destin de nos deux continents.

À ce titre, et parce qu'au bruit des armes doit succéder celui de la reconstruction et de la paix – le plus tôt sera le mieux –, l'Europe devra enfin prendre ses responsabilités envers ce continent qui, à bien des égards, est rongé par une terrible pauvreté, laquelle sert, on le sait, de terreau au terrorisme et aux extrémismes les plus violents.

Monsieur le Premier ministre, pouvez-vous informer le Sénat des dernières évolutions de la situation militaire au Mali, de la mise en place de la Mission internationale de soutien au Mali, la MISMA, et de notre coopération avec l'Algérie?

Quelles nouvelles dispositions vous apprêtez-vous à prendre pour inciter nos partenaires européens à engager un partenariat de type nouveau avec l'Afrique?

Par ailleurs, que pouvez-vous dire des intentions de la France en faveur d'une politique d'aide au développement, une politique concrète permettant de stabiliser cette région, de consolider la démocratie, et surtout de lutter à la source contre

la misère et la pauvreté? (*Applaudissements sur certaines travées du RDSE, ainsi que sur les travées du groupe socialiste, du groupe écologiste et du groupe CRC.*)

M. le président. La parole est à M. le Premier ministre.

M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre. Monsieur le sénateur, vous avez décrit avec une grande précision la situation telle qu'elle se présente aujourd'hui au Mali. Vous avez eu raison de rappeler que la décision du Président de la République d'engager nos forces au Mali était certes grave, mais surtout courageuse et nécessaire.

Le 20 décembre 2012, le Conseil de sécurité des Nations unies a adopté une résolution – à l'unanimité, il faut le rappeler – visant à mettre en place une force militaire africaine, la MISMA, mais il a bien fallu constater le 11 janvier dernier que celle-ci n'était pas en mesure d'arrêter le cours des choses.

Nous avons été informés de ce que les différentes factions terroristes étaient en train d'entreprendre. Voyant se préparer la mise en place de cette force africaine, elles avaient décidé de pénétrer beaucoup plus avant dans le territoire malien, de déstabiliser totalement ce pays et de lui ôter toute sa souveraineté.

Certains se sont parfois demandé pourquoi il y avait, d'un côté, une résolution et, de l'autre, une intervention de la France. Notre pays n'a pas prétendu substituer son action à celle qui doit être conduite et qui se prépare : la mise en place de la force multinationale africaine, dont l'état-major est à Bamako. Les premières troupes arrivent et, d'ici à la fin du mois de janvier, ou au plus tard à la mi-février, plusieurs milliers de soldats de différents pays africains, de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, la CEDEAO, mais aussi d'États qui n'en sont pas membres – je pense au Tchad –, seront sur place et opérationnels.

Par ailleurs, l'Union européenne a spontanément décidé non seulement d'apporter son soutien matériel à la France, résultat des décisions prises par plusieurs États, mais surtout d'accélérer la mise en place de l'unité de formation de l'armée malienne et de la force internationale. L'état-major est également sur place.

Le Président de la République a pris la décision, qui, je l'ai dit, n'était pas facile, d'engager nos soldats le 11 janvier dernier après un conseil de défense.

Si nous n'étions pas intervenus, la mise en œuvre de la résolution du 20 décembre 2012 aurait été impossible et le Mali serait aujourd'hui totalement dans les mains des terroristes.

Comme ce pays est situé au cœur de l'Afrique de l'Ouest, c'est toute cette partie du continent qui aurait été ébranlée, ce qui aurait fait peser des menaces non seulement sur l'indépendance du Mali, mais aussi sur la stabilité de l'Afrique de l'Ouest, sur l'Europe, et plus particulièrement sur la France. Ne nous y trompons pas !

Le chef de l'État par intérim du Mali, le Président Traoré, a appelé au secours le Président de la République et a fait une demande officielle de soutien de la France.

La France a consulté tous ses partenaires, et d'abord ses partenaires africains, qui, tous, à l'unanimité, lui ont témoigné non seulement leur soutien – ils l'ont encore confirmé samedi dernier à la réunion d'Abidjan, à laquelle notre pays était représenté par le ministre des affaires étrangères, Laurent

Fabius –, mais aussi leur reconnaissance. Et, en effet, si la France n'était pas intervenue, ce ne serait même plus la peine de parler aujourd'hui de la MISMA !

L'objectif, qui était d'arrêter la progression des groupes terroristes, est donc atteint. Nos troupes, avec les troupes maliennes, progressent déjà.

Néanmoins, comme je l'ai déjà indiqué hier à l'Assemblée nationale, la France n'a pas vocation à rester au Nord-Mali. La force africaine doit la suppléer le plus rapidement possible, et c'est ce remplacement que nous préparons.

Au-delà, il faudra également réussir la transition politique. Le Mali a des institutions provisoires, des dirigeants transitoires. Il est très important que la France, avec la communauté internationale et le Conseil de sécurité, veille attentivement à la réussite de cette transition. Ce n'est pas facile ! Bien sûr, il faudra exclure de la discussion les groupes terroristes et dialoguer avec les différentes composantes de la communauté nationale malienne et l'ensemble des forces politiques, mais il faudra aussi prendre en compte les spécificités territoriales – je pense au Nord-Mali et aux Touareg. Nous devons donc engager ce travail le plus vite possible et, surtout, faire en sorte de favoriser sa réussite.

Puis il y a un autre volet, que vous avez eu parfaitement raison d'évoquer, monsieur le sénateur, celui du développement. La plupart des pays concernés sont particulièrement pauvres. Dans ces conditions, il est de la responsabilité non seulement de la France, mais aussi de l'Europe de tout faire pour assurer le développement du continent africain, tout particulièrement de l'Afrique de l'Ouest.

Le ministre délégué chargé du développement, Pascal Canfin, pilote les Assises du développement et de la solidarité internationale, dont la clôture interviendra prochainement ; j'espère que cet événement contribuera également à mobiliser l'ensemble de nos partenaires européens.

C'est, nous en sommes convaincus, une nécessité, rappelée par le Président de la République, François Hollande, dans son discours de Dakar ; pour ma part, je crois qu'il est de notre responsabilité d'être en première ligne. (*Marques d'impatience sur les travées de l'UMP.*)

Mme Natacha Bouchart. Temps de parole encore dépassé ! Ce n'est pas normal !

M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre. Monsieur Hue, vous avez évoqué un passé révolu, celui de la Françafrique, bien loin de nos convictions. Pour autant, comme vous l'avez parfaitement déclaré, cela ne signifie pas que la France doive se désintéresser de l'Afrique !

Au-delà, c'est la responsabilité de toute l'Europe qui est engagée.

Le continent africain a un bel avenir devant lui : cet avenir passe par la démocratie et par des institutions stables, mais aussi par le développement, un développement qui doit être durable et donner des perspectives à tous les peuples africains. Ce développement, c'est aussi le nôtre, car il sert à la fois l'intérêt des Africains, celui des Français et, plus largement, celui des Européens. Soyons donc à la hauteur de l'histoire.

Pour conclure, je veux adresser à nos soldats – et je suis sûr que vous y serez sensibles, mesdames, messieurs les sénateurs – un message de solidarité et de soutien dans la mission difficile qui est la leur, au service de la paix et de la

liberté. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE. – M. Hugues Portelli applaudit également.*)

SITUATION AU MALI

M. le président. La parole est à M. Henri de Raincourt.

M. Henri de Raincourt. Ma question, qui concerne elle aussi le Mali, s'adressait au ministre des affaires étrangères, M. Laurent Fabius, mais il est en ce moment même – et c'est tout à fait normal – à l'aéroport, en train d'accueillir Florence Cassez, à l'occasion du retour de cette dernière sur le sol national. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

Comme chacun ici, je mesure les sentiments que notre compatriote doit éprouver en cet instant où elle retrouve la mère-patrie. Je veux lui dire que nous sommes tous très heureux que ces années de souffrance et de martyre soient aujourd'hui derrière elle. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et sur plusieurs travées du groupe socialiste. – M. Vincent Capo-Canellas applaudit également.*)

M. Alain Gournac. Bravo !

M. Henri de Raincourt. Dès lors, j'adresse ma question au ministre des affaires européennes, ce qui tombe d'ailleurs très bien, compte tenu des précisions que je souhaite obtenir en complément de ce que vient de nous indiquer le Premier ministre.

Je veux tout de même rappeler que le Président de la République avait annoncé le 13 novembre dernier, à l'occasion d'une conférence de presse, que la France n'interviendrait « en aucun cas elle-même » au Mali. Toutefois, le 11 janvier dernier, devant la tournure des événements et à l'appel des autorités – fussent-elles provisoires – de ce pays, il a pris la sage et responsable décision, dans le respect absolu des décisions du Conseil de sécurité des Nations unies, d'engager directement la France dans la lutte contre le terrorisme.

Vous savez que nous avons approuvé cette décision du Président de la République. Nous soutenons cette action des pouvoirs publics, du Gouvernement...

M. Alain Gournac. Oui !

M. Henri de Raincourt. ... et de nos soldats, à qui nous aussi voulons naturellement rendre hommage.

Monsieur le ministre, lors de vos échanges avec nos partenaires européens, vos homologues ont, de façon unanime, salué l'action de la France ; c'est très bien ! Mme Ashton a déclaré que l'Union européenne jouerait un rôle clé, un rôle actif dans les semaines à venir ; c'est positif !

Néanmoins, nous appelons de nos vœux des faits concrets (*M. Alain Gournac approuve.*) qui – excusez-moi, monsieur le Premier ministre ! – aillent un peu au-delà des actions de formation dans lesquelles l'Europe est engagée.

Dans cette bataille très difficile à livrer contre le terrorisme, l'Union européenne, qui a élaboré une stratégie pour la sécurité et le développement du Sahel, nous est immensément nécessaire. Nous avons un très grand besoin de l'Europe, non pays par pays, mais globalement !

Aussi, monsieur le ministre, pouvez-vous nous rendre compte des efforts engagés par le Gouvernement français et nous dire quelles sont les perspectives pour que l'Union européenne affirme clairement sa présence dans la lutte

contre le terrorisme ? (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP. – M. Vincent Capo-Canellas applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des affaires européennes.

M. Bernard Cazeneuve, ministre délégué auprès du ministre des affaires étrangères, chargé des affaires européennes. Monsieur le sénateur, je vous remercie beaucoup de votre question, car elle me fournit l'occasion de préciser le rôle de l'Union européenne dans la crise du Mali, ainsi que les conditions dans lesquelles la France a été amenée, avec ses partenaires européens, à définir une stratégie qui permette à ce pays de retrouver son intégrité territoriale et de faire face au risque terroriste.

Au-delà, il s'agissait de sécuriser le continent africain dans son ensemble, lequel risquait de se trouver déstabilisé en cas de contamination terroriste, et d'assurer la sécurité de l'Europe et en particulier celle de notre propre pays.

Premièrement, je veux, à la suite du Premier ministre, insister sur le rôle qu'a joué l'Union européenne dans la préparation de la formation des troupes maliennes afin que celles-ci soient en mesure de redonner au Mali son intégrité territoriale.

Monsieur le sénateur, vous avez eu raison de mettre l'accent sur le fait que l'ensemble des actions engagées dans ce pays sont intervenues dans le strict respect de la légalité internationale. C'est d'ailleurs le résultat d'une première action concrète de l'Union européenne. En effet, les résolutions 2056, 2071 et 2085, qui ont défini le cadre légal international dans lequel nous sommes intervenus, n'auraient pu être prises s'il n'y avait pas eu, au sein des Nations unies, une intervention conjointe et convergente de tous les pays de l'Union européenne.

Deuxièmement, nous avons souhaité que ces derniers puissent définir ensemble les modalités d'une formation de l'armée malienne, permettant à celle-ci d'assurer la sécurité sur le territoire du Mali et, comme l'a indiqué M. le Premier ministre, permettant également à la MISMA de garantir durablement cette sécurité, avec des troupes en nombre.

C'est la raison pour laquelle, avec les pays de l'Union européenne, nous avons décidé de mobiliser près de 500 militaires venus de toute l'Europe pour assurer la formation, à travers la mise en place du dispositif *European Union Training Mission in Mali*, ou EUTM.

Par ailleurs, nous avons également indiqué que nous étions à la disposition de la CEDEAO pour assurer toute mission permise par cette formation, aux côtés de la MISMA.

Si, lorsque les terroristes ont décidé de faire mouvement, la France n'avait pas pris, sous l'impulsion du Président de la République, la décision d'intervenir, tout ce que nous avons convenu avec les Européens ne serait pas possible aujourd'hui : le Mali serait tombé dans les mains des terroristes et serait en situation de déstabilisation majeure.

M. Alain Gournac. Vous ne répondez pas à la question !

M. Bernard Cazeneuve, ministre délégué. Par conséquent, nous avons continué à travailler avec les Européens, qui, contrairement à ce que nous avons pu entendre à certains moments, ont mobilisé des moyens à nos côtés : moyens aériens pour assurer le transport de troupes en nombre ; moyens sanitaires, à des fins d'assistance ; moyens humanitaires, lesquels seront bel et bien nécessaires sur le terrain.

Par ailleurs, le 29 janvier prochain, nous réunirons une conférence des donateurs à Addis-Abeba pour mobiliser les moyens financiers qui permettront d'aller au bout de cette opération.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur le ministre.

M. Alain Gournac. En effet !

M. Bernard Cazeneuve, ministre délégué. L'intervention au Mali est donc une action européenne, dans laquelle la France joue un rôle de précurseur pour rétablir l'intégrité territoriale du pays et pour assurer la sécurité du Sahel face au risque terroriste. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

L'ÉCOLE

M. le président. La parole est à Mme Catherine Morin-Desailly.

Mme Catherine Morin-Desailly. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'éducation nationale.

Monsieur le ministre, d'ici à la fin du mois de mars, les communes de nos départements sont appelées à se prononcer sur une réforme des rythmes scolaires, applicable en 2013 ou en 2014, pour laquelle les élus n'ont pas été sérieusement informés et encore moins consultés.

Ce projet aux contours flous, dont l'impact financier n'a absolument pas été évalué, a été sévèrement retoqué par toutes les instances de concertation : comité technique ministériel, Conseil supérieur de l'éducation, commission consultative d'évaluation des normes.

Dans un contexte de baisse annoncée des dotations de l'État pour 2014 et 2015, les élus se sentent pris à la gorge et s'interrogent sur la faisabilité du projet en l'état. (*Marques d'approbation sur les travées de l'UMP.*)

Que se passera-t-il lorsque l'aide exceptionnelle de 250 millions d'euros promise pour 2013 – aide qui, selon les premières estimations de nos collègues, apparaît déjà très en deçà des dépenses engendrées – disparaîtra ?

Sous quelle responsabilité seront placés les enfants entre quinze heures trente et seize heures trente ? Qui les encadrera ? Aura-t-on partout – en ville comme en milieu rural – les moyens de recruter des personnels qualifiés pour les activités culturelles ou sportives annoncées ?

Un sénateur du groupe socialiste. Vous les aviez supprimés !

Mme Catherine Morin-Desailly. Monsieur le ministre, ces questions toutes simples, auxquelles vous n'avez pas franchement répondu tout à l'heure, sont celles que se posent des élus qui nous interpellent tous les jours ! Savez-vous réellement ce qu'est la gestion de l'école d'une petite commune ou encore d'un regroupement scolaire en milieu rural ?

Ces élus, qui font déjà beaucoup d'efforts, revendiquent tout autant que vous le bien-être et l'intérêt de l'enfant. Dès lors, ils appréhendent une réforme qui menace de creuser les inégalités entre les territoires.

Les sénateurs de l'UDI-UC jugent que l'éducation est une priorité. Aussi, monsieur le ministre, ils veulent vous mettre en garde contre un passage en force risquant d'être contre-productif pour l'aménagement du temps de l'école, qui est en effet nécessaire. C'est bien à cette conclusion qu'est parvenue la Conférence nationale sur les rythmes scolaires, installée par

Luc Chatel, au sein de laquelle j'ai d'ailleurs travaillé, comme deux de mes collègues appartenant à des groupes politiques différents.

M. Alain Néri. Parlez-nous plutôt de M. Darcos !

Mme Catherine Morin-Desailly. Parmi nos recommandations, au travers desquelles nous proposons par ailleurs un projet plus global, intégrant aussi le rythme à l'année – que je ne retrouve pas vraiment dans votre projet, monsieur le ministre –, nous insistons sur la nécessité d'une méthode qui privilégie la concertation.

M. Alain Gournac. Avec les maires !

Mme Catherine Morin-Desailly. À la précipitation qui a été la vôtre depuis le début, et contre laquelle le Premier ministre vous a d'ailleurs mis en garde en juin dernier, il faut privilégier l'expérimentation et la souplesse, qui permettent des adaptations dans le respect des objectifs.

En clair, monsieur le ministre, pour réformer, vous devez échanger avec l'ensemble des partenaires de l'école et, en premier lieu, avec les représentants des collectivités qui en assumeront la mise en œuvre.

M. Alain Gournac. Les maires !

Mme Catherine Morin-Desailly. Ces élus dont nous nous faisons les porte-parole vous demandent des moyens pour appliquer la réforme. Surtout, ils vous demandent du temps ! Et ce n'est pas le mois de réflexion supplémentaire accordé aux communes qui permettra de résoudre le problème, car, aujourd'hui – il faut bien le dire –, la plus grande confusion règne ! (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UDI-UC et de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. Madame la sénatrice, vous avez opportunément rappelé que vous aviez fait partie du comité de pilotage de la grande consultation nationale sur la réforme des rythmes scolaires menée par mon prédécesseur pendant plusieurs mois.

Cette consultation a tiré le bilan de ce qui avait été l'une des plus tristes réformes mises en œuvre par la majorité précédente : la suppression des quatre jours et demi de classe hebdomadaires. (*Vives protestations sur les travées de l'UMP.*)

M. Alain Gournac. Avec concertation !

Mme Catherine Procaccia. Quoi de triste là-dedans ?

M. Vincent Peillon, ministre. Vous avez vous-même tiré la conclusion qu'il fallait revenir à ces quatre jours et demi, à raison de cinq heures d'école par jour si cela était possible. Vous avez même préconisé de rajouter deux semaines de cours. Puis, avec les autres membres du comité de pilotage, vous en êtes restés là.

C'est dommage, parce qu'il est dans l'intérêt des élèves que nous soyons capables de réaliser, tous ensemble, cette réforme, comme vous l'aviez vous-même reconnu.

La concertation est nécessaire.

M. Alain Gournac. Avec les maires !

M. Vincent Peillon, ministre. À votre époque, elle a duré plus d'un an. Après notre installation, elle s'est poursuivie plusieurs mois. Toutes les associations de maires – y compris des maires de zones montagneuses et des maires ruraux, qui se sont prononcés pour, ainsi, bien sûr, que l'Association des maires de France – ont été reçues à plusieurs reprises.

Madame la sénatrice, je constate que vos informations ne sont pas toujours justes. Vous avez parlé de la commission consultative d'évaluation des normes, où les élus sont représentés. Hier, cette commission a validé le projet de décret, par huit voix pour et deux voix contre. Pourquoi? Parce que les informations sont enfin parvenues à ses membres, (*M. Alain Gournac s'exclame.*), alors que, jusque-là, elles avaient du mal à passer, étant donné le travail de désinformation auquel vous employiez malgré votre préoccupation de façade. (*Vives protestations sur les travées de l'UMP. – Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste.*)

C'est dommage, parce que, pour des raisons purement politiques, vous prenez les enfants de France en otage. On a vu d'ailleurs pendant cinq ans quelles étaient vos pratiques envers l'éducation nationale!

M. Gérard Larcher. Arrêtez!

M. Vincent Peillon, ministre. Aujourd'hui, nous sommes obligés de réparer. C'est vrai pour les rythmes scolaires, car c'est vous qui avez fait la semaine de quatre jours, unique au monde! C'est vrai pour les remplacements, car vous avez supprimé 80 000 postes! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*) C'est vrai pour la formation des enseignants, car vous l'avez elle aussi supprimée!

Nous, nous pensons à l'avenir de la France, nous apportons des réponses concrètes, qu'il s'agisse des taux d'encadrement ou du financement de la réforme, en nous attachant à consulter les uns et les autres.

M. Alain Gournac. Ce n'est pas vrai!

M. Vincent Peillon, ministre. Si vous avez encore des inquiétudes, au-delà de celles que vous entretenez pour des raisons politiques (*Protestations sur les travées de l'UMP.*), mes services sont entièrement à votre disposition pour vous aider à élaborer ces projets territoriaux pour lesquels les élus locaux auront une responsabilité particulière.

Certains ne veulent pas – je vois ici le maire de Marseille... – accorder à l'école la priorité qu'elle mérite. (*M. Jean-Claude Gaudin proteste.*) L'État français le veut, l'école le veut... Alors, mettez-vous en mouvement! (*Vifs applaudissements sur les travées du groupe socialiste ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. Alain Gournac. Ça coûte trop cher!

M. Jean-Claude Gaudin. C'est scandaleux! Qui va payer? Vous?

LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ

M. le président. La parole est à M. Martial Bourquin.

M. Martial Bourquin. Monsieur le Premier ministre, vous avez fait de la lutte contre la pauvreté une priorité gouvernementale. Sachez que vous avez notre soutien le plus total pour rendre leur dignité à des millions de personnes.

La précarité dans notre pays est le fait d'une crise extrêmement violente et d'un chômage de masse inacceptable, mais c'est aussi le résultat de décisions politiques prises par les gouvernements précédents.

M. Alain Gournac. C'est toujours leur faute!

M. Martial Bourquin. Parmi ces décisions, il en est une qui est particulièrement inique, celle qui concerne les bénéficiaires potentiels de l'AER, l'allocation équivalent retraite, qui ont quitté leur emploi avant le 1^{er} janvier 2009; il s'agit de personnes nées en 1952 et en 1953.

Souvenons-nous: en 2008, des dizaines de milliers de personnes ont accepté des plans sociaux au terme de quarante années de travail en pensant être protégées par l'AER. Leurs employeurs et l'administration la leur avaient promise! (*M. Alain Gournac s'exclame.*)

Non seulement le gouvernement Fillon a mis fin à cette allocation au 1^{er} janvier 2009, mais il a en outre prolongé de deux ans le supplice des anciens bénéficiaires potentiels en les ignorant totalement lors de la réforme des retraites de 2010. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.*)

Ils ont été méprisés, jetés dans la précarité et la pauvreté! Au Sénat, nous avons, à deux reprises, obtenu la prolongation de ce dispositif. Lors de l'examen de la loi de finances pour 2013, nous avons fait voter, avec l'ensemble des groupes de la majorité, une contribution exceptionnelle de solidarité pour prendre en compte la situation de ces classes d'âge.

M. Alain Gournac. Programme nul!

M. Martial Bourquin. Une délégation formée de moi-même, Ronan Kerdraon et Alain Néri s'est rendue à Matignon, où nous avons reçu une écoute de qualité. Je sais aussi que les principales centrales syndicales vous ont, encore très récemment, alerté sur la situation de ces personnes, monsieur le Premier ministre.

Je connais votre attachement à la justice sociale. Je veux vous sensibiliser au drame humain, au véritable calvaire que vivent quotidiennement ces personnes. Ma question est simple: allez-vous réparer les erreurs des gouvernements Fillon et aider cette classe d'âge qui vit dans le dénuement et la précarité la plus complète? Ces hommes et ces femmes, qui ont travaillé si longtemps, ont le droit de retrouver la dignité et l'espoir! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. La parole est à M. le Premier ministre.

M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre. Monsieur le sénateur, je vous remercie d'abord de votre soutien au Gouvernement dans sa lutte contre la pauvreté et en faveur de l'inclusion sociale. J'aimerais que les sénatrices et sénateurs de l'opposition qui ironisent s'engagent également pour soutenir la lutte contre les injustices.

Mme Natacha Bouchart. Mais enfin, on fait quoi d'autre?

M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre. Aujourd'hui, 9 millions de personnes vivent, en France, sous le seuil de pauvreté. Cela mérite bien un combat et une mobilisation générale.

M. Éric Doligé. Payée par les départements!

M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre. Monsieur le sénateur, vous avez signalé une situation particulièrement injuste parce qu'il y a eu en quelque sorte tromperie envers ces trop nombreux salariés, aujourd'hui sur le carreau, qui, ayant perdu leur emploi ou accepté de bonne foi un départ volontaire en 2009 ou en 2010, pensaient pouvoir bénéficier de l'allocation équivalent retraite.

Puis, vous l'avez rappelé, le précédent gouvernement leur a fermé la porte au moment où il devenait encore plus difficile pour les salariés d'atteindre l'âge de la retraite...

M. François Rebsamen. Eh oui!

M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre. ... puisque la réforme des retraites de 2010 venait d'augmenter la durée légale de cotisations. Ainsi, les personnes concernées par l'AER nées en 1952 et en 1953 se sont trouvées doublement pénalisées.

Le gouvernement précédent a mis en place, en catastrophe, une allocation dite « allocation transitoire de solidarité », ou ATS, dont le versement dépend de conditions tellement draconiennes que ce ne sont que quelques centaines de personnes qui peuvent en bénéficier. Le problème demeure donc entier.

M. Jean-Claude Carle. Eh oui !

M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre. Monsieur Bourquin, avec le président de votre groupe, François Rebsamen, vous faites partie de ceux qui m'ont alerté voilà déjà plusieurs semaines, et je vous sais aussi mobilisé que le sont, effectivement, toutes les organisations syndicales représentatives des salariés.

Vous avez raison, il faut trouver une solution à ce problème et mettre fin à cette injustice. Le Gouvernement s'y est engagé devant votre assemblée, le 26 novembre dernier, lors de la discussion de la loi de finances pour 2013.

À cette occasion, vous et vos collègues avez livré une analyse précise de la situation. Plus d'une dizaine de milliers de personnes nées en 1952 ou en 1953 et qui n'ont toujours pas atteint l'âge légal de la retraite à taux plein vivent ainsi actuellement avec le revenu de solidarité active ou l'allocation spécifique de solidarité.

Ces personnes vivent douloureusement leur situation : elles ont travaillé toute leur vie, ont toutes leurs annuités, mais, pendant les quelques mois – au maximum un an – qui doivent encore s'écouler avant que leur retraite puisse être liquidée, elles sont au RSA !

Mme Catherine Procaccia. Ce n'est pas une réponse !

M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre. Nous allons donc régler ce problème. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

J'ai en effet décidé de répondre à l'urgence sociale que vous dénoncez, monsieur Bourquin. J'ai décidé, à titre dérogatoire, de mettre en place une prestation d'un montant équivalent à l'AER. Pourront en bénéficier tous les chômeurs ayant de faibles ressources, âgés de cinquante-neuf ans et de soixante ans, inscrits à Pôle emploi avant le 31 décembre 2010, et qui n'ont pu bénéficier de l'AER. Cette prestation complètera leur revenu pour le porter à 1 030 euros par mois.

À cet effet, nous allons prendre un décret simple qui permettra l'ouverture de ce droit à partir du 1^{er} mars 2013, c'est-à-dire dans quelques semaines désormais. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

Ainsi, la justice sera rétablie : ces personnes pourront attendre l'âge de la retraite à taux plein dans la dignité, grâce à la solidarité nationale.

Je rappelle que cette mesure vient compléter une autre décision que le Gouvernement a prise après l'élection présidentielle et conformément aux engagements du Président de la République : le 2 juillet 2012, un droit de départ à taux plein a été ouvert aux salariés âgés de soixante ans ayant commencé à travailler avant vingt ans. Dépassant largement le nombre nécessaire d'annuités, ces salariés étaient injustement pénalisés.

Nous avons voulu donner un signal fort, ce qui ne règle bien entendu ni la question de l'avenir du financement de notre système de retraite ni les injustices, mais donne le sens, le ton de l'action du Gouvernement, montre notre souci de prendre à bras-le-corps les problèmes économiques et financiers, en marquant toujours nos décisions du sceau de la justice ! (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE. – Protestations sur les travées de l'UMP.*)

CULTURE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

M. le président. La parole est à Mme Marie-Christine Blandin.

Mme Marie-Christine Blandin. Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Madame la ministre, une large concertation a eu lieu dans le cadre des assises que vous avez organisées, qui ont réuni enseignants et chercheurs. C'était nécessaire, mais pas suffisant, et le risque existe d'une focalisation sur la seule innovation technologique.

Le projet de loi que vous allez nous présenter pourra s'inscrire dans une réflexion plus globale sur les rapports entre science et société : en quoi la science participe-t-elle au développement de sociétés plus solidaires et plus responsables ? En quoi répond-elle aux incertitudes des citoyens ?

Il en va de la connaissance, et il en va aussi de l'emploi : en France, plus de 50 % des emplois émanent des secteurs non marchands et associatifs.

Ce qu'on appelait la « diffusion de la culture scientifique technique et industrielle » reposait, il y a trente ans, sur une véritable ambition, assortie de moyens. Puis le concept a été qualifié de « partage de la culture scientifique », s'éloignant de la caricature de quelques rares « sachants » devant un peuple inculte qu'il s'agirait de convaincre.

Ensuite, les budgets se sont étiolés. En 2010, une gouvernance aventureuse a démantelé l'action ministérielle en externalisant la gestion de tous les moyens concernés, partout en France, auprès d'un établissement parisien unique : Universcience. Imaginerait-on confier l'intégralité du budget des théâtres de France à l'Odéon, à charge pour lui de le répartir ?

Les associations licencient. La probable décentralisation des CCSTI, les centres de culture scientifique, technique et industrielle, auprès des régions ne répondra pas à l'ensemble de la question.

Pourtant, certaines initiatives remarquables nous donnent des horizons séduisants : des recherches participatives dont le programme est défini par une institution, comme le Muséum ; des sciences citoyennes, dont les programmes de recherche sont définis avec des associations ; des sciences coopératives, dont le programme est à la fois co-construit, co-défini et co-piloté, comme pour cette recherche sur les céréales panifiables en Île-de-France, qui réunit l'INRA, des associations, des boulangers, des paysans et des consommateurs.

Quelle part, madame la ministre, allez-vous accorder dans votre projet de loi à ces pistes indispensables à une société de la connaissance, une société participative de l'intelligence

collective qui soit résistante aux obscurantismes? (*Applaudissements sur les travées du groupe écologiste, du groupe socialiste et du groupe CRC, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Mme Geneviève Fioraso, ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche. Madame la sénatrice, la diffusion de la culture scientifique et technique est, vous l'avez dit, un enjeu essentiel de la politique que je souhaite mener, car elle est le fondement même d'une société démocratique et de la connaissance partagée.

La science appartient à tout le monde, et nous devons créer les conditions pour que toutes et tous puissent s'approprier les principes et les méthodes de la connaissance scientifique dans toutes ses acceptions, des sciences humaines et sociales jusqu'aux sciences dites exactes, et s'approprier également une culture d'innovation et de création qui soit caractérisée par l'audace et l'envie d'entreprendre.

Le renouveau du débat public entre science et société est une exigence politique qui doit faire l'objet d'un programme spécifique avec l'appui de recherches en sciences humaines et sociales. Cette démarche doit s'engager avec une définition claire – elle n'existe pas aujourd'hui – des enjeux et de la stratégie nationale de la recherche.

Cette stratégie, que nous sommes en train de finaliser de façon partenariale, sera basée sur des défis sociétaux lisibles pour tous et par tous. Elle renverra aux expériences et aux interrogations quotidiennes sur la santé, l'énergie, le changement climatique, l'innovation, le numérique, la sécurité alimentaire, parce que les scientifiques doivent se faire comprendre de l'ensemble de nos concitoyens.

Toutes ces dimensions de la démocratisation de la culture scientifique et technique feront partie intégrante de l'agenda national de la stratégie de la recherche que nous construisons au sein de mon ministère, agenda qui répondra à ces défis sociétaux, comme le fait d'ailleurs le programme européen de recherche Horizon 2020.

Le principe même de cet agenda et ses grandes orientations seront inscrits dans la loi, tout comme la mission de service public d'enseignement supérieur et de recherche en matière de culture scientifique et technique.

Mon ministère ainsi que celui de la culture et de la communication coordonneront, sous une forme en cours de définition, l'action gouvernementale avec l'appui d'autres ministères, en premier lieu, le ministère de l'éducation nationale, mais aussi le ministère de l'écologie et celui du redressement productif.

L'acte III de la décentralisation devrait attribuer aux conseils régionaux des compétences nouvelles en matière de diffusion de la culture scientifique et technique. Il devrait coordonner les réseaux territoriaux. Sous cette impulsion, de véritables projets territoriaux pourront se constituer et assurer la généralisation des nombreuses initiatives qui ont été prises, comme les opérations « les petits débrouillards » et « la main à la pâte », imaginées par les lauréats du prix Nobel Pierre-Gilles de Gennes et Georges Charpak.

Dans le programme des investissements d'avenir, près de 200 millions d'euros sont consacrés aux programmes de culture scientifique et technique destinés aux publics scolaires dès le plus jeune âge, avec une large diffusion, sur des sites web ou à la radio par exemple.

La formation des enseignants, dans les écoles supérieures du professorat et de l'éducation, prendra en compte ces enjeux en s'appuyant sur les ressources territoriales que j'ai évoquées. Nous en avons d'ailleurs discuté ce matin avec les présidents d'université et les recteurs qui vont accueillir ces écoles.

M. le président. Veuillez conclure, madame la ministre.

Mme Geneviève Fioraso, ministre. Enfin, les regroupements territoriaux et les communautés d'universités seront amenés à proposer systématiquement une stratégie de diffusion de la culture scientifique, qui sera évaluée et intégrée.

Je conclurai avec cette phrase de Marie Curie...

M. le président. Merci, madame la ministre...

M. Ladislas Poniatowski. Personne ne respecte son temps de parole!

Mme Geneviève Fioraso, ministre. ... que je souhaite partager avec vous: « Dans la vie, rien n'est à craindre, tout est à comprendre »! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste.*)

RYTHMES SCOLAIRES

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Carle. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. Jean-Claude Carle. Monsieur le ministre de l'éducation nationale, la réforme des rythmes scolaires catalyse tous les mécontentements. (*Protestations sur les travées du groupe socialiste.*)

M. Jean-Claude Gaudin. Ne vous énervez pas!

M. Jean-Claude Carle. Les enseignants étaient dans la rue ce mardi. À Paris, 90 % étaient en grève, n'en déplaise à M. Bruno Julliard, qui trouve désormais que certains syndicats utilisent beaucoup trop leurs capacités de blocage. Les parents craignent, quant à eux, pour les activités périscolaires. Les élus,...

M. Jean-Claude Gaudin. C'est nous qui payons!

M. Jean-Claude Carle. ... qui devront payer les surcoûts, n'ont pas été associés. Jean-Claude Gaudin l'a rappelé, ces surcoûts s'élèvent à plus de 15 millions d'euros pour la seule ville de Marseille!

M. Jean-Claude Gaudin. Ce sera même plus!

M. Jean-Claude Carle. À Calais, à l'autre bout de la France, ville dont notre collègue Natacha Bouchart est maire, il faudra 1,5 million d'euros pour mobiliser 700 agents. Dans mon propre département, le seul surcoût de transport s'établira à 1 million d'euros!

Pourtant, monsieur le ministre, cette réforme est nécessaire.

M. David Assouline. Ah!

M. Jean-Claude Carle. La France a l'année scolaire la plus courte, la semaine la plus courte également et la journée la plus longue! Dans ces conditions, pourquoi la seule réduction d'une petite demi-heure quotidienne provoque-t-elle tant de protestations, alors que chacun reconnaît que la situation n'est pas satisfaisante?

M. Alain Gournac. Ce sera le problème!

M. Jean-Claude Carle. Deux raisons majeures à cela: l'une de fond, l'autre de méthode.

La raison de fond, c'est l'approche trop dogmatique de chronobiologistes. En ce qui concerne le calendrier scolaire, par exemple, ne tenir compte que du fameux « 7/2 » est une erreur si l'on n'intègre pas les rythmes économiques et climatiques.

Dans une région comme la mienne, le décalage en mai d'une semaine des vacances de printemps, ce sont 10 % de recettes en moins pour le secteur touristique (*Protestations sur les travées du groupe socialiste*),...

Mme Françoise Cartron. Et les enfants ?

M. Jean-Claude Carle. ... 10 % qui pourraient participer au financement des surcoûts engendrés par la réforme.

J'en viens à la raison de méthode, monsieur le ministre. Il est illusoire, dans ce domaine comme dans d'autres, de vouloir imposer le même rythme à toute la France depuis la rue de Grenelle ! Cela ne fonctionne pas, notre mission d'information l'a clairement constaté il y a un an. Seules les réformes fondées sur le partenariat et la proximité donnent des résultats.

M. David Assouline. Vous en saviez quelque chose avec Sarkozy !

M. Jean-Claude Carle. Alors, monsieur le ministre, allez-vous suspendre ce décret, qui tarde d'ailleurs à être publié ? Donneriez-vous des directives aux recteurs et aux directeurs académiques pour qu'ils engagent une réelle contractualisation avec les collectivités et les acteurs locaux de la communauté éducative, dans le cadre d'un partenariat gagnant-gagnant ?

M. Alain Gournac. Voilà !

M. Jean-Claude Carle. Le Premier ministre est allé dans le sens de cette demande hier après-midi en vous invitant à prolonger la concertation jusqu'à la fin du mois de mars, preuve, monsieur le ministre, qu'il n'y en avait pas eue, ou pas suffisamment. Je doute cependant que ce temps soit suffisant. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UDI-UC.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Jean-Claude Gaudin. Restez calme si vous le pouvez !

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. Monsieur le sénateur, nous allons avoir l'occasion de vérifier que nous allons bien dans le sens que vous souhaitez.

M. Jean-Claude Gaudin. Ah oui ?

M. Vincent Peillon, ministre. En effet, le décret qui sera publié vendredi précise que la consultation des conseils d'écoles et des élus doit permettre à l'éducation nationale de contractualiser des plans territoriaux éducatifs d'aménagement des rythmes scolaires qui seront évidemment différents, comme vous le souhaitez, selon les communes et les projets éducatifs.

Vous avez un souci d'élu de montagne, et je le comprends : c'est la raison pour laquelle j'ai reçu à plusieurs reprises les élus de montagne et que nous avons donné, M. le Premier ministre et moi-même, raison à leurs demandes.

C'est la première fois, dans une politique publique, qu'est instaurée une péréquation d'une telle nature : aux 50 euros universels viennent s'ajouter 90 euros pour les communes éligibles à la dotation de solidarité urbaine ou à la dotation de solidarité rurale. Les moyens de ces communes sont donc presque triplés.

Dans le même temps, vous demandez que certaines dérogations soient possibles, mais il faut tout de même essayer de comprendre sur quelles bases et exposer justement celles-ci. Un peu d'arithmétique ! Si nous ajoutons trois heures de classe le mercredi matin, nous enlevons non pas une demi-heure mais trois quarts d'heure les quatre autres jours.

M. Alain Gournac. Et la cantine le mercredi ?

M. Vincent Peillon, ministre. Le décret prévoit une marge d'une demi-heure maximum pour vous permettre d'organiser au mieux, selon vos moyens, les journées scolaires.

M. Éric Doligé. Quel bazar !

M. Vincent Peillon, ministre. Certains choisissent la pause méridienne, d'autres veulent faire davantage le soir. Certaines villes, qui sont déjà organisées sur quatre jours et demi, préfèrent grouper les activités périéducatives sur des après-midi entières.

Nous avons concilié un certain nombre de cadres nationaux – c'est tout de même le minimum – avec la possibilité pour vous tous de faire au mieux dans l'intérêt des élèves.

Mme Françoise Cartron. Très bien !

M. Vincent Peillon, ministre. Cette réforme, vous le dites vous-même, est nécessaire. Si elle n'a pas été faite jusqu'à présent, c'est parce qu'elle est difficile. Elle suppose pour les enseignants, les professeurs, les parents, peut-être pour nous tous, un certain effort. Je le rappelais ce matin, dans la grande tradition française, ce qui est facile n'a pas tellement d'intérêt. Nous serons jugés sur notre aptitude à résoudre les difficultés. Il y va de la capacité de réussite de nos enfants, de tous les élèves français, et de l'avenir de la France.

Nous étions en Allemagne il y a deux jours. Si 25 % des jeunes sont au chômage en France, ils sont 10 % dans certains pays. Ce décrochage est lié aux difficultés de notre système scolaire, qui ont été accrues ces dernières années. (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*) Je crois vraiment que nous pouvons tous nous rassembler, et peut-être nous dépasser à notre tour, comme les élèves, dans l'intérêt de la réussite scolaire de tous les enfants de la République.

Nous comptons sur vous ! Nous avons entendu les élus, nous les accompagnerons : j'ai donné un certain nombre de consignes au ministère de l'éducation nationale pour aider les maires à construire leurs projets. Il faut vraiment que nous réussissions cette réforme ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. Alain Gournac. Vive Sarkozy !

ASSOCIATION POUR LA FORMATION
PROFESSIONNELLE DES ADULTES (AFPA)

M. le président. La parole est à M. Claude Jeannerot.

M. Claude Jeannerot. Ma question s'adresse à M. le ministre délégué chargé de la formation professionnelle et de l'apprentissage.

Les Français qui nous regardent connaissent bien l'AFPA, l'Association nationale pour la formation professionnelle des adultes. Ils la connaissent bien parce qu'elle est présente dans tous nos territoires départementaux. surtout, ils savent que depuis sa création, il y a plus de soixante ans, elle a permis à plus de 5 millions de travailleurs – chômeurs ou salariés – de se former, d'obtenir un diplôme et un savoir-faire profes-

sionnel. Pour beaucoup d'entre eux, elle a représenté une véritable seconde chance. Elle a aussi permis aux entreprises de notre pays de recruter les salariés qualifiés nécessaires.

Dans cette période de chômage massif, plus que jamais, nous avons besoin de disposer d'organismes de formation efficaces permettant de préparer les qualifications attendues. Or, depuis des années, force est de le constater, l'État s'est dégagé financièrement de cette institution. Une vision libérale a conduit à vouloir en faire un organisme de formation comme les autres. Pourtant, la réponse aux besoins de formation, nous le savons bien, dans une logique d'intérêt public, ne saurait être soumise aux seules règles du marché. Ainsi jetée dans le bain de la concurrence intégrale, l'AFPA, il y a quelques semaines, était menacée de disparition.

Dès votre arrivée au Gouvernement, messieurs les ministres, vous avez su prendre les premières mesures d'urgence. Surtout, le Premier ministre a rendu publiques, la semaine dernière à Caen, les décisions prises en faveur de l'AFPA pour assurer son sauvetage. Il est cependant nécessaire désormais d'assurer l'action de l'AFPA sur la durée en confortant sa mission de service public, tout en lui permettant bien sûr d'évoluer et de se moderniser.

Monsieur le ministre, pouvez-vous apporter aux 9 300 salariés de l'institution et, au-delà, aux 150 000 stagiaires accueillis chaque année, un éclairage sur la stratégie de pérennisation de l'AFPA engagée par le Gouvernement? (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé de la formation professionnelle et de l'apprentissage.

M. Thierry Repentin, ministre délégué auprès du ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social, chargé de la formation professionnelle et de l'apprentissage. Monsieur le sénateur, vous avez au cours des derniers mois, avec beaucoup d'autres parlementaires, manifesté votre souci quant à l'avenir de l'AFPA, et vous avez eu raison!

Il ne s'agit pas de n'importe quel outil: installé dans tous les départements de France, grâce à sa proximité, à ses capacités d'hébergement et de restauration, il favorise la formation des demandeurs d'emploi, des jeunes et des salariés des entreprises. Chaque année, 120 000 salariés sont ainsi formés, ce qui leur permet soit d'accéder à l'emploi, soit de s'y maintenir.

Hélas! les décisions qui ont été prises depuis 2004 par les gouvernements précédents ont malmené cet outil, à tel point qu'en juillet dernier, lorsque nous avons pris nos fonctions, il n'y avait pas de quoi assurer les paies des 9 300 salariés de l'AFPA. C'est incroyable, mais c'est pourtant ainsi!

Le Premier ministre s'est engagé devant les partenaires sociaux, dès le mois de juillet, à prendre des dispositions pour assurer l'avenir de l'AFPA. Nous avons donc, avec Michel Sapin, agi dans l'urgence afin de colmater les brèches, tout en nous efforçant de répondre à l'engagement du Premier ministre.

Nous avons favorisé le changement de gouvernance de l'association avec l'arrivée d'un nouveau président, M. Barou, à qui nous avons demandé un plan de restructuration. Ce plan a été adopté voilà quelques semaines, et il n'y aura aucun licenciement économique parmi les 9 300 salariés de l'AFPA. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste.*)

Le Gouvernement a en outre accepté d'apporter 110 millions d'euros de fonds propres à l'AFPA pour réinvestir dans son patrimoine et élargir sa palette de formations. Enfin, c'est désormais l'AFPA qui gèrera le patrimoine mis à sa disposition par l'État.

Mesdames, messieurs les sénateurs, la formation professionnelle est un élément important de la compétitivité de l'économie française et de ses entreprises. C'est également un investissement sur l'avenir destiné à favoriser l'insertion dans l'entreprise, le développement des compétences des demandeurs d'emploi et des jeunes de France. En cela, la formation professionnelle est un élément important pour les trois priorités du Gouvernement que sont l'emploi, les jeunes et l'investissement sur l'avenir! L'AFPA concourra à la réussite dans ces trois domaines. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

PÊCHE

M. le président. La parole est à Mme Odette Herviaux.

Mme Odette Herviaux. Ma question s'adresse à M le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Monsieur le ministre, nous connaissons votre engagement et la pugnacité que vous mettez à défendre une pêche durable qui préserve les ressources, protège l'environnement et respecte tout autant l'économie littorale et l'emploi.

Des inquiétudes demeurent cependant sur la réforme de la politique commune des pêches. Sur la question sensible des rejets en mer, notamment, le conseil des ministres européens chargé de pêche s'est montré favorable à une mise en œuvre progressive en fonction des zones de pêches. C'est bien le minimum que l'on était en droit d'attendre, mais comment les pêcheries multi-spécifiques que nous connaissons bien en Bretagne et dans d'autres régions françaises pourront-elles faire face à cette demande?

L'obligation de débarquement des captures indésirées ne règle en rien le problème de la surpêche. Elle ne posera en tout cas pas de problèmes à certains! À cet égard, je rappellerai simplement l'arraisonnement, en décembre dernier, d'un chalutier géant battant pavillon allemand pouvant embarquer jusqu'à 4 000 tonnes de poissons, qui ne serait sans doute guère affecté de se voir imposer une telle règle...

Nous, nous refusons un modèle économique qui ne verrait aucun inconvénient à la norme « zéro rejet » en sacrifiant l'environnement marin sur l'autel d'une industrie spéculative. L'interdiction des rejets est, en effet, une mesure inadaptée et contreproductive qui, une nouvelle fois, démontre l'entêtement aveugle de la Commission européenne. Au détriment de la ressource et, surtout, de la sécurité des pêcheurs, cette mesure favorisera la filière des farines animales en créant un marché pour les prises accessoires, cela en contradiction totale avec les objectifs environnementalistes déclarés de la commissaire Mme Damanaki.

À l'opposé de cette politique qui conduirait au déclin d'une pêche soutenable, il faut en priorité encourager et améliorer la sélectivité des engins de pêche, dans le cadre d'un plan de modernisation de la flotte en faveur de bateaux encore plus sûrs et plus écoresponsables.

Dans le cadre de la procédure de codécision, le Parlement européen doit voter le futur règlement de base le 6 février prochain, et ce dernier sera inscrit à l'ordre du jour du

prochain conseil « Pêche ». Monsieur le ministre, quelle sera donc votre stratégie pour continuer à défendre une pêche durable, à laquelle nous sommes attachés, mais aussi nos pêcheurs et le développement économique de nos territoires littoraux? (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche. Madame la sénatrice, chère Odette Herviaux, l'actualité est en effet marquée par la poursuite des discussions, au niveau européen, sur la réforme de la politique communautaire de la pêche dans toutes ses composantes.

C'est une réforme qui demande une mobilisation politique de tous les instants, ainsi qu'une présence affirmée au sein des conseils des ministres de l'Union européenne.

Je regrette simplement que, ces dernières années, la politique de la chaise vide ait conduit à affaiblir la position de la France dans ce domaine. Pour ma part, j'ai participé aux travaux de chacun des conseils des ministres – il y en a eu six – et j'assisterai à celui qui se tiendra lundi prochain.

La France, et c'est un point auquel je vous sais attachée, madame la sénatrice, a désormais retrouvé une certaine crédibilité en matière de pêche. De nombreuses heures durant, nous avons défendu, lors des conseils des mois de juin et d'octobre, les positions françaises, notamment en matière de politique commune de la pêche. Nous sommes parvenus – ce ne fut pas facile – à obtenir des compromis équilibrés, concernant notamment les aides à la pêche, dans le cadre du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche.

En juin dernier, nous avons également obtenu des avancées extrêmement positives comme le rejet des quotas individuels transférables, qui préoccupaient les professionnels, ainsi que la prise en compte – fait majeur – de l'outre-mer et du rendement maximum durable.

La question des rejets que vous évoquez dans votre question est la pierre angulaire de cette réforme. Nous devons être conscients qu'une grande majorité d'États membres et le Parlement européen lui-même ont une position assez éloignée de celle de la France. Ils sont en effet en faveur d'une interdiction totale des rejets.

J'ai bien pris note des inquiétudes des pêcheurs, dont m'avaient d'ailleurs fait part les professionnels de votre région, madame la sénatrice. Leurs inquiétudes, que vous avez parfaitement résumées, sont légitimes. Comment en effet concilier l'interdiction des rejets avec la sécurité et l'aménagement des navires, fort anciens, et avec la sécurité du travail à bord? Que faire des rejets ramenés à terre?

Nous devons désormais adopter une approche praticable et réaliste pour les pêcheurs, qui donne à la filière le temps de s'adapter. C'est ce que nous réclamons à la Commission, à Mme Damanaki et à l'ensemble du Conseil européen.

Le compromis adopté lors du conseil du mois de juin dernier permet en partie de garantir une approche pragmatique dans le temps. Nous devons encore travailler sur un certain nombre de points en suspens, par exemple la date d'entrée en vigueur de du dispositif de la stabilité relative.

Ce dispositif est un peu technique, mais les professionnels savent combien il est nécessaire. Ces sujets seront abordés lors des prochains conseils, en janvier et en février.

Ces avancées obtenues au terme d'intenses négociations seront formellement adoptées au cours de l'année 2013, à l'issue des discussions avec le Parlement européen, puisque, vous le savez, la réforme de la politique commune de la pêche relève désormais de la codécision entre le Parlement et le Conseil des ministres. (*Mouvements d'impatience sur les travées de l'UMP.*)

M. le président. Veuillez conclure, monsieur le ministre.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je terminerai en disant que je fais toute confiance à la présidence irlandaise et je vous donne l'assurance, madame la sénatrice, que le Gouvernement est déterminé à défendre les intérêts des pêcheurs. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste.*)

PROJET DE LOI SUR LES SCRUTINS ÉLECTORAUX

M. le président. La parole est à M. François-Noël Buffet.

M. Éric Doligé. Très bien!

M. François-Noël Buffet. Monsieur le président, ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur.

La semaine dernière, le Sénat a rejeté le projet de loi rebaptisant conseillers départementaux les conseillers généraux et modifiant leur mode d'élection. C'est incontestablement un camouflet pour le Gouvernement. (*C'est faux! sur les travées du groupe socialiste.*)

M. Alain Gournac. Il y en a eu d'autres!

M. Alain Néri. C'est excessif!

M. François-Noël Buffet. C'est d'autant plus remarquable que l'opposition sénatoriale n'est pas la seule à avoir combattu cette réforme. En effet, monsieur le ministre, tous les partenaires de votre majorité – les élus radicaux, écologistes et communistes – ont mêlé leurs voix aux nôtres pour empêcher son adoption.

M. Alain Gournac. C'est vrai!

M. François-Noël Buffet. Ils l'ont fait, car cette réforme, qui constitue une atteinte grave à la représentation des territoires ruraux, n'a d'autre but que de favoriser électoralement les membres d'un parti politique, en l'occurrence le parti socialiste.

M. Alain Gournac. Exactement!

M. François-Noël Buffet. Après vos déclarations d'amour aux collectivités locales – mais je vous rappelle qu'« il n'y a pas d'amour, il n'y a que des preuves d'amour » –, nous étions en droit d'espérer de votre gouvernement qu'il formule des propositions pour accompagner la décentralisation et améliorer les conditions d'exercice, toujours plus complexes, des mandats locaux.

Au lieu de cela, vous avez préféré matraquer financièrement les collectivités locales dans le projet de loi de finances. Faut-il rappeler que vous leur avez ponctionné plus de 2 milliards d'euros?

À présent, vous voulez modifier les règles des élections locales,...

M. Alain Néri. Vous êtes des spécialistes!

M. François-Noël Buffet. ... à la seule fin de tenter d'empêcher l'inévitable sanction dans les urnes de la politique actuellement menée par le Gouvernement.

M. Yves Daudigny. N'importe quoi !

M. François-Noël Buffet. L'égal accès des femmes et des hommes aux mandats électoraux est un objectif légitime, que nous partageons bien évidemment,...

Mme Éliane Assassi. Ce n'est pas ce que vous disiez la semaine dernière !

M. François-Noël Buffet. ... mais il ne doit pas être poursuivi au détriment d'autres objectifs aussi légitimes, comme le pluralisme et la représentation de tous les territoires de la République.

Sous couvert de la parité, vous avez inventé un mode de scrutin à vos mesures qui n'a d'équivalent nulle part ailleurs – le monde nous l'envie ! – et dont le seul objet est d'affaiblir la représentation des territoires ruraux.

Dans certains départements, la population moyenne des cantons pourra dépasser 75 000 habitants, ce qui conduira à couper tout lien entre l'élu et les administrés.

Dans mon département, le Rhône, les cantons compteront en moyenne 64 000 habitants. Dans le nord de ce département, la fusion de six cantons au minimum sera nécessaire pour constituer un seul nouveau canton, lequel couvrira un tiers du département !

À présent que le Sénat, à qui la Constitution confère le rôle de représentant des collectivités territoriales de la République, a rejeté le texte, il serait de toute évidence contraire à l'esprit de nos institutions que le Gouvernement persiste dans son aveuglement et tente de faire passer en force un projet de loi sur les collectivités territoriales à l'Assemblée nationale, contre l'avis du Sénat, étant une fois encore rappelé qu'il ne s'agit pas de n'importe quel avis puisque des voix de votre majorité se sont mêlées à son rejet.

Personne ne veut de votre réforme ! Nous vous demandons donc de retirer ce projet de loi de l'ordre du jour et de nous présenter une autre copie, si tant est que vous le souhaitez, plus conforme aux intérêts de nos territoires, et singulièrement des territoires ruraux. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UDI-UC.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur. Monsieur le sénateur, prolongeons de quelques minutes les trente-deux heures que nous avons déjà consacrées ensemble à ce débat, qui fut d'ailleurs d'une très grande qualité.

M. Jean-Pierre Sueur. Très riche !

M. Manuel Valls, ministre. Le texte a été rejeté, c'est incontestable.

M. Gérard Larcher. Ce fut clair !

M. Manuel Valls, ministre. Ce n'est pas la première fois que cela se produit au Sénat et, à l'instar de M. Rebsamen ce matin, on peut le regretter.

En tout cas, je constate que, même si le texte n'a pas été voté – et ne s'applique bien évidemment pas à ce stade –, le Sénat a adopté des mesures qui me paraissent importantes, notamment la suppression du conseiller territorial, en faveur de laquelle une majorité s'est dégagée, réforme qu'il nous faut donc bien poursuivre (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste.*), le report des élections départementales et régionales en 2015 ou encore les nouvelles règles pour l'élection directe des conseillers communautaires.

Une élection démocratique, c'est d'abord une élection permettant à la société d'être correctement représentée. Le scrutin départemental doit donc être strictement paritaire, et l'objectif du Gouvernement est qu'il en soit ainsi. Qui peut se satisfaire du fait que la représentation des femmes dans les conseils généraux soit limitée à 13,5 % ? (*Mmes Dominique Gillot et Laurence Rossignol désignent les membres de l'opposition.*)

Mme Éliane Assassi. Eux là-bas !

M. Manuel Valls, ministre. Qui peut admettre que trois départements ne comptent toujours aucune femme au sein de leurs conseils généraux ? (*M. Alain Gournac s'exclame.*)

De même, nous ne voulions pas d'un scrutin strictement proportionnel, car il n'aurait pas permis une bonne représentation des différents territoires composant un département.

De toute façon, même si le mode de scrutin actuel était conservé, un redécoupage serait nécessaire. Le découpage actuel date de 1801. Je veux bien concevoir que l'on soit attaché au Consulat – je le suis moi-même à certaines mesures prises par Bonaparte (*Sourires sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste.*) –,...

M. Jean-Vincent Placé. Lesquelles ? (*Sourires.*)

M. Manuel Valls, ministre. ... mais il faut vivre avec son temps ! (*M. Alain Gournac s'exclame.*) Or notre temps appelle un certain nombre de changements.

La représentation démographique doit être claire, simple, compréhensible par tous. La représentation cantonale ne devra pas s'écarter de la règle fixée par le Conseil d'État, c'est-à-dire de la règle des plus ou moins 20 %, même si, pour ma part, je suis prêt à desserrer cet étau en introduisant une série d'éléments garantissant une bonne représentation géographique des territoires ruraux et de la montagne. C'est donc un sujet sur lequel je pense que nous allons pouvoir progresser.

Monsieur Buffet, l'ancienne majorité avait introduit de la confusion entre le département et la région. (*Marques d'approbation sur les travées du groupe socialiste. – Protestations sur les travées de l'UMP.*) Ce gouvernement redonne sa place au département.

M. Yves Daudigny. C'est vrai !

M. Ladislav Poniatowski. Ce n'est pas très solide !

M. Manuel Valls, ministre. Vous ne teniez pas compte de la population. Vous aviez oublié qu'en démocratie, un homme ou une femme, c'est une voix, et vous aviez choisi un mode de scrutin qui pénalisait les femmes. Nous, nous mettons en œuvre la parité ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste.*)

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions d'actualité au Gouvernement.

Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux quelques instants.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures dix, est reprise à seize heures vingt-cinq, sous la présidence de M. Jean-Pierre Raffarin.*)

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE RAFFARIN
vice-président

M. le président. La séance est reprise.

5

DÉBAT SUR L'AVENIR DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

M. le président. L'ordre du jour appelle le débat sur l'avenir du service public ferroviaire, organisé à la demande du groupe CRC.

La parole est à Mme Mireille Schurch, pour le groupe CRC.

Mme Mireille Schurch. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis de trop nombreuses années, notre système ferroviaire a été mis à mal, sous l'impulsion de directives européennes de libéralisation, appliquées avec zèle, il faut le dire, par le précédent gouvernement.

Ouverture à la concurrence, rétraction de l'offre, absence de financement public ou encore démantèlement de la SNCF ont été les maîtres mots de cette stratégie condamnant toute idée d'un service public de transport ferroviaire, qu'il soit de personnes ou de marchandises.

Nous avons également assisté à une remise en cause systématique du statut des cheminots et de leurs droits. On les a fait passer pour des nantis, alors même qu'ils sont les artisans, au quotidien, de la qualité du service public, auquel ils sont fortement attachés.

Les Assises du ferroviaire, qui se sont tenues l'an passé, ont établi un constat unanimement partagé : il est nécessaire de réformer le système ferroviaire pour le rendre plus efficient et plus lisible.

Le 30 octobre dernier, vous avez vous-même annoncé, monsieur le ministre, une réforme d'ampleur. Les annonces que vous avez faites sur les fondements qui devront guider cette réforme, dans l'attente des conclusions de la mission confiée à Jean-Louis Bianco, sont encourageantes, puisque vous proposez la création d'un pôle public ferroviaire. Cette formule nous semble bien adaptée. Pour autant, le contenu de ce pôle public mérite d'être encore précisé.

L'intitulé de ce débat sur l'avenir du service public ferroviaire n'est pas anodin. En effet, il nous a semblé utile de ne pas limiter les enjeux à de simples questions organisationnelles ou de gouvernance ; nous avons souhaité nous interroger sur les missions qui doivent incomber au système ferroviaire, ainsi que sur la définition du service public ferroviaire.

C'est donc avec cet objectif que nous avons pris l'initiative d'organiser ce débat, initiative qui a été soutenue par la conférence des présidents.

J'ajoute qu'au vu du calendrier législatif à venir il nous semblait opportun de débattre des contours de la réforme que vous allez nous soumettre, monsieur le ministre. Je dirai, pour être encore plus claire, que nous voulons que ce débat ait lieu avant que certains éléments de la réforme apparaissent comme déjà « ficelés » par l'acte III de la décentralisation ou par le quatrième paquet ferroviaire, qui, sans nul doute, auront l'un et l'autre un impact très fort sur l'organisation du futur système ferroviaire.

En préalable, je souhaite indiquer pourquoi les sénateurs du groupe CRC accordent à la question ferroviaire et aux desseins de la puissance publique en la matière une si grande attention.

À nos yeux, le système ferroviaire répond à des missions d'intérêt général. C'est pour cette raison qu'il doit faire l'objet d'une forte maîtrise publique. Je pense, monsieur le ministre, que vous partagez cette analyse.

Je vois trois enjeux dans les politiques ferroviaires : l'enjeu climatique, l'enjeu de l'aménagement équilibré des territoires et l'enjeu du droit à la mobilité pour tous les usagers.

Je commencerai par l'enjeu climatique.

La lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, et donc contre le réchauffement climatique, est une priorité qui doit nous conduire à nous interroger très directement sur nos modes de production et d'organisation. Les transports sont un levier d'action majeur. Ils représentent, à l'échelle de l'Union européenne, 28 % des émissions totales. Pour cette raison, le report modal correspond à un enjeu d'intérêt général.

Le Grenelle de l'environnement avait posé des objectifs ambitieux de report modal, en prévoyant de faire passer la part des transports de marchandises alternatifs à la route de 14 % à 25 % d'ici à 2022.

Force est de constater que les politiques menées par les gouvernements de droite, loin de répondre à cette urgence, ont au contraire contribué à mettre plus de camions sur les routes, avec des conséquences particulièrement négatives sur l'environnement.

Il est grand temps d'inverser la donne. J'en viens donc à ma première question, monsieur le ministre. Comment la réforme ferroviaire peut-elle répondre à cette exigence en permettant d'opérer concrètement le rééquilibrage ?

Le deuxième enjeu est celui de l'aménagement équilibré de nos territoires.

Les 48 000 kilomètres de voie sont un atout indéniable pour l'attractivité de nos territoires. En effet, le ferroviaire est avant tout un service public de réseau, qui doit irriguer la France par un maillage plus fin du territoire et répondre aux besoins des particuliers comme des entreprises. Chaque gare qui ferme, chaque desserte abandonnée entachent le développement de la région concernée.

Pourtant, la rétraction du réseau a trop longtemps été le *leitmotiv* des réformes mises en œuvre tant par le gouvernement que par la SNCF et RFF.

Aussi, monsieur le ministre, et ce sera ma deuxième question, ne pensez-vous pas qu'il est urgent de mettre en avant l'utilité sociale et économique des liaisons ferroviaires pour l'égalité de nos concitoyens et des entreprises en milieu rural comme en milieu urbain ? D'ailleurs, n'est-ce pas pour garantir à tous l'accès au service public qu'un ministère de l'égalité des territoires a été créé ? Cela mérite investissements publics et vision programmatique. La réforme ferroviaire devra donc permettre de remettre l'État comme acteur incontournable de l'aménagement des territoires.

Le troisième enjeu est celui d'une nouvelle conception du droit à la mobilité pour tous.

Aujourd'hui, le droit de se déplacer conditionne clairement d'autres droits : travailler, se soigner, accéder à la culture, aux loisirs, etc.

Le transport est non pas une prestation pour ceux qui peuvent se l'offrir, mais un droit des usagers. C'est sur « l'accessibilité pour tous aux transports » que nous devons réfléchir. Dès lors, la politique tarifaire ne doit-elle pas être vue sous le

prisme de l'égal accès de tous, et non pas sous le seul angle de la compétitivité, terme qu'il faudra d'ailleurs bien un jour redéfinir ?

Ce sont à ces enjeux que la refonte du système ferroviaire devra répondre prioritairement. C'est pourquoi ma quatrième question sera de savoir si vous partagez notre conception des missions du système ferroviaire, qui lui confère une dimension d'intérêt général et justifie par conséquent sa qualification de service public, monsieur le ministre.

Pour aller plus loin, notre groupe a déposé au mois de mai dernier une proposition de loi ouvrant la voie à la redéfinition des contours du service public, s'agissant de ses missions comme de ses moyens.

Tout d'abord, il nous semble urgent d'en finir avec le dogme de la concurrence. Alors que nous demandons un bilan des politiques libérales, notamment de l'application des paquets ferroviaires depuis de nombreuses années, nous estimons que le Gouvernement doit agir avec force au niveau de l'Union européenne pour obtenir qu'un bilan soit mené sur les trois premiers paquets ferroviaires avant toute discussion d'un quatrième paquet, notamment au regard des trois enjeux que nous avons désignés.

Pouvez-vous donc, et ce sera ma cinquième question, monsieur le ministre, nous indiquer quelle est votre action en ce sens auprès des instances européennes ?

Pour notre part, nous contestons le postulat d'une ouverture à la concurrence comme horizon indépassable pour les transports de voyageurs et comme gage d'une meilleure efficacité au service des usagers. D'ailleurs, et nous l'avons dit maintes fois, rien n'oblige aujourd'hui à se diriger vers une telle ouverture à la concurrence, qui n'a été actée par aucun des paquets ferroviaires et qui, malgré ce que l'on a pu entendre, n'est pas prévue dans le cadre du règlement « obligation de service public », ou règlement OSP.

En effet, ce règlement a pour unique objet d'encadrer l'octroi de compensation et de droits exclusifs pour les contrats de service public. Il ne remet donc pas en question le monopole légal conféré à la SNCF par l'article 18 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, non plus que les dispositions de l'ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France.

En clair, à notre avis, l'ouverture à la concurrence en 2014, telle que préconisée par le rapport Grignon, ou, éventuellement, en 2019, n'est ni une obligation ni, surtout, une solution, au regard des expériences de libéralisation que nous connaissons et qui n'ont pas permis de renforcer la qualité ou le niveau de l'offre, bien au contraire.

J'en viens donc à ma sixième question, monsieur le ministre. Au regard des enjeux que nous avons identifiés, êtes-vous d'accord pour dire qu'il ne faut pas laisser au marché le soin d'organiser les transports ?

Pour notre part, nous estimons qu'il faut réaffirmer la nécessaire maîtrise publique de ce secteur clé de l'économie, assumée par l'État et accompagnée par une décentralisation qui permette à l'ensemble des collectivités de prendre part dans cette nouvelle stratégie publique.

Pour nous, le nouvel acte de décentralisation doit permettre une meilleure coopération entre les différents échelons, État compris, et non un désengagement de ce dernier. À ce titre, nous sommes particulièrement inquiets quant à la possibilité

annoncée de confier aux régions de nouvelles prérogatives concernant les trains d'équilibre du territoire, ou TET. Une telle démarche risque en effet de condamner la plupart de ces lignes.

Nous considérons que l'État, en tant qu'autorité organisatrice des TET, doit permettre leur maintien pour l'avenir. Mais lorsque l'on regarde les cartes de prévisions de ce qui relèvera des TET demain, c'est la stupéfaction ! Ce sont plus des deux tiers des lignes qui seraient transférées aux régions. La région Champagne-Ardenne perdrait ainsi toutes les lignes exploitées sous cette forme. Je vous rappelle les critères : les régions ne doivent pas être voisines et les villes doivent avoir une population supérieure à 100 000 habitants. Nous aurons peut-être l'occasion d'y revenir.

Dans ce cadre, je souhaite tout de même rappeler que le transfert de compétence escompté dans l'acte III de la décentralisation s'opère dans un contexte financier particulièrement difficile pour les collectivités, notamment les régions. Pouvez-vous prendre l'engagement, monsieur le ministre, de réunir les conditions pour le maintien de l'ensemble des lignes d'aménagement du territoire au nom de l'égalité des territoires, que le Gouvernement a érigée au rang de priorité, avec la création d'un ministère dédié ?

Par ailleurs, selon nous, si les régions doivent se trouver confirmées dans leur rôle d'autorités organisatrices au regard des politiques extrêmement volontaristes qu'elles ont menées en faveur des TER, il faut leur octroyer de nouvelles ressources, mais également conforter leur place d'acteur de la politique ferroviaire. C'est pourquoi nous préconisons l'entrée dans le conseil d'administration de la SNCF de représentants des régions, notamment l'Association des régions de France.

Nous préconisons également la généralisation d'un versement transport sur l'ensemble d'un territoire régional, au bénéfice des régions, dont l'usage doit être discuté avec les autorités organisatrices de transports, ou AOT, de proximité, comme les départements ou les intercommunalités. L'objectif est de leur permettre d'assumer leur compétence par une ressource dynamique et pérenne. Pouvez-vous nous indiquer, et ce sera ma septième question, si vous êtes favorable à de telles évolutions ?

En parallèle, nous estimons que l'État doit prendre ses responsabilités : responsabilités non seulement politiques, en édictant un cadre juridique permettant l'efficacité du système ferroviaire pour l'intérêt général, mais également financières.

De manière liminaire, remarquons que la dernière loi de finances ainsi que les engagements pluriannuels indiquent une baisse de crédits consacrés aux transports, ce qui n'est pas un gage encourageant pour la réforme ferroviaire.

Nous prônons donc de développer un nouveau cadre juridique qui permette le rééquilibrage modal et d'impulser une politique offensive en termes de fret ferroviaire.

Il nous semble indispensable d'apporter la précision juridique demandée par l'ensemble des groupes de la gauche depuis l'examen du projet de loi portant engagement national pour l'environnement : déclarer d'intérêt général le fret ferroviaire et plus précisément l'activité de « wagon isolé ». Lors de la discussion d'une proposition de résolution que nous avons déposée au sein de notre Haute Assemblée sur le sujet, l'ensemble des groupes de la gauche avaient, je le rappelle, adopté ce principe.

Confirmez-vous, et c'est mon huitième point, votre position en faveur du fret ferroviaire et de l'activité de wagon isolé ?

Il s'agit d'une question d'importance. En effet, une telle définition permettrait de subventionner cette activité précieuse en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et importante pour l'aménagement des territoires. Il semble donc opportun d'agir auprès de la SNCF pour que le potentiel de développement du fret ne soit pas abandonné, à l'instar des 262 gares de triage qui ont été fermées. Un maillage fin du territoire alimentera judicieusement les autoroutes ferroviaires.

L'avenir du fret ferroviaire ne peut pas être aujourd'hui envisagé sous le seul angle de la rentabilité financière à court terme. Oui, bien sûr, aujourd'hui l'activité de wagon isolé est fortement déficitaire. Personne ne le conteste. Faut-il pour autant l'abandonner ? L'urgence n'est-elle pas justement de dégager au niveau de l'État de nouvelles ressources afin de financer ce que nous estimons devoir relever du service public et qui se révélera à terme économiquement pertinent ?

Je le rappelle, le schéma directeur présenté en 2009 consacrant l'abandon de 60 % de l'activité de wagon isolé, ce qui représente pourtant 42 % du volume de fret, a induit le report sur la route de plus de 1 million de camions, soit l'équivalent de 300 000 tonnes équivalent CO₂ par an. Monsieur le ministre, nous attendons que vous preniez ici un engagement sur l'avenir du fret ferroviaire comme activité de service public répondant à une finalité d'intérêt général.

Il nous semble également indispensable de calculer aujourd'hui les coûts externes de la route. Quand et comment pensez-vous intégrer ces coûts afin de rééquilibrer les conditions de concurrence intermodale ? Actuellement, la route bénéficie d'une fiscalité très favorable.

Par ailleurs, nous nous réjouissons particulièrement que vous confirmiez la création d'une taxe poids lourds à l'été 2013. Cependant, nous estimons aussi nécessaire la révision du décret permettant le recours à des camions de plus en plus volumineux, pouvant aujourd'hui aller jusqu'à 44 tonnes.

Enfin, comment parler d'aménagement du territoire sans parler des infrastructures ? Leur financement est un enjeu central. Dans le cadre du schéma national des infrastructures de transport, ou SNIT, le travail qui s'opère sur la priorisation du développement des infrastructures est considérable. Vous héritez de cette mission alors même que le gouvernement précédent n'avait pas fait ce travail. Nous considérons que la priorité doit être aujourd'hui accordée à la régénération des infrastructures, notamment au regard des conclusions de l'étude menée par l'École polytechnique fédérale de Lausanne, mais également à la modernisation des lignes qui souffrent, par exemple, de ne pas être électrifiées ; j'en parle en connaissance de cause.

De plus, il me semble indispensable, et c'est l'Auvergnate qui s'exprime, que toutes les capitales régionales soient reliées à la grande vitesse. Ce n'est toujours pas le cas, par exemple pour Orléans, Limoges et Clermont-Ferrand.

Je plaide en l'occurrence, vous l'aurez compris, pour le projet « Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon », ou POCL, aussi appelé « LGV Grand Centre Auvergne ».

Par ailleurs, je souhaite attirer votre attention sur la nécessité d'agir pour le désendettement du système ferroviaire, car son endettement obère ses capacités et entraîne son déclin.

Puisque vous avez confirmé les objectifs draconiens de réduction de la dette publique imposés par l'Europe, il semble aujourd'hui difficile pour l'État de s'engager dans la reprise de la dette de RFF. Or il s'agit d'un objectif politique majeur vers lequel nous devons bien nous orienter. Monsieur le ministre, pouvez-vous en prendre aujourd'hui l'engagement devant le Parlement ? Que proposez-vous ?

Il est également temps de créer les outils financiers pour permettre de nouvelles recettes.

Nous avons, au travers de la proposition de loi que nous avons déposée au mois de mai dernier, cité plusieurs leviers. À ce titre, les financements de l'AFIFT, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, doivent être non seulement sécurisés, mais également renforcés. À défaut, le diagnostic établi en 2009 par la Cour des comptes, qui parlait d'une « agence de financement aux ambitions limitées, privée de ses moyens, désormais inutile », sera confirmé.

La décision de privatisation des concessions d'autoroute a été unanimement décriée. Elle a privé l'Agence de financements pérennes et a servi uniquement à renflouer la dette de l'État. La question de la renationalisation de ces concessions doit donc être étudiée. Nous souhaiterions connaître vos projets en la matière.

Des solutions novatrices doivent également être initiées. Nous vous en avons proposé une, avec la création du livret transport sur le modèle du livret A, dont la centralisation se ferait auprès de la Caisse des dépôts et consignations, permettant de libérer de l'épargne immédiatement disponible pour la création des infrastructures nouvelles.

Pouvez-vous prendre un engagement sur votre action pour dégager de nouvelles recettes pour le système ferroviaire ? Nous ne pouvons en effet pas parler de réforme du système ferroviaire sans assurer et sécuriser son financement.

Puisque la réforme du ferroviaire portera également sur les questions organisationnelles, permettez-moi de vous faire part de mon sentiment.

Dans ce cadre, nous confirmons notre intérêt pour la notion de pôle public que vous avez développée, monsieur le ministre. Nous sommes très attachés à ce que ce pôle se structure autour de la SNCF, que celle-ci conserve sa forme d'EPIC et que l'ensemble des structures juridiques qui formeront ce pôle public soient des établissements publics.

Dans cette architecture, nous préconisons aussi que les facilités essentielles définies par le premier paquet ferroviaire soient du ressort de la direction du ministère.

La création d'un gestionnaire d'infrastructure unique est également une bonne résolution tant l'expérience nous montre que la création de RFF n'était pas opportune puisqu'il s'agissait avant tout de répondre au critère de 3 % établi par Maastricht. Nous considérons, comme vous, que l'unification est le gage le plus sûr d'une meilleure efficacité du système ferroviaire.

Cette réforme, pour être réussie, doit enfin rassembler la grande famille cheminote. Pour cela, la qualité du volet social sera décisive et devra permettre non d'abaisser les conditions sociales, mais bien de garantir aux agents du ferroviaire les conditions d'un service public de qualité au service des usagers.

Voilà, mes chers collègues, les éléments que je souhaitais formuler et les questions sur lesquelles nous attendons vos réponses, monsieur le ministre. Ce « nous » englobe, bien sûr,

les parlementaires, mais aussi les cheminots et leurs représentations syndicales, les usagers, les entreprises et tous les acteurs du monde ferroviaire. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC. – M. Michel Teston applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Vincent Placé.

M. Jean-Vincent Placé. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'avenir du service public ferroviaire est pour le moins incertain.

Je tiens à remercier le groupe CRC d'avoir pris l'initiative du débat qui nous occupe cet après-midi, et je salue l'intervention très structurée et motivante de Mireille Schurch.

Complexe, ce sujet est pourtant essentiel pour nos concitoyens. Le service public ferroviaire a une incidence directe sur le quotidien de millions de personnes qui empruntent les transports collectifs – que nous, les écologistes, souhaitons de plus en plus nombreux –, mais également sur toutes les entreprises qui ont besoin d'un réseau de qualité pour le transport de marchandises.

Souvent délaissé, le fret représente cependant un secteur clé de notre économie. Le rapport d'information de notre collègue Francis Grignon sur l'avenir du fret ferroviaire, qui fait encore autorité aujourd'hui, est d'ailleurs très éloquent.

Le transport ferroviaire répond à un triple enjeu, économique, social et environnemental.

Tout d'abord, au regard des défis environnementaux, la « conversion écologique des déplacements » doit constituer notre feuille de route; la réduction de notre empreinte carbone et des gaz à effet de serre doit être notre cap. L'action publique du report modal de la route vers le rail est déterminante.

L'enjeu n'est pas seulement environnemental, il est aussi social. Il l'est pour tous les usagers, qui comptent sur la fiabilité, la sécurité et la qualité des transports collectifs à un prix abordable, mais aussi pour les cheminots et l'ensemble des salariés, qui doivent être protégés et respectés.

Enfin, la question du ferroviaire est économique. Le fret, notamment, est l'un des poumons de l'activité économique et industrielle. En période de crise, les emplois dans ce domaine, directs et indirects, sont essentiels. Cependant, le ferroviaire se heurte au poids financier du secteur. Le manque d'investissements et la dette insoutenable de RFF témoignent des difficultés. Il s'agit de parvenir à une meilleure efficacité du système.

Ancien vice-président de la région Île-de-France, chargé des transports et des mobilités – je salue, d'ailleurs, la présence sur ces travées de collègues franciliens (*Sourires sur de nombreuses travées.*) –, j'ai pu constater le sous-investissement de l'État, qui a abouti à une situation catastrophique.

M. Roger Karoutchi. Ce n'est pas que l'État, il y a aussi la SNCF!

M. Jean-Vincent Placé. Les différentes majorités qui se sont succédé ces vingt dernières années s'en partagent la responsabilité.

Grâce à la décentralisation, nous avons pu observer une nette amélioration: en dix ans, la régionalisation a permis une indiscutable augmentation du trafic, ainsi qu'une amélioration de la qualité de service grâce à l'effort financier considérable consenti par les régions. L'offre de TER, par exemple, a progressé de plus de 20 % et les transiliens de plus de 6,5%.

Les régions sont assez naturellement l'autorité la plus compétente pour animer une politique de transport des voyageurs cohérente. Maîtrisant l'aménagement du territoire et les attentes des populations locales, elles sont les plus capables d'envisager une desserte fine et d'assurer l'égalité des territoires. Pour autant, en raison d'un manque de moyens, tous les dysfonctionnements ne sont pas réglés.

De surcroît, les régions n'ont ni les capacités ni la compétence pour prendre en charge le fret ferroviaire. Or, comme je l'ai souligné, l'état de la filière est particulièrement inquiétant. La part du fret ferroviaire et fluvial en tonne-kilomètre a chuté de 43 % en 1980 à 15 % en 2009, faute d'investissements notamment. Ainsi que l'a rappelé Mireille Schurch, la part de marché du routier est, quant à elle, écrasante: elle est de près de 90 % en Île-de-France pour le transport de marchandises.

La question est donc la suivante: comment rénover notre modèle ferroviaire?

Le débat d'aujourd'hui sur l'avenir du service public ferroviaire cache, en réalité, sous un voile pudique, la question sensible de l'ouverture à la concurrence du marché, souvent présentée comme la solution miracle à tous nos maux. Je vous le dis franchement, ce n'est pas mon avis.

Si vous écoutez nos interventions sur le plan budgétaire, économique et fiscal, il vous sera apparu que les écologistes ne croient pas au dogme de la libéralisation comme seul remède pour baisser les prix et pour améliorer le service. Bien au contraire. Certains exemples, en Allemagne, présentent un certain intérêt. Néanmoins, d'autres expériences, comme au Royaume-Uni, nous invitent à la plus grande prudence, voire à une certaine forme de défiance.

RFF a été créé en 1997 pour accompagner l'ouverture à la concurrence. L'établissement, fruit de la réflexion comptable qui avait prévalu à l'époque, n'a pas réellement fait la preuve de ses vertus et n'a pas donné de grands motifs de satisfaction.

La recherche, systématique et naturelle, de compétitivité et de bénéfices de la part des entreprises privées risque tout à la fois de créer du dumping social, de mettre en péril le niveau de sécurité des équipements et des infrastructures, et de conduire au délaissement des lignes jugées les moins rentables. Le tout pour ruiner au final notre vision du service public.

À ce rythme, je crains que nous n'aboutissions à une France à deux vitesses: d'un côté des transports de qualité et fréquents dans les zones denses, et pour les clients les plus aisés; de l'autre, un service *low cost* et vétuste dans les zones isolées et pour les plus démunis. La région Île-de-France offre, malheureusement, un terrible exemple de ce qui nous attend éventuellement, si nous sommes pessimistes.

Il ne s'agit pas d'avoir une démarche idéologique, il s'agit d'avoir une démarche extrêmement pragmatique. Certains affirment que l'ouverture à la concurrence est inéluctable. On verra!

Quoi qu'il en soit, l'enjeu est donc aussi de se prémunir contre les risques que je viens d'évoquer en encadrant fortement les prestations par des contrats de service public, notamment en termes de qualité, de sécurité, de zones desservies et de politique tarifaire.

Je crois qu'il est important de pouvoir compter sur un couple État-région solide, sur des autorités organisatrices des transports lisibles et efficaces, qui assurent une gouvernance représentative. Les régions doivent également pouvoir bénéficier d'une source de financement dynamique, qui permette de

dépasser l'impasse financière actuelle. Un versement transport additionnel, cela a été souligné, serait une solution assez logique et vertueuse. (*Mme Laurence Cohen et M. Roger Karoutchi sourient.*) Je constate que Laurence Cohen sourit, car c'est une idée que nous défendons ensemble et qui fera prochainement l'objet d'une proposition de loi du groupe CRC, que je félicite de sa constance sur le sujet du versement transport additionnel, sujet extrêmement important en Île-de-France. (*M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche sourit.*) Le ministre sourit également; il peut, car il va nous entendre très longtemps sur ce thème, surtout si, comme je l'espère, il poursuit l'excellent travail qu'il a engagé. (*Sourires sur plusieurs travées.* – *M. Roger Karoutchi s'esclaffe.*)

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche. Merci!

M. Jean-Vincent Placé. Pourquoi ne pas imaginer également la création d'un pôle public ferroviaire pour une meilleure coordination, notamment entre la SNCF et RFF? Mireille Schurch a évoqué cette question et comme je partage un grand nombre de ses analyses je vais écourter mon propos, ce qui va me permettre de respecter le temps de parole qui m'est imparti.

Sur ce point, je prends acte et me réjouis des déclarations de M. le ministre en faveur d'un regroupement sous un même toit de l'opérateur historique et du gestionnaire d'infrastructure unifié.

Enfin, il est essentiel de défendre notre système au niveau européen. Le ministre a apporté sa participation constante en réunion du Conseil. Il faudra faire preuve de volontarisme. À cet égard, il est important de maintenir un équilibre sur l'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires afin de permettre cette dernière tout en ne la rendant pas obligatoire et en protégeant le principe de subsidiarité.

Plus qu'un défi à relever, le service public ferroviaire est une responsabilité, mais c'est une responsabilité partagée.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, vous l'aurez compris, les principales questions que je lance dans le débat aujourd'hui sont les suivantes.

Quelle place et quels moyens souhaitons-nous donner aux régions pour le transport de voyageurs?

Quel volontarisme le Gouvernement impulsera-t-il pour le fret ferroviaire, qui en a bien besoin? Dans ce secteur, il faut de l'argent, peut-être plus que pour d'autres projets de transport dont il est souvent question en ce moment, aérien ou ferroviaire, qu'il s'agisse de l'Ouest de la France ou de zones situées vers Turin...

Quel niveau d'encadrement de la concurrence sera assuré pour préserver notre précieux modèle de service public?

Voilà, mes chers collègues, les questions que le groupe écologiste souhaitait poser dans ce débat. Je remercie de nouveau tout à la fois le ministre pour son enthousiasme et son volontarisme (*M. Roger Karoutchi s'esclaffe.*) ainsi que le groupe CRC, dont chacun sait que nous pouvons compter sur lui pour défendre le service public, ce qui est également notre préoccupation. (*Applaudissements sur les travées du groupe écologiste et du groupe CRC.* – *M. Michel Teston applaudit également.*)

M. le président. Mon cher collègue, vous avez respecté le temps de parole qui vous était imparti... si on retire de votre intervention le temps pendant lequel vous avez adressé des compliments aux uns et aux autres. (*Sourires.*)

La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Je ne suis pas sûr d'être aussi optimiste que M. Jean-Vincent Placé...

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce matin, le commissaire aux transports de l'Union européenne, le très connu Siim Kallas, a tenu un point de presse.

Alors que, au cours des jours derniers, il semblait sensible aux arguments de la France et de l'Allemagne sur le quatrième paquet ferroviaire, il a réaffirmé aujourd'hui qu'il n'en était rien et que, en tout état de cause, le 30 janvier prochain, devant le collège des commissaires, il présenterait l'ensemble de ce qu'il appelle la concurrence, la séparation, qui porte le joli nom d'*umbundling*, nom tout à fait charmant, mais qui dit bien ce qu'il veut dire!

Vos arguments, comme ceux, d'ailleurs, de vos collègues allemands, ne semblent donc pas avoir beaucoup perturbé M. Kallas, qui reste sur la position qu'il avait définie voilà quelque temps; il la fera sans doute adopter le 30 janvier prochain.

En réalité, soyons francs, la position de la Commission européenne n'a pas beaucoup changé, et ce quel que soit le gouvernement de la France. L'Europe souhaite ouvrir à la concurrence le marché européen des trains à grande vitesse, contrôlé à 47 % par la SNCF. Le paquet ferroviaire prévoit l'ouverture à la concurrence sans restriction, *open access*, des lignes nationales de TGV à partir du 1^{er} janvier 2019 dans l'ensemble de l'Union européenne.

On pourrait alors voir la SNCF concurrencée par des opérateurs étrangers, notamment par ses deux principaux concurrents, à savoir Deutsche Bahn et Trenitalia.

Jusqu'à présent, la SNCF n'avait pas été trop menacée par les réformes de libéralisation du rail. Le fret a bien été ouvert à la concurrence en 2006 en France; mais pour les passagers, seules les liaisons internationales ont été ouvertes en décembre 2009, ce qui ne représente finalement qu'environ 10 % du trafic de voyageurs en Europe.

Bruxelles prévoit donc d'aller plus loin dans la libéralisation du transport ferroviaire régional. Cette libéralisation est prévue de manière progressive, certes, mais elle n'en reste pas moins programmée. Elle figure, d'ailleurs, dans le quatrième paquet, qui imposera aux régions de lancer un appel d'offre pour tous les contrats à partir de 2019.

Le quatrième paquet prévoit également de renforcer la séparation entre le gestionnaire des infrastructures, RFF pour la France, et l'exploitant ferroviaire, ce qui posera évidemment un certain nombre de difficultés au regard des orientations du gouvernement français, orientations que nous avons approuvées pour l'essentiel ces dernières semaines. La position européenne n'étant pas identique à celle de la France, RFF cumulant de surcroît 32 milliards d'euros de dettes, comment réglera-t-on le problème?

La difficulté ne se pose pas qu'à la France, nos amis Allemands se trouvant dans la même situation que nous puisque Deutsche Bahn contrôle également le gestionnaire du réseau. Comment les Allemands et les Français trouveront-ils une solution?

Les Assises du ferroviaire, lancées par Nathalie Kosciusko-Morizet et par Jean-Louis Borloo, avaient conclu à la nécessité de réunifier la gestion de l'infrastructure ferroviaire, éclatée depuis 1997 entre RFF, gestionnaire d'infrastructures, et la SNCF, gestionnaire d'infrastructures délégué.

Le Gouvernement actuel a repris à son compte ce projet et a annoncé à la fin du mois d'octobre les grandes lignes de la réforme, qui devraient sans doute être précisées dans les semaines à venir, après la remise par Jacques Auxiette et Jean-Louis Bianco des conclusions de leurs missions respectives.

Cette réforme va dans le sens de ce que nous souhaitons. Il y a donc là, monsieur le ministre, bien plutôt une discussion franco-européenne qu'un affrontement politique sur un sujet interne à l'ensemble de nos formations politiques, même si, je vais y revenir, nous n'avons pas, en la matière, exactement la même conception.

En effet, au-delà de la réforme consistant à réunifier la gestion de l'infrastructure, le futur projet de loi devrait également comporter un volet social important permettant de définir un cadre social harmonisé, sorte de convention collective de branche, qui s'appliquerait à l'ensemble des opérateurs du secteur, qu'ils soient publics ou privés. Ce cadre social harmonisé est, à nos yeux, une nécessité afin que nous puissions nous battre à armes égales avec nos concurrents, notamment Deutsche Bahn.

L'idée d'introduire de la concurrence dans le domaine du transport ferroviaire n'est pas nouvelle. À cet égard, ce qui a été dit précédemment est discutable car il faut savoir ce que l'on entend par « concurrence ». Dans le cadre de l'Union européenne, cette idée est évoquée depuis 1991. Donc, quelles que soient les majorités de Gouvernement et de Commission, cela fait tout de même maintenant vingt-deux ans que la Commission européenne souhaite introduire des problématiques de libéralisation ou de concurrence.

La concurrence est l'état dans lequel se trouvera prochainement le marché du transport ferroviaire régional de voyageurs. Cette situation, on peut l'encadrer, la préparer, l'organiser, mais c'est l'évolution du cadre européen et, quelles que soient les formules de retard, il est clair qu'il faut s'y préparer parce qu'on va y venir.

Nous devons donc prendre en considération cette future concurrence et donner les moyens aux régions – et là je partage l'avis de Jean-Vincent Placé – de continuer à organiser les services de TER et de TET. Si, effectivement, dans le cadre des liaisons ferroviaires internationales de voyageurs, le modèle mis en place correspond à la concurrence sur le marché, il est tout à fait possible d'y déroger et de recourir à des contrats de service public faisant ainsi place à la concurrence pour le marché.

Il est bien sûr envisageable que les autorités publiques se désinvestissent complètement d'un secteur d'activité. Cependant, on voit mal nos régions se désengager au niveau des transports. Comme cela a été dit tout à l'heure, que ce soit en Île-de-France ou ailleurs, les exécutifs sont très souvent jugés sur leur action en matière de transport public, qui est l'élément déterminant de l'appréciation portée sur l'ensemble de leur activité.

Dès lors, l'ouverture à la concurrence, qu'elle soit ou non expérimentale, autorise nécessairement le maintien du service public, ce qui appelle en conséquence l'intervention des collectivités publiques.

Le service public du transport ferroviaire de voyageurs n'est pas le premier service public à devoir être géré par les collectivités locales. Ces dernières se chargent de bien d'autres activités représentant des marchés tout aussi importants. Que les conséquences soient importantes pour la SNCF en cas d'échec lors de la procédure d'attribution du service public, nul ne peut en douter, mais n'est-ce pas l'objectif de l'introduction de la concurrence que l'opérateur historique ne détienne plus le monopole ?

Enfin, tout nouvel entrant aura, certes, d'importants moyens à mobiliser mais les concurrents de la SNCF sont aussi des opérateurs ferroviaires qui, pour l'emporter, devront être particulièrement solides.

L'ouverture à la concurrence et la préservation des intérêts de l'opérateur national historique sont les deux objectifs que nous devons concilier.

Par conséquent, monsieur le ministre, l'évolution européenne est bien visible ; on peut la ralentir, mais, je l'ai dit, elle est là.

Vous avez rencontré les responsables européens ; on a probablement cru que le duo franco-allemand allait pour une fois l'emporter ou, en tout cas, obtenir des assouplissements. Visiblement, les propos de ce matin ne semblent pas aller dans ce sens. Si, le 30 janvier, l'ensemble des commissaires européens maintiennent leur position sur la concurrence et sur la séparation, quelle sera alors la position du gouvernement français ? Comment envisagez-vous de réagir par rapport à cette directive européenne qui pourrait être à terme extrêmement contraignante pour nous, pour les régions et pour l'ensemble du service public de voyageurs ?

Voilà pour ma première véritable interrogation.

J'en viens à la seconde partie de mon intervention, qui prendra aussi la forme d'une interrogation.

Monsieur le ministre, ce matin, alors même qu'intervenait le commissaire M. Kallas, la SNCF annonçait que l'augmentation moyenne des tarifs serait de 2,3 % à compter de ce jour et probablement, si j'ai bien compris, de 3 % au 1^{er} janvier 2014 afin de faire face à un programme d'investissement d'un peu plus de 2,5 milliards d'euros.

La SNCF a besoin d'investir, personne ne le nie. Mais là encore, alors que les régions, l'ensemble des collectivités sont de plus en plus sollicitées, avons-nous réellement un équilibre dans l'offre ? Je voudrais, pour faire écho à l'intervention de Jean-Vincent Placé, dire ce que je pense vraiment du service public ferroviaire en Île-de-France.

M. Vincent Capo-Canellas. Ah !

M. Jean-Vincent Placé. « Vraiment » !

Mme Éliane Assassi. La vérité !...

M. André Gattolin. Une révélation !

M. Roger Karoutchi. Non, monsieur Gattolin, car j'ai toujours dit la même chose depuis quinze ans. Je n'ai pas souvent été entendu, que ce soit par la direction de la SNCF, par la présidence de la région – n'est-ce pas, monsieur Placé ? –,...

M. Jean-Vincent Placé. Vous êtes très écouté au sein du conseil régional d'Île-de-France !

M. Roger Karoutchi. ... ou, d'ailleurs, par les ministres successifs, quelle que soit leur couleur politique.

Les transports ferroviaires en Île-de-France, c'est 6 200 trains par jour, 1 350 kilomètres de lignes – je ne parle que de la SNCF –, 65 % des voyages de la SNCF – 65 % des voyages en France, soit les deux tiers, j'y insiste, se font en Île-de-France! –, 40 % des trains sur seulement, compte tenu évidemment de la concentration du réseau régional, 10 % du réseau national.

Donc, sur 10 % du réseau national, s'effectuent 65 % des voyages/jour de la SNCF. L'augmentation du trafic voyageurs est considérable : entre 2010 et 2012, celui-ci a crû de l'ordre de 32 % à 33 %.

Les voyageurs franciliens, ces 65 %, ont-ils été correctement traités ? La réponse est non. Je ne mets en cause, je le répète, aucun gouvernement, de gauche comme de droite ; tout le monde a en effet considéré que la région d'Île-de-France était riche et qu'elle pouvait par conséquent payer elle-même. Pour cette raison, l'Île-de-France a subi l'attitude irresponsable de la SNCF.

Pendant des années, j'ai dénoncé l'absence totale d'investissements de la SNCF qui auraient permis d'améliorer le réseau, de l'entretenir, de le développer afin de répondre à la demande. Alors que la demande de voyageurs était de plus en plus forte, alors que le conseil régional, monsieur Placé, prônait la réduction du trafic routier, eh bien, les moyens qui auraient permis de faire face aux besoins n'étaient mis en place ni par l'entreprise, ni par le Gouvernement, ni par la région.

Résultat des courses : j'ai le souvenir d'avoir interpellé, devant le Syndicat des transports d'Île-de-France, le président de la SNCF à qui j'ai fait remarquer, voilà dix ou quinze ans, que même l'amortissement du matériel roulant en Île-de-France était transféré sur le TGV ; il n'était même pas réinvesti en Île-de-France pour améliorer le matériel roulant ou pour améliorer la desserte.

Certes, il y a eu une amélioration.

M. Jean-Vincent Placé. Ah !

M. Roger Karoutchi. Depuis cinq ou six ans, la présidence de la SNCF, la direction de la SNCF, l'État se sont davantage engagés, et il est vrai qu'il y a plus d'investissements. Un important programme d'investissements de la SNCF en Île-de-France a été lancé avec l'aide de la région : le Francilien, à terme, remplacera le Transilien ; sont aussi programmés des achats de matériel roulant, notamment pour le RER, des prolongations de lignes, en particulier vers La Défense, ou la création de nouvelles lignes dans le cadre ou à proximité du Grand Paris.

La vérité est tout de même triste. Vous nous dites, monsieur le ministre, que les collectivités vont être encore plus sollicitées. Sincèrement, je pense que la région d'Île-de-France peut investir davantage, qu'elle peut faire plus pour les transports. Mais il arrive un moment où l'on ne peut plus rattraper le retard en matière d'investissement et d'amélioration accumulé pendant quinze ans.

Aujourd'hui, ces voyageurs franciliens, qui représentent 65 % du trafic global, subissent des retards, des annulations de trains, l'inconfort, des « petits gris » qui sont encore en circulation. Il n'a pas de comparaison possible entre les TER, les TET de la plupart des régions de France, en Franche-Comté, en Bourgogne, en Normandie ou ailleurs, et les trains de banlieue d'Île-de-France ! (*M. Vincent Capo-Canellas opine.*) Si les régions ont consenti un effort significatif,

celui-ci a porté sur un réseau qui était plutôt bien entretenu. En Île-de-France, nous subissons encore les petits gris, des trains vétustes, peu ou mal équipés.

On voit bien qu'il faut faire plus d'efforts. Un plan d'urgence a été adopté entre la région et l'État, mais il est lent à se mettre en place. Pour le moment, si la région a investi de l'argent et des moyens, l'État ne s'est pas engagé suffisamment.

C'était vrai des précédents gouvernements de gauche comme de droite ; attendons de savoir ce que l'actuel gouvernement fera cette année ou au titre du budget pour 2014. En tout état de cause, si ce plan d'urgence n'est pas appliqué, une embolie frappera l'Île-de-France et, par voie de conséquence, l'ensemble du réseau sera touché, puisque – j'en sais quelque chose – un grand nombre de réseaux ferroviaires nationaux – c'est le cas de la plupart des lignes TGV – partent de Paris. Dans une Île-de-France totalement « embolisée », les retards, les difficultés se répercuteront.

Lorsqu'il a été demandé, voilà quelques années, à cette « pauvre » Île-de-France – elle ne l'est pas mais elle n'est pas non plus si riche qu'on le dit – de payer 500 millions de francs pour la réalisation du TGV Est, elle l'a fait, au motif que ce TGV passait en Île-de-France.

M. Jean-Vincent Placé. Ils y passent tous !

M. Roger Karoutchi. En effet. À ce compte, l'Île-de-France paye pour tous, puisque, par définition, elle paye pour tous ceux qui viennent à Paris. Après tout, cela concourt aussi au développement de la région puisque les gens viennent en Île-de-France. Il faut toutefois reconnaître que la région-capitale ne peut pas tout assumer seule. Une part du service des transports en Île-de-France, qui correspond en réalité à son rôle de capitale, relève plus du niveau national que régional.

Monsieur le ministre, je ne prétends pas que c'est plus facile pour les autres régions, tant s'en faut. Je voudrais néanmoins savoir – ce sera ma seconde interrogation, qui fait écho à la première –, par rapport à l'évolution observée au niveau européen, par rapport au plan d'urgence considérable de 15 milliards d'euros, quels sont aujourd'hui l'attitude et le souhait du Gouvernement, et dans quelles conditions il compte intervenir.

Mes chers collègues, tous les Français sont attachés depuis toujours au service ferroviaire. C'est un des éléments forts de l'identité de notre pays, de son histoire, allais-je dire. L'image du cheminot résistant durant la Seconde Guerre mondiale, l'image de la SNCF, l'image du train, c'est celle de la France.

Nous avons donc une responsabilité particulière. Premièrement, l'outil public ferroviaire ne doit en aucun cas être remis en cause. Deuxièmement, comment concilier l'évolution européenne sur l'ouverture à la concurrence et la séparation ? Troisièmement, comment, monsieur le ministre, trouver des moyens de financement ne consistant pas uniquement – n'en déplaie à M. Placé – à augmenter le versement transport ?

M. Jean-Vincent Placé. Quoi d'autre ?

M. Roger Karoutchi. À un moment, les entreprises finiront en effet par ne pas rester sur notre territoire si elles sont déjà accablées d'impôts.

Monsieur le ministre, les défis auxquels vous devez répondre ne sont pas faciles. Vous avez une responsabilité considérable : faire en sorte que le service public soit encore

et toujours à la disposition des usagers et qu'il soit en même temps modernisé, ouvert et concurrentiel. (*M. Vincent Capo-Canellas applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, avec la création en 1938 de la SNCF, société anonyme détenue à 51 % par l'État et regroupant les anciennes compagnies de chemin de fer, et sa transformation en établissement public à caractère industriel et commercial, ou EPIC, en décembre 1982, la France s'est dotée d'un grand service public ferroviaire.

Le fait que le réseau soit détenu par l'État et que le service soit assuré par une entreprise publique a permis de conserver un grand réseau et de le développer, avec la réalisation, à ce jour, de 1 884 kilomètres de lignes nouvelles à grande vitesse.

La cohérence du choix du service public a également permis de faire preuve de créativité, et même d'audace, et de conforter l'industrie ferroviaire française, devenue leader, notamment dans le domaine de la grande vitesse.

Grâce à l'action de l'ensemble des personnels, les prestations fournies sont globalement d'un excellent niveau, ce qui explique que nos concitoyens soient attachés au service public ferroviaire, au-delà des réactions de mécontentement des usagers lors des inévitables incidents intervenant dans l'exploitation du réseau.

Ce rappel me permet d'affirmer que le service public ferroviaire doit non seulement être préservé, mais aussi conforté, dans un contexte caractérisé par un légitime besoin de mobilité, lequel n'avait jamais atteint un tel niveau dans notre nation, ce dont il convient de se réjouir.

À grand traits, je donnerai ma vision de ce qu'il faut faire pour assurer l'avenir du service public ferroviaire, mais aussi de ce qu'il ne faut pas faire.

Assurer l'avenir du service public ferroviaire nécessite, à mon avis, la réunion de quatre conditions.

La première, c'est l'élaboration d'un schéma d'organisation cohérent. Les Assises du ferroviaire ont confirmé un constat largement partagé, à savoir l'inadaptation du système d'organisation mis en place en 1997 et reposant sur la séparation entre la gestion des infrastructures et l'exploitation.

Certes, les personnels tant de RFF que de la SNCF ont œuvré de leur mieux pour faire fonctionner malgré tout un schéma d'organisation séparant artificiellement des fonctions et entraînant des difficultés parfois importantes au quotidien.

J'approuve donc pleinement l'intention de Frédéric Cuvillier de créer un gestionnaire d'infrastructure unifié, en fusionnant la Direction de la circulation ferroviaire, ou DCF, RFF et SNCF Infra.

Les modalités de la réforme ferroviaire font l'objet de différentes réflexions, conduites notamment par Jacques Auxiette. Pour l'instant, M. le ministre a seulement précisé que le gestionnaire devrait être rattaché à la SNCF au sein d'un grand pôle public ferroviaire unifié.

En outre, on ne peut parler de l'organisation du service public ferroviaire sans donner toute leur place aux trains d'équilibre du territoire, qui doivent continuer à être exploités et développés par la SNCF. Je n'oublie pas non plus les conseils régionaux, qui, en tant qu'autorités organisatrices,

ont très fortement contribué à rénover et à renouveler les trains régionaux, et qui doivent conserver toute leur place dans le service public ferroviaire.

Quant au fret, même s'il ne relève pas du service public ferroviaire, il convient de le conforter. Doit-on aller jusqu'à la reconnaissance de son caractère d'intérêt général? La question a en tout cas été posée lors d'un débat au Sénat.

La deuxième condition pour assurer l'avenir du service public ferroviaire est un cadre social harmonisé.

Depuis que l'Union européenne a ouvert à la concurrence, sans précaution particulière, le fret, son volume a continué à baisser en France et un cadre social à deux vitesses a commencé à s'installer: d'un côté, les règles d'organisation du travail applicables aux cheminots de la SNCF, le fameux RH 0077, et, de l'autre, celles qui concernent les cheminots des autres opérateurs, régis par le décret du 27 avril 2010.

Ce système à deux vitesses fait courir un risque majeur au service public ferroviaire. Il convient donc d'élaborer un nouveau cadre social défini par décret, qui constituerait un socle commun traitant particulièrement de la question de la durée du travail. En tout cas, l'harmonisation ne doit pas être faite par le bas. Ce sont donc les opérateurs entrants qui devront, à mon sens, effectuer le plus gros effort.

Tout comme la mission confiée à Jacques Auxiette sur le schéma d'organisation, celle qui a été confiée à Jean-Louis Bianco sur le cadre social est essentielle.

La troisième condition pour assurer l'avenir du service public ferroviaire est de disposer d'un réseau performant.

À la suite de l'audit réalisé en 2005 par l'École polytechnique fédérale de Lausanne, l'effort de régénération sur le réseau classique a été multiplié par plus de deux, pour atteindre 1,7 milliard d'euros par an, ce qui permet de rénover 1 000 kilomètres de voies par an.

Le nouvel audit mené par cette école en 2012 confirme la nécessité de poursuivre l'effort, en particulier pour rénover les axes structurants essentiels pour le transport de voyageurs et le fret.

J'approuve donc la demande de Frédéric Cuvillier à RFF, qui devra proposer un nouveau plan de renouvellement et de modernisation, avec un effort financier porté à 2 milliards d'euros par an. Le rapprochement entre la DCF, RFF et SNCF Infra devrait y contribuer.

Cela m'amène à évoquer la quatrième condition nécessaire pour assurer l'avenir du service public ferroviaire, à savoir un financement maîtrisé.

De très nombreux observateurs regrettent que l'État n'ait pas, comme en Allemagne, repris l'intégralité de la dette de l'opérateur historique, ce qui constitue un handicap considérable pour RFF. Aujourd'hui, comment empêcher la dette de RFF de croître? Comment ensuite la réduire progressivement, tout en continuant à investir à un niveau suffisant?

Dans ce contexte délicat, il est pourtant nécessaire de trouver rapidement le milliard et demi d'euros manquant pour équilibrer le système ferroviaire.

Parmi les principales recettes supplémentaires envisagées, je citerai l'écotaxe poids lourds, dont nous débattons prochainement. J'évoquerai également les gains d'efficacité attendus de l'unification de la gestion de l'infrastructure, gains qui, à terme, pourraient atteindre 300 millions d'euros par an.

Telles sont, exposées à grands traits, les quatre conditions qui me paraissent devoir être réunies pour assurer l'avenir du service public ferroviaire.

Atteindre cet objectif majeur suppose, en particulier, de ne pas céder à la Commission européenne, dont la volonté est d'imposer, d'une part, une séparation stricte entre le gestionnaire d'infrastructure et les transporteurs ferroviaires et, d'autre part, une ouverture à la concurrence en *open access*, chaque opérateur pouvant intervenir librement sur la ligne qui l'intéresse, quitte à délaisser complètement les liaisons non rentables. Face à cette logique, celle de l'écrémage, qui risque de mettre en péril le service public ferroviaire, il est urgent et nécessaire de se mobiliser ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC. – M. Jacques Mézard applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Gérard Le Cam.

M. Gérard Le Cam. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce débat sur l'avenir du service public des transports ferroviaires est important, et je remercie ma collègue Mireille Schurch d'avoir présenté les enjeux liés à cette question.

J'attends, comme l'ensemble des sénateurs – je constate toutefois que les travées de l'UMP sont vides –, avec impatience les éléments de réponse que vous formulerez, monsieur le ministre.

Pour ma part, je souhaite revenir sur deux points, que j'estime particulièrement importants dans le cadre de la réforme annoncée. Le premier conditionne très concrètement les conditions d'exercice du futur pôle public ; je veux parler de la libéralisation des transports de voyageurs dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire. Le second, qui risque de ne pas faire l'objet de la réforme en cours, mérite pourtant que le Gouvernement agisse ; je pense à l'avenir du fret ferroviaire, et notamment du fret de proximité.

Vous m'opposerez peut-être que le fret n'est pas un service public, au sens européen du terme. Je forme le vœu que nous ayons une vision partagée sur ce sujet.

D'abord, concernant la poursuite de la libéralisation se préparant actuellement à Bruxelles, il semblerait, selon les dernières informations, que celle-ci s'enlise dans un calendrier de plus en plus incertain. Nous souhaiterions que le Gouvernement porte très fortement l'idée d'une réorientation de la politique des transports au niveau européen, en proposant un moratoire sur les trois paquets ferroviaires, la réalisation d'un bilan contradictoire et indépendant sur l'impact en termes d'emplois, d'aménagement du territoire et de qualité du service rendu de la libéralisation du transport ferroviaire, ainsi que la réalisation d'un bilan carbone de ces politiques. C'est à l'aune de ces éléments que des décisions pourront être prises. Il est en effet urgent de rompre avec la fuite en avant libérale.

Ainsi, nous considérons que le secteur ferroviaire est en déclin, non pas parce que la libéralisation ne serait pas assez poussée et les acteurs publics trop présents, mais, bien au contraire, du fait des conditions mêmes de cette libéralisation, qui a conduit tous les acteurs du ferroviaire à se placer dans une logique de rentabilité, en lieu et place d'une logique de service public.

Nous pensons ainsi que le Gouvernement peut œuvrer, comme le fait le gouvernement allemand, pour défendre ses intérêts spécifiques et porter la vision de la France que vous avez défendue, monsieur le ministre : celle d'un système de transport unifié et sous contrôle public.

Nous serons dans ce cadre à vos côtés pour porter cette vision, incompatible à nos yeux avec la marche forcée que souhaiterait imposer Bruxelles.

Ensuite, permettez-moi de vous exposer la situation, aujourd'hui dramatique, du fret ferroviaire, en raison de la stratégie adoptée par la SNCF, avec la complicité du gouvernement précédent. À Sotheville-lès-Rouen, notamment, mais aussi dans les gares de triage de Villeneuve-Saint-Georges, dans le Val-de-Marne, de Miramas, dans les Bouches-du-Rhône, ou de Saint-Pierre-des-Corps, le volume de travail et des marchandises transportées décroît chaque jour. L'outil de travail est laminé.

Alors que l'objectif annoncé lors du Grenelle de l'environnement était de porter à 25 %, d'ici à 2022, le volume des marchandises transportées en mode fluvial ou ferroviaire, le fret décline et les camions sont de plus en plus nombreux sur les routes.

À Sotheville-lès-Rouen, qui fut pendant des années l'une des gares de triage les plus modernes d'Europe, l'activité est exsangue. En mars 2011, 332 machines étaient à l'arrêt, dont 164 étaient considérées comme neuves. Elles occupaient 12 voies de stockage. Pourtant, dans les années quatre-vingt, ce sont quelque 2 000 wagons qui, chaque jour, transitaient par cette zone. Aujourd'hui, il n'en passe qu'une dizaine. Conformément à l'adage « Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage », on peut dire sans exagérer que tout a été bon pour se débarrasser du fret ferroviaire !

En préférant une politique de rentabilité à une politique de massification, le déclin du fret ferroviaire et du transport combiné a été organisé sciemment, au nom de la rentabilité. Pourtant, comme l'a très bien exposé Mireille Schurch, le fret ferroviaire, et plus particulièrement l'activité de wagon isolé, est essentiel non seulement au titre des engagements pris par la France en matière de lutte contre le réchauffement climatique, mais également en termes d'aménagement du territoire, de l'ensemble des territoires.

Nous avons tiré la sonnette d'alarme de nombreuses fois, nous fondant sur les inquiétudes exprimées non seulement par les élus, mais aussi par les entreprises. Là où l'économie repose sur le dynamisme des petites et moyennes entreprises, notamment en province, la « casse » de l'outil industriel est insupportable. Avant d'avoir à déplorer la désindustrialisation de nos régions, il serait bon de préserver les principales dessertes ferroviaires. C'est aussi cela le redressement productif et l'égalité des territoires !

Je pense donc, monsieur le ministre, qu'il est urgent de retravailler avec la SNCF pour qu'une décision véritablement adaptée aux besoins des entreprises soit enfin prise. C'est la seule solution pour que l'économie locale de nos régions puisse se développer en respectant des critères sociaux, économiques et écologiques.

Notre pays a une longue histoire ferroviaire, et il semblerait incongru aujourd'hui, pour ce qui concerne tant les voyageurs que les marchandises, de confirmer que l'offre ferroviaire se limitera désormais aux seuls axes dont la pertinence économique serait assurée, en particulier alors que la France est dirigée par un gouvernement de gauche. Nous estimons au

contraire que les deux activités, importantes en termes d'aménagement du territoire, que sont les trains d'équilibre du territoire et le fret ferroviaire de proximité doivent être considérées comme des services publics, déclarées d'intérêt général et bénéficier, s'il le faut, de financements publics.

Les élus de terrain que nous sommes sont régulièrement sollicités dans le cadre de l'aménagement de zones d'activité. La présence ou non d'infrastructures ferroviaires peut être déterminante pour l'implantation d'entreprises. Votre réponse en la matière ne peut se fonder sur l'absence de moyens de l'État et la nécessité de réduire le déficit de la France par le respect de la fameuse règle d'or. Des ressources nouvelles peuvent exister dans le cadre du budget de l'État, et nous avons fait des propositions en ce sens lors de l'examen du dernier projet de loi de finances. Nous regrettons profondément que toute action publique soit placée sous le signe de l'austérité, qui ne peut aucunement permettre une nécessaire sortie de crise.

Il est à ce titre particulièrement urgent d'inverser la tendance en matière de transport combiné, dont les financements ont fondu ces dernières années comme neige au soleil. Quels engagements pouvez-vous prendre devant nous, monsieur le ministre, concernant ces activités ?

Pour finir, et dans la perspective annoncée de la réunification de la famille ferroviaire, je souhaite vous indiquer les pistes de réflexion retenues par les élus communistes dans le cadre de la proposition de loi que nous avons déposée.

Nous sommes favorables à la réunification du système ferroviaire, dans le cadre d'un pôle public, en plaçant le gestionnaire d'infrastructure à l'intérieur de la SNCF et en maintenant son statut juridique d'établissement public à celle-ci.

Afin de contribuer à mettre en œuvre une politique multimodale et complémentaire de transports privilégiant le service public ferroviaire, nous estimons également que seul l'État doit disposer de la compétence pour le développement du réseau ferré national et la définition du niveau des péages. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous indiquer où vous en êtes dans vos réflexions à ce sujet ?

Voilà, mes chers collègues, ce que je souhaitais dire au nom du groupe CRC. J'insiste, pour conclure, sur le fait que nous serons extrêmement vigilants à l'égard des réformes à venir et je rappelle que nous souhaitons y être associés bien en amont afin que celles-ci répondent concrètement aux missions d'intérêt général qui incombent au système de transport ferroviaire, en donnant un sens affirmé et un contenu ambitieux au futur pôle public ferroviaire. *(Applaudissements sur les travées du groupe CRC et sur plusieurs travées du groupe socialiste. – M. Jean-Vincent Placé applaudit également.)*

M. le président. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le système ferroviaire français est à l'aube de réformes importantes. Remercions donc nos collègues du groupe CRC d'avoir pris l'initiative d'engager un débat au Sénat sur ce thème. Constatons aussi que le gouvernement précédent avait annoncé les prémisses d'une réforme en organisant les Assises du ferroviaire, qui ont réuni tous les acteurs et ont traité de l'ensemble des enjeux et des défis auxquels est confronté ce secteur.

Les travaux des différents groupes de travail ont permis d'aboutir à un constat partagé sur l'état de notre système ferroviaire et à un certain nombre de recommandations, qui

ont utilement contribué à la réflexion des pouvoirs publics. Notons d'ailleurs que les propositions faites par l'actuel gouvernement en matière de gouvernance s'inspirent fortement, pour ne pas dire plus, de ces réflexions.

Malgré l'investissement des cheminots dans leur travail, malgré un vrai savoir-faire reconnu par tous, le système français connaît des difficultés croissantes. Certains estiment même qu'il est à bout de souffle. Je crois que chacun est conscient de la nécessité de le réformer, 69 % des Français le pensaient en septembre 2011 et les cheminots partagent certainement la volonté que le rail retrouve un cap.

L'ouverture à la concurrence du trafic des voyageurs impose de se réorganiser et nous oblige à traiter rapidement un certain nombre de questions non réglées à ce jour : le lourd endettement et le déséquilibre financier chronique, l'état vieillissant du réseau, son entretien et sa maintenance, la qualité de service, l'articulation défaillante entre Réseau ferré de France et la SNCF ainsi que la gouvernance du système, autant de sujets qui pèsent sur l'avenir du système ferroviaire.

Dans ce contexte, il nous faut trouver des solutions pérennes à son développement et à sa compétitivité pour offrir le meilleur service aux usagers au meilleur coût. Il nous faut intégrer la transition écologique et l'écomobilité, sans oublier le fret, le tout, monsieur le ministre, dans un cadre social négocié. Le travail est difficile, c'est presque la quadrature du cercle.

Premier problème : l'endettement préoccupant du système ferroviaire français. La dette ferroviaire cumulée par RFF et la SNCF, qui est aujourd'hui de près de 35 milliards d'euros, devrait s'établir autour de 60 milliards d'euros en 2025, dont 51 milliards d'euros uniquement pour RFF. On ne peut ignorer cette réalité. Cette dette a augmenté de 80 % depuis vingt ans. Cette aggravation, liée au financement des grands projets d'infrastructures comme les lignes à grande vitesse, traduit aussi l'incapacité de RFF à générer des ressources suffisantes d'exploitation pour se désendetter et financer ses investissements.

Réseau ferré de France perd chaque année 1 milliard d'euros. La SNCF, quant à elle, si elle a vu sa situation financière largement assainie en 1997 par le transfert de sa dette à RFF, connaît néanmoins un endettement d'environ 8 milliards d'euros.

La Cour des comptes et les Assises du ferroviaire ont ainsi évoqué des pistes d'amélioration de la performance du réseau et de la productivité du système : la rationalisation de l'offre actuelle de transport ferroviaire sur le territoire en jouant, même si ce peut être parfois douloureux, sur la complémentarité entre les offres – TGV, TER, TET, cars... – et avec les autres modes de transport routiers et aériens en développant l'intermodalité ; l'amélioration de la transparence et de la rationalité des prix ; l'amélioration de la productivité des acteurs du ferroviaire.

Monsieur le ministre, nous attendons que vous nous précisez les mesures que vous comptez prendre en la matière. La gouvernance pour la gouvernance ne changera rien sans un effort de productivité, qui doit aller de pair avec un cadre social négocié. C'est l'intérêt des cheminots et nous devons bien sûr agir avec eux.

Cette situation financière est d'autant plus inquiétante que l'état du réseau, lequel est pourtant très développé, se dégrade et que RFF éprouve des difficultés pour entretenir les voies. Sur près de la moitié du réseau, les voies sont en mauvais état,

les postes d'aiguillage, d'une technologie souvent obsolète, sont dans un état préoccupant. Malgré les plans successifs de rénovation, entre 10 % et 20 % du linéaire des voies des axes les plus denses ont dépassé leur durée de vie économiquement raisonnable. En seulement dix ans, le nombre de kilomètres de voies sur lesquelles les trains doivent ralentir a triplé et, en 2011, sur 7 % du réseau principal et sur 17 % du réseau secondaire, les trains devaient réduire leur vitesse.

Les dépenses de renouvellement des voies ont été divisées par deux à partir des années quatre-vingt-dix. La situation ne date donc pas d'hier. Ces crédits ont été également mal répartis entre l'entretien et le renouvellement des équipements et ont été affectés paradoxalement aux axes à faible trafic.

La rénovation des infrastructures et la régénération, prioritairement en zone dense, plutôt que le financement de nouvelles infrastructures, apparaissent donc comme prioritaires. Ce constat, je le crois, est largement partagé.

Le train doit répondre aux attentes fortes des usagers et clients : régularité, ponctualité, confort à bord des wagons, transparence des prix et meilleure gestion des correspondances. Ce n'est qu'en proposant une offre attractive et concurrentielle que le train pourra conquérir de nouveaux clients.

C'est d'ailleurs un élément important de l'équation économique : plus de clients, c'est un marché qui s'étend. Les transports en commun sont un secteur de croissance et il faudra bien que celle-ci contribue à la ressource. Si elle y contribue seule, ce sera déjà bien. D'excellents rapports nous indiquent que le voyageur devrait peut-être lui aussi y contribuer.

Après Roger Karoutchi, qui a traité ce point avec le talent qu'on lui connaît, je voudrais à mon tour évoquer la situation de la région d'Île-de-France.

Ce sont près de 3 millions de passagers qui empruntent quotidiennement le réseau ferroviaire francilien, à bord de 7 500 trains. Ce réseau, qui représente seulement 10 % du réseau français, concentre ainsi plus du tiers des circulations ferroviaires totales. La région d'Île-de-France souffre d'une situation particulièrement critique, un grand nombre de ses lignes étant saturées ou au bord de la saturation. La dégradation du réseau francilien est la conséquence du sous-investissement dans les infrastructures. Cette situation est certes ancienne – elle remonte à l'époque où l'État en était le gestionnaire –, mais la région y a sa part de responsabilité.

La durée moyenne des déplacements domicile-travail est presque deux fois plus élevée en Île-de-France qu'en province pour une distance comparable et la ponctualité des trains régresse chaque année de un à deux points.

L'investissement dans la régénération et la « désaturation » du réseau de transport francilien actuel est essentiel, car celui-ci doit faire face à la demande croissante de transports dans l'agglomération. Et c'est à la région que, depuis la décentralisation du STIF, le syndicat des transports d'Île-de-France, il revient de consacrer plus d'argent aux transports, et en priorité au renouvellement du réseau. Son action en la matière est très insuffisante.

Cette situation est également rendue plus difficile par un problème de gouvernance spécifique à l'Île-de-France qui ne manque jamais d'étonner sur ces travées nos collègues de province. La multiplicité des acteurs est source d'une grande complexité et constitue un frein majeur à la mise en œuvre de projets de rénovation. Dans ce domaine, l'imagina-

tion a largement fait défaut : des projets de rénovation insuffisants, aucune ambition d'amélioration des transports. Nous en souffrons encore aujourd'hui.

L'absence d'un chef de file pour les lignes A et B du RER, notamment, est préjudiciable aux transports dans la région-capitale. Ainsi, la ligne B du RER, que j'emprunte avec un bonheur inégal et, pour tout dire, contrasté pour faire le trajet entre ma bonne ville du Bourget et le Sénat, transporte presque un million de passagers par jour, plus que l'ensemble des passagers des TER.

M. Roger Karoutchi. Effectivement.

M. Vincent Capo-Canellas. Mon cher Roger Karoutchi, hier matin, sur le quai de la gare, j'ai eu un moment d'étourdissement en voyant arriver un beau train,...

M. Roger Karoutchi. Ce n'est pas pour nous ! (*Sourires.*)

M. Vincent Capo-Canellas. ... lequel m'est passé sous le nez, puisque c'était un TER picard !

M. Roger Karoutchi. Voilà !

M. Vincent Capo-Canellas. Quant à moi, je suis monté dans ma rame de RER B, laquelle n'avait pas encore été rénovée. D'ailleurs, de rénovation, il est parfois question ; de remplacement, jamais. C'est bien difficile à expliquer à nos concitoyens.

Sur cette ligne, le taux de ponctualité est le plus faible : un train sur cinq a du retard ou est supprimé. La simple gestion de ces retards est rendue très complexe par l'exploitation de cette ligne par deux opérateurs, la SNCF et la RATP, qui en gèrent chacun un bout.

Des améliorations ont été enregistrées, mais ce partage crée de la complexité. Le partenariat, ce n'est pas l'efficacité et tant qu'il n'existera pas un gestionnaire unique pour la ligne B, on n'y arrivera pas. Peut-être faudrait-il automatiser une partie de la ligne. Certes, il n'est pas politiquement correct de le dire, mais cette mesure est réclamée par les usagers, qui en ont marre. Ce scandale ne peut plus durer.

En évoquant maintenant la question de la gouvernance, je ne veux pas ouvrir imprudemment l'imaginaire technocratique que les élus peuvent également alimenter et m'engager sur une voie critique, synonyme, en langage commun, d'impasse. Mais, comme le disait le général de Gaulle, l'exigence – une exigence démocratique –, c'est que « ce bordel soit organisé ». La future loi de décentralisation ne pourra pas faire l'économie d'une réflexion sur les transports en Île-de-France. Je trouverais utile que la région s'engage sur un certain niveau d'investissement et qu'elle consacre aux transports non plus 30 %, mais 50 % de son budget.

Durant les Assises du ferroviaire, tout le monde s'est accordé, ce qui est somme toute compréhensible, à faire le procès du modèle de gouvernance français fondé sur une séparation entre le gestionnaire d'infrastructure et le gestionnaire d'infrastructure délégué. La réforme à l'origine de cette séparation n'a jamais été menée à son terme et on paie aujourd'hui le prix de cet inaboutissement. L'acte de décès est publié et la SNCF y a largement contribué. Il faut maintenant construire autre chose.

Monsieur le ministre, ma question est simple : que pensez-vous faire ? existe-t-il un plan B ? Roger Karoutchi a posé d'excellentes questions, que je fais miennes. Comment ferez-vous en cas de blocage de la Commission européenne ? Le cas échéant, épargnez-nous les deux années habituelles de frottement entre les entreprises parce que, dans ces cas-là, rien

n'avance, surtout pas le voyageur ! Si vous le faites, faites-le vite et bien, et donnons-nous une ambition claire, allons vers l'intermodalité, vers la multimodalité, intégrons les besoins des usagers dans un cadre social rénové. C'est l'ambition que nous portons.

Dans un prochain débat, je m'exprimerai sur le dossier du fret ferroviaire, mais je rappelle simplement l'enjeu des autoroutes ferroviaires. Ce système a trouvé son point d'équilibre sur la liaison entre les Pyrénées-Orientales et le Luxembourg.

Monsieur le ministre, il existe peut-être une voie d'avenir, une voie pour un transport plus écologique. Les enjeux liés à l'ambition écologique, à l'adaptation du système à l'ouverture à la concurrence, à une meilleure qualité de service pour les voyageurs et des marchandises sont ceux de « l'Europe du rail ». Vous aurez la lourde responsabilité de nous proposer un chemin. Sachez que le Parlement sera bien sûr attentif à cette question. *(M. Roger Karoutchi applaudit.)*

M. le président. La parole est à M. Jacques Mézard.

M. Jacques Mézard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je remercie tout d'abord le groupe CRC d'avoir pris l'initiative de ce débat. Le train et le service public, c'est un thème qui nous rassemble, un sujet au présent et un sujet d'avenir. Pour les Français, c'est l'image contrastée de la grande vitesse et des grands retards.

Ceux qui considéraient un temps le ferroviaire comme étant d'un autre âge doivent revoir leur copie : l'avenir de nos territoires, y compris à l'échelle européenne, ne saurait aujourd'hui se décliner sans un volet ferroviaire très fort. Les innovations technologiques, la technique française sont un atout considérable non seulement à l'exportation, mais aussi à l'intérieur de nos frontières. Nous avons en la matière un savoir-faire, une avance industrielle ; sachons les utiliser, c'est notre devoir.

La France, de ce fait, doit être la vitrine de notre industrie, ainsi que de notre service public. Le développement de ce service public ferroviaire est selon nous au carrefour d'une grande politique d'aménagement du territoire, au cœur d'une politique environnementale au sens noble du terme.

Ce service public ferroviaire doit englober, même si cela se réalise sous des formes diversifiées, à la fois le transport des passagers et le fret. Le TGV et les transports régionaux sont deux volets d'une politique ferroviaire. La grande vitesse est un atout considérable pour tous les territoires qui sont desservis. Nous considérons qu'il faut poursuivre sans relâche son développement, mais pas au détriment des transports régionaux, monsieur le ministre.

En période de crise, et de mutation sociétale plus encore, une politique de grands travaux doit plus que jamais être mise en place. Le ferroviaire, c'est la véritable artère de l'aménagement du territoire, cet aménagement du territoire si malmené par la V^e République, quelle que soit la majorité au pouvoir.

Dans nos territoires ruraux, notre rêve est d'entendre à nouveau siffler le train *(Sourires.)*, ce train qui, ces dernières années, s'est retiré peu à peu de tant de nos communes, ce train qui ne roule plus au rythme de l'égalité des territoires.

Pour changer d'objectif, il faut une nouvelle vision prospective du ferroviaire. Le schéma national des infrastructures de transport a donné lieu à un débat fort dans cette enceinte.

Monsieur le ministre, vous avez mis en place une commission d'évaluation du schéma national des infrastructures de transport : c'est bien ! Vous avez aussi pris la décision d'en exclure un seul groupe parlementaire, le nôtre : c'est moins bien ! *(Sourires sur les travées du groupe socialiste. – Mme Mireille Schurch et M. Roger Karoutchi sourient également.)* C'est d'autant moins acceptable que la plupart de nos parlementaires représentent des territoires malmenés par les mesures subies depuis des décennies.

Je tiens à rappeler que l'article L. 1111-3 du code des transports donne une très bonne définition de la desserte de tous les territoires par le service public. Encore un texte inappliqué ou mal appliqué !

Selon nous, la création d'un ministère de l'égalité territoriale n'a de sens que si les actes sont en conformité avec les paroles.

Mme Mireille Schurch. Très bien !

M. Jacques Mézard. Je ne peux intervenir dans ce débat sans rappeler la situation catastrophique du Massif central en matière de transports, ferroviaires en particulier. *(M. Roger Karoutchi s'exclame.)* Oui, je l'ai déjà dit, monsieur Karoutchi, la V^e République s'est évertuée, acharnée à contourner le Massif central. *(M. Roger Karoutchi s'exclame de nouveau.)*

L'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport comprenait une fiche intitulée : renforcer l'accessibilité des territoires dont les populations souffrent d'enclavement. C'est une très belle tête de chapitre : il faudrait la mettre en application.

Monsieur le ministre, quelles sont vos propositions pour les populations qui souffrent d'enclavement ? Je vais en quelques mots vous rappeler ce qu'un territoire tel que celui que je représente a subi ces dernières années dans ce domaine.

Aurillac est la préfecture la plus enclavée de France, c'est connu ! En 2003, pourtant avec un Premier ministre de grande qualité *(L'orateur se tourne vers M. Jean-Pierre Raffarin, qui préside la séance.)*,...

M. Roger Karoutchi. Très bien !

M. Jacques Mézard. ... nous avons subi la suppression du train de nuit vers Paris. En 2004, ce fut la suppression du dernier train direct. Depuis, nous avons connu un programme de réfection des voies ferrées grâce au plan rail État-région-RFF. Pour autant, le trajet Aurillac-Paris dure, selon les jours, entre six heures deux minutes et dix heures trente ! Parfois, une partie du trajet s'effectue en bus : c'est le progrès ! C'est en tout état de cause une demi-heure de plus, dans le meilleur des cas, que voilà vingt-cinq ans !

Ce n'est pas simplement par humour, monsieur le ministre, que j'ai déjà, dans cette enceinte, remis à deux de vos prédécesseurs les horaires de train Aurillac-Paris de 1905, que j'avais consultés et que je vais tout à l'heure vous remettre en main propre. En 1905, sous le gouvernement de Maurice Rouvier, qui fut un excellent président du conseil,...

M. Roger Karoutchi. Absolument !

M. Jacques Mézard. ... n'est-ce pas, monsieur Karoutchi, le train de nuit partait à 20 heures 47 de Paris pour arriver à 8 heures 05 à Aurillac. En 2012 et en 2013, il faut aller chercher un train de nuit en autocar pour, ensuite, à partir de Figeac, rejoindre Paris. La durée du trajet de nuit est de neuf heures quarante minutes ! C'est en effet un magnifique progrès en deux Républiques et 105 ans... *(Sourires.)* Je ne doute pas que, le changement étant maintenant,...

M. André Gattolin. Pour tout !

M. Vincent Capo-Canellas. Pour ça comme pour le reste ! Au travail !

M. Jacques Mézard. ... nous allons réduire ce temps de trajet. (*M. Roger Karoutchi sourit.*)

La dissociation SNCF-RFF n'a pas arrangé la situation – je crois que nous en sommes tous convenus – et, pour nous, la réunification s'impose.

Quant à l'ouverture à la concurrence, nous ne la voyons pas d'un bon œil, car elle présente un risque certain d'élargissement de la fracture territoriale. Il est particulièrement justifié que la France, dans le débat européen, s'oppose au quatrième paquet ferroviaire.

En conclusion, monsieur le ministre – le temps passe et mon temps de parole s'épuise –, nous considérons que la qualité du service public ferroviaire s'est dégradée beaucoup aussi en raison de l'état des infrastructures. Or la nation a besoin en urgence d'une grande politique ferroviaire, d'une politique volontariste : celle que nous attendons de votre gouvernement. (*Applaudissements sur certaines travées du RDSE et sur de nombreuses travées du groupe socialiste. – Mme Mireille Schurch et M. André Gattolin applaudissent également.*)

M. le président. Merci, cher collègue, de votre intervention et de vos références !

La parole est à M. Roland Ries.

M. Roland Ries. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, permettez-moi de placer en exergue de cette intervention une citation extraite d'un essai d'Alain Supiot, *Homo juridicus* : « La différence entre l'État et l'entreprise est moins une affaire de structure qu'une question de Référence. L'État est référé à des valeurs qualitatives, supra-patrimoniales ; il a en charge le destin des hommes et son horizon est le temps long de la vie des peuples. L'entreprise est référée à des valeurs quantitatives, patrimoniales ; elle a en charge la réalisation de produits ou de services et son horizon est le temps court des marchés. C'est ce qui rend si effrayante l'idée, aujourd'hui répandue, qu'il faut gérer l'État comme on gère une entreprise et qu'il n'y a pas de différence de nature entre le pouvoir économique, le pouvoir politique et le pouvoir administratif. »

Il peut paraître surprenant de placer en exergue d'une réflexion sur l'avenir du service public ferroviaire une citation sur la nature spécifique de l'État. Il s'agit pour moi de suggérer que la situation préoccupante dans laquelle se trouve aujourd'hui notre système ferroviaire n'est, avant toute chose, ni une question économique, ni une question technique, ni même, fondamentalement, une question sociale : c'est la question, éminemment politique, du rôle de l'État dans la définition et la mise en œuvre d'une politique d'intérêt public qui se trouve posée, parce que seul l'État a en charge « le temps long de la vie des peuples » et que c'est de réflexion sur le « temps long » que notre système ferroviaire a avant tout besoin pour se réformer.

Ce que je veux dire, c'est que la situation actuelle de notre système ferroviaire s'explique d'abord et avant tout par une forme de démission de l'État, c'est-à-dire du politique, dans le passé : il est donc urgent, monsieur le ministre, de redonner à la puissance publique ses responsabilités et son autorité dans l'organisation du système ferroviaire.

Permettez-moi d'abord de poser le diagnostic. Je le ferai brièvement, l'essentiel ayant été dit notamment par Michel Teston.

Notre système ferroviaire est devenu fou. Les charges sont en augmentation sensible et il est pratiquement acquis que, si l'on ne fait rien, la dette dépassera 60 milliards d'euros dans quinze ans, et ce même sans avoir réalisé les grands projets du Grenelle de l'environnement ! Le corps social est inquiet, et donc méfiant, angoissé et rétif au changement. Le niveau de service laisse les usagers tour à tour désemparés et révoltés. L'organisation est emmêlée dans les fils de sa complexité. L'opérateur historique est empêtré dans de multiples intérêts contradictoires. Bref, le système a littéralement perdu la tête, c'est-à-dire la faculté de se gouverner.

Ce système doit donc être réformé : ce point fait, me semble-t-il, largement consensus. Mais aucune réforme véritable ne sera possible si l'État, les gouvernants, ne prennent pas la mesure de leurs responsabilités politiques et se laissent intellectuellement capturer et dicter leurs décisions par des acteurs particuliers, quels qu'ils soient, tentés de s'attribuer le monopole de la pensée, de la parole, puis de la décision pour imposer une vision forcément partielle, forcément partielle, et donc illégitime.

Or, au point où nous en sommes, la légitimité est essentielle à la réussite de la réforme du système ferroviaire parce que les solutions relèvent moins de la théorie que de la pratique, moins de la supériorité technique d'un schéma d'organisation que de l'art de le mettre en œuvre. Il faudra redonner du sens à un système qui n'en a plus, mais il sera plus difficile encore de susciter la conviction, puis l'adhésion du plus grand nombre.

À partir de ce constat, que faut-il faire ?

Sans prétendre donner ici toutes les clefs du problème, compte tenu du temps de parole de sept minutes qui m'est imparti, il est toutefois possible d'esquisser des orientations sur trois sujets clés, déjà largement évoqués par mon collègue Michel Teston.

Commençons par un élément de consensus mis en évidence par les Assises du ferroviaire. Tout le monde s'accorde à reconnaître qu'il est impératif de réunifier les fonctions de gestionnaire d'infrastructure au sein d'une entité unique. Notre système de gouvernance actuel dans lequel les fonctions de gestionnaire d'infrastructure et d'opérateur historique sont distinctes sans l'être vraiment a démontré depuis 1997 ses limites, ses contradictions et ses redondances. C'est d'ailleurs, monsieur le ministre, la première orientation que vous avez exposée dans votre discours du 30 octobre dernier à la Halle Freyssinet. Je n'insiste pas sur ce point qui fait largement consensus et qui doit permettre de plaider favorablement devant la Cour européenne de justice de Luxembourg, où la France est mise en accusation pour non-respect des directives européennes en la matière.

Comme vous l'avez dit, monsieur le ministre, la première décision consiste donc à réunifier les fonctions du gestionnaire d'infrastructure au sein d'une entité unique qui regrouperait à la fois les horaristes, les régulateurs et les aiguilleurs de la Direction de la circulation ferroviaire, la DCF, ainsi que les personnels en charge de l'infrastructure.

À partir de là se pose une deuxième question, plus délicate, qui est celle de la position du nouvel RFF par rapport à la SNCF : séparation complète, selon le modèle espagnol ou suédois, intégration complète, comme dans le modèle allemand, ou solution intermédiaire ? C'est cette question qui fait débat aujourd'hui et à laquelle il faudra, dans la concertation, apporter une réponse.

Pour ma part, je considère que la séparation complète souhaitée par la Commission européenne entre gestionnaire d'infrastructure et opérateur historique est à la fois irréaliste et empreinte d'un dogmatisme ultralibéral que je ne partage pas. On a bien vu, par exemple, dans le domaine du fret ferroviaire que l'ouverture non régulée à la concurrence non seulement n'a pas fait gagner de parts de marché au ferroviaire, mais qu'elle lui en a au contraire fait perdre. Je plaide donc pour le maintien d'un lien organique entre le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur historique, sous une forme juridique à définir, forme qui, à mes yeux, pourrait s'inspirer utilement du modèle allemand en créant ce que j'appellerai une holding à la française.

La troisième question qui est posée est essentielle. Elle concerne le statut des personnels et la dette de RFF qui est, en réalité, une épée de Damoclès qui menace l'ensemble du système.

Cette dette représente aujourd'hui plus de 30 milliards d'euros et engendre une charge annuelle de 1,2 milliard d'euros pour RFF. Autant d'argent qui n'est pas investi ailleurs, notamment dans la modernisation et la mise aux normes de notre réseau ferré!

Je sais bien, monsieur le ministre, que la situation de nos finances publiques permet difficilement d'envisager une reprise totale par l'État de la dette historique du ferroviaire.

La solution doit donc, de mon point de vue, être trouvée dans trois directions: d'abord l'État, qui doit prendre ses responsabilités, même si j'ai pleinement conscience de la difficulté; ensuite, l'opérateur historique, qui doit veiller à améliorer sa productivité et sa compétitivité; enfin, le mode routier, qui doit contribuer davantage au financement, notamment des trains d'équilibre du territoire. La concurrence intermodale est évidemment une des clefs du problème.

En ce qui concerne le statut des cheminots et leurs conditions de travail, il est clair que les réponses apportées au problème de la dette du système devraient permettre d'aborder cette question sensible sur des bases assainies avec les organisations représentatives du personnel.

Il me paraît essentiel que l'on arrive à un accord global sur la définition des normes sociales propres au secteur, de façon à éviter que la concurrence ne conduise au dumping des salaires aux dépens des conditions de travail des salariés. Les partenaires sociaux doivent être laissés libres de développer ensemble les mesures pour accroître la productivité du système et sa compétitivité et de définir les standards sociaux spécifiques minimums – « socle », comme cela a été dit – pour chaque marché ferroviaire. Bien entendu, les entreprises ferroviaires resteront libres, dans ce cadre, de définir des standards plus généreux que le minimum.

Vous le voyez, monsieur le ministre, il y a du pain sur la planche! Mais je vous fais confiance, après la première étape qu'a constitué votre discours du 30 octobre dernier, pour avancer pas à pas sur ces sujets dans la concertation avec les organisations syndicales, qui ne sont pas fermées aux évolutions du système, pour peu que celles-ci soient maîtrisées et ne se fassent pas systématiquement au détriment des intérêts du personnel. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC. – M. André Gattolin applaudit également.)*

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est un bien bel exercice d'exprimer devant vous, et dans cet hémicycle, notre vision

du service public ferroviaire. Pour ma part, j'y porte un attachement profond, depuis longtemps. Le rail est l'une des grandes aventures contemporaines et technologiques de notre pays. Au plus profond d'eux-mêmes, les Français y sont sensibles.

De mon point de vue, la SNCF est puissamment attachée à notre histoire: le plus grand réseau ferroviaire d'Europe, le TGV, le monde des cheminots, la Résistance. Plus proche de nous, en 1982, ce fut la LOTI, texte fondamental d'orientation des transports intérieurs.

L'ambition du législateur fut de mettre en place un « système de transports intérieurs qui satisfasse les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité ». Il est même évoqué, dans l'article 2 de ce texte, « un droit aux transports [permettant] aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public ».

La LOTI a sorti la SNCF de l'ancien syndicat mixte qui prévalait alors, pour en faire un établissement public à caractère industriel et commercial, et elle a consacré la SNCF comme opérateur unique. Cette dimension me convenait très bien.

Mais voilà, la Commission européenne existe et, en matière de transports, je la trouve très impérative. Elle s'est chargée, avec les différents paquets ferroviaires, livres blancs et directives, de modifier tout ce bel équilibre. La libéralisation, telle que l'Europe l'a portée jusqu'à présent, complique à mon avis les grandes problématiques des transports.

Par exemple, la seule contrainte posée par la directive européenne 91/440 du 29 juillet 1991 est la séparation, sur le plan comptable, des activités de gestion des infrastructures de transport et de l'exploitation. La séparation organique ou institutionnelle est facultative, laissant aux États la liberté de choisir leur modèle d'organisation. Les autres paquets ferroviaires qui ont suivi n'ont pas remis en cause cette liberté.

Cela n'a pas empêché, en 1997, le gouvernement de droite de l'époque d'ouvrir une faille dans le service public ferroviaire français en séparant l'infrastructure et l'exploitation, par la création de « Réseau ferré de France » par la loi du 13 février 1997, juste avant la fameuse dissolution.

C'est notre histoire, c'est vrai. Mais il y a eu, de la part du pouvoir de l'époque, un excès de zèle idéologique qui n'a en rien résolu les difficultés du secteur ferroviaire, en particulier l'assainissement de la situation financière.

Nos amis allemands ont suivi une tout autre démarche: assainissement de la dette et création d'une holding avec le succès que l'on connaît. Nous savons, monsieur le ministre, combien vous vous êtes engagé dans une orientation qui nous permettra de revenir à une vision plus propre à nous satisfaire, et surtout à satisfaire les besoins du service public ferroviaire.

La création d'un groupement d'infrastructure unique, qui assurera toutes les fonctions ayant trait à la gestion et à la maintenance du réseau, c'est la nouvelle gouvernance que vous proposez. Nous attendons avec impatience le texte à venir, mais vos propos et vos engagements à Bruxelles portent beaucoup d'espoir.

Évoquant Bruxelles, j'en viens au quatrième paquet ferroviaire. Le commissaire européen aux transports souffle le froid et le chaud, faisant d'abord campagne depuis plusieurs mois

pour une séparation stricte, en 2019, entre gestionnaires des réseaux et exploitants. L'idée d'un assouplissement est sans doute due à la pression conjointe de la France – de vous-même, monsieur le ministre – et de l'Allemagne, car une réforme libérale pure et dure constituerait une attaque frontale contre les modèles d'organisation des transports ferroviaires de ces deux pays.

Une version dure, voire très dure, était attendue; finalement, et je l'espère, c'est un texte adouci qui pourrait être présenté sur des sujets majeurs, à une date encore indéterminée. En effet, outre la gouvernance, le quatrième paquet ferroviaire devrait agir dans deux autres directions: l'ouverture du trafic passager domestique à la concurrence – je ne doute pas que ce projet sera soumis à de nombreuses controverses et confrontations – et la réforme de l'Agence ferroviaire européenne, qui devrait être moins discutée.

Ce quatrième paquet ferroviaire ne revient pas sur le fret; ce fut l'affaire des paquets ferroviaires précédents. Mais vous savez, monsieur le ministre, que je suis particulièrement attentif, et je ne suis pas le seul parlementaire dans cet état d'esprit – vous l'avez encore entendu cet après-midi –, au transport de marchandises par rail, par canaux et par cabotage maritime.

Mais arrêtons-nous au ferroviaire, service public, service d'intérêt général le plus souvent. En la matière, le rail est malheureusement plutôt en mode descendant. C'est dramatique! La route a pris l'ascendant sur tous les autres modes. Le rail transporte 4 millions de voyageurs par an; le fret, lui, est presque totalement affaire de transports routiers. En quinze ans, celui-ci est passé d'environ 80 % de marchandises transportées à plus de 90 % aujourd'hui.

Cet échec considérable va bien sûr à l'encontre de la demande sociale. Celle-ci, nous le constatons le plus souvent, est de plus en plus sensible au transport ferroviaire de marchandises. Nous avons connu dans le passé beaucoup de prospectives très optimistes sur lesquelles je ne reviendrai pas; elles ont échoué. Les conditions du rééquilibrage modal vers le rail ont également échoué. C'est un lourd héritage, mais il tient aussi pour beaucoup à l'absence d'harmonisation des législations européennes sur les salaires et le temps de travail.

La réflexion sur l'évolution du fret se situe au carrefour des ambitions du Grenelle 1. Les perspectives énergétiques et la nécessité de limiter les émissions de gaz à effet de serre peuvent et doivent imposer un retour au ferroviaire. Il y va de la responsabilité des pouvoirs publics de ne pas hypothéquer l'avenir.

Si je me félicite de la démarche du Gouvernement d'engager un vaste programme de régénération de 1000 kilomètres de rail par an, il n'en reste pas moins qu'il est urgent de mener une politique globale de rééquilibrage des trafics de la route vers les modes durables.

La tâche est rude, monsieur le ministre, ambitieuse certes, mais tellement urgente. Par exemple, en matière d'efficacité économique et socio-économique, je crois à la nécessité d'engager toutes les formes de transport combiné, comme je crois à celle du ferroutage. L'alliance du camion et du train, voilà une belle ambition abandonnée par les gouvernements successifs! Non, en fait totalement ignorée. Pourtant, là encore, la demande sociétale est forte. Nos amis suisses et italiens, eux, ne l'ignorent pas.

Je crois au service public ferroviaire: il existe, il fonctionne – ne soyons pas catastrophistes comme certains discours que j'ai pu entendre cet après-midi –, il participe de nos pratiques quotidiennes et au développement des territoires.

Nous sommes à vos côtés, monsieur le ministre, et aux côtés du Gouvernement pour accompagner le renouveau dans lequel vous vous êtes engagé, car le rail, mode de transport avant tout, est aussi un enjeu industriel. En lançant les recherches sur le TGV du futur, en mobilisant des moyens pour donner une impulsion à la construction de nouvelles rames de trains Intercités et de TER, vous créez une dynamique bénéfique pour la croissance, l'emploi, sans oublier l'innovation, avec l'espoir que la grande aventure du rail retrouve un nouvel élan. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. le président. La parole est à Mme Delphine Bataille.

Mme Delphine Bataille. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dès sa mise en place, au XIX^e siècle, le chemin de fer fut conçu dans une logique de service public restée depuis une spécificité française.

L'interventionnisme économique de l'État s'est justifié par le besoin d'un contrôle public pour la sécurité et pour le développement des infrastructures.

Cette logique qui a perduré est désormais remise en cause par les directives européennes, qui introduisent la concurrence comme principe d'efficacité.

Aujourd'hui, un « quatrième paquet ferroviaire » préparé par le Parlement européen appelle, dans une nouvelle ouverture à la concurrence, le marché domestique de voyageurs et suscite de nombreuses appréhensions, chez les cheminots notamment, qui sont particulièrement inquiets pour leur statut, et, bien sûr, pour la filière ferroviaire dans son ensemble qui est déjà fortement impactée par le démantèlement subi ces dernières années.

Ainsi, l'organisation mise en place dans le cadre des directives européennes a entraîné d'importants dysfonctionnements opérationnels. Certaines installations, en très mauvais état, nuisent à la qualité du service, et le marché du transport de marchandises, ouvert à la concurrence depuis 2006, s'est effondré.

La mise en place, sans anticipation, d'un système ferroviaire éclaté et le désengagement financier de l'État ont donc particulièrement fragilisé le système ferroviaire français.

Nous sommes attachés à un service public d'intérêt national et, à cet égard, nous rejetons toute scission d'un service qui a toujours fonctionné de manière satisfaisante au nom de l'intérêt général.

Le rapprochement de la Société nationale des chemins de fer français et de Réseau ferré de France va dans la même direction que celui qui est souhaité par l'Allemagne. Un système national unifié répond beaucoup mieux à la notion de service public qui a toujours été retenue à propos de l'organisation ferroviaire.

C'est l'idéologie libérale qui veut le tronçonnement en plusieurs services et, dans le cas du ferroviaire, la scission entre le transport et l'exploitation du service.

En Europe, plusieurs services nationaux peuvent coexister, se coordonner, tout simplement vivre ensemble dans des conditions satisfaisantes.

Ceux qui font de l'idéologie, ce ne sont pas les partisans du service public, ce sont M. Barroso et la Commission européenne qui, d'une manière obstinée, veulent libéraliser et s'attaquer aux services qui expriment la solidarité et la cohésion à l'échelle des nations.

Le précédent gouvernement avait l'intention, malgré les conséquences désastreuses, d'accélérer la libéralisation en avançant la date d'ouverture à la concurrence du marché domestique de passagers.

Je suis heureuse de constater, monsieur le ministre, que vous avez choisi de ne pas précipiter la mise en place de cette directive afin de mieux préparer les entreprises de la filière.

Parce qu'un service public ferroviaire de qualité concourt à la défense de l'industrie européenne, une bonne maîtrise de la filière permettra de sauvegarder des industries telles que Alstom, Siemens, voire les filiales de Bombardier qui préservent notre savoir-faire et notre emploi.

D'ailleurs, vous avez procédé voilà quelques jours, dans le département du Nord, à l'installation du Comité stratégique de la filière ferroviaire.

Accompagné du ministre du redressement productif et de la ministre du commerce extérieur, vous avez à cette occasion confirmé votre stratégie de renforcement de la compétitivité des filières et de relance de la commande publique afin de structurer une véritable équipe de France du ferroviaire chargée de défendre les intérêts de notre industrie et de ses salariés.

Cette annonce conforte la filière ferroviaire, qui est l'un des facteurs clés du développement de la région Nord-Pas-de-Calais, qui se place actuellement au troisième rang mondial dans ce secteur, et qui est, au surplus, pionnière pour ce qui concerne le développement, sur son territoire, du transport ferroviaire.

Forte de plusieurs décennies d'expérience, notre région mesure l'importance des services publics ferroviaires dans l'aménagement du territoire et le développement économique local. En effet, le maintien de la qualité du service public des transports collectifs et l'amélioration du réseau ferroviaire sur tout le territoire régional sont des nécessités structurantes pour l'avenir économique de notre région.

Vous le savez, certaines parties de ce territoire sont plus touchées que d'autres par la détérioration des transports ferroviaires, notamment dans les zones rurales. Or il s'agit justement d'espaces qui subissent déjà de graves difficultés économiques et sociales.

Monsieur le ministre, je compte sur votre soutien et sur l'appui du Gouvernement tout entier pour mener à bien ce chantier capital : construire un service public de transports assurant l'égalité des citoyens et permettre un aménagement du territoire dynamique, de qualité et équilibré. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. Claude Bérît-Débat. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je tiens à indiquer à M. Mézard que j'ai conservé une copie des horaires de train pour aller jusqu'à Aurillac ! (*Sourires.*) Je répondrai à son intervention, non sans avoir au préalable remercié le Sénat

d'avoir organisé ce débat sur le service public ferroviaire. Je songe en particulier au groupe CRC, qui en est à l'initiative. Enfin, je vous remercie, chère Mireille Schurch, des propos que vous avez prononcés.

Ce débat me permet, d'abord, de présenter les positions prises en la matière par le Gouvernement, depuis son entrée en fonctions, et les actions déjà mises en œuvre. Il me permet également de détailler quelques éléments d'actualité, notamment en apportant des précisions relatives au secteur ferroviaire, au niveau européen.

Ainsi, ce débat me permet d'entamer, avec le Parlement, une discussion que j'appelle de mes vœux. De fait, la réforme ferroviaire est en marche. Un certain nombre des orateurs qui se sont succédé à la tribune ont non seulement relevé mais salué cette transformation, eu égard aux avancées qui doivent en résulter.

Cette réforme repose sur des principes qui ont été énoncés. De plus, elle s'appuie sur une mission de concertation, actuellement en cours, et sur un débat parlementaire. Les discussions d'aujourd'hui en sont les prémices, et il se poursuivra, plus précisément, avec la discussion d'un projet de loi à la fin du semestre.

Les diverses interventions de ce débat ont été riches et source d'enseignements et d'engagements. Quelles que soient les positions exprimées, je retiens l'enjeu que représente le domaine ferroviaire, ainsi que la nécessité d'un engagement en la matière. Le ferroviaire constitue en effet une partie de notre patrimoine, au titre des structures industrielles comme de l'aménagement des territoires.

Nos territoires ont à la fois besoin d'une vision et d'une efficacité en termes de politiques publiques. À cet égard, la politique des transports doit faire sienne la volonté d'adapter les structures existantes, afin de répondre aux nombreux enjeux qui s'inscrivent dans nos territoires. Aujourd'hui, M. Mézard ne pourra pas me reprocher d'oublier l'importance de ces enjeux ! Je rappelle à ce titre combien le ministère de l'égalité des territoires comme mon propre ministère ont à cœur de répondre à un certain nombre de questions. Je reviendrai sur ce point.

Les différents orateurs l'ont rappelé : notre système ferroviaire ne peut pas continuer à fonctionner selon le modèle actuel. La qualité du service ne parvient pas à satisfaire l'ensemble de nos concitoyens ; on observe, de surcroît, une dégradation continue des équilibres économiques en la matière.

Ce constat a été dressé, notamment, par M. Le Cam : ce ne sont pas les hommes qui, aujourd'hui, sont mis en cause. M. Teston a du reste souligné l'efficacité de l'ensemble des acteurs du secteur. Nous connaissons l'engagement et le dévouement des cheminots, leur sens du service public.

Ce qui est en cause, c'est précisément un système qui atteint ses limites, et qui doit partant se rénover. Tel est l'enjeu de la réforme que je vous présenterai d'ici à quelques semaines : l'amélioration de la qualité de service, qui exige de transformer en profondeur notre système ferroviaire.

Roland Ries y a fait référence, comme d'autres, et je les en remercie : à l'occasion des soixante-quinze ans de la SNCF, j'ai annoncé les grands axes d'une réforme ferroviaire, qui fait actuellement l'objet d'une concertation poussée, menée par Jean-Louis Bianco, dont je tiens à saluer le travail remarquable. Ses préconisations seront bientôt rendues publiques et devraient être débattues. Je remercie également Jacques

Auxiette d'avoir accepté de se pencher sur l'autre pan de cette réflexion, notamment pour ce qui concerne le rôle des collectivités dans notre organisation ferroviaire.

Au reste, plusieurs textes seront soumis au Parlement. Je songe notamment au projet de loi sur la décentralisation, auquel les uns et les autres ont fait allusion. M. Karoutchi a même considéré que l'Île-de-France méritait qu'une part importante de son discours à cette tribune y fasse référence et que l'on souligne l'intérêt des politiques régionales. La décentralisation sera un enjeu, et la répartition des rôles constituera une des réflexions de la politique et du volet « transports » de cette loi de décentralisation.

J'en viens à la réforme de la gouvernance ferroviaire. Il y a quelques instants, j'entendais MM. Karoutchi et Capocanellas m'indiquer combien le commissaire Siim Kallas exerçait une influence redoutable.

Monsieur Karoutchi, vous avez même fait du Kallas dans le texte, sans le texte ! (*Sourires sur les travées du groupe socialiste.*) De fait, nous sommes précisément, moi-même et donc vous, confrontés au problème suivant : nous attendons encore le quatrième paquet ferroviaire. Ce dernier est encore en écriture. L'encre n'est pas sèche. Le texte est même, par endroits, appelé à être revu, raturé, révisé.

M. Roger Karoutchi. Si vous avez une gomme...

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Pour m'être longuement entretenu avec le commissaire Kallas, je peux vous affirmer que notre position est fidèle à la valeur sociale et quasi patrimoniale que représente, pour la France, l'organisation du ferroviaire. Mais elle doit également être équilibrée ; elle doit permettre à la France de prendre part au débat. Notre pays ne doit en aucun cas considérer qu'un texte qui ne vous est pas encore soumis, dont vous ne connaissez pas encore les lignes directrices et sur lesquelles nous avons des discussions qui évoluent avec le temps devrait figer la position nationale !

Je l'ai précisé voilà quelques instants, lors des questions d'actualité au Gouvernement. Certes, il était question de la pêche, mais je ne me dédouble pas selon les débats ! Ainsi, cher Vincent Placé, j'adopte la même approche, j'exprime la même volonté lorsque j'interviens, dans cet hémicycle, au titre de mes fonctions maritimes et lorsque je prends la parole, comme ministre des transports, au niveau européen : la France doit défendre sa vision, contribuer aux discussions, amender les textes proposés, faire bouger les lignes.

Monsieur Karoutchi, ce que vous nommez « l'alliance franco-allemande » aurait échoué. Mais à quel échec faites-vous allusion ? Et de quelle alliance parlez-vous ? Non ! La France a sa propre position, qui devra être déclinée.

Concomitamment à ce débat européen, du fait d'un hasard – et, en l'occurrence, d'un heureux hasard – une réforme indispensable est à l'étude en France dans le domaine ferroviaire. Les deux chantiers ne peuvent pas être dissociés : tant mieux ! Faisons en sorte que, parce que nous exprimons la volonté de moderniser notre système ferroviaire, nous puissions nous saisir de cet enjeu, de ce débat et de cette discussion européenne.

Quoi qu'il en soit, mesdames, messieurs les sénateurs, j'en reviens à la réforme de la gouvernance ferroviaire, peut-être pour rassurer certains d'entre vous – la majorité d'entre vous, si j'ai bien compris – et pour exposer la vision du Gouvernement sur ce sujet.

Cette vision a été reprise et parfois même commentée, souvent pour affirmer qu'elle était euro-incompatible alors même que, comme je viens de le préciser, il ne peut pas y avoir d'euro-incompatibilité sur un texte qui n'a pas encore été soumis au débat au niveau européen ! Du reste, en France, notre propre projet de loi n'a pas été présenté au Parlement.

Pour l'heure, et c'est important car il y a un temps pour la concertation et un temps pour la discussion, il est nécessaire d'organiser les rencontres avec les principaux élus des différents territoires, dont les sénateurs font partie. Il faut donner sa chance aux discussions sur cet enjeu majeur pour nos territoires. À ce titre, je retiens les propos tenus et les engagements pris à cette tribune.

Il s'agit, pour nous, d'abord d'adopter une organisation qui, au-delà des dogmes et même des écoles, nous permette de satisfaire une ambition, à laquelle la plupart d'entre vous souscrivent : mieux répondre aux besoins des usagers et des entreprises.

À cette fin, j'ai annoncé la création d'un gestionnaire d'infrastructure unique, un GIU, qui assumera les fonctions aujourd'hui exercées par la Direction de la circulation ferroviaire – la DCF –, par SNCF Infra et par RFF, et qui sera rattaché à la SNCF au sein d'un pôle public.

Tels sont les bases et les principes qui seront soumis à la discussion parlementaire et à l'échange avec les partenaires sociaux.

Cher Roger Karoutchi, cher Vincent Capocanellas, sans la moindre obsession, vous affirmez que nous nous sommes inspirés d'une réforme que le précédent gouvernement s'appropriait à engager, et qu'avaient préfigurée les Assises du ferroviaire, et que nous nous sommes fondés sur ces travaux pour les faire aboutir.

M. Roger Karoutchi. C'est bel et bien le cas !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Sur ce point également, il me semble important de faire preuve de pédagogie et d'apporter des explications.

Au cours de votre intervention vous avez évoqué l'heureux rendez-vous des Assises ferroviaires, appelées à sauver « un système à bout de souffle ». Je suis tenté de terminer votre phrase en précisant que le gouvernement d'alors était lui-même à bout de souffle ! (*M. Roger Karoutchi sourit.*) En effet, en décembre 2011, il semblait difficile d'engager de grandes réformes. Certes, il était utile de mener de semblables réflexions, il est toujours passionnant de croiser nos analyses au sujet du ferroviaire. Toutefois, il s'agit, en l'occurrence, de réformer concrètement le système ferroviaire.

Il est regrettable que ce chantier ait pris tant de retard, avez-vous dit. Certes ! Mais au moins ce retard nous permet-il de garantir que la réforme, que nous allons engager, répondra aux enjeux d'efficacité. De fait, s'il y a un point sur lequel nous nous accordons, c'est sur la nécessité de simplifier et de réunifier le système existant, en mettant un terme à ce jeu de ping-pong entre la SNCF, SNCF Infra et RFF, tel qu'il existe actuellement. *A contrario*, il faut assurer une véritable intégration de la gestion des infrastructures, dans la perspective d'une optimisation des moyens.

Cela ne peut se faire en dehors de l'opérateur historique et sans l'existence d'un certain nombre de liens. Il faudra que nous déterminions, ensemble, l'intensité de ces derniers. Des règles existent, qui sont évidemment européennes.

Certains, quand j'ai pris les fonctions qui sont aujourd'hui les miennes, m'enjoignaient d'accélérer la libéralisation, me sommaient de forcer le pas, de libéraliser encore plus vite, dès 2014, alors même que nous n'avions pas encore réfléchi aux conséquences des règles européennes et des trois paquets ferroviaires précédents. De notre côté, nous exigeons, avant tout, de faire le bilan de ce que la libéralisation du fret avait apporté.

Notre ambition, très volontariste, telle qu'elle s'exprime dans les conclusions du Grenelle de l'environnement, est de porter à 25 % la part du ferroviaire dans l'ensemble du transport de marchandises, et ce à court terme, à l'horizon 2022.

Or nous avons constaté, comme j'en faisais la réflexion à M. Siim Kallas, que la libéralisation, loin de permettre une augmentation de la part du fret, l'a au contraire diminuée. Je reviendrai sur les chiffres pour répondre précisément aux sénateurs, dont M. Gérard Le Cam, qui ont évoqué cette question en abordant l'ambition du développement du fret ferroviaire.

La création d'un GIU permettra de conférer à une même structure l'ensemble des instruments nécessaires à un pilotage efficace du réseau, en optimisant d'abord la réalisation des travaux, puis la gestion de la circulation, dont nous savons qu'elle est un enjeu majeur en termes d'efficacité.

Le rattachement à la SNCF doit permettre le développement d'une culture professionnelle, mais aussi la mise en commun des métiers et des savoir-faire indispensables au bon fonctionnement du système ferroviaire.

Encore faudra-t-il, comme je l'indiquais, que nous positionnions très précisément le curseur dans ce processus de rattachement. Plutôt qu'une séparation se traduisant nécessairement par une certaine forme d'isolement des acteurs, chacun dans sa sphère, fort de sa propre légitimité, juridique ou financière, nous favorisons une logique de travail en réseau permettant de rendre le système ferroviaire dans son ensemble bénéficiaire du processus.

Un certain nombre d'entre vous ont évoqué les aspects financiers de la réforme : on ne saurait les mésestimer, ni les dissimuler.

Précisément, la nécessité de mettre fin aux dérives financières constitue le deuxième axe, essentiel, de cette réforme.

Je rappelle que ces dérives se traduisent par une augmentation annuelle de la dette de plus de 1,5 milliard d'euros (*M. Michel Teston acquiesce.*), vous l'avez dit et répété, en particulier Roland Ries et Jean-Vincent Placé et je vois que Michel Teston approuve. Autant d'argent consacré non pas à la modernisation du réseau, mais au service d'une dette qui s'accroît et qui s'accumulera, avec des conséquences terribles, si nous ne bougeons pas les lignes en profondeur !

Il nous faudra d'abord mettre l'accent sur une meilleure priorisation des projets d'investissements et sur la mise en place de règles vertueuses, afin que, progressivement, le système ferroviaire retrouve un équilibre économique. Notre ambition, à ce stade, est au moins de stabiliser un dispositif dans lequel, aujourd'hui, la dette génère la dette, nous privant mécaniquement, automatiquement, de perspectives.

Il nous faut donc retrouver l'équilibre économique nécessaire pour assurer la pérennité du système ferroviaire. Cet effort de restauration nécessitera de repenser les fonctionnements et les organisations, pour qu'ils soient plus efficaces à un moindre coût.

Il nous faudra, en complément de cet effort, examiner les leviers que devront mobiliser tous les acteurs afin d'y contribuer.

Certains ont légitimement évoqué l'enjeu social. En effet, et c'est le troisième axe de la réforme, nous offrirons aux partenaires de la branche ferroviaire l'occasion de conclure un nouveau pacte social. Depuis l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, deux régimes distincts de durée du travail coexistent dans le secteur, entraînant des écarts importants, avec des conséquences non moins importantes, notamment sur l'organisation du travail.

Il ne s'agit pas de revenir sur le statut. Il faut, en revanche, que la SNCF puisse bénéficier des mêmes capacités en matière d'organisation du travail que les autres opérateurs. Il est donc nécessaire de mettre en place un cadre commun à toutes les entreprises de la branche ferroviaire. Elles sont aujourd'hui dix-huit, notamment dans le fret.

Compte tenu du nombre d'opérateurs ferroviaires, il est donc impératif de définir un nouveau cadre devant s'appliquer à tous afin de mettre la SNCF en situation de réussite économique.

Ce nouveau dispositif, intégrant le maintien tant du statut que de la protection sociale, sera fondé sur un décret pris en concertation avec les partenaires sociaux. Roland Ries affirmait que les partenaires sociaux n'étaient pas bloqués mais jouaient bien leur rôle de force de proposition. Pour les avoir déjà reçus, je peux vous dire qu'ils font preuve d'un grand sens des responsabilités.

J'attends beaucoup des discussions que nous aurons avec les partenaires sociaux, j'attends beaucoup de leur vision des choses et de l'enrichissement de la réflexion qu'elle nous permettra.

Ces rencontres permettront de préciser les principaux aspects de l'évolution du temps de travail au regard des exigences de la sécurité comme de la continuité du service public, deux questions qu'ils ont tous évoquées.

L'organisation du travail et l'aménagement du temps de travail relèveront d'une convention collective de branche à négocier par les partenaires sociaux et qui pourra être complétée par des accords d'entreprise.

Voilà donc les grands axes que je souhaite mettre en œuvre et qui font l'objet de la concertation pilotée par Jean-Louis Bianco.

Cette réforme définit également la position que la France défendra dans le futur débat européen relatif au quatrième paquet ferroviaire, qui devra permettre de bâtir une Europe du rail, de même qu'une Europe durable, dont bénéficieront le pôle public et l'industrie ferroviaire.

L'enjeu de l'industrie ferroviaire, sa structuration, ses emplois et l'ambition du Gouvernement à cet égard ont été évoqués par M. Jean-Jacques Filleul et Mme Delphine Bataille. Mais, si nous voulons soutenir nos industries ferroviaires, encore faut-il que nous disposions d'un système ferroviaire efficace qui offre des perspectives et de la lisibilité. Dans ce domaine, c'est aussi cela, le rôle de l'État stratège !

Alors, je négocierai avec la Commission, avec le commissaire Kallas, dont la parole ne saurait s'imposer !

M. Roger Karoutchi. J'espère !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Elle doit être discutée et j'ai cru comprendre qu'elle l'était déjà beaucoup...

Nous devons porter une position simple, fondée sur nos objectifs - qualité de service, soutenabilité financière, ambition sociale, respect de la sécurité, définition de perspectives d'avenir -, mais aussi sur une méthode respectueuse des situations nationales, selon le principe de subsidiarité, qui peut tout à fait s'appliquer aux modes de fonctionnement.

Certains pays dont les structures ferroviaires sont regroupées ou unifiées souhaitent les séparer pour plus d'efficacité ; d'autres souhaitent, au contraire, les réunifier ; d'autres encore essaient de faire preuve d'imagination et de créativité. C'est notre cas, avec ce modèle français que certains orateurs décrivaient comme étant à mi-chemin entre tel ou tel autre.

Ce modèle, nous vous le soumettrons, mesdames, messieurs les sénateurs, confiants dans les enrichissements que permet le débat parlementaire.

Avec un tel modèle, nous pourrions, certes, prendre en compte une réalité, celle de l'Europe, avec ses vertus, son ambition de construire un véritable schéma, un véritable réseau. Je crois à cet égard le commissaire Kallas sincère dans sa volonté de favoriser les échanges et la mobilité, de faire valoir une vision européenne de la sécurité et de l'interopérabilité. Cette ambition, nous l'avons insuffisamment souligné, doit permettre de construire une belle et grande Europe de la mobilité.

Mais, dans le même temps, notre modèle doit aussi être conforme à la conception française, à notre histoire du ferroviaire, à la réalité de nos territoires et à cette nécessité, tout simplement, de partager. C'est à partir de ce principe de subsidiarité et du respect des grands équilibres européens que nous aboutirons.

Ainsi donc l'ouverture à la concurrence n'est-elle pas inéluctable. La France a affirmé qu'elle n'interviendrait qu'en son temps. Des dates ont été fixées, mais l'ouverture n'est pas pour nous une priorité : non que nous soyons hostiles à toute évolution, mais pourquoi, alors que certains textes européens sont à peine stabilisés, notamment ceux qui définissent les obligations de service public, aller aujourd'hui remettre en cause des dispositions adoptées par des majorités politiques instables, précaires et acquises à l'arraché ?

J'ai donc demandé que nous puissions bénéficier de temps. Nous nous situons dans le temps long de l'organisation et de la structuration, afin de permettre les adaptations nécessaires ainsi que les expérimentations, dont nous devons pouvoir tirer les enseignements. Et ce qui est vrai pour le ferroviaire l'est d'ailleurs aussi pour d'autres modes de transport, je pense en particulier à l'aérien.

Notre position, c'est la quête de l'efficacité.

Certains d'entre vous ont demandé que ces textes soient évalués. C'était, je crois, la volonté exprimée par Mireille Schurch. Mesdames, messieurs les sénateurs, analysons ! Faisons le point ! C'est exactement la position que les autorités françaises ont adressée à la Commission il y a quelques semaines.

Notre objectif était, à partir de l'analyse de situations rencontrées et de l'évaluation de l'inflation textuelle que nous connaissons, de bénéficier d'une image précise, une photographie en quelque sorte, de ce qui est adapté, de ce qui l'est moins et de ce sur quoi il serait bienvenu d'intervenir.

La France a en outre proposé à la Commission que cette évaluation soit faite pour le ferroviaire comme pour les autres modes de transport, notamment le routier et l'aérien. J'espère que la Commission comprendra l'intérêt d'une telle démarche. Comme vous le voyez, nous nous inscrivons dans la suggestion, la discussion, la proposition.

Avec un certain nombre de pays amis, nous entendons faire valoir cette position. Comme vous, j'étais à Berlin il y a deux jours, pour le cinquantième anniversaire du traité de l'Élysée. J'ai, à cette occasion, rencontré mon homologue, M. Peter Ramsauer. J'ai bien entendu, comme vous, combien ces enjeux de transport étaient sensibles également pour nos amis allemands. Nous faisons nôtres leurs ambitions, mais nous devons également faire valoir un certain nombre de nos réalités, qui diffèrent des leurs.

La France a fait part de sa position de façon très nette sur le quatrième paquet ferroviaire. Cette position est susceptible d'évoluer, parce que je ne commente que les textes qui me sont soumis une fois finalisés, et non des éléments qui n'en sont encore qu'au stade de la discussion.

Je vous rappelle, et c'est important, que nous avons enfin engagé des discussions avec le commissaire Kallas, qu'un dialogue s'est enfin noué entre la France et la Commission. Il est heureux que nous ayons pu nouer ou renouer ce lien, car la discussion est le seul moyen de faire entendre la position française et de la faire valoir.

Mesdames, messieurs les sénateurs, notre stratégie n'est pas de jouer la chaise vide. Il s'agit pour nous au contraire d'affirmer une présence marquée, conformément à la volonté du Président de la République, sous l'autorité du Premier ministre. Et je puis vous assurer que chacun des ministres attache une importance particulière à la contribution de la France dans les discussions européennes.

La France a donc fait part de sa position, qui s'articule autour de quelques principes : un bilan de l'ouverture à la concurrence du fret ; une harmonisation des conditions sociales, au moins dans chaque pays, afin d'éviter la concurrence déloyale – ce qui est vrai chez nous dans le domaine qui nous occupe ici l'est également dans d'autres domaines – ; et le respect du principe de subsidiarité s'agissant de la gouvernance.

En effet, les États doivent pouvoir choisir un modèle intégré ou un modèle intégré entre le GIU et l'exploitant historique, dès lors que, et c'est une condition, l'égalité d'accès au réseau est acquise. Nous aurons à réaffirmer ce nécessaire point d'équilibre, mais ce volet étant encore en discussion, nous attendons les conclusions de la mission de concertation confiée à Jean-Louis Bianco et les apports des parlementaires.

Très en amont, la France a agi pour que le quatrième paquet ne contienne pas d'obligation de séparation. Dans certaines formules, il était envisagé, je vous le rappelle, de rendre cette séparation obligatoire dès le 1^{er} janvier 2013. Cette disposition n'existe plus.

Liberté est donc donnée à tous de réfléchir aux modalités d'évolution de leur système respectif.

Vous le voyez, les discussions sont en cours. Aucune décision définitive n'a été prise ; en tout cas, aucune discussion ne sera close avant d'avoir été ouverte ! Je ne me résigne pas, comme d'autres collègues, à devoir accepter des positions dont nous n'avons pas même été définitivement saisis.

Il reste encore un certain nombre de jours, voire de semaines. Laissons mûrir les propositions, car nous avons tous intérêt à ce que la Commission européenne améliore son texte en fonction des discussions en vue de présenter un dispositif qui soit le plus acceptable possible.

Quoi qu'il en soit, nous serons très vigilants pour que, si cette obligation de séparation devait être formulée, elle ne soit pas maintenue, afin que le pôle public unifié ait une vraie réalité.

Voyons maintenant ce qu'il en est des actions concrètes d'ores et déjà engagées.

Vous avez tous évoqué la rénovation du réseau.

À cet égard, j'ai demandé au mois d'octobre dernier à RFF, à la suite de l'audit réalisé par l'École polytechnique fédérale de Lausanne, dont les conclusions soulignaient la dégradation progressive, bien que ralentie, des infrastructures, de me proposer, avant l'été, un « plan rail », avec l'objectif d'améliorer l'entretien des infrastructures.

Ce plan, de plus de 2 milliards d'euros, est, vous le savez, indispensable pour améliorer la qualité de service des transports. Il s'agit d'une priorité pour RFF, ainsi que je l'ai précisément indiqué dans la lettre de mission que j'ai adressée à son nouveau président, Jacques Rapoport.

Concernant le matériel roulant, je ne m'attarderai pas ici sur l'enjeu majeur qu'il constitue pour la compétitivité de nos entreprises à l'extérieur, tant la filière ferroviaire est la vitrine de la France. Le savoir-faire français en la matière, qui est souvent loué, est une réalité. En témoignent les nombreuses commandes qui sont passées.

Vendredi 11 janvier, j'ai annoncé avec Arnaud Montebourg et Nicole Bricq, lors du comité stratégique de la filière ferroviaire, le déblocage d'une première enveloppe de 400 millions d'euros en 2013 afin d'amorcer la politique indispensable de renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire, les TET.

La répartition des compétences entre les régions et l'État mérite d'être affinée. Là encore, j'ai bien compris qu'une main était tendue. L'État participe déjà, je tiens à le souligner, et j'y reviendrai si vous le souhaitez, à une mobilisation financière importante.

Au-delà de cette enveloppe, nous avons souhaité voir rapidement mise en place une deuxième phase du financement du renouvellement du matériel roulant, en vue de donner une lisibilité à l'industrie ferroviaire. Tout le monde l'affirme, qu'il s'agisse des grands industriels du Nord – Pas-de-Calais ou de ceux d'autres régions encore, l'industrie ferroviaire connaîtra un trou d'air en 2015 : les carnets de commande ne sont pas suffisamment remplis pour assurer la soutenabilité financière et maintenir la compétitivité.

C'est pourquoi nous avons conjointement saisi les différents acteurs industriels – Arnaud Montebourg le rappellera sans doute ce soir encore – leur demandant de commander le TGV d'avenir, le TGV de demain, à l'horizon 2018. J'espère que nous y parviendrons, car ces commandes sont un soutien important pour nos industries.

Par ailleurs, une réflexion a été engagée sous l'autorité du Président de la République à propos de la mobilisation des investissements innovants ou des investissements d'avenir. Voilà pour les TET.

Dans le même temps, nous voulons donner aux régions les moyens d'assurer elles-mêmes les commandes publiques, à hauteur de plusieurs milliards d'euros pour le renouvellement des TER. Certes, la possibilité existe de mobiliser les fonds d'épargne, sous une forme ou sous une autre. Nous savons bien que l'épargne est là – la France est l'un des pays qui en bénéficient le plus –, et elle ne demande qu'à être mobilisée, mais encore faut-il la rendre active, afin que les générations futures en tirent profit, madame Schurch.

Mme Mireille Schurch. Tout à fait !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Cet objectif est partagé et nous souhaitons que la mise en place des dispositifs suive.

Je rappelle que les commandes publiques pour les TER dans les dix prochaines années représentent potentiellement 3 à 4 milliards d'euros. Or nous connaissons la situation financière des collectivités. Je ne ferai qu'évoquer ici le versement transport, que nous retrouverons à l'occasion d'autres débats, notamment lorsque nous aborderons le volet « transport » du projet de loi sur la décentralisation et que nous examinerons les dispositions législatives financières qui en découleront. Je n'engagerai pas ce débat à cette heure, encore que... (*Sourires.*)

Quoi qu'il en soit, nous œuvrerons en faveur d'un nouveau pacte de confiance entre l'État et les collectivités, afin d'assurer la soutenabilité financière pour chacun.

Nous proposerons donc un dispositif qui permettra aux régions de porter l'ambition ferroviaire. Je sais combien nous devons aux collectivités, qui sont effectivement très impliquées : ce sont elles qui assurent le transport régional au quotidien.

Ainsi que l'ont souligné notamment Jean-Jacques Filleul et Delphine Bataille, la relance des commandes ferroviaires doit également être l'occasion de renforcer le lien entre les donneurs d'ordre et les sous-traitants, afin de favoriser l'émergence de PME innovantes. Et nous en avons sur notre territoire ! La réalité est que nous avons du « made in France » dans le secteur ferroviaire !

Le donneur d'ordre public étant la puissance publique, nous devons attendre des opérateurs industriels eux-mêmes qu'ils soutiennent le tissu des PME. La formule n'est pas nécessairement heureuse, mais quand on dit qu'il faut chasser en meute, on signifie tout simplement qu'il est nécessaire de soutenir l'innovation à l'export ou sur le marché intérieur. Les grands opérateurs doivent se tourner vers les grands industriels qui, eux-mêmes, doivent assurer le dynamisme des petites et moyennes entreprises. Il y va de notre dynamisme économique et de l'emploi.

Vous avez également évoqué les grands projets d'investissements.

Certains ont pris pour exemple – ou en exemple – le grand projet de schéma national des infrastructures de transports bâti par le gouvernement précédent. Qu'on en juge : avec, au mieux, des chantiers inachevés, au pire, des chantiers annoncés, mais jamais engagés, nous devons faire preuve d'un certain pragmatisme... Je remercie à cette occasion ceux d'entre vous, et ils étaient nombreux, qui m'ont

souhaité bon courage (*Sourires.*) ou qui, en tout cas, m'ont exprimé leur confiance, en moi, en ma politique, bref en l'ambition du Gouvernement. (*M. Vincent Capo-Canellas s'étonne.*)

Un certain nombre d'investissements ferroviaires dépendent précisément du SNIT, qui devrait représenter 245 milliards d'euros d'ici à 2020, alors même que l'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, n'a la possibilité d'assurer un financement qu'à hauteur de 2 milliards d'euros.

Nous ne pourrions donc pas donner suite à toutes les promesses, cela n'aurait pas de sens, mais nous devons expertiser ce document. Certains ne manqueront pas de nous opposer que c'était prévu, que c'était écrit. Alternance politique oblige, les territoires se tournent vers le nouveau gouvernement pour demander la concrétisation de toutes ces promesses. À nous la charge d'expliquer que, non, toutes les lettres de promesses envoyées, tous les documents non contractuels ne pourront être honorés, pas plus que ne pourront être tenus tous les engagements pris.

Mesdames, messieurs les sénateurs, nous allons travailler ensemble. Et c'est pourquoi j'ai souhaité que soit confié à une commission parlementaire, composée de députés et de sénateurs de toutes tendances politiques, le soin d'analyser et d'expertiser les différents projets, une commission suffisamment nombreuse, mais pas trop, monsieur Mézard, pour rester opérationnelle et être en capacité d'apporter des solutions à la commande gouvernementale.

Certains projets ont des ambitions transnationales, supranationales, qui nécessitent la mobilisation indispensable de financements européens. D'autres, s'appuyant sur l'intermodalité, devront être hiérarchisés, la complémentarité des modes de transport conduisant aussi à des solutions équilibrées sur le territoire.

Il est illusoire de croire que la collectivité nationale - ou les collectivités territoriales, d'ailleurs - sera en situation de répondre d'ici à vingt ans à cet engagement financier, qui se répartit à hauteur de 88 milliards d'euros à la charge de l'État et à hauteur de 56 milliards d'euros à la charge des collectivités territoriales. Le besoin de hiérarchiser les projets est donc bien réel.

L'analyse du SNIT permettra de réorienter ce grand chantier. Le Président de la République a pris l'engagement de moderniser, de restructurer, de rénover l'existant. Je ne veux pas préempter les conclusions de la commission Mobilité 21, que préside Philippe Duron, mais les réflexions que vous avez versées au débat, mesdames, messieurs les sénateurs, nous permettront d'éclairer ces enjeux.

Je l'ai dit, d'autres actions sont en cours de préparation, telle la décentralisation.

En effet, il nous faut également mieux articuler les différents services ferroviaires existants. J'ai entendu des inquiétudes concernant les trains d'équilibre du territoire. Il est en effet nécessaire de procéder à une rationalisation de l'offre de transport sur nos différents territoires. Cette nécessité est économique, mais aussi sociale.

On peut aujourd'hui déplorer un manque de lisibilité dans le partage des responsabilités de chacun, en l'occurrence pour ce qui concerne le TER, le TET et le TGV, et la complémentarité avec d'autres modes de transport. Cela a été dit, et telle est aussi notre position, il n'y a pas d'opposition entre les modes de transport. S'il faut compléter un schéma d'organi-

sation du transport sur nos territoires au moyen du transport par car, par exemple, nous aurons cette réflexion dans le cadre de la décentralisation afin de savoir quelle collectivité sera organisatrice des transports et assurera l'intermodalité.

Je souhaite que le prochain acte de la décentralisation soit l'occasion de créer un instrument permanent, au niveau régional, pour mieux articuler les services entre les différentes autorités organisatrices, pour mieux articuler les TER et les TET en ce qui concerne les trajets entre le domicile et le travail.

À cet égard, la région parisienne présente de réelles spécificités ; je ne m'étendrai pas, mais elles sont importantes. Je ne m'engagerai pas non plus dans d'autres débats qui relèvent de compétences partagées avec ma collègue Cécile Duflot. Reste que nous avons à simplifier l'organisation actuelle pour la rendre plus lisible, s'agissant notamment des investissements - j'ai consacré une partie de la matinée à ces enjeux-là.

Nous devons agir dans l'immédiat pour garantir la qualité du service et satisfaire les attentes des usagers tout en assurant la plus grande cohérence entre ces actions immédiates et les grands schémas de moyen et de long terme.

Un certain nombre d'entre vous ont formulé des propositions en matière de financements ; en particulier, vous avez suggéré la création d'un versement transport spécifique à destination des régions. Ces questions se poseront au moment de l'examen du projet de loi sur la décentralisation et des projets de loi de finances qui en tireront les conséquences. Il importe que, grâce aux travaux de la mission confiée à Jacques Auxiette, nous parvenions à clarifier au préalable les compétences de chacun.

Pour finir, je parlerai du fret, avec l'indulgence de M. le président...

M. le président. Monsieur le ministre, je vous en prie, ce que vous dites est fort intéressant.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je vous remercie, monsieur le président.

Mesdames, messieurs les sénateurs, vous avez attiré mon attention sur le fret, particulièrement sur le wagon isolé. La régression de la part du fret dans le transport de marchandises, notamment ces dernières années, n'est pas un phénomène propre à la France. Il résulte d'une situation économique et industrielle, d'une crise qui est bien réelle, et qui a commencé voilà plusieurs années. Dans ce domaine, nous devons nous méfier des grands objectifs et des grandes ambitions, notamment chiffrés.

Le fait est que la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises recule : elle s'est établie à 9,1 % en 2011, contre 10 % en 2007, alors que l'objectif était d'atteindre 25 % en 2022. Force est de constater que, si la SNCF n'a pas encore trouvé de modèle économique pour cette activité, les autres entreprises de fret ne l'ont pas trouvé non plus ; toutes font face aujourd'hui aux mêmes difficultés. Il y a de grandes annonces incantatoires sur les grands projets que certains ont appelés de leurs vœux, mais il y a aussi cette réalité difficile, qui concerne la France comme les autres pays.

Dans ce contexte, nous devons avoir des ambitions, comme les grands corridors ou les autoroutes ferroviaires, afin que le fret retrouve une part de marché supérieure dans le transport de marchandises. Dans la mesure où le fret est d'autant plus compétitif par rapport aux autres modes de transport que la distance à parcourir est longue, nous devons assurer une

cohérence entre les différents modes plutôt que de les opposer entre eux ; à cet égard, Jean-Jacques Filleul a eu raison de souligner que les autoroutes ferroviaires n'ont de sens que si la route existe et joue son rôle.

Il nous appartiendra de revenir sur tous les dysfonctionnements et sur toutes les difficultés. Nous avons le devoir vis-à-vis de la SNCF et de RFF de réaffirmer que, lorsqu'une commande est passée à l'opérateur historique, dans le fret, par exemple, les travaux engagés sur les infrastructures doivent être cohérents avec les enjeux économiques pour les territoires, pour nos entreprises et pour le rayonnement du fret. Telle est la logique de notre politique.

Le fret doit être une exigence. Actuellement, il représente 30 % de l'activité, mais 70 % du déficit : nous ne pouvons pas nous résoudre à cette situation. En soutenant les autoroutes ferroviaires et en lançant de nouveaux projets dans ce domaine, nous répondrons aux enjeux du fret, qui sont sociaux, économiques et d'aménagement du territoire.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je pourrais poursuivre encore très longtemps, tant vos interventions ont été denses. Vous avez balayé toute l'étendue des enjeux et signalé tous les aspects, parfois subtils, des questions qui se posent : les infrastructures, le matériel roulant, la gestion de la dette, le problème du fret, la liaison entre l'Île-de-France et les différents acteurs de la mobilité.

À propos de l'Île-de-France, je vous rappelle que l'État n'a pas attendu pour simplifier la gestion du RER B, pour lequel un centre de commandement unique va être mis en place. D'autres améliorations sont prévues et en cours de réalisation ; nous y reviendrons au cours de futurs débats.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je me félicite de la densité et de la qualité de vos interventions, qu'elles concernent Aurillac ou bien d'autres territoires... (*Sourires.*)

M. Jean-Vincent Placé. L'Essonne ! (*Nouveaux sourires.*)

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je me réjouis aussi d'avoir entendu un *satisfecit*. Il est toujours agréable, pour un ministre des transports, donc un ministre de tous les modes de transport, aérien, maritime et terrestre, de pouvoir fonder son action sur des ambitions. En l'occurrence, nous avons une ambition environnementale, l'ambition de la transition énergétique et l'ambition d'une grande politique de transport qui doit être élaborée dans la concertation, mais de façon extrêmement volontariste.

Nous devons fixer un cap et lancer une dynamique pour nos entrepreneurs et pour nos filières industrielles, mais aussi pour nos concitoyens, afin que leurs trajets quotidiens, loin d'être subis comme un mal nécessaire, soient vécus comme des moments agréables, tout pleins du sens de la vie.

Mesdames, messieurs les sénateurs, tel est le souhait que vous formez pour vos populations. Au nom du Gouvernement, le ministre chargé des transports vous assure qu'il aura à cœur de faire en sorte que vous soyez des représentants du peuple satisfaits et heureux ! (*Sourires et applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste.*)

M. le président. Merci, monsieur le ministre, pour ce message de bonheur qui conclut un débat très intéressant sur l'avenir du service public ferroviaire.

6

RENOI POUR AVIS

M. le président. J'informe le Sénat que la proposition de loi pour une fiscalité numérique neutre et équitable (n° 682 rectifié, 2011-2012), dont la commission des finances est saisie au fond, est renvoyée pour avis, sur leur demande, à la commission des affaires économiques, à la commission de la culture, de l'éducation et de la communication, et à la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire, compétente en matière d'impact environnemental de la politique énergétique.

7

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au lundi 28 janvier 2013, à quinze heures et le soir :

Proposition de loi portant création d'une Haute autorité chargée du contrôle et de la régulation des normes applicables aux collectivités locales (n° 119, 2012-2013) ;

Rapport de M. Alain Richard, fait au nom de la commission des lois (n° 282, 2012-2013) ;

Texte de la commission (n° 283, 2012-2013).

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures cinq.*)

Le Directeur du Compte rendu intégral

FRANÇOISE WIART

ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu 1 an	197,60
33	Questions 1 an	146,40
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu 1 an	177,60
35	Questions 1 an	106,00
85	Table compte rendu 1 an	37,50

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 11 décembre 2012 publié au *Journal officiel* du 13 décembre 2012

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Accueil commercial : **01-40-15-70-10** – Télécopie abonnement : **01-40-15-72-75**

Prix du numéro : 3,65 €