

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du jeudi 6 février 2014

(68^e jour de séance de la session)



www.senat.fr



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PATRICK COURTOIS

Secrétaires :

Mmes Michelle Demessine, Marie-Noëlle Lienemann.

1. **Procès-verbal** (p. 1421)
2. **Débat sur l'évolution des péréquations communale, intercommunale et départementale** (p. 1421)

M. Jacques Mézard, président du groupe RDSE.

MM. Éric Bocquet, Yannick Botrel, Pierre-Yves Collombat, Jean-Vincent Placé, Charles Guené, Pierre Jarlier, Gérard Miquel, Bruno Sido, André Vairetto, Éric Doligé, Jean-Pierre Vial.

Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée chargée de la décentralisation.
3. **Communication relative à une commission mixte paritaire** (p. 1443)

Suspension et reprise de la séance (p. 1443)

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE BEL

4. **Questions d'actualité au Gouvernement** (p. 1443)

POLITIQUE GOUVERNEMENTALE DU MÉDICAMENT GÉNÉRIQUE (p. 1443)

M. Henri Tandonnet, Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille.

INTEMPÉRIES SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE (p. 1444)

Mme Maryvonne Blondin, M. Philippe Martin, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

FORT DE VAUJOURS (p. 1445)

Mme Aline Archimbaud, M. Philippe Martin, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

POLITIQUE ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE DE L'EUROPE (p. 1446)

MM. Michel Billout, Thierry Repentin, ministre délégué chargé des affaires européennes.

CHIFFRES DE LA DÉLINQUANCE (p. 1447)

MM. Philippe Esnol, Manuel Valls, ministre de l'intérieur.

RÉFORMES SOCIÉTALES (p. 1448)

M. Jean-Claude Carle, Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille.

POLITIQUE DE LA VILLE (p. 1449)

MM. Claude Dilain, François Lamy, ministre délégué chargé de la ville.

POLITIQUE DE LA FAMILLE (p. 1449)

M. Gérard Cornu, Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée chargée de la famille.

FLEXIBILITÉ DU TRAVAIL (p. 1450)

MM. Serge Dassault, Alain Vidalies, ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.

SÉCURITÉ (p. 1452)

MM. Philippe Kaltenbach, Manuel Valls, ministre de l'intérieur.

Suspension et reprise de la séance (p. 1453)

PRÉSIDENCE DE MME BARIZA KHIARI

5. **Candidature à un organisme extraparlamentaire** (p. 1453)
6. **Engagement de la procédure accélérée pour l'examen d'une proposition de loi** (p. 1453)
7. **Modifications de l'ordre du jour** (p. 1453)
8. **Communications du Conseil constitutionnel** (p. 1453)
9. **Débat sur l'avenir des infrastructures de transport** (p. 1453)

M. Louis Nègre, au nom du groupe UMP.

MM. Michel Teston, Jacques Mézard, Ronan Dantec, Roger Karoutchi, Vincent Capo-Canellas, Mme Laurence Cohen, MM. Jean-Jacques Filleul, Charles Revet, René Beaumont, Jean-Pierre Vial.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.
10. **Nomination d'un membre d'un organisme extraparlamentaire** (p. 1477)
11. **Décisions du Conseil constitutionnel** (p. 1477)
12. **Ordre du jour** (p. 1477)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTIE DE M. JEAN-PATRICK COURTOIS

vice-président

Secrétaires :

**Mme Michelle Demessine,
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

DÉBAT SUR L'ÉVOLUTION DES PÉRÉQUATIONS COMMUNALE, INTERCOMMUNALE ET DÉPARTEMENTALE

M. le président. L'ordre du jour appelle le débat sur l'évolution des péréquations communale, intercommunale et départementale après l'entrée en vigueur de la loi de finances pour 2014, organisé à la demande du groupe RDSE.

La parole est à M. Jacques Mézard, président du groupe RDSE.

M. Jacques Mézard. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, le groupe RDSE a proposé ce débat sur l'évolution de la péréquation dans le financement de nos collectivités locales. C'est un sujet sur lequel nous sommes beaucoup intervenus les uns et les autres et qu'il est naturel d'aborder au Sénat, assemblée qui a encore pour quelque temps, en application de l'article 24 de la Constitution, la mission d'assurer la représentation des collectivités territoriales.

Permettez-moi d'ailleurs de faire référence au rapport d'information de Remy Pointereau et moi-même, paru au début de l'année 2010 et intitulé *Vers une dotation globale de péréquation? À la recherche d'une solidarité territoriale*. Je crains qu'il n'ait subi le sort de nombre de rapports parlementaires!

Notre système de financement des collectivités territoriales est à bout de souffle, parce que tous les gouvernements ont reculé devant le risque d'impopularité de réformes profondes de la fiscalité, dont la fiscalité locale. Bien sûr, pour toute

réforme fiscale, ceux qui bénéficient du système restent en général silencieux, même si quelques-uns, récemment, n'ont pu cacher leur jubilation dans leur département, tandis que ceux qui y perdent crient à la spoliation, encore plus lorsqu'ils ont l'habitude de hurler la bouche pleine. De fait, les réformes institutionnelles concernant les collectivités patinent voire échouent lorsqu'il n'y a point à la clef de dotations significatives; la loi Chevènement sur l'intercommunalité doit son succès certes à sa pertinence, mais aussi à l'abondement des dotations de la dotation globale de fonctionnement, la DGF.

De la question de la révision des valeurs locatives à celle de la réforme des systèmes de dotations de l'État, chaque gouvernement étudie, consulte et, *in fine*, applique le principe de la transmission de la « patate chaude ». (*Sourires.*) Le résultat de plus de trente ans de tergiversation, de renoncement, pour tout dire de manque de courage politique est catastrophique. Aujourd'hui, mes chers collègues, gouverner, ce n'est plus prévoir, c'est le plus souvent renoncer: le dossier de la fiscalité locale des ménages est beaucoup plus lourd dans tous les sens du terme que celui de l'impôt sur le revenu! Ce n'est pas un énième groupe de travail ou un nouveau haut conseil ou haute autorité qui résoudra le problème. Les éléments techniques sont connus, il faut arbitrer!

Aujourd'hui, sur ce plan, l'inégalité entre les territoires et entre les citoyens est considérable, profondément injuste, de plus en plus souvent insupportable. On constate en effet – c'est un exemple que je prends souvent – qu'à capital foncier égal le propriétaire d'un petit logement de 300 000 euros à Paris, à Levallois ou à Neuilly – c'est un beau logement dans nombre de villes moyennes...

M. Bruno Sido. Un château!

M. Jacques Mézard. ... –, paie souvent dix fois moins d'impôt local que l'habitant de villes moyennes du Limousin, d'Auvergne, voire du Rouergue, madame la ministre. C'est la démonstration non seulement d'une injustice criante, mais de blocages structurels qui brisent toute politique forte d'aménagement du territoire. Le fossé continue de s'agrandir entre les territoires, les services aux citoyens ne sont pas comparables, les équipements publics pas davantage ni la politique de développement économique.

Cela a des conséquences dans tous les secteurs de la vie nationale, et la crise du logement en est un exemple frappant: mener une politique d'aménagement du territoire, c'est faciliter les transferts d'habitants des zones tendues vers les zones détendues au lieu de poursuivre la désertification de nombre de territoires ruraux.

Madame la ministre, le Gouvernement a annoncé que les concours aux collectivités locales devaient être réduits de 1,5 milliard d'euros chaque année pour contribuer à la réduction des déficits publics. Nous l'entendons et, pour la plupart d'entre nous, nous le comprenons. Si cette décision n'a pas un lien direct, en tout cas de cause à effet, avec la péréqua-

tion, il est néanmoins évident que diminuer le montant des dotations de l'État aux collectivités peut avoir et aura des conséquences directes sur le fonctionnement des collectivités ; elles seront plus lourdes pour les plus pauvres d'entre elles, aux potentiels fiscaux et économiques les plus faibles.

Quand les budgets sont plus contraints, une politique de péréquation est d'autant plus nécessaire, mais aussi d'autant plus difficile à mettre en place.

En ce qui concerne la péréquation verticale de l'État vers les collectivités et l'évolution du système de la DGF, il serait fallacieux de prétendre – pour notre part, nous ne l'avons d'ailleurs jamais fait – que ce système n'est pas péréquateur. La seule question est la suivante : l'est-il suffisamment ?

Des modifications s'imposent en raison du trop grand nombre et de l'importance des dotations de compensation au sein de la DGF. En effet, ces dernières ont un faible effet péréquateur ; dans certains territoires, elles ont même accru les inégalités. De plus, la DGF, qui fut construite sur un modèle économique assis sur la croissance, devient contrainte avec la dégradation des conditions économiques ; la péréquation dans la DGF revêt dès lors un caractère par trop résiduel.

Madame la ministre, nos territoires, leurs élus, leurs citoyens, ont besoin de mesures lisibles et compréhensibles, ainsi que de choix transparents, surtout lorsqu'ils émanent de ceux qui se veulent et se proclament tous les jours les apôtres de la transparence. En matière de fiscalité locale comme ailleurs, les élus de nos territoires et nos concitoyens veulent des mesures de justice et non des arrangements entre amis ou des compromis entre grands élus.

M. Bruno Sido. Très bien !

M. Jacques Mézard. Les dispositifs de péréquation, malgré les nombreuses révisions dont ils ont déjà fait l'objet, n'ont pas permis de corriger les inégalités territoriales existantes. Cela s'explique très certainement en grande partie par l'instabilité et la diversité des critères pris en compte pour définir les contributeurs et les bénéficiaires des fonds de péréquation. Ces critères ne cessent d'évoluer au fil de chaque loi de finances, pour renforcer encore la complexité et l'illisibilité de la péréquation. On aboutit à une multiplicité de dispositifs qui se contredisent, voire s'annulent.

On ne peut pas dire que les deux dernières lois de finances initiales aient contribué à pallier ce manque de cohérence. Bien au contraire ! Que s'est-il passé fin 2012, lors de la discussion du projet de loi de finances pour 2013 ? Je rappellerai l'adoption par l'Assemblée nationale, en deuxième lecture du projet de loi finances, d'un amendement « scélérat » modifiant profondément les critères de répartition des fonds de péréquation des droits de mutation à titre onéreux, les DMTO, et de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, la CVAE, au détriment de nombre de départements ruraux et en faveur de départements plus riches et plus peuplés, ce sans qu'aucune simulation soit communiquée !

M. Bruno Sido. C'est vrai !

M. Jacques Mézard. L'absence de simulations rendues publiques a toujours été l'une des principales faiblesses, dénoncée sur toutes les travées, dans tous les rapports, y compris dans celui que vous-même et notre collègue Charles Guéné présentiez en 2012 sur les conséquences de la suppression de la taxe professionnelle. C'est une excellente lecture, que je vous recommande, mes chers collègues.

À la suite à ce vote « en catimini » de l'Assemblée nationale intervenu fin 2012, dans un grand élan de solidarité – mais la solidarité n'est pas forcément durable –, mon ami Gérard Miquel et moi-même, avec plusieurs collègues des autres groupes, y compris le président du Sénat, avions interpellé le Premier ministre, qui s'était engagé à revoir ces critères au cours de l'année 2013. C'est une promesse qui n'a pas été véritablement tenue.

En août, nous apprenions la répartition de la « deuxième enveloppe » du fonds exceptionnel de soutien aux départements en difficulté, alimenté par un prélèvement de 170 millions d'euros sur la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie. Ce dispositif ponctuel, destiné à accorder un « ballon d'oxygène » aux départements qui ne pouvaient plus faire face à l'accélération de la montée en charge des dépenses sociales, fut partagé en deux enveloppes de 85 millions d'euros : la première fut répartie selon un indice synthétique défini dans la loi de finances pour 2013, la seconde bénéficiant à un nombre bien moins important de départements, selon des critères qui furent définis ultérieurement par le Gouvernement et qui ne sont pas sans poser question. Dois-je rappeler que le principal bénéficiaire ou l'un des principaux fut le département de la Corrèze, avec 13 millions d'euros ? Ce dispositif ponctuel n'apportait de toute façon aucune solution pérenne.

Par conséquent, la question de l'extrême fragilité financière des départements, qui n'a cessé de s'aggraver au cours de ces dernières années sous les gouvernements successifs, est revenue sur le devant de la scène tout au long de l'année 2013. Résultat : de nombreuses mesures de la loi de finances pour 2014 visent justement à permettre aux départements d'assumer la charge exponentielle que représentent les allocations individuelles de solidarité.

Je ne m'attarderai pas sur la mise en place d'un fonds pérenne de 100 millions d'euros par an destiné aux collectivités ayant souscrit des emprunts dits toxiques. Cela va à l'inverse de la péréquation. C'est une récompense aux mauvais gestionnaires,...

M. Bruno Sido. Absolument !

M. Jacques Mézard. ... qui sont parfois, voire souvent, ceux qui instrumentalisent en sous-main les réformes de la péréquation à leur profit.

M. Bruno Sido. Tout à fait !

M. Jacques Mézard. C'est une intégration de l'aléa moral dans la loi.

Concernant les dispositions de la loi de finances pour 2014 visant à « soulager » les départements, une nouvelle ressource fiscale leur est attribuée : il s'agit des frais de gestion perçus au titre du foncier bâti. Cette nouvelle recette fiscale est répartie selon des critères de ressources et de charges qui n'étaient pas définis dans le texte initial et qui l'ont été en première lecture par l'Assemblée nationale. Ces nouvelles ressources seront réparties entre les départements, en deux fractions : 70 % proportionnellement au reste à charge du département pour financer les allocations individuelles de solidarité et 30 % suivant une logique de péréquation, en fonction d'un indice synthétique inspiré de celui du fonds de secours de l'année précédente.

Par ailleurs, les départements sont autorisés à relever temporairement les DMTO de 3,8 % à 4,5 %, ce qui ne va pas sans soulever un certain nombre de difficultés. Lorsque cette mesure avait été annoncée dans le cadre du « pacte de

confiance et de responsabilité » entre l'État et les collectivités territoriales de juillet 2013, certains présidents de conseil général, y compris socialistes, n'hésitaient d'ailleurs pas à déclarer, à l'instar de notre collègue Jean-Jacques Lozach dans *La gazette des communes* du 11 septembre 2013 : « Ce type de déplafonnement n'est pas une mesure de péréquation, c'est même contraire à la solidarité. » Dont acte !

Le rapporteur général de la commission des finances de l'Assemblée nationale, Christian Eckert, s'est lui-même montré très réservé, si l'on en croit son rapport : « En premier lieu, le ciblage de ce dispositif est incertain. Les départements les plus pauvres, notamment ruraux, se caractérisent par un volume réduit de transactions portant sur des biens dont la valeur moyenne est faible ; ils ne seraient donc pas en mesure de générer des recettes substantielles grâce au dispositif [...]. »

Conscient des limites de cette mesure et des problèmes qu'elle pose, le Gouvernement, en corollaire de cette augmentation facultative et temporaire des DMTO – c'est là que la complexité et la perversité du dispositif se précisent –, a d'ailleurs fait adopter un amendement créant un nouveau mécanisme de péréquation de cette ressource. Ce nouveau « fonds de solidarité » sera alimenté par un prélèvement uniforme de 0,35 % – il se superpose au fonds existant – sur le produit des DMTO perçus par les départements. Le dispositif a toutefois prévu que l'ensemble des prélèvements effectués au titre de la péréquation des DMTO seront plafonnés à 12 % du montant desdits DMTO de l'année précédente.

Quant au reversement des ressources de ce nouveau fonds de solidarité, madame la ministre, il s'effectuera en fonction d'un indice synthétique, défini seulement lors de la deuxième lecture de la loi de finances à l'Assemblée nationale, alors que le dispositif initial renvoyait à un décret en Conseil d'État ! Quel curieux cheminement !

Comme l'année précédente, les députés ont eu les mains libres en deuxième lecture pour fixer des critères de répartition d'un fonds de péréquation – mais c'est bien sûr de la responsabilité du Sénat –, alors que ceux-ci, compte tenu des déconvenues de l'année passée, auraient bien évidemment dû être intégrés dans le texte du Gouvernement dès le départ. Cela aura permis à certains départements, conduits en partie par l'Assemblée des départements de France, cher Bruno Sido, qui ne manque pas d'inventivité ces dernières années pour définir des indices synthétiques souvent abscons, de faire leurs « arrangements » avec le Gouvernement et de définir les critères qui leur sont le plus favorables. Les principes de justice, d'équité et de solidarité qui sous-tendent la péréquation ont donc été, en 2013 et en 2014, largement mis de côté.

Le système du reste à charge mis en place soudainement lors de la discussion du projet de loi de finances pour 2014 ne nous trompe pas. Son ingénieux promoteur a permis de satisfaire les appétits de ceux qui étaient bien servis en 2013 avec une partie de ceux qui l'étaient moins bien.

M. Éric Doligé. C'est bien dit !

M. Jacques Mézard. Divine surprise ou fausse surprise pour le Lot, la Corrèze, la Seine-Saint-Denis ! J'aurai la décence de ne pas citer d'autres bénéficiaires, dont certains, qui m'en ont parlé, ne s'y attendaient même pas – voir les Hautes-Pyrénées.

M. Bruno Sido. Eh oui !

M. Éric Doligé. C'est la vie !

M. Jacques Mézard. J'ai là sous la main, cher Gérard Miquel, la presse hebdomadaire du Lot, à savoir *La Vie Quercynoise* en date du 19 au 25 décembre 2013. Lisez le titre : « Département : le Père Noël est passé : une aide inespérée de 13 millions d'euros. » (*Exclamations amusées sur les travées de l'UMP.* – *M. Bruno Sido applaudit.*) Je cite le président Miquel, qui a qualifié cette enveloppe d'« historique »... Il ajoute : « On a fait du travail de *lobbying* pour faire accepter cette idée. » (*Mêmes mouvements.*) Bravo, mon cher collègue, « mais quelle image de notre belle République », ajouterai-je !

De fait, madame la ministre, pour faire ces cadeaux de Noël, vous avez fait davantage de la compensation que de la péréquation.

Je croyais qu'à Noël on récompensait surtout les enfants sages. Je me suis trompé : on récompense surtout les enfants dissipés, les départements endettés, à commencer par la Seine-Saint-Denis, le Nord, la Corrèze, les ultramarins.

Si j'en crois nombre de médias nationaux, le Président de la République lui-même est qualifié de « généreux Père Noël de Tulle ». Et le maire de Tulle a lui-même précisé ceci : « à Tulle, on n'est pas arrosés, nous sommes humidifiés. » (*Rires sur les travées de l'UMP.*)

M. Éric Doligé. République bananière !

M. Jacques Mézard. Madame la ministre, permettez à ceux qui ont soif, souffrant d'une sécheresse pesante, de vous dire : « Donnez-nous un peu d'eau ! »

Il est fallacieux de présenter le critère du reste à charge sorti du chapeau au dernier moment comme le critère de l'équité. Tout d'abord, une fois qu'il aura été mis en place, vous n'aurez pas amené au même niveau de reste à charge par habitant tous les départements, bien loin de là, puisque, pour nombre d'entre eux, celui-ci demeure très inférieur à la moyenne, qui est d'environ 70 euros par habitant – pour les Hauts-de-Seine, c'est à peu près la moitié.

On ne peut pas, dans un système de péréquation équilibré, ne pas tenir compte de manière primordiale de la capacité structurelle de chaque département à financer le reste à charge. La question des ressources, du potentiel fiscal de chacun des départements est essentielle, c'est la question de l'indicateur de richesse.

Je rappelle que ce sont les départements les moins riches, les départements qui ont le moins de DMTO par exemple, qui doivent augmenter les taux quand ceux qui ont le plus de recettes voient leurs prélèvements écrêtés, ce qui réduit considérablement l'abondement du fonds.

M. Bruno Sido. Exact !

M. Jacques Mézard. Madame la ministre, il n'est ni juste ni raisonnable de procéder à des modifications du système de péréquation dans l'opacité de chaque loi de finances, après de discrètes négociations majoritairement arbitrées dans les conditions que nous savons.

Vous me ferez sans doute remarquer qu'il en était ainsi auparavant.

M. Éric Doligé. Certainement pas ! Il n'y avait pas de péréquation ! (*Sourires.*)

M. Jacques Mézard. D'où ma question, à laquelle je vous demande de répondre clairement, dans cette transparence qui nous est si chère à tous : allez-vous revoir le dispositif contenu dans la loi de finances pour 2014 ? Si oui, quand et avec quels objectifs ?

De tout cela, il résulte quand même un sentiment d'injustice partagé par un grand nombre de collectivités. Nous nous éloignons un peu plus à chaque loi de finances de la transparence et de la justice.

Les critères très différents, basés tantôt sur des indices synthétiques de ressources et de charges, tantôt sur des recettes fiscales potentielles ou réelles ou sur certaines ressources uniquement, font bien ressortir les difficultés qui s'opposent à la définition d'une péréquation juste et efficace. Je ne parle même pas des montants !

Quels sont les bons critères ? Le Parlement, privé de moyens d'évaluer l'impact des dispositions, ne disposant d'aucun outil permettant d'établir des simulations, est malheureusement beaucoup trop dépendant de l'exécutif pour le dire avec certitude. Mais une chose est sûre : pour trouver les « bons critères » de répartition de la péréquation, il convient de s'accorder sur les objectifs de cette dernière.

Dans notre rapport de 2010 sur la péréquation, Rémy Pointereau et moi-même concluons ainsi : « Pour juger du caractère optimal d'un système de péréquation, il convient d'abord de définir des objectifs clairs et lisibles, acceptés par l'ensemble des acteurs, collectivités bénéficiaires et contributrices, accompagnés de moyens budgétaires suffisants, destinés à les atteindre. »

Un rapport rendu un an plus tard par le groupe de travail mis en place par la commission des finances concluait pour sa part très justement : « La transparence passe par la définition de règles simples et compréhensibles par tous, alors qu'aujourd'hui la multitude des paramètres, des conditions et des particularismes aboutit à ce que l'application de la loi contredit l'objectif fixé par le législateur. » Personnellement, j'ajouterai même qu'elle contredit l'objectif fixé par l'article 72-2 de la Constitution.

Même si les dispositifs ont évolué, ces commentaires restent d'une frappante actualité. Nous considérons – et il faut que chacun puisse exprimer ce qui ressort de ces territoires que nous représentons encore – que les territoires ruraux et hyper-ruraux font bien partie des plus défavorisés, pas uniquement en vertu de critères économiques de répartition des ressources, mais parce qu'ils souffrent d'inégalités dans tous les domaines : santé, transport, éducation.

Pour nous, la péréquation doit contribuer à corriger toutes ces inégalités. Pour une fois, peut-être serions-nous bien inspirés de méditer l'exemple suédois en la matière, qui prévoit que l'objectif de la péréquation est de résorber les disparités d'offre de services publics pour garantir une offre égale sur tout le territoire.

Telles sont les observations que nous voulions formuler, madame la ministre. Je sais que vous êtes attentive à tous ces problèmes, que vous avez travaillé avec beaucoup de courage et de conviction. S'il est un dossier difficile, c'est bien celui-ci. Le service de la République nécessite ce courage. *(Applaudissements sur les travées du RDSE, de l'UDI-UC, de l'UMP et du groupe CRC, ainsi que sur certaines travées du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Éric Bocquet.

M. Éric Bocquet. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, il n'est jamais inutile de remettre sur le métier le débat de la péréquation financière entre les différents niveaux de collectivités de notre pays, débat non abouti et très ancien si j'en juge la citation suivante de Tocqueville : « Chacun a remarqué que, de notre temps et spécialement en France, cette passion de l'égalité prenait chaque jour une place plus grande dans le cœur humain. »

Ces propos datent de 1835. Pourtant, presque deux fois centenaires, ils n'ont pas pris une ride.

L'égalité de traitement n'est toujours pas acquise, ne serait-ce qu'au niveau du montant de la dotation globale de fonctionnement, qui vous procurera 64 euros par habitant si votre commune en compte 1 000, et 128 euros si elle en compte 100 000.

La campagne pour les élections municipales est désormais largement engagée dans notre pays, par des centaines de milliers de candidats dans les 36 000 communes de France, engagement de citoyens ordinaires non pas avides de gloire et de pouvoir, mais soucieux de l'intérêt général et de faire vivre la démocratie dans la proximité.

Les questions financières pour faire face aux besoins de la population seront donc évidemment au cœur de la campagne, tout comme le sera celle de l'égalité de traitement entre territoires urbains et territoires ruraux, question centrale dont nous débattons ce matin au Sénat.

La proposition de nos collègues du groupe RDSE est donc tout à fait pertinente ; il faut sans cesse remettre l'ouvrage sur le métier.

La péréquation est devenue un passage obligé dans la définition, chaque année, des concours de l'État aux collectivités locales.

L'affaire prend un tour particulier cette année – et pour les années à venir –, puisque l'enveloppe globale des dotations a été soumise à une réduction sensible de 1,5 milliard d'euros.

À l'injustice de la réduction de l'enveloppe globale, on ajoute donc dans les faits une discrimination dans le degré de punition imposée à chacun, selon les critères, au demeurant discutables parfois, qui continuent pour le moment de servir à définir une collectivité « pauvre ».

On oublie, par exemple, qu'une commune comme celle de Saint-Pierre-des-Corps, dont notre collègue Marie-France Beaufile est l'élue, est considérée comme riche d'un potentiel financier important, alors que les bases d'imposition présentes sur le territoire de la commune alimentent dorénavant les caisses de la communauté d'agglomération. Et ce alors même que la majorité de sa population n'acquiesce pas d'impôt sur le revenu, de par la modicité des mêmes revenus.

À la vérité, ce débat sur la péréquation doit justement être l'occasion non pas de nous demander comment être juste dans un cadre de politique d'austérité – selon nous, on n'est jamais juste en appliquant une telle politique –, mais bien plutôt de constater à quel point le débat sur les finances locales appelle des modifications sensibles et des évolutions majeures.

Comment, en effet, parler de péréquation alors même que la logique de métropolisation qui va, dans les faits, dresser les collectivités territoriales et leurs groupements les uns contre

les autres dans une guerre sans merci et dans une compétition sans fin entre les territoires, semble vouloir s'imposer et créer les conditions pour de nouvelles difficultés ?

Comment parler de péréquation encore alors même que le pouvoir de décision fiscale des régions est réduit à sa plus simple expression, que celui des départements n'est guère plus vaillant et que les communes sont invitées à se regrouper sous peine de voir leur dotation globale de fonctionnement descendre peu à peu aux enfers ?

Comment parler de péréquation, enfin, alors même que les politiques budgétaires mises en œuvre intègrent des logiques libérales qui créent, lentement mais sûrement, dans certaines régions de France, de véritables déserts du service public, la fermeture de La Poste ayant de peu précédé ou suivi celle de l'école, de la perception ou de la subdivision de l'équipement ?

Les communes de notre pays n'ont pas la même taille, la même sensibilité politique, et leurs populations sont fort disparates : deux résidents permanents à Majastres, dans les Alpes-de-Haute-Provence, contre plus de 2 millions à Paris.

De la même manière, les départements et les régions français ne sont pas logés à la même enseigne. Ou plutôt si : leur degré d'insertion dans la vie économique du pays, mais aussi plus largement dans les relations avec le « reste du monde », demeure assez variable, quand bien même nous plaçons au titre de la politique régionale de l'Union européenne neuf de nos vingt-deux régions de métropole parmi les vingt-neuf plus riches régions économiques de l'Europe.

Seulement voilà : même si l'Île-de-France se positionne comme la première région d'Europe en termes de richesses produites, elle demeure, sur un strict plan politique, un nain au regard des pouvoirs et des capacités financières des *Länder* allemands, des grandes régions italiennes et même des communautés autonomes espagnoles.

Et la péréquation, si elle ne part que des sommes que les régions ou les départements gèrent en direct, ne peut que demeurer limitée et, par certains côtés, contre-productive.

Si les élus de Seine-Saint-Denis, quelle que soit leur étiquette politique, se battent pour que ces blessures ouvertes par la crise des années soixante-dix et quatre-vingt que sont les friches industrielles soient peu à peu refermées et que de nouvelles activités économiques s'y implantent, est-il nécessairement juste que le produit de cette action, c'est-à-dire l'ensemble des transactions immobilières qui se trouvent ainsi réalisées, soit en partie confisqué aux habitants du département et que les finances départementales s'en trouvent de fait dépourvues ?

C'est pourtant ce qui se passe quand on décide de prélever une partie du produit des droits de mutation à titre onéreux, ou DMTO, sans considération aucune pour l'usage qui pourrait en être fait. (*M. Bruno Sido s'exclame*)

Il ne peut y avoir de péréquation sans recette fiscale nouvelle. Dans un schéma financier où le niveau des concours budgétaires de l'État aux collectivités locales connaît une réduction programmée, notamment par la loi de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017, votée ici majoritairement, la péréquation est un peu comme un poison atténué.

La situation ne va d'ailleurs pas s'arranger, puisque la réforme du mode de scrutin cantonal emporte, entre autres conséquences, la perte de la qualité de « bourg-centre » pour plusieurs centaines de chefs-lieux de canton de notre beau pays. En conséquence, nous aurons toujours un bel outil de péréquation, à savoir la dotation de solidarité rurale, ou DSR, mais il est probable qu'une large part de cette dotation, à hauteur de 180 millions d'euros environ, sera perdue pour ces communes.

Mes chers collègues, non, décidément, non, il ne peut y avoir de péréquation sans recettes nouvelles ! J'en suis d'autant plus convaincu que nous avons un premier problème, toujours non résolu : la DGF, soit l'un des instruments de l'égalité des territoires, continue d'être inégalement attribuée à raison de la population de nos communes.

Il y a quelque temps, notre groupe avait fait discuter d'une proposition de loi défendue ici même par notre collègue Gérard Le Cam sur le sujet, proposition rejetée par le Sénat, même si concession fut faite que le problème se posait bel et bien.

Il ne suffit pas de sacraliser la commune et ses élus locaux, comme il est souvent fait dans cette enceinte. Un acte de reconnaissance véritable de ces fantassins de la République consisterait à rendre à la DGF sa vertu péréquatrice. Une vertu qu'elle peut développer sans nuire à son caractère fondamental, comme cela s'est trop souvent vu, celui d'apporter une réponse aux besoins des collectivités.

Je ne parle pas des conséquences, en pertes de ressources, de la réforme de 1989, de celle de 1993, de la « création » de l'enveloppe normée, et, pour finir, de la DGF version Sarkozy, qui est restée gelée ou quasiment gelée pendant deux ans.

La péréquation de la misère, c'est la misère de la péréquation ! Une recette fiscale nouvelle mettant à contribution les revenus et actifs financiers des entreprises, par exemple, devrait donc être promue et constituer l'élément pivot d'une véritable péréquation des ressources entre collectivités.

Sortons de la nasse dans laquelle les élus locaux sont aujourd'hui empêtrés, entre des dépenses contraintes de plus en plus lourdes et des ressources financières de moins en moins maîtrisées, faute de pouvoir en fixer le rendement. Oui à l'intervention publique locale, avec des moyens financiers globalement renforcés !

Pour conclure, n'oublions jamais, madame la ministre, mes chers collègues, que si dette il y a dans nos collectivités, admirablement stable depuis trente ans et parfaitement maîtrisée, elle sert l'investissement, donc la croissance, contrairement à celle de l'État, qui ne fait que combler le déficit des finances publiques. Il faut choyer les collectivités, car elles sont non pas une charge, mais un levier pour notre pays en crise ! (*Mme Delphine Bataille applaudit.*)

M. le président. La parole est à M. Yannick Botrel.

M. Yannick Botrel. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, comme vient de le rappeler notre collègue Éric Bocquet, voilà quelques semaines, sur l'initiative du groupe CRC, notre assemblée examinait une proposition de loi portant sur la revalorisation de la DGF attribuée aux communes rurales.

En l'occurrence, il s'agissait d'évoquer un aspect important, certes, mais parcellaire, des concours de l'État aux collectivités en général. En conclusion de ce débat, Mme la ministre

déléguée à la décentralisation a exprimé tout l'intérêt qu'elle portait à la question posée par la répartition de la DGF, renvoyant l'organisation d'une réflexion approfondie avec les différentes parties à 2014. Nous y sommes.

Au cours de la discussion, la nécessité d'examiner désormais la question des finances des collectivités dans son aspect global a été notamment évoquée; et il est vrai que la variété des situations exige cet examen. Cette question de la DGF est évidemment à mettre en lien avec celle qui est soulevée aujourd'hui de la péréquation, puisque cette dernière s'opère en son sein.

Au titre de la loi de finances pour 2014, les collectivités sont appelées dès cette année à participer à l'effort collectif de redressement des finances de la France par une réduction de l'enveloppe de la DGF qui leur est attribuée dans leur ensemble. Cette enveloppe sera diminuée de 1,5 milliard d'euros, ramenée donc à 40,1 milliards d'euros, et l'effort demandé sera poursuivi et renforcé en 2015.

Les collectivités – il est juste de le rappeler – ont déjà commencé à participer à cet effort, puisque le gel de l'enveloppe normée en valeur est effectif depuis 2011 et qu'à cet égard les collectivités, quelles qu'elles soient, ont déjà contribué du fait de l'érosion monétaire, qui a atteint, selon les experts, 4 milliards d'euros.

Mais il est juste de rappeler aussi que, dans la période récente, cette cristallisation ne s'est pas révélée incompatible avec la progression des dotations de péréquation. Dans les années écoulées, et cette année même, l'effort demandé sera modéré par des mesures appropriées, justifiées par la compensation des transferts de charge.

Les conseils généraux qui ont été cités pourront bénéficier, et ce à juste titre si l'on considère qu'ils portent les politiques de solidarité sociale à travers les trois prestations d'autonomie, de handicap et de solidarité active, d'une enveloppe supplémentaire de 827 millions d'euros au terme d'une négociation ouverte et positive entre l'ADF, l'Assemblée des départements de France, et le Gouvernement.

On peut bien évidemment porter tous les jugements que l'on veut sur le résultat de cette négociation, en fonction de certaines situations. Mais la méthode et le résultat sont à saluer particulièrement. Les deux contrastent avec la période précédente, durant laquelle les budgets des conseils généraux se trouvaient pris en tenaille entre une augmentation inexorable des charges liées aux compétences transférées et une réduction tout aussi inexorable de leurs recettes du fait de la crise et de la chute des DMTO, mais aussi, en définitive, du peu de cas que l'État faisait des conseils généraux et des revendications exprimées en ce temps.

Au titre de la péréquation verticale lors de l'année écoulée, la dotation de solidarité urbaine a connu une progression notable de 8,75 %, soit une augmentation de 119 millions d'euros, et la dotation de solidarité rurale une progression de 78 millions d'euros. De même, la loi de finances initiale pour 2014 prévoit cette année encore une progression de 4 % du montant de ces deux dotations, nettement supérieure donc à l'inflation.

Si l'on examine la péréquation entre collectivités, la péréquation horizontale donc, sa montée en puissance se confirme avec une progression de 210 millions d'euros en 2014, soit autant qu'en 2013, et le montant du Fonds de

péréquation intercommunal et communal, ou FPIC, s'élèvera à 570 millions d'euros en 2014, avec pour objectif d'atteindre 1 milliard d'euros en 2016.

Le constat que l'on peut faire est double. D'une part, la fraction de la DGF consacrée à la péréquation est en augmentation constante depuis dix ans et représente, en 2013, 18,2 % de l'enveloppe totale, contre 12,3 % voilà dix ans. D'autre part, la péréquation verticale dépendant strictement de l'État demeure à un niveau très élevé dans l'enveloppe globale, puisqu'elle pèse 90 % du total. On pourrait encore évoquer d'autres initiatives prises en 2014, que ce soit en faveur des départements par le fonds de péréquation des DMTO, ou des régions.

L'engagement du Gouvernement à travers le « pacte de confiance et de solidarité » entre l'État et les collectivités traduit concrètement son engagement très volontariste et significatif.

Cela étant, madame la ministre, plusieurs arguments plaident en faveur d'une réflexion globale portant sur la DGF en général et la péréquation en particulier.

Une stratification de mesures diverses s'est produite au fil des années qui réduit la lisibilité de cette politique. L'accroissement du nombre des dispositifs de péréquation apporte indéniablement de la complexité, puisque quatorze fonds et dotations concourent désormais à cet exercice. Elle introduit également une certaine confusion, car, selon les critères appliqués, une commune peut être considérée tantôt comme « riche » et contributrice au titre d'un dispositif, et tantôt comme « pauvre » et bénéficiaire au titre d'un autre dispositif. La variabilité d'un critère peut donc parfois faire basculer ces collectivités dans une catégorie ou dans une autre.

Il est donc à craindre que les modifications successives apportées dans la durée à la péréquation n'aient fini par faire perdre de vue l'architecture de l'ensemble. Bien des questions se posent, qui portent tout autant sur la lisibilité des dotations, sur leur sécurisation dans le contexte prévu de leur réduction en valeur, ainsi que sur l'équité des modes de calcul des attributions, qui est parfois mise en doute, comme cela a été le cas ce matin.

Au sein du comité des finances locales, le CFL, plusieurs ont évoqué la redéfinition du critère « potentiel financier », souvent pris en compte, et beaucoup sont sensibles à la prise en considération de la notion d'« effort fiscal », il est vrai très inégal d'une collectivité à une autre.

Quant au rapport remis en juin 2013 par l'Inspection générale de l'administration et l'Inspection générale des finances, il évoque « le manque d'évaluation de l'efficacité des nombreux dispositifs de péréquation en vigueur » et critique en particulier « le foisonnement des critères » qui « nuit à la crédibilité » du dispositif.

Une mise à plat devient donc nécessaire pour ne pas dire urgente, même si, à son terme, le jugement qui sera porté sur le résultat le sera en fonction de la situation particulière de chacun. Notre réflexion, mes chers collègues, est globale, mais notre appréciation est locale bien souvent.

La péréquation est depuis 2003 un objectif à valeur constitutionnelle et, à cet égard, les sénateurs socialistes qui y sont attachés se sont constamment mobilisés depuis lors en faveur de sa montée en puissance. Madame la ministre, nous portons donc un intérêt majeur à ce débat ainsi qu'aux réponses que vous nous apporterez sur les intentions du Gouvernement et les perspectives que vous envisagez.

M. le président. La parole est à M. Pierre-Yves Collombat.

M. Pierre-Yves Collombat. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, notre collègue Jacques Mézard ayant largement traité du cas des départements, je me limiterai à la question des communes et des intercommunalités.

Pour nous consoler d'une nouvelle réduction, inscrite dans la loi de finances de cette année, des dotations de l'État au bloc communal – moins 588 millions d'euros pour les communes et moins 252 millions d'euros pour les intercommunalités, soit une baisse de 840 millions d'euros en tout –, on nous demande de nous réjouir des progrès réalisés en matière de péréquation, c'est-à-dire, sous-entendu, en matière de justice.

Certes, en la matière, comme notre collègue Yannick Botrel l'a rappelé, le progrès est bien réel, qu'il s'agisse de la péréquation verticale – la DSR est accrue de 39 millions d'euros, la DSU de 60 millions d'euros, la DNP de 10 millions d'euros, soit une hausse de 109 millions d'euros – ou de la péréquation horizontale – le FPIC est porté à 570 millions d'euros, soit une augmentation de 360 millions d'euros, et le fonds de solidarité des communes de la région d'Ile-de-France, ou FSRIF, s'accroît de 20 millions d'euros.

Tout cela est très bien, mais en quoi plus de péréquation compense-t-elle moins de ressources ? Les pauvres n'en contiennent pas moins à s'appauvrir, et si c'est moins vite que les autres, le résultat est pire pour eux.

Du reste, qu'en est-il de cette fameuse péréquation ? Premier constat : le montant des sommes en jeu est faible. La montée en puissance du FPIC est prévue jusqu'en 2016, année au cours de laquelle il doit atteindre 1 milliard d'euros, représentant 2 % des ressources fiscales des collectivités, ce qui reste pour le moins modeste. En 2014, avec 570 millions d'euros, cela devrait représenter à peu près 1 % des ressources fiscales.

Je ferai deux constats.

Tout d'abord, au titre de la péréquation verticale, le montant total des trois dotations s'élève à 3,3 milliards d'euros, c'est-à-dire 14,4 % de la DGF du bloc communal et 13,6 % des transferts de l'État si l'on y ajoute les crédits aux communes de la mission « Relations avec les collectivités territoriales ». Ces sommes ne sont pas négligeables, mais elles restent modestes.

Par ailleurs – c'est le second constat –, le mode de construction de la DGF défavorise structurellement les petites collectivités.

Au sein de la dotation forfaitaire, deux dotations, directement pour la dotation de base – 6,776 milliards d'euros en 2013, du même niveau qu'en 2014 – et indirectement pour la dotation de garantie – 4,796 milliards d'euros –, sont fonction de la population, soit au total 11,572 milliards d'euros, à comparer à la dotation superficielle, partie elle aussi de la dotation forfaitaire, censée favoriser les communes rurales – 225 millions d'euros. Cette dotation superficielle est intéressante, décorative, mais elle ne change pas grand-chose.

Or – et c'est là le principal problème –, tous les habitants ne se valent pas dans le calcul de la dotation de base : ceux des communes de moins de 100 habitants pèsent 64,46 euros et ceux des communes de 200 000 habitants et plus, 128,93 euros, soit le double.

J'ai pris le risque de tenter d'évaluer, avec les chiffres de 2013, le montant de la perte pour les communes de 1 à 1 000 habitants par rapport à un système qui attribuerait une valeur uniforme aux habitants quelle que soit la taille des communes.

La population de ces communes représente près de 15 % de la population française, comme les communes de plus de 100 000 habitants. Si la même dotation leur avait été attribuée, elles auraient perçu autour de 1 milliard d'euros de dotation de base. Avec un coefficient moyen de 68,2 euros, cela représente environ 650 millions d'euros, soit un manque à gagner de 350 millions d'euros.

Je suis persuadé qu'au final l'aide accordée aux communes de moins de 5 000 habitants au titre de la DSR – 969 millions d'euros en 2014 – est largement neutralisée par l'usage de ces coefficients logarithmiques.

La raison en est, nous dit-on, que les grandes collectivités ont des charges de centralité, comme si les petites communes n'avaient pas, elles, des charges de ruralité liées, d'une part, à l'entretien de l'espace – déneigement, entretien des routes et des forêts –, à l'extension des réseaux, à la nécessité de suppléer le désengagement du service public – télévision numérique terrestre, téléphone, agences postales –, et, d'autre part, à l'éloignement – coût des transports – et à la créativité ministérielle, comme l'aménagement du temps de l'enfant, l'accueil des élèves en cas de grève, etc.

La population de ces communes, largement d'origine urbaine, souvent peu argentée, demande pourtant les mêmes services que là d'où elles viennent sans pouvoir en payer le prix. Comment justifier que ces communes soient pénalisées ? En effet, au moment où la DGF a été créée, ces communes étaient soumises à des charges correspondant à des communautés agricoles qu'elles ne sont plus aujourd'hui. Cet élément me semble d'autant plus pertinent qu'un certain nombre de « charges de centralité » citadines ressemblent fort à des charges de vanité.

S'agissant de la dotation d'intercommunalité, on constate la même discrimination, car le poids des habitants varie en fonction de la catégorie d'EPCI auquel ils appartiennent, cette typologie étant fortement corrélée à la taille de la personne morale : 24,48 euros par habitant pour les communautés de communes à contribution économique transférée, 34,06 euros pour les communautés d'agglomérations, 60 euros pour les communautés urbaines et les métropoles, ces collectivités d'où ruisselle la richesse vers les territoires à charge. En l'occurrence, on a l'impression que c'est plutôt l'inverse.

Troisième constat, et cerise sur le gâteau : des dispositifs de péréquation sont soigneusement bridés pour éviter qu'ils ne soient trop efficaces.

Il en est ainsi du Fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales, le FPIC. Là encore, la magie du coefficient logarithmique est venue modérer l'ardeur péréquatrice du législateur.

Plutôt que de comparer les ressources par habitant des ensembles intercommunaux à une moyenne nationale pour la désignation des contributeurs et des bénéficiaires, on a

pondéré la population en fonction de la taille des collectivités, selon un coefficient de 1 – 0 à 7 500 habitants – à 2 – plus de 500 000 habitants.

Ainsi, une collectivité de 95 000 habitants, par la magie d'un coefficient de 1,6, se trouve dotée d'une population de 152 000 habitants, ce qui permet de minorer son PFI, ou potentiel financier intercommunal agréé, de 38%.

Le dispositif a été perfectionné par l'introduction plus tardive du critère de l'effort fiscal, généralement plus élevé dans les grandes collectivités que dans les petites, d'ailleurs en contradiction avec les appels à la modération fiscale du Gouvernement ! Mais la contradiction, on le sait, c'est la vie !

Les résultats qui en découlent sont étranges.

Je citerai un exemple. En 2013, le solde des prélèvements et reversions des intercommunalités du département des Alpes-de-Haute-Provence, l'un des départements les plus pauvres de France, a été négatif de 850 000 euros. Dans le même temps, la contribution de la métropole niçoise à la solidarité aura été de 689 512 euros !

Madame la ministre, personne ne nie la difficulté de partager les ressources – et c'est particulièrement vrai en période de disette –, mais que l'on s'abstienne au moins de fausser le débat par de telles manipulations ; surtout, que l'on évite d'aggraver les inégalités de traitement, inégalités flagrantes entre collectivités, notamment entre les petites et les grandes.

Puisque la richesse est dans les grandes collectivités, pourquoi leur réserver un tel traitement de faveur ? C'est peut-être parce que la réalité est sensiblement différente de ce qu'on entend nous laisser croire. En particulier – mais nous aurons le temps d'en rediscuter lorsque le texte viendra en discussion –, cette idée selon laquelle la France doit se rebâtir autour des métropoles posera plus de problèmes qu'elle n'en résoudra. (*Applaudissements sur les travées du RDSE et du groupe CRC, ainsi que sur certaines travées de l'UMP.*)

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

M. Jean-Vincent Placé. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, avec l'autonomie et la responsabilité, la solidarité constitue l'une des trois valeurs cardinales de l'écologie politique : solidarité entre les personnes, bien sûr, mais aussi solidarité entre les territoires. L'esprit de concurrence qui consiste à tenter de prospérer au détriment de son voisin, en accaparant les subventions publiques, les ressources naturelles ou l'activité économique, ne constitue pas un projet politique viable à long terme. Le creusement des inégalités ne peut être le fondement d'une société.

Les différents mécanismes de péréquation, objets de ce débat organisé sur l'initiative de nos collègues du RDSE, constituent des outils particulièrement adaptés pour mettre en œuvre cette solidarité territoriale que nous appelons de nos vœux. En la matière, beaucoup reste à faire. Il est difficilement acceptable qu'aujourd'hui une même région, en l'occurrence l'Île-de-France, abrite à la fois le département le plus pauvre et le département le plus riche de France.

Pour autant, nous ne pensons pas qu'il faille multiplier les mécanismes et les niveaux de péréquation, de la même manière que nous ne pensons pas qu'il faille multiplier les niveaux de collectivités. Depuis longtemps, les écologistes appellent à recentrer l'architecture territoriale autour des

strates régionale et intercommunale, aujourd'hui les plus pertinentes pour mettre en œuvre la subsidiarité à l'échelle de l'Europe.

M. Bruno Sido. Pas du tout !

M. Jean-Vincent Placé. Les échanges sont toujours intéressants, même si nos opinions divergent ! (*MM. Henri de Raincourt et Bruno Sido rient.*)

Partant de là, la mise en place, dans le projet de loi de finances pour 2014, d'un fonds de solidarité pour les départements de la région d'Île-de-France, le FSDRIF, ne nous semble pas de nature à contribuer à la clarification des échelons institutionnels, encore moins après les annonces du Président de la République laissant entrevoir à terme une fusion des départements de la petite couronne parisienne. Ce dispositif devrait d'ailleurs être étendu, à l'image de ce qui s'est produit dans la métropole lyonnaise. Si les conseils généraux ont toujours, bien évidemment, une pertinence dans les territoires ruraux, il en est autrement dans les territoires urbains et semi-urbains : leur intérêt, lorsqu'on ajoute les métropoles, devient de plus en plus modeste.

M. Bruno Sido. On est d'accord !

M. Jean-Vincent Placé. C'est en ce sens que, dans les territoires ruraux, les pays et les conseils généraux peuvent subtilement se compléter.

Au-delà de ces questions institutionnelles, j'aimerais également aborder la philosophie qui sous-tend, d'un point de vue écologiste, la répartition actuelle des ressources entre les collectivités.

Puisque le titre de notre débat nous invite à nous concentrer sur les dispositions du projet de loi de finances pour 2014, j'aimerais évoquer en particulier un article de la seconde partie que nous n'avons pas pu examiner : il s'agit de l'article 59, qui ne relève pas directement des mécanismes de péréquation mais traite de la répartition de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, la CVAE.

Cet article modifie la clé de répartition de la CVAE, en favorisant les territoires qui accueillent des industries potentiellement polluantes ou dangereuses. Un tel avantage existait déjà dans un rapport de 2 à 1, et cet article le porte dans un rapport de 5 à 1. De plus, le produit de la CVAE n'étant modifié que très marginalement, cet avantage sera donc consenti aux territoires concernés au détriment des autres.

Ce dispositif, d'apparence technique, est lourd de sens sur le plan politique.

D'abord, il tend à considérer que nuisances, pollutions et risques industriels sont des fatalités. En ce sens, il témoigne donc d'une absence de volonté de les réduire en s'y attaquant par des normes, des réglementations ou des incitations à l'investissement ciblé.

Ensuite, la responsabilité des industries est ici totalement exonérée. De plus, aucune différence de traitement n'est établie en fonction de la nature ou de l'ampleur des nuisances ou des risques. Le principe « pollueur-payeur », qui suppose à la fois la responsabilité du pollueur et la proportionnalité entre le dégât et le dédommagement, est donc ici abandonné.

Enfin, non seulement ce dispositif aboutit à augmenter les ressources des territoires qui accueillent des entreprises polluantes, sans aucune contrainte sur le fait que ces ressources serviront précisément à remédier aux pollutions qu'elles sont censées compenser, mais encore cet avantage est

consenti au détriment des territoires qui, eux, protègent leur environnement. Le payeur est donc non plus le pollueur, mais le voisin qui refuse d'être pollué. Curieuse philosophie !

Si un tel dispositif paraît nécessaire, il faudrait donc s'interroger sur les raisons pour lesquelles certaines industries ne trouvent aujourd'hui pas de territoire où s'implanter, plutôt que d'offrir aux élus locaux suffisamment d'argent, alors que, parallèlement, l'austérité conduit à baisser les dotations, pour qu'ils ne puissent plus refuser une dégradation de la qualité de leur territoire ou une mise en danger de leurs administrés. Je suis persuadé que, sur toutes les travées, toutes sensibilités confondues, cette interrogation doit être examinée très sincèrement, car ce sujet dépasse les clivages droite-gauche.

Plus généralement, au-delà de cet article, force est de constater que le système n'encourage pas les collectivités à préserver leur environnement. En effet, une politique environnementale locale profite à un territoire potentiellement très large, alors que le bénéfice économique de l'urbanisation ou de l'implantation d'activités polluantes se concentre pour l'essentiel sur la collectivité qui les développe.

Pour tenir compte de la contribution à l'intérêt général des collectivités qui préservent leur environnement, il pourrait être ajouté un critère de biodiversité au calcul de la dotation globale de fonctionnement.

M. Pierre-Yves Collombat. C'est une idée !

M. Jean-Vincent Placé. C'était déjà une proposition du Grenelle de l'environnement, souvent reprise, notamment dans l'excellent rapport de Guillaume Sainteny sur *Les aides publiques dommageables à la biodiversité*, mais jamais appliquée. Je forme donc le vœu, madame la ministre, que nous puissions rapidement avancer sur ce thème qui ne doit pas intéresser que les écologistes au sein de notre assemblée.

M. le président. La parole est à M. Charles Guené.

M. Charles Guené. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, je voudrais tout d'abord remercier le groupe du RDSE d'avoir permis ce débat sur l'évolution des péréquations communale, intercommunale et départementale après l'entrée en vigueur de la loi de finances de 2014.

En effet, indépendamment du souvenir du combat que nous avons livré ensemble, notamment lors de l'examen des projets de loi de finances pour 2011 et 2012, je crois primordial que nous puissions évaluer les dernières évolutions du mécanisme en place, en pointant les tendances et peut-être les défauts, ce que je ferai dans un premier temps, pour resituer ensuite ce dispositif dans la mutation profonde que vit notre système fiscal local.

Je me bornerai à évoquer ici la péréquation horizontale instituée par la loi de finances de 2011, bien que l'ensemble des dispositifs de péréquation actuels, y compris la traditionnelle péréquation verticale de la DGF, concourent, par l'existence d'une enveloppe normée désormais au mieux figée, à redistribuer les richesses entre les collectivités.

Je souligne que, dans une démocratie comme la nôtre, il serait utile que nous puissions disposer d'analyses chiffrées et d'outils de simulation, plusieurs années après la mise en œuvre du dispositif. (*M. Jacques Mézard acquiesce.*) En l'absence de telles données, mon propos ne pourra qu'être assez général.

Je commencerai naturellement par le FPIC, qui intéresse le bloc communal. Le législateur a choisi de rétablir en 2014 la programmation de progression initiale, en vue d'atteindre 2 % des recettes fiscales, soit 1 milliard d'euros. L'enveloppe du FPIC croîtra ainsi de 360 millions à 570 millions d'euros en 2014. Nous dirons pudiquement que cet effort n'est pas neutre dans la période actuelle...

Pour ce dispositif, qui met à contribution les territoires intercommunaux dont le potentiel financier est supérieur à 0,90 de la moyenne – après une tentative, infructueuse, de porter ce coefficient à 1 –, je rappelle que, depuis 2013, le revenu moyen par habitant est venu s'ajouter comme critère de prélèvement.

Pour déterminer le montant du prélèvement, la loi de finances pour 2014 a modifié l'indice synthétique, en portant le poids du revenu moyen par habitant de 20 % à 25 % et en abaissant celui du potentiel financier de 80 % à 75 %. Il va de soi que cette évolution favorise les territoires qui affichent un faible revenu par habitant.

Dans ce cadre, notons que, pour l'Île-de-France, où la contribution, ajoutée à celle du Fonds de solidarité des communes de la région d'Île-de-France de l'année antérieure, était jusqu'alors plafonnée à 11 % des recettes fiscales du territoire, la loi de finances pour 2014 relève ce plafond à 13 %.

Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée. Exact !

M. Charles Guené. Étant donné que nous agissons sur une enveloppe fermée, cette mesure allégera d'autant la contribution des non-plafonnés. Précisons toutefois que ce plafonnement joue sur les recettes fiscales, contrairement au prélèvement, qui se réfère au potentiel financier, ce qui favorise ceux qui appliquent des taux faibles.

J'en viens au reversement du FPIC.

Le seuil d'effort fiscal pour bénéficier de ce reversement a été fixé à 0,8 % en 2014, contre 0,75 % précédemment, et il sera relevé à 0,9 % en 2015. Cette disposition écarte du bénéfice de ce reversement ceux qui font le moins d'efforts et renforce la dotation de ceux qui restent éligibles.

Nous pourrions en conclure que les dispositions arrêtées pour 2014 vont dans le sens d'une meilleure appréhension des inégalités et d'un durcissement du principe « aide-toi, le ciel t'aidera ». Toutefois, nous devons rester extrêmement vigilants face à la manipulation de ces critères. En effet, en « pinçant » le dispositif aux deux extrémités – c'est-à-dire en faisant contribuer un nombre restreint de territoires les plus riches, par le biais d'un relèvement du critère de prélèvement, tout en limitant le nombre des bénéficiaires du reversement en renforçant le poids du seuil d'effort fiscal comme critère d'éligibilité –, nous prenons le risque de l'asphyxier. Peu de contributeurs et peu de bénéficiaires, les uns très prélevés et les autres très dotés : cette orientation pourrait nuire à l'efficacité générale du dispositif en le concentrant sur un petit segment, au risque de le tuer.

C'est d'autant plus vrai que les critères de potentiel fiscal et de potentiel financier reposent, pour l'heure, sur des valeurs locatives non révisées, partant approximatives. Au surplus, les critères de charges fondés sur le revenu par habitant ne font pas consensus. Je rappelle que certains pensent à prendre en compte le niveau des loyers et que l'idée d'introduire un « reste à charge » fait son chemin. Pour ma part, je souhaite verser au débat la notion d'« effort énergétique global », utilisée par ERDF et qui rajoute au loyer les

dépenses d'énergie et de mobilité. Un tel critère pourrait permettre de rééquilibrer l'approche territoriale entre l'urbain et le rural.

Se pose également la question de l'ajout du prélèvement dit des « deux fois 1,5 milliard d'euros » au titre de l'effort des collectivités, souvent vécu comme une double peine par les contributeurs. Le choix d'un prorata des ressources de fonctionnement n'est sans doute pas étranger à ce ressenti : les contributeurs dénoncent une double accentuation de la péréquation, mais on est en droit de se demander si un prélèvement au prorata de la DGF n'aurait pas eu, quant à lui, un effet contre-péréquateur !

Enfin, je tiens à dire un mot du FSRIF, même si je n'en suis pas, comme M. Dallier, un spécialiste patenté, et s'il s'agit d'un fonds de péréquation localisé. Le montant du FSRIF passe de 230 millions d'euros en 2013 à 250 millions d'euros en 2014, l'objectif étant de le porter à 270 millions d'euros en 2015. Les contributions d'éligibilité restent au même niveau que l'an passé, mais le calcul du prélèvement a été sérieusement modifié *via* la loi de finances. Du seul critère du potentiel financier, l'indice de prélèvement a évolué vers le composé d'un écart relatif au potentiel financier moyen, à hauteur de 80 %, et d'un écart relatif au revenu moyen par habitant –référence Île-de-France –, à hauteur de 20 %.

Si le FSRIF bénéficie de nombreux systèmes de lissage et de plafonnement des hausses d'une année sur l'autre, on comprend que cette modification allègera la charge pesant sur les territoires dont les habitants ont, en moyenne, les revenus les plus faibles. Les réserves précédemment exprimées par certains quant au choix de ce critère sont ici moins pertinentes, s'agissant de collectivités présentant une typologie de charges plus homogène.

Je voudrais à présent m'arrêter sur la péréquation départementale, qui a subi, plus encore, de substantielles modifications au travers de la loi de finances pour 2014.

Je crois utile de rappeler ici la sédimentation péréquative, avant d'aborder les dispositions pour 2014.

Outre la dotation de fonctionnement minimale, la DFM, et la dotation de péréquation urbaine, la DPU, qui sont aujourd'hui bien connues, nous avons institué, en 2011 et en 2012, un fonds de péréquation des DMTO et un fonds de péréquation de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, la CVAE. Comme chacun sait, ces dispositions n'ont pas donné entière satisfaction.

La loi de finances pour 2014 instaure, quant à elle, quatre systèmes de péréquation nouveaux pour les départements.

Le premier est « en creux », si j'ose dire, car il s'agit d'un prélèvement institué pour la participation à l'effort de 1,5 milliard d'euros des collectivités. Portant sur 476 millions d'euros, il repose sur un indice synthétique fondé sur les écarts moyens entre le revenu par habitant et le taux d'imposition foncière comparé aux moyennes nationales.

M. Éric Doligé. C'est horrible de complexité !

M. Charles Guené. Deux autres fonds sont destinés à compenser le reste à charge au titre des trois allocations de solidarité.

L'un est un fonds de 830 millions d'euros de restitution des frais de gestion de la taxe sur les propriétés bâties perçus par l'État, assis, à hauteur de 70 %, sur le reste à charge au

titre des allocations, et pour 30 % sur un indice de ressources et charges tenant compte du revenu moyen par habitant et des trois allocations de solidarité. Je ne détaillerai pas plus avant ce dispositif, me bornant à relever qu'un système de pondération vient réguler l'ensemble, sans tenir compte toutefois de la population, ce qui avantage indirectement les départements les moins peuplés.

Le troisième fonds, assis sur les DMTO, prélève 0,35 % du produit des transactions immobilières perçu l'an passé, soit 570 millions d'euros. Il autorise une hausse de 3,8 % jusqu'à 4,5 % du taux des DMTO pour financer le prélèvement. Ce fonds agit donc également sur le premier fonds de DMTO, qu'il peut abonder en complément, jusqu'à un certain plafond.

Je vous fais grâce du détail de la redistribution...

M. René-Paul Savary. C'est pourtant important !

M. Charles Guené. Je dirai simplement que le potentiel fiscal servant à la déterminer est curieusement corrigé de l'effet de la réforme de la taxe professionnelle, ce qui ne manque pas d'interpeller. Cette précision suffit à souligner la complexité du système mis en place !

Je n'évoquerai que brièvement le quatrième fonds, le fonds de solidarité des départements de la région d'Île-de-France, ou FSDRIF. Il a été fixé à 60 millions d'euros et concerne les huit départements d'Île-de-France. Il est fondé sur le potentiel financier, le revenu par habitant, la proportion d'allocataires du RSA et celle de bénéficiaires des aides personnalisées au logement. Alimenté par les départements dont l'indice est supérieur à 95 % du niveau médian, le prélèvement ne peut dépasser 10 % des recettes de fonctionnement. En outre, un département ne peut pas contribuer à plus de 50 %. En pratique, ce plafond joue pour les Hauts-de-Seine et le fonds est essentiellement destiné à la Seine-Saint-Denis.

Rassurez-vous, mes chers collègues, j'ai achevé l'explication de cette belle mécanique péréquative. Encore ai-je volontairement omis quelques détails... (*Sourires.*)

Je terminerai par quelques considérations prospectives.

Malgré la complexité du dispositif, gardons-nous de « jeter le bébé avec l'eau du bain ». *A contrario*, il faut porter au crédit des dispositions mises en place le fait qu'elles répondent aujourd'hui, pour une large part, à une situation d'urgence due à la crise économique que nous subissons et aux mesures contributives imposées par l'effort d'économie demandé aux collectivités.

Penser que ces dispositions ne sont que la résultante de la réforme de la taxe professionnelle serait faire preuve de courte vue. En réalité, notre système fiscal local est à bout de souffle. (*M. Jacques Mézard opine.*) Il atteint aujourd'hui les limites du supportable, face à une mutation qui s'achève. Tous les chercheurs et les praticiens qui se penchent lucidement sur lui en conviennent, et les parlementaires que nous sommes seraient bien inspirés de prendre la mesure de la situation. Encore faut-il poser correctement les termes du débat.

Force est de constater que, depuis trente ans, nous avons évolué vers un système de dotations, alors que l'illusion d'une autonomie fiscale, issue d'une autre époque, s'est insinuée avec la libéralisation de l'emprunt local.

En réalité, nous sommes entrés progressivement dans un système opaque de globalisation des subventions. Conjugué à la dette engendrée par un déficit budgétaire récurrent

devenu insupportable, la crise économique a mis au jour la nécessité d'un premier choc, celui de la réforme constitutionnelle de 2003.

Le besoin de redéfinir l'autonomie financière est né de l'ambiguïté d'un système devenu la juxtaposition de ressources après que les « quatre vieilles » eurent été vidées de leur substance au fil des dégrèvements et des exonérations. La suppression de la part « salaires » est ensuite venue condamner définitivement la taxe professionnelle. Cette réforme a imposé la spécialisation fiscale par niveau.

Dès lors, nous voyons bien qu'il convient d'asseoir l'établissement d'une fiscalité partagée entre l'État et les collectivités en adoptant une gestion systémique. Les impôts locaux classiques doivent être, pour l'essentiel, remplacés par des impôts nationaux évoluant en fonction de la croissance réelle et corrigés, bien sûr, par la nécessaire péréquation entre des territoires qui ne maîtrisent plus ni leur destin ni leurs croissances asymétriques qui se sont fait jour. La recherche des bons critères sera la clef de voûte de cette entreprise.

Une telle révolution ne peut se concevoir qu'à deux conditions.

La première, c'est que les uns, abandonnant leur approche trop centralisatrice, cessent de considérer les collectivités comme une variable d'ajustement, que les autres, délaissant une autonomie béate relevant d'un Moyen Âge fiscal, prennent la mesure des défis internationaux qui nous attendent, et que tous enfin s'accordent sur une gouvernance systémique de concertation et de décision. Il s'agit de refonder la gestion financière publique locale et nationale, ce qui imposera d'approfondir la réflexion sur la qualité de la dépense.

La seconde condition, c'est qu'une telle réforme, qui devrait bien entendu conduire à asseoir pour chacun le préciput, qui serait affecté au remboursement de la dette, sur la part d'impôt qu'il recevrait, doit faire l'objet d'une disposition constitutionnelle, afin de garantir la pérennité du système, même si, comme le dit le professeur Hertzog « l'autonomie ne désigne pas un état, mais plutôt un moment transitoire, caractérisé par ses insuffisances et une imperfection dont le dépassement attendu fera basculer dans un état stable, aux traits mieux affirmés, et promis à la permanence, l'indépendance ou souveraineté par exemple ». Je partage cette idée avec d'autres. Pour l'heure, un tel objectif peut sembler contraignant, mais il est rassurant dans le temps! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Jarlier.

M. Pierre Jarlier. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, cette initiative parlementaire d'organiser un débat en séance publique sur l'évolution de la péréquation est bienvenue. En effet, le Sénat n'a pas eu l'occasion de se pencher sur cette question lors de l'examen des projets de loi de finances pour 2013 et pour 2014.

Avec la réforme de la taxe professionnelle, la crise qui se prolonge, le gel puis la baisse des dotations de l'État, nos finances locales ont subi des bouleversements répétés au cours des dernières années.

Dans ce contexte particulièrement tendu, la question de la réduction des écarts de richesse entre les collectivités devient incontournable. Une raison essentielle, à tout le moins, justifie cette priorité : les collectivités les plus fragiles subis-

sent de plein fouet ces nouvelles contraintes et risquent d'être confrontées à de graves difficultés si la solidarité nationale ne joue pas en leur faveur.

Le chantier de la péréquation est donc capital, d'autant que la diminution des dotations inscrite dans la loi de finances pour 2014 est appelée à se poursuivre en 2015, sans parler des 50 milliards d'euros d'économies nouvelles qui s'annoncent et risquent de peser sur les budgets des collectivités...

Qu'en est-il aujourd'hui de la péréquation au sein du bloc communal ?

La part de la péréquation verticale dans la dotation globale de fonctionnement a fortement augmenté entre 2004 et 2013. Elle atteint aujourd'hui 25 %, ce qui est assez considérable. Néanmoins, l'efficacité de la péréquation verticale reste à prouver, car sa performance a reculé depuis 2001 pour les communes, ainsi d'ailleurs que pour les départements.

Plusieurs facteurs concourent à cette situation.

Tout d'abord, en l'absence d'augmentation de la DGF, les montants affectés à la péréquation dépendent désormais directement d'un prélèvement sur une partie des dotations. Autrement dit, le financement de la solidarité nationale en faveur des collectivités les plus fragiles est assuré par la baisse d'une partie des ressources de celles-ci ! La péréquation verticale n'est donc aujourd'hui rien d'autre qu'une redistribution interne d'une part de la DGF.

Concrètement, le renforcement de la péréquation verticale s'est traduit par la baisse du complément de garantie. Entre 2012 et 2013, le nombre de communes concernées par cette diminution est passé de plus de 3 800 à plus de 14 000, et cette tendance devrait au moins se maintenir en 2014.

Je rappelle que le complément de garantie peut constituer jusqu'à 50 % de la dotation de base d'une commune. En outre, il varie considérablement selon les communes, sans être réellement lié à leur niveau de richesse actuel, dans la mesure où il est assis sur des éléments historiques. Pour financer la péréquation verticale, l'État reprend donc d'une main ce qu'il a donné de l'autre.

Il existe une deuxième raison à ce manque d'efficacité de la péréquation verticale : la dilution des montants qui lui sont affectés et son ciblage insuffisant, malgré des évolutions positives à cet égard.

En ce qui concerne la dotation de solidarité rurale, la DSR, sa part issue de la péréquation a profité, en 2013, à 34 590 communes, à hauteur de 490 millions d'euros seulement, soit moins de 2,15 % de la DGF communale. Son effet péréquateur reste donc à démontrer. Cela a d'ailleurs conduit le Sénat à créer en 2011, sur ma proposition et celle de François Marc, une part de la DSR ciblée sur les 10 000 communes les plus pauvres de France.

La loi de finances pour 2013 a considérablement amélioré les modalités d'attribution de la DSR, en introduisant parmi les conditions d'éligibilité un critère de revenu par habitant. Cette mesure, qui prend en compte la fragilité du territoire, associée à celle de la commune, a permis de renforcer le caractère péréquateur de la DSR.

J'ajoute – quand les choses vont dans le bon sens, il faut le dire – qu'en 2013, à l'issue du vote de la loi de finances et des choix du Comité des finances locales, la DSR « cible » a augmenté de près de 58 %, ce qui en fait déjà une dotation de péréquation efficace.

Concernant la DSR « bourg-centre », qui prend en compte les charges de centralité, 4 057 communes en ont bénéficié en 2013, pour un montant global de 361 millions d'euros. Les chefs-lieux de canton et les petites villes sont très attachés à la prise en compte de ces charges, parce qu'ils assurent très souvent des services de proximité qui profitent à l'ensemble de leur bassin de vie.

Sur ce point, madame la ministre, nous avons besoin d'être rassurés, même si le problème ne se posera pas avant 2017 : beaucoup d'élus nous ont interpellés au sujet du sort de la DSR « bourg-centre » lorsque leur commune, intégrant un nouveau canton plus vaste, ne sera plus considérée comme un chef-lieu de canton. Cette évolution pourrait provoquer la suppression pure et simple de cette dotation, alors même que les dépenses de centralité resteraient à leur charge. Sur ma proposition et celle de Jean Germain, la commission des finances du Sénat avait présenté une disposition permettant son maintien au-delà de 2015. L'occasion est propice, madame la ministre, pour vous interroger sur cette question, qui inquiète à juste titre de très nombreux élus.

J'en viens à la fameuse péréquation horizontale, qui a suscité de si nombreux commentaires et qui monte en charge au même rythme que le mécontentement de ses contributeurs.

Pour 2014, malgré la baisse annoncée des dotations, la montée en puissance de cette solidarité financière entre les collectivités a été maintenue.

Dans le même temps, une augmentation du poids du critère de revenu par habitant dans le calcul des prélèvements a permis une meilleure prise en compte de la fragilité de certains territoires, notamment en zones rurales. Cette mesure, qui se révèle donc efficace, correspondait à une proposition du Comité des finances locales, que j'avais défendue. Il faudra néanmoins s'interroger sur l'opportunité d'aller plus loin ou, à tout le moins, d'éviter les effets de seuil produits par le déclenchement du prélèvement à partir d'un potentiel financier agrégé supérieur à 0,9 fois la moyenne nationale. La brutalité de ce processus pose problème et mérite, à mon sens, d'être corrigée.

De la même façon, une autre question essentielle se pose au regard des modalités de mise en œuvre du FPIC : celle de l'effort fiscal. Comment, en effet, prétendre bénéficier de la solidarité de son voisin si l'on ne fait pas déjà l'effort de mobiliser, ne serait-ce que modérément, la solidarité sur son propre territoire ? Il faudra donc veiller à maintenir la progression de l'effort fiscal déjà prévue pour 2015 dans la dernière loi de finances.

Enfin, la question de la répartition du FPIC au sein de l'intercommunalité et entre communes mérite d'être posée. En effet, le nouveau mode d'élection des conseillers communautaires va conduire à la représentation des minorités issues des conseils municipaux. S'il s'agit d'une excellente chose pour notre démocratie locale, les règles actuelles de répartition du FPIC, notamment celle de l'unanimité, devront sans doute évoluer afin d'éviter les blocages.

Je conclurai cette première partie de mon propos par une remarque et deux suggestions.

Tout d'abord, dans la perspective de la baisse des dotations de l'État aux collectivités, la montée en puissance de la péréquation horizontale sera de plus en plus incertaine, dans la mesure où le consensus nécessaire à son augmentation

sera difficile à trouver. Dans ce contexte, ne faudrait-il pas à l'avenir moduler la baisse des dotations au regard de la capacité contributrice des collectivités ? Cette question mérite d'être posée, si nous voulons éviter que ne se creusent encore les écarts de richesse entre les communes.

En outre, c'est peut-être aussi au sein même des composantes de la DGF qu'il faut trouver les moyens de mieux prendre en compte les territoires et leurs spécificités.

Je pense à la dotation de base des communes, dont la méthode de calcul, qui fait intervenir un coefficient logarithmique, pourrait être utilement revue.

Je pense aussi à la dotation superficielle, qui est restée très faible et n'est pas aujourd'hui en mesure de compenser équitablement les charges d'entretien de l'espace auxquelles ont à faire face les communes, particulièrement en montagne.

Je pense enfin à la dotation d'intercommunalité, qui pourrait également être revue tant les écarts entre communautés d'agglomération et communautés de communes ne correspondent nullement à la réalité des compétences exercées.

Je souhaiterais maintenant évoquer brièvement la péréquation départementale.

Madame la ministre, vous le savez, les changements des critères d'éligibilité au fonds national de péréquation des DMTO, qui ont amené l'introduction de la notion de « revenu par habitant pondéré par la population », ont profondément ému les élus.

Cette disposition, inadaptée à la prise en compte de la diversité des territoires, a fortement pénalisé les départements ruraux. Dans le même temps, les départements se sont trouvés confrontés à un effet de ciseaux, entre l'augmentation de leurs dépenses à caractère social et une tension sur leurs ressources, due notamment aux effets de la réforme de la taxe professionnelle. Devant la vive émotion des élus, le Gouvernement a mis en place des mécanismes compensatoires en prolongeant le fonds d'urgence, en créant un prélèvement de solidarité et en affectant une nouvelle recette de 827 millions d'euros dans le cadre de la loi de finances pour 2014.

Il faut toutefois reconnaître que, si certains départements s'y retrouvent, d'autres, au contraire, revendiquent encore une meilleure prise en compte de leur situation particulière. Le compte n'y est donc pas, si je puis dire.

Le prélèvement de solidarité issu du déplafonnement des DMTO pose à nouveau la question des inégalités de situation entre les territoires et fait peser sur le contribuable un risque de double peine pour les départements ruraux à faible base fiscale. Dans ces conditions, il serait plus équitable de ne pas soumettre au prélèvement ces départements, déjà pénalisés par leurs handicaps.

Par ailleurs, la question du changement des critères injustes retenus pour l'attribution du fonds « historique » de péréquation des DMTO reste d'actualité, tout comme celle de la simplification et de la clarification nécessaires de ces dispositifs de solidarité. Malgré toutes les explications fournies aux élus, ceux-ci ont en effet encore du mal à s'y retrouver !

Un nouveau potentiel fiscal a été défini pour le calcul du prélèvement de solidarité. Je salue cette avancée sur une question qui avait suscité la mobilisation de nombre d'entre nous. La définition de ce nouveau potentiel fiscal, issue de la réforme de la taxe professionnelle, avait engendré un bouleversement dans le classement des départements selon

la richesse. Il est donc urgent de la revoir pour le calcul de l'ensemble des dotations de péréquation. J'avais déposé une proposition de loi en ce sens, cosignée par mes collègues du groupe UDI-UC. Il s'agit d'un élément essentiel pour répondre aux préoccupations des territoires les plus fragiles.

Concernant, enfin, la répartition des 827 millions d'euros, si le critère du reste à charge est sans doute légitime, il demeure insuffisant. En tout état de cause, l'évaluation des efforts consacrés par le département à la maîtrise de ses dépenses d'aide sociale devrait aussi être prise en compte pour la répartition du fonds. Avec les critères actuels, en effet, un département « vertueux » en matière de gestion de ses charges à caractère social se trouve pénalisé.

M. Bruno Sido. Eh oui !

M. Pierre Jarlier. En outre, la fragilité de certains départements ruraux, notamment de moyenne montagne, devrait être mieux prise en compte, avec une augmentation du poids des critères reflétant la spécificité de leur situation, comme celui du revenu par habitant, par exemple.

Ce sont là autant de questions imposant, madame la ministre, la poursuite du travail collectif engagé l'an dernier, d'abord avec le CFL, puis, malheureusement, avec la seule Assemblée nationale. Même s'il est un peu tard pour les vœux, j'espère que le Sénat pourra y contribuer activement cette année ! (*Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC et de l'UMP, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. La parole est à M. Gérard Miquel.

M. Gérard Miquel. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, depuis 2003, la péréquation est un objectif à valeur constitutionnelle. L'article 72-2 de la Constitution dispose en effet que « la loi prévoit des dispositifs de péréquation destinés à favoriser l'égalité entre les collectivités territoriales ».

Les sénateurs socialistes se sont toujours battus pour développer les mécanismes de péréquation verticale, par le biais de dotations de l'État, ou horizontale, c'est-à-dire entre collectivités. L'effort de péréquation atteint aujourd'hui 10 milliards d'euros et a connu une forte progression ces dernières années.

Au regard des marges de manœuvre fiscales et financières, qui devraient être durablement contraintes dans les prochaines années, la question du devenir de la péréquation sera stratégique pour les finances locales.

Le pacte de confiance et de responsabilité du 16 juillet 2013 a entériné la poursuite de la montée en puissance de la péréquation dans le cadre de la loi de finances pour 2014, malgré la baisse de 1,5 milliard d'euros des dotations cette même année.

Les mécanismes de péréquation verticale – DSU, DSR – et de péréquation horizontale – FPIC et fonds départementaux – continueront de progresser en 2014.

Vous le savez, madame la ministre, dans le domaine de la péréquation comme dans de nombreux autres, notre imagination est sans limite ! Ainsi, il existe aujourd'hui seize fonds de péréquation, dont la complexité n'a d'égal que le manque de lisibilité.

M. Bruno Sido. C'est vrai !

M. Éric Doligé. C'est fait exprès !

M. Gérard Miquel. Alors que nous nous apprêtons à travailler à une réforme de la DGF, nous devons donc aller vers une simplification, qui offrira plus de lisibilité et

permettra à tous les élus de comprendre des mécanismes qui, au fil du temps, sont devenus extrêmement complexes et profondément injustes.

Une part importante de la DGF devrait être attribuée de façon égale par habitant. Aujourd'hui, les collectivités rurales perçoivent beaucoup moins par habitant que les collectivités urbaines. Leur population est pourtant moins nombreuse, tandis que leurs charges de services sont très importantes. Certains départements, par exemple, doivent entretenir vingt-quatre kilomètres de routes par habitant. D'autres doivent payer la mise en place du haut débit, nécessaire pour assurer l'égalité entre citoyens, alors que, dans les départements à forte densité de population, les opérateurs prennent en charge les travaux, sans que les collectivités aient à intervenir. Il s'agit là d'un manquement au principe d'égalité.

Que dire des dotations aux intercommunalités ?

Nous avons constitué d'abord les intercommunalités rurales, car nous étions confrontés à la faiblesse des ressources de ces territoires. La mutualisation était donc une obligation.

Il a fallu la loi Chevènement pour entraîner les grandes agglomérations dans l'aventure de l'intercommunalité, avec une dotation par habitant particulièrement élevée, donc très incitative. Ainsi se sont formés les écarts très importants que nous observons aujourd'hui entre petites et grandes intercommunalités. Certaines de ces dernières redistribuent aux communes une très grande partie de ces dotations : est-ce bien conforme à l'esprit de l'intercommunalité ?

Une remise à plat est devenue indispensable, par souci de justice et pour satisfaire à l'esprit de l'article 72-2 de la Constitution, qui pose le principe d'égalité.

Les départements vous savent gré, madame la ministre, des mesures prises pour compenser les dépenses liées aux trois allocations individuelles de solidarité, au travers de deux enveloppes d'un montant global de 1,4 milliard d'euros.

M. Éric Doligé. Non !

M. Gérard Miquel. Je vais m'expliquer, mon cher collègue !

Sur ce total, 827 millions d'euros proviennent des frais de recouvrement des impôts locaux et 568 millions d'euros d'un prélèvement de 0,35 % au titre des DMTO. Ces sommes, je le répète, visent à compenser les dépenses liées aux trois allocations individuelles de solidarité et à leur reste à charge.

Votre volonté de réduire les écarts en matière de reste à charge par habitant est louable. Sur ce sujet, qui nous préoccupe depuis longtemps, c'est à mes yeux le seul critère qui vaille !

Les critères de répartition que vous avez retenus, mariant le reste à charge et des éléments de richesse, nous ont permis d'obtenir des résultats extrêmement intéressants. Il s'agit ici d'une compensation péréquée. Pour la répartition, il a été tenu compte à la fois du potentiel fiscal et des recettes issues des droits de mutation.

Si vous souhaitez améliorer la péréquation l'an prochain, madame la ministre, je vous suggère de prélever sur les DMTO non pas 0,5 %, mais 0,7 %, sans plafonnement, afin de diminuer à nouveau le reste à charge par habitant et de réduire encore les écarts en la matière, qui restent importants.

Compte tenu de la disparité des recettes issues des DMTO, il me semble indispensable de maintenir un système de péréquation en réunissant les deux fonds, avec un prélèvement général au même taux pour tous, sans plafonnement. La répartition devrait s'opérer en prenant en compte des critères objectifs de richesse, de charges et d'effort fiscal.

Si, dans quelques semaines, nous confortons les départements dans leur rôle de mise en œuvre des solidarités sociales et territoriales, il faudra tenir compte des écarts de richesse et instituer des fonds de péréquation adaptés, afin de permettre aux conseils généraux d'assurer le financement de ces compétences dans des conditions justes et égales pour tous les citoyens, qu'ils soient ruraux ou urbains.

Le critère de l'effort fiscal devra être pris en compte : croisé avec le potentiel fiscal, il constitue un bon indicateur.

La révision des bases est nécessaire ; repoussée par manque de courage politique, elle est aujourd'hui urgente, notamment pour les départements qui perçoivent la taxe foncière sur les propriétés bâties, dont le produit est aujourd'hui réparti de façon très injuste.

Je voudrais maintenant répondre à mon ami Jacques Mézard, qui m'a nommément cité tout à l'heure.

Oui, mon cher collègue, j'ai fait du *lobbying* auprès de l'Assemblée des départements de France, parce que la part respective dans les dépenses du RSA, de l'APA, l'allocation personnalisée d'autonomie, et de la PCH, la prestation de compensation du handicap, varie énormément d'un département à l'autre. Dans des départements comme les nôtres, cher Jacques Mézard, le poids de l'APA est très lourd, dans d'autres c'est celui du RSA.

Or nous étions partis de la répartition suivante : 60 % pour le RSA, 30 % pour l'APA et 10 % pour la PCH, ce qui ne répondait pas à la diversité des situations.

M. Éric Doligé. Non !

M. Gérard Miquel. Cela valait pour tous les départements : certains étaient très favorisés, tandis que d'autres étaient fortement pénalisés.

Pour plus de justice, nous avons donc proposé à l'ADF et au Gouvernement de prendre pour critère le reste à charge global par habitant, proposition qui a été retenue.

Ainsi, les écarts ont pu être considérablement réduits, sachant que nous étions partis, en matière de reste à charge par habitant, de 64 euros pour l'Essonne à plus de 159 euros pour la Guadeloupe, La Réunion ou l'Hérault.

Vous avez pris cette mesure, madame la ministre, dans une période où les difficultés financières sont particulièrement aiguës. Ces difficultés sont liées à la conjoncture économique, mais aussi à la dérive des financements de ces trois allocations individuelles de solidarité que nous constatons depuis des années.

Auparavant, on nous faisait l'aumône. Ainsi, en 2011, ce sont 160 millions d'euros qui ont été répartis...

M. Bruno Sido. Grâce à M. Fillon !

M. Gérard Miquel. ... au doigt mouillé, on ne sait trop comment. (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*)

M. René-Paul Savary. Nous, on sait comment !

M. Bruno Sido. Et la Corrèze ?

M. Gérard Miquel. Que je sache, la Corrèze n'était pas de la même couleur politique que le Premier ministre d'alors !

M. Éric Doligé. Eh non ! Nous étions ouverts, nous !

M. Gérard Miquel. Cette fois-ci, la répartition a été faite selon des critères objectifs. (*Protestations sur les travées de l'UMP.*)

M. Éric Doligé. Politiques !

M. Gérard Miquel. Je vais vous donner les chiffres : 160 millions d'euros en 2011, donc, rien en 2012, 170 millions d'euros en 2013 et 827 millions d'euros en 2014, auxquels s'ajoutent 568 millions d'euros par le biais du prélèvement sur les DMTO. Nous n'avions jamais reçu autant : je vous en remercie, madame la ministre.

M. Éric Doligé. On n'a jamais été aussi mal !

M. Gérard Miquel. Cher Jacques Mézard, le reste à charge par habitant, pour les trois allocations individuelles de solidarité, est passé de 115 euros à 70 euros pour le Cantal, de 152 euros à 70 euros pour le Lot, de 135 euros à 74 euros pour la Corrèze, de 146 euros à 76 euros pour l'Aveyron, madame la ministre, de 126 euros à 71 euros pour les Ardennes, de 90 euros à 69 euros pour le Loiret...

M. Bruno Sido. Et la Haute-Marne ?

M. Gérard Miquel. Je n'ai pas les chiffres concernant votre département, monsieur Sido !

Vous le voyez, mes chers collègues, la fourchette s'est très nettement ressermée ! Les écarts ont été réduits dans une mesure considérable ; tel était bien l'objectif.

M. René-Paul Savary. Mais le compte n'y est pas, il y a toujours des écarts ! Il manque toujours de l'argent !

M. Gérard Miquel. Sans doute, mon cher collègue, mais si vous aviez pris des mesures analogues lorsque vous étiez au pouvoir, nous serions beaucoup plus avancés aujourd'hui dans la réduction des écarts ! Vous ne l'avez pas fait, alors ne critiquez pas un gouvernement qui a fait progresser de façon importante la compensation des trois allocations individuelles de solidarité !

Il nous reste du chemin à parcourir.

M. René-Paul Savary. Une autoroute !

M. Gérard Miquel. C'est en augmentant le prélèvement sur les droits de mutation que nous parviendrons à établir la justice pour l'ensemble des départements de France et leurs habitants.

M. le président. La parole est à M. Bruno Sido.

M. Éric Doligé. Il va rétablir la vérité !

M. Bruno Sido. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, responsabiliser tous les acteurs et faire de l'économie une nouvelle « vertu publique », une condition d'indépendance et presque de souveraineté pour notre pays et l'Union européenne : voilà un défi à la hauteur d'un Parlement qui tient pleinement sa place.

Parce que les mots ont un sens, cessons enfin de parler de crise pour désigner une mutation profonde de notre modèle de société, bâti à crédit sur un État providence aujourd'hui acculé à la réforme, contraint à l'action – heureusement, serais-je presque tenté d'ajouter.

Les structures politique, administrative et territoriale ont longtemps paru déconnectées des réalités économiques et, année après année, décennie après décennie, par lâcheté, par conformisme, par insuffisance de culture économique, nous avons fait du déficit public la variable d'ajustement de l'immobilisme et donné à nos concitoyens l'illusion que, en

ne changeant rien, notre situation resterait stable et que nos perspectives d'avenir seraient préservées. Or c'est tout le contraire qui s'est produit.

Au lieu de consentir des efforts raisonnés mais continus, nous avons d'abord opté pour une forme de déni de réalité avant de devoir, aujourd'hui, dans l'intérêt général, envisager des réformes sans doute plus dures et plus violentes aussi pour le corps social dans son ensemble, notamment pour les jeunes, qui peinent à trouver leur place dans notre société.

« Patience et longueur de temps font plus que force ni que rage », disait très justement La Fontaine. Mais ce luxe, nous ne pouvons plus nous l'offrir. « Il faut que tout change pour que rien ne change », écrit Tomasi di Lampedusa dans *Le Guépard*. Il faut réformer pour maintenir notre place dans le concert des nations.

Aujourd'hui, quel est le résultat ? On constate une phobie collective devant la moindre réforme, une défiance en l'avenir et une confiance insuffisante en nous-mêmes. Surtout, la culture du conservatisme et la résistance au changement sont propagées dans le corps social, quand l'ouverture au monde commande de faire preuve d'audace, d'aller de l'avant, presque de développer le goût du changement, de l'innovation et du renouveau.

Mais ce qui fige sans doute le plus notre société, c'est le sentiment d'injustice, ce poison qui nourrit les attitudes de repli. L'effort auquel la situation financière du pays nous appelle doit être partagé par tous pour être équitable, et donc accepté, mais aussi pour être efficace, et donc salutaire pour les finances publiques.

Plutôt que d'employer les termes savants de « péréquation horizontale » ou « de péréquation verticale », je préfère envisager le débat sous l'angle de l'équité et de l'efficacité.

Au final, de quoi parle-t-on ? De mécanismes de solidarité entre les collectivités, d'une part, entre l'État et les collectivités locales, d'autre part.

Le budget de 2014 associe les communes, les intercommunalités, les départements et les régions à l'effort de redressement des comptes publics ; c'est une bonne chose. Là encore, l'effort doit être partagé par tous. En 2014, les dotations de l'État reculent de 1,5 milliard d'euros, et ce sera la même chose en 2015. Les conseils généraux ont naturellement pris leur part du fardeau, à hauteur de 476 millions d'euros.

Cet effort, le Gouvernement l'a rendu légitime, en instaurant davantage de péréquation, c'est-à-dire d'équité.

Pour aider les conseils généraux à faire face au coût des politiques sociales, qui représentent, rappelons-le, quelque 60 % de leurs dépenses courantes hors investissement, l'article 42 de la loi de finances de 2014 leur transfère une ressource nouvelle, à savoir les frais de gestion de la taxe foncière sur les propriétés bâties, soit 827 millions d'euros. Pourtant, cela ne va pas assez loin et, encore une fois, nous avons cédé à la facilité.

Ainsi, l'article 77 de la loi précitée permet le relèvement des droits de mutation à titre onéreux, appelés plus simplement « frais de notaire », de 0,7 point du taux plafond applicable. Si les départements recourent pleinement à cette possibilité, leurs recettes fiscales progresseront de 930 millions d'euros en 2014.

Pour ma part, je le dis d'emblée, mes chers collègues, j'ai utilisé cette possibilité en tant que président du conseil général de la Haute-Marne. Rester vertueux quand on

nous incite à commettre des entorses est, en ce domaine comme dans d'autres, d'ailleurs, presque surhumain ! (*Sourires.*)

Je forme le vœu que le Gouvernement et toutes les collectivités locales qui lèvent l'impôt décident un moratoire fiscal de plusieurs années pour conforter le pouvoir d'achat de nos concitoyens, pour nous contraindre à remettre à plat un modèle qui craque de toutes parts, pour enfin cesser de faire passer la France pour un « épouvantail fiscal » aux yeux des investisseurs internationaux. À cet égard, je rappelle que les investissements étrangers en France ont baissé de 77 % en 2013. Que nous faut-il de plus ? Le chiffre n'est-il pas suffisamment éloquent ?

Parce que la pression fiscale atteint des sommets, réduire la dépense publique suppose plus de péréquation pour plus de justice dans l'effort.

Pour ce qui concerne tant les communes et les EPCI que les départements, Mme la ministre a fait part de la volonté du Gouvernement d'accroître la péréquation horizontale, c'est-à-dire le soutien des communes riches aux communes pauvres, des départements riches aux départements pauvres.

Oui, mes chers collègues, mon propos manque sans doute quelque peu de nuances, mais l'idée est tout de même que nous soyons tous égaux devant la loi en matière de charges publiques. Dans ce domaine, le principe est le suivant : « À chacun selon ses besoins. »

En effet, lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre, pour le compte de l'État, des politiques sociales, les départements où la population est plus âgée, plus en difficulté aussi du fait des mutations industrielles, font face à une demande de solidarité plus forte qu'en d'autres lieux, plus ensoleillés ou mieux dotés en sièges sociaux, par exemple. Ce constat vaut tout autant pour les communes et leurs groupements, d'ailleurs.

À l'heure où la situation du pays commande des choix courageux, je voudrais inviter le Gouvernement à l'audace réformatrice. (*Exclamations amusées sur les travées de l'UMP.*) Pourquoi pas ? On peut toujours essayer...

M. Éric Doligé. C'est dangereux !

M. Bruno Sido. Plutôt que d'instiller telle ou telle légère évolution vers plus de péréquation, qu'elle soit horizontale ou verticale, interrogeons-nous sur le fondement même de l'édifice : si l'autonomie financière est essentielle aux collectivités, l'autonomie fiscale a-t-elle encore un sens ?

M. Pierre-Yves Collombat. Oui !

M. Bruno Sido. Je n'ai pas peur de poser la question ! Disons-le franchement : ce qui fait la noblesse et le sens de l'action publique, c'est le service à nos concitoyens. Cela suppose d'avoir les moyens d'assumer ses responsabilités, certes, mais pas obligatoirement d'avoir le droit de lever l'impôt.

M. Pierre-Yves Collombat. Si !

M. Bruno Sido. Chez nos voisins Allemands, qui ont un système fédéral, aucun des *Länder* – pas même la puissante Bavière ou la prospère Hesse – ne jouit d'une véritable autonomie budgétaire. Ce sont pourtant des États fédérés, qui disposent de certains attributs de souveraineté : gouvernement, pouvoir législatif, appareil judiciaire. Leurs compétences sont très vastes : police, culture, système scolaire,

organisation des collectivités locales et même, en partage avec l'État fédéral, droit civil, droit fiscal, justice, gestion de la fonction publique ou encore transports.

L'exercice de ces compétences étendues s'accommode très bien d'une quasi-absence d'autonomie fiscale. Leurs recettes proviennent, pour l'essentiel, d'impôts communs partagés sur le plan fédéral.

Il existe un système de double péréquation : une péréquation horizontale entre *Länder*, dont l'objectif est de relever les ressources fiscales des *Länder* les moins riches à hauteur de 95 % de la moyenne, et une péréquation verticale, assurée par la fédération au bénéfice des *Länder* les plus pauvres, avec un dispositif complémentaire en faveur des territoires de l'ex-RDA.

En outre, lorsqu'un *Land* estime que sa contribution est excessive, un mécanisme constitutionnel lui permet de faire trancher le différend.

Personne, outre-Rhin, ne s'offusque de cette situation. Si un tel système fait l'unanimité dans un État fédéral, pourquoi serait-il si difficile de le mettre en place dans la République, certes décentralisée, mais néanmoins unitaire, qu'est désormais la France ? Si nous l'adoptions, l'effet des politiques de péréquation, c'est-à-dire de solidarité entre les territoires, serait grandement démultiplié, et l'effort d'économie demandé aux collectivités territoriales mieux accepté, car plus équitable.

J'entends déjà les critiques. Bien sûr, la France et l'Allemagne sont très différentes, très complémentaires. C'est très bien ainsi, mais l'exception française ne doit pas devenir synonyme de gaspillage, et encore moins de déclin en Europe.

À mon sens, l'État reste le garant des grands équilibres territoriaux : à lui de jouer pleinement son rôle ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à M. André Vairetto.

M. André Vairetto. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, permettez-moi, tout d'abord, de remercier le groupe RDSE d'avoir pris l'initiative de ce débat sur l'évolution des péréquations communale, intercommunale et départementale après l'entrée en vigueur de la loi de finances pour 2014.

Chacun aura compris que l'objet de ce débat n'est pas de remettre en cause le principe de la péréquation, qu'elle soit verticale ou horizontale. L'égalité des territoires suppose que des accompagnements financiers soient mis en œuvre en faveur des collectivités territoriales dont les ressources sont le plus faibles, alors qu'elles ont des contraintes à assumer et que leur population doit bénéficier des mêmes services que les habitants des autres territoires. Aujourd'hui, la péréquation est une exigence constitutionnelle.

L'une des vraies questions soulevées par ce débat concerne la situation des collectivités territoriales soumises à la péréquation horizontale ; c'est sur ce sujet que je souhaite insister.

En réalité, le débat doit être élargi à l'évolution des recettes des collectivités territoriales,...

M. Bruno Sido. En effet !

M. André Vairetto. ... dont certaines connaissent, depuis 2008, une mutation sans précédent de leurs ressources, liée à une réforme de la fiscalité directe locale

sans cesse ajustée, marquée par la suppression de la taxe professionnelle, la baisse des dotations de l'État eu égard à l'objectif de retour à l'équilibre des comptes publics et la montée en puissance du FPIC dans le cadre du nouveau schéma de péréquation.

La suppression de la taxe professionnelle, en 2010, a conduit à la création, pour remplacer cette dernière, de nouvelles impositions sur les entreprises, ainsi que, dans le même temps, à une nouvelle répartition de la fiscalité entre les différents échelons de collectivités territoriales.

Le premier constat que l'on peut dresser est celui du moindre dynamisme des ressources qui remplacent la taxe professionnelle. Ainsi, selon les dernières prévisions, les produits de la CVAE devraient connaître une baisse globale de 4,5 % cette année. En outre, ces produits présentent une grande instabilité, en fonction de la part de la valeur ajoutée dans le chiffre d'affaires des entreprises, ce qui rend la lisibilité budgétaire encore plus aléatoire.

Par ailleurs, les mécanismes de compensation destinés à assurer aux collectivités territoriales le maintien du niveau de leurs recettes après réforme, c'est-à-dire le Fonds national de garantie individuelle des ressources communales et intercommunales, le FNGIR, et la dotation de compensation de la réforme de la taxe professionnelle, la DCRTP, portent sur des montants figés pour les années à venir.

Quant à la DGF des communes, qui représentait 16,5 milliards d'euros en 2013, elle connaît une baisse significative.

L'enveloppe de dotation forfaitaire des communes est souvent caractérisée par un accroissement naturel de la dotation de base, liée à la population, et par une diminution des deux composantes utilisées pour assurer le financement interne de la DGF : le complément de garantie et, en tant que de besoin, la dotation correspondant à la compensation de la suppression de la part « salaires » de la taxe professionnelle. C'est ainsi que, en Savoie, la première de ces composantes a diminué de 4,50 % l'année dernière, et la seconde de 2,66 %.

Dans le cadre de la péréquation, l'État majore certaines dotations, comme la DSR et la DSU.

Cependant, certaines communes sont devenues inéligibles depuis la redéfinition, en 2011, des critères d'éligibilité. Cette situation résulte notamment du mode de calcul du potentiel financier communal, qui intègre une part des ressources de l'intercommunalité.

Cela a conduit l'État à mettre en place, au travers de la loi de finances pour 2012, un dispositif pour aider ces communes, assorti d'une garantie de sortie dégressive sur trois ans. J'observe que, dans le département de la Savoie, les collectivités territoriales apparaissent plus riches depuis cette redéfinition des critères d'éligibilité, alors même que leurs recettes ont fortement diminué.

Même si le nombre de communes éligibles diminue, certains considèrent que les critères d'éligibilité sont trop larges, de sorte que le nombre de communes bénéficiaires serait trop important.

Pour les communes, la contribution au redressement des finances publiques se traduit, sur le plan national, par une diminution moyenne de 4,43 % de la dotation forfaitaire en 2013, et, pour les EPCI, par une diminution moyenne de 3,47 % de la DGF la même année.

Le principal motif d'inquiétude réside dans la concomitance de la baisse des dotations et de la montée en puissance du FPIC pour les communes contributrices dans le cadre du nouveau schéma de péréquation. Instauré par l'article 144 de la loi de finances pour 2012, ce dispositif, qui vise à corriger les inégalités de ressources entre collectivités territoriales du bloc communal, n'est pas remis en cause, tant est unanime le constat de l'insuffisance des dispositifs de péréquation au sein de la DGF.

Conformément aux orientations du pacte de confiance et de responsabilité présenté le 16 juillet dernier par le Gouvernement, la progression du FPIC suivra les objectifs de ressources suivants: 360 millions d'euros en 2013, 570 millions d'euros en 2014, 780 millions d'euros en 2015 et, en 2016, 2 % des recettes fiscales du bloc communal, soit 1 milliard d'euros.

Le calcul se fonde sur le potentiel financier agrégé par habitant, auquel est appliqué un coefficient visant à prendre en compte le rapport entre la population d'une collectivité territoriale et la combinaison du montant des charges qu'elle supporte, pour 75 %, et du revenu par habitant de l'intercommunalité, pour 25 %.

C'est précisément cet indice synthétique de ressources et de charges qui pose problème; il a fait l'objet de nombreux débats, notamment au sein du Comité des finances locales.

En effet, du fait de ce mode de calcul, des communes parmi les plus pauvres, dont certaines perçoivent même la dotation de solidarité rurale, se retrouvent contributrices au FPIC dès lors qu'elles font partie d'un EPCI dont le potentiel financier agrégé est important. Ce cas de figure illustre combien la diversité des critères rend la péréquation difficilement lisible. En tout cas, il convient de trouver un dispositif pour protéger les communes pauvres qui font partie d'un EPCI contributeur au titre du FPIC.

Par ailleurs, l'indice synthétique ne tient pas suffisamment compte des spécificités des territoires, alors qu'il existe de fortes disparités en termes de charges. En particulier, les collectivités des zones de montagne doivent faire face à des dépenses plus élevées, du fait de l'altitude.

À cet égard, permettez-moi, madame la ministre, de rappeler certains chiffres que j'ai déjà exposés en présentant une question orale: le coût annuel de la maintenance, de l'entretien et de l'exploitation du réseau routier est en moyenne de 10 000 euros par kilomètre en haute montagne, de 5 000 à 6 000 euros en moyenne montagne et de 3 000 à 4 000 euros en plaine; les surcoûts liés à l'altitude sont comparables pour la construction, l'organisation des secours ou la prévention des risques naturels.

Afin de pondérer le prélèvement pour les communes de montagne, je propose d'intégrer dans le mode de calcul le critère de la charge de voirie par habitant. Du reste, la longueur de la voirie à la charge de la commune était l'un des critères initialement pris en compte pour le calcul de la dotation forfaitaire de la DGF.

Pour les territoires confrontés à une baisse de la DGF concomitante à un accroissement des prélèvements au titre de la péréquation par le biais du FPIC, les conséquences budgétaires sont particulièrement lourdes. Une mise en cohérence des divers dispositifs est nécessaire afin d'éviter que les collectivités territoriales contributrices ne se trouvent, en définitive, moins riches que la moyenne.

Il en va de même en ce qui concerne la péréquation entre les départements.

S'il est légitime que les départements les plus riches soient solidaires de ceux dont les ressources sont plus faibles, cette péréquation doit aussi tenir compte d'autres charges.

Par exemple, si le département de la Savoie va percevoir plus de 10 millions d'euros en exerçant la faculté qui lui est offerte de relever de 3,8 % à 4,5 % le taux des droits de mutation à titre onéreux et grâce au transfert des frais de gestion de la taxe sur les propriétés bâties, il doit reverser 8,5 millions d'euros au titre de la péréquation, au moment où les dépenses de fonctionnement augmentent de 8 millions d'euros, malgré un effort de rigueur sans précédent, et où des investissements très importants sont nécessaires, notamment pour sécuriser des tunnels ou organiser les services de secours.

Pour les départements aussi, il importe de définir d'autres critères de charges.

Ainsi, la minoration des dotations, d'une part, et les ponctions sur leurs budgets, d'autre part, contraignent les collectivités territoriales à faire des choix. Elles devront soit diminuer leurs dépenses de fonctionnement, ce qui n'est pas simple à faire en un si bref délai, surtout dans un contexte de crise économique qui entraîne une accentuation des demandes sociales, soit réduire leurs investissements ou alourdir la fiscalité.

Madame la ministre, le tableau que je viens de brosser peut paraître apocalyptique, mais il est l'expression d'une réalité vécue au quotidien par les élus confrontés à la préparation de leur budget.

Que les collectivités territoriales doivent participer à l'effort national de redressement des comptes publics, nul ne le conteste. Personne non plus ne remet en cause le bien-fondé de la péréquation, mais encore faut-il raison garder et prendre en compte la spécificité des territoires, notamment celle des zones de montagne, où les collectivités territoriales font face à des charges spécifiques avec une population souvent peu nombreuse. Sinon, c'est le principe même de la péréquation qui, demain, sera remis en cause.

Le rythme de la montée en charge du FPIC doit ralentir et les critères doivent prendre en compte la diversité des charges supportées par les collectivités territoriales: c'est la condition de l'émergence de la péréquation juste et efficace que M. Mézard appelle de ses vœux!

M. le président. La parole est à M. Éric Doligé.

M. Éric Doligé. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, après Jacques Mézard qui a tout dit, et fort bien, je vais tenter d'apporter ma pierre à ce débat sur l'évolution de la péréquation après l'entrée en vigueur de la loi de finances pour 2014, en m'attachant uniquement à l'échelon départemental.

En général, nous naviguons dans le grand flou, dans l'improvisation, dans l'approximation, chacun établissant sa propre simulation en fonction de ses propres critères.

Qu'est-ce que cette fameuse péréquation? Elle peut être verticale ou/et transversale.

La péréquation verticale est une répartition opérée par l'État, qui établit, selon certains critères, la manière dont il distribue ses dotations, d'ailleurs de plus en plus maigres.

La péréquation transversale s'effectue à l'échelon d'une strate de collectivités territoriales ; en général, les critères en sont également définis par l'État. Nous verrons que c'est la méthode que celui-ci vient d'utiliser pour faire croire, à grand renfort de communication, qu'il est fort généreux ; en réalité, il l'est avec les moyens des départements : il a pris aux uns pour donner aux autres ! (*Marques d'approbation sur les travées de l'UMP.*)

La péréquation créatrice d'équité, oui : personne ne pourrait aller contre ; la péréquation créatrice d'inégalité, reposant sur des choix partisans ou la démagogie, je dis clairement : non ! Or ce que j'ai pu constater sur le terrain ces derniers mois m'a convaincu que l'État privilégiait cette seconde forme de péréquation.

Quelle est la situation des départements après l'entrée en vigueur de la loi de finances pour 2014 ?

L'origine de cette nouvelle péréquation remonte au pacte de confiance et de responsabilité présenté le 16 juillet dernier par le Premier ministre. Contrairement aux engagements qui ont été pris, ce pacte ne reprend pratiquement aucune des propositions du groupe de travail de l'ADF sur les allocations individuelles de solidarité.

L'État devait formuler des propositions pour financer les restes à charge.

Chacun doit savoir que c'est le RSA qui pèse le plus lourdement sur les budgets sociaux des départements. Que le Gouvernement reprenne à sa charge le RSA, et il n'y aura plus de problème d'argent entre nous ! (*M. René-Paul Savary applaudit.*)

Deux nouvelles ressources d'État sont censées remédier aux insuffisances du financement des allocations individuelles de solidarité. Or, après l'adoption de la loi de finances pour 2014, quel constat peut-on dresser ?

En premier lieu, les critères d'éligibilité au reversement du fonds de solidarité en faveur des départements créé par l'article 78 de la loi de finances n'ont rien à voir avec les restes à charge au titre des allocations individuelles de solidarité. En effet, il a été choisi de retenir comme critères le revenu par habitant, le potentiel fiscal et le taux des DMTO. Par ailleurs, le reversement de ce nouveau fonds de péréquation des DMTO est assorti d'un abattement qui dépend du niveau de ces derniers. Aucun de ces éléments n'a de rapport avec la réalité de la charge sociale que la péréquation est censée couvrir !

En second lieu, le reversement des frais de gestion de la taxe foncière sur les propriétés bâties, prévu à l'article 42 de la loi de finances et qui représente 830 millions d'euros, est le seul effort consenti par l'État, alors que celui-ci avait reconnu que le montant des compensations dues aux départements s'élevait à 4,8 milliards d'euros. L'État a introduit un mécanisme de péréquation diluant la part du reste à charge au titre du RSA.

Après les quatre versions successives ayant fait suite à celle qui avait été présentée par l'ADF en octobre 2013 et le choc de complexification qui en résulte (*M. Bruno Sido rit.*), ces nouveaux mécanismes de péréquation sont devenus totalement illisibles, incontrôlables et de moins en moins équitables entre départements.

Que s'est-il donc passé pour que l'on en arrive là ?

Le ministre, au terme d'une négociation très politique, a conclu avec M. le maire de Paris un pacte de non-agression et plafonné le prélèvement sur Paris-département. La perte qui en résulte a été compensée par d'autres.

Quel est le résultat de la péréquation issue du pacte de confiance et de responsabilité ?

Ce pacte ne répond que très partiellement à son objectif initial, à savoir compenser 4,8 milliards d'euros aux départements.

Le 22 octobre dernier, j'ai eu le grand honneur d'être reçu, avec d'autres présidents de conseil général, par le Président de la République, entouré de treize membres du Gouvernement, dont le Premier ministre et vous-même, madame le ministre. Le chef de l'État nous a assuré qu'il comprenait d'autant mieux notre situation très difficile que, quelques mois plus tôt, il était encore l'un des nôtres, en tant que président du conseil général de la Corrèze.

En définitive, les 4,8 milliards d'euros attendus sont devenus 2,3 milliards, dont il faut retrancher 476 millions d'euros au titre de la participation des départements à l'effort national de redressement des finances publiques.

L'apport réel de l'État s'est résumé à 830 millions d'euros, pris sur ses frais de gestion. Le solde, soit environ 1,3 milliard d'euros, résultait d'une autorisation « quasi forcée » donnée aux départements d'augmenter leurs DMTO de 18,4 %, sur lesquels 50 % sont prélevés d'office, que le relèvement des DMTO soit décidé ou non, pour être reversés à un fonds de péréquation.

Dans mon département, par exemple, si je procède à cette augmentation, la recette sera de 6,3 millions d'euros. Mais, quoi que je décide, 5 millions d'euros seront prélevés ! Le relèvement du taux des DMTO et la loi ALUR, c'est la mort de l'immobilier !

Quelle habileté ! À l'analyse, il apparaît que toutes ces manipulations ne sont qu'un stratagème maladroit pour masquer un plan de sauvetage de départements plutôt amis...

Je vais en apporter la preuve au travers de deux exemples.

M. Bruno Sido. Le Lot ! (*Sourires sur les travées de l'UMP.*)

M. Éric Doligé. Le premier élément de preuve sera fourni par le cas du département du Loiret, qui représente 1 % de la population française et aurait dû recevoir, par simple calcul mathématique – incongru certainement – et hors péréquation, 23 millions d'euros.

La première version du pacte indiquait qu'il recevrait 19,9 millions d'euros, censés compenser ses 58 millions d'euros de reste à charge. Le compte n'y était pas, mais c'était acceptable.

En définitive, selon les derniers chiffres disponibles, nous recevons 8 millions d'euros, montant qui couvre seulement 14 % du reste à charge. Si l'on ajoute la baisse de la DGF, nous arrivons à 5 % du reste à charge.

Second élément de preuve de cette manipulation financière et de cette iniquité, si l'on ajoute aux recettes provenant des mécanismes de reversement du pacte le fonds d'urgence pour 2013, on s'aperçoit que les quarante et un départements gérés par l'opposition nationale ne perçoivent que 418 millions d'euros, soit 28 % du total, alors qu'ils représentent 40 % des départements, tandis que les soixante

départements gérés par la majorité reçoivent 1 milliard d'euros, soit 72 % du total, avec des taux de couverture du reste à charge plus confortables.

M. René-Paul Savary. Eh oui !

M. Gérard Miquel. C'est parce que vous dirigez les départements les plus riches ! (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*)

M. Éric Doligé. Peut-être sommes-nous moins bien armés en termes de *lobbying* et moins aimés du père Noël ?

Je relève au hasard que la couverture du reste à charge atteint 81 % pour la Corrèze, 65 % pour le Gers, 14 % pour le Loiret, 64 % pour le Lot, 14 % pour la Marne... Bravo pour le *lobbying* ! On voit bien où est allée la ressource !

Que faire si l'on veut instaurer un minimum d'équité ?

Je ne suis pas opposé à toute forme de solidarité entre départements, mais la péréquation ne doit pas être utilisée pour pallier la baisse des dotations de l'État ou pour soutenir ceux qui n'ont pas fait les efforts de gestion nécessaires.

M. Bruno Sido. Tout à fait !

M. Éric Doligé. La péréquation doit être un outil de justice et de solidarité : nous en sommes très loin après l'entrée en vigueur de cette loi de finances.

Depuis un mois, je découvre jour après jour les dotations qui nous sont annoncées par l'État. Pour information, ce ne sont pas moins de 30 millions d'euros qui ont disparu pour mon département, soit 10 % de mon budget hors prestations sociales à verser.

La semaine prochaine, lors de l'examen de la proposition de loi de Jean Arthuis sur les mineurs isolés étrangers, je vous expliquerai comment le ministère de la justice ne respecte pas la péréquation en matière de répartition de ces jeunes étrangers. C'est édifiant !

Il ne suffit pas d'invoquer la péréquation ; encore faut-il utiliser ce mode de répartition avec équité et honnêteté. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. Gérard Miquel. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait quand vous étiez au pouvoir ?

M. Éric Doligé. Croyez-moi, mon cher collègue, nous étions plus heureux quand nous étions au pouvoir qu'aujourd'hui ! (*Sourires sur les travées de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Vial.

M. Jean-Pierre Vial. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, je ne peux que souscrire aux présentations des grands principes qui ont été faites par les précédents orateurs.

Mon collègue de Savoie ayant évoqué la péréquation horizontale, j'exposerai la péréquation verticale pour ce même département.

Le débat de ce jour intervient fort opportunément après l'adoption, le 27 janvier 2014, de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

Au travers de la loi de finances pour 2014, le Gouvernement a décidé, pour faire participer les collectivités à l'effort de solidarité nationale, une très forte réduction de ses dotations à celles-ci, à hauteur de 1,5 milliard d'euros. Je me souviens à cet égard, madame la ministre, de vos explications sur la diminution « soclée », qui nous avait fort intéressés.

Avec une nouvelle baisse programmée du même montant en 2015, les budgets des collectivités subiront donc, en cumulé, une réduction de 4,5 milliards d'euros en deux ans.

Il reste à souhaiter que cet effort soit stabilisé. En effet, la presse spécialisée a fait récemment état d'un doublement possible de la réfaction prévue pour 2015, ce qui la porterait à 3 milliards d'euros. Cela étant, je ne doute pas que vous nous donniez des assurances sur ce point, madame la ministre.

Si la nécessité de cette contribution à l'effort de solidarité nationale ne saurait être contestée, vous reconnaîtrez que nous sommes loin de la promesse du candidat à l'élection présidentielle François Hollande de maintenir, pour la durée du quinquennat, le montant des dotations à leur niveau de 2012.

Pour la Savoie, l'indice synthétique utilisé pour le calcul de la réfaction combine le revenu moyen, à concurrence de 70 %, et le taux moyen de la taxe foncière sur les propriétés bâties et le taux départemental, à concurrence de 30 %. Ainsi, le montant de la réfaction a été estimé à 4,23 millions d'euros pour 2014, soit 8,5 % de la dotation forfaitaire, et il devrait *a minima* doubler en 2015.

Un tel mode de calcul conduit à privilégier les départements dont l'effort fiscal est élevé, par rapport à ceux qui ont limité le recours à la pression fiscale pour financer leurs dépenses. En un mot, on pénalise les collectivités dont la gestion a été rigoureuse.

M. René-Paul Savary. Eh oui !

M. Henri de Raincourt. C'est comme ça avec les socialistes !

M. Jean-Pierre Vial. Certes, la répartition péréquée de la ressource nouvelle issue du transfert aux départements des frais de gestion permettra à la Savoie de percevoir 5,1 millions d'euros. Cette nouvelle recette aurait dû compenser l'insuffisante compensation par l'État de la progression des dépenses sociales, mais elle se trouvera donc largement annihilée par la réfaction opérée sur la DGF.

Ainsi, en ajoutant la contribution du département, à hauteur de 3,5 millions d'euros, au fonds de péréquation mis en place en 2011, le solde net des péréquations s'élève, pour le département, à 3,88 millions d'euros, tandis que sa contribution à l'effort de solidarité atteint 9,22 millions d'euros.

Je me bornerai à évoquer deux des nombreuses interrogations que suscite cette situation.

En premier lieu, favoriser les départements qui recourent massivement à la pression fiscale est une stratégie peu vertueuse. Mérite-t-elle d'être poursuivie ? Je ne le pense pas.

En second lieu, est-il opportun de concentrer la ressource sur des droits de mutation dont la volatilité et la fragilité doivent inciter à la prudence ?

Ce débat intervient alors que le Gouvernement vient d'annoncer son intention de regrouper les deux derniers volets de la réforme, ce qui devrait permettre d'adopter une approche globale qui, avouons-le, aura grandement fait défaut lors de l'examen des premiers textes. Or la clarification des compétences ne peut être dissociée de l'évolution des péréquations, objet du présent débat.

Qu'en sera-t-il demain, par exemple, en matière de politique sociale? Pour un département comme la Savoie, le coût du transfert des établissements et services d'aide par le travail, les ESAT, s'élèverait à 10 millions d'euros.

Doit-on oublier la réforme des rythmes scolaires, dont le coût pour les collectivités est estimé aujourd'hui entre 100 et 500 euros par élève et par an, et ne sera plus compensé à compter du prochain exercice?

Dans un tout autre domaine, prenant la parole après Éric Doligé, auteur d'un excellent rapport sur les normes et leur coût, je mettrai l'accent sur le dossier crucial et d'actualité de l'accessibilité des bâtiments publics et des transports aux handicapés. L'échéance est fixée à 2015, dans l'attente des mesures que le Gouvernement doit présenter lors des prochains mois.

L'Assemblée des départements de France, qui a réalisé un travail particulièrement important et minutieux, estime le coût de la mise aux normes des bâtiments publics et des transports à 20 milliards d'euros pour les seules collectivités départementales.

La loi de finances pour 2014 vise aussi à renforcer la péréquation horizontale, notamment par le biais du relèvement de 360 millions à 570 millions d'euros des moyens du Fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales mis en place par le gouvernement Fillon au travers de la loi de finances pour 2012.

Néanmoins, concernant la péréquation verticale, nous regrettons que l'effort consenti diminue par rapport à l'an passé, passant de 238 millions d'euros à 119 millions d'euros en 2014.

N'oublions pas que les collectivités locales, qui votent des budgets en équilibre, assurent près des trois quarts des investissements publics : la forte baisse de leurs capacités d'investissement risque d'entraîner des effets récessifs sur l'économie de notre pays.

Enfin, j'évoquerai le redécoupage des cantons. Les actuels chefs-lieux, qui disposent de subventions spécifiques, de même que les communes représentant au moins 15 % de la population du canton, s'interrogent sur la pérennité de leurs services et de leurs dotations. Nous serons très attentifs aux réponses que vous nous apporterez, madame la ministre, notamment sur le maintien de la DSR au-delà de 2014. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. René-Paul Savary. Très bien!

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme Anne-Marie Escoffier, *ministre déléguée auprès de la ministre de la réforme de l'État, de la décentralisation et de la fonction publique, chargée de la décentralisation.* Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je me réjouis de ce débat, dont je savais qu'il serait fourni, critique, voire parfois caricatural, et non dénué d'humour... Je tiens à remercier de leurs interventions chacun des orateurs. Nombre des constats qui ont été dressés sont exacts; d'autres auraient pu être formulés avec davantage de mesure.

De nombreux points mériteraient d'être développés. Vous avez évoqué la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, que les débats de la Haute Assemblée ont contribué à améliorer grandement, la réforme des rythmes scolaires, le handicap, les normes, le devenir des départements, territoires

de solidarité, le redécoupage des cantons, autant de réformes qui ont et auront une incidence sur les finances de nos collectivités territoriales.

À mon grand regret, je ne pourrai aborder tous ces points dans le détail. Vous ne serez pas étonnés que je défende ici avec détermination et conviction l'action du Gouvernement, qui ne s'est comporté ni en père Noël ni en père Fouettard. Il a travaillé avec une volonté sans faille de renforcer la justice et l'équité, afin d'instaurer pour tous nos territoires un équilibre qui, jusqu'à présent, n'a pas été tout à fait respecté ni atteint.

Je le dis très clairement, nous n'avons pas trouvé toutes les solutions opérantes, mais, j'y insiste, nous avons travaillé, les uns et les autres, dans un esprit de justice en vue de parfaire un dispositif qui mérite encore, j'en suis convaincue, d'être aménagé.

De grâce, ne parlons pas ici de perversité ou de manipulation! Ces mots ne sont pas acceptables, et ils ne l'étaient pas davantage hier, d'ailleurs : chacun a essayé, je le crois, d'apporter en conscience une réponse, en accord avec la philosophie politique guidant son action.

Je tiens à dire aussi avec beaucoup de force que le devoir de transparence et la méthode de dialogue que nous nous sommes imposés ont été reconnus par tous. Certains ont dit qu'ils n'avaient pas pu disposer d'une simulation. Je m'élève vigoureusement contre de telles affirmations!

Les simulations ont été fournies aux membres des commissions des finances de l'Assemblée nationale et du Sénat, qui peuvent naturellement les communiquer librement à leurs collègues. Ne pas appartenir à la commission des finances n'empêche pas d'accéder à ce type d'informations. En tout cas, je puis vous assurer que Mme Lebranchu et moi-même nous sommes attachées à communiquer, systématiquement et en toute transparence, les informations qui nous ont été demandées par les membres du Comité des finances locales, les parlementaires, les rapporteurs des commissions des finances de l'Assemblée nationale ou du Sénat. Pardonnez-moi de le dire avec un peu de véhémence, mais je crois à ce que j'ai fait, à ce que nous avons fait ensemble.

Je remercie M. Mézard d'avoir exposé précisément, avec son humour habituel, les difficultés de cette péréquation que chacun appelle de ses vœux, tout en la critiquant dès lors qu'elle lui profite moins qu'à d'autres.

M. Bocquet a dit sa passion de l'égalité. Nous la partageons, mais nous préférons peut-être l'équité. Il s'agit de faire en sorte que, sur l'ensemble de nos territoires, chacun puisse bénéficier des moyens qui doivent lui revenir en fonction de ce qu'il est et de ce qu'il fait.

Je remercie M. Botrel de sa vision prospective. Plutôt que de dresser un bilan ou un constat, il a préféré ouvrir des pistes.

Comme je m'y attendais, M. Collombat a insisté sur la ruralité et sur l'opposition entre territoires ruraux et territoires urbains.

M. Placé a mis l'accent sur l'environnement. Je rappelle que les commissions départementales d'assistance aux entreprises ont été créées pour aider le monde industriel. Les problématiques environnementales seront prises en compte.

Je remercie M. Guené de son analyse experte, fondée sur une vision impartiale et prospective des voies que nous pourrions explorer. C'est en recherchant ensemble les meilleures solutions, guidés par un même objectif, que nous pourrions avancer.

M. Jarlier a appelé notre attention, dans un esprit positif, sur les interrogations qui demeurent, concernant notamment les bourgs-centres ; j'y reviendrai tout à l'heure.

Je remercie M. Miquel d'avoir tracé la voie dans laquelle nous devons nous engager demain, sachant que le Gouvernement n'est, je le répète, ni le père Noël ni le père Fouettard.

Je ne peux qu'être d'accord avec vous, monsieur Sido, sur la recherche d'une plus grande efficacité et de davantage d'équité. Vous nous avez appelés à faire preuve d'audace réformatrice : je souhaite que nous puissions travailler ensemble, pour parvenir à construire un système de péréquation harmonieux, semblable peut-être à celui qui existe aujourd'hui chez certains de nos voisins européens.

M. Vairetto a évoqué la situation particulière des zones de montagne, problématique que nous avons déjà abordée à l'occasion d'une question orale. La vraie difficulté est de bien prendre en compte la diversité de nos territoires, car, outre la montagne, il y a aussi le littoral, les villes thermales, etc. Trouver une règle qui s'applique à tous les territoires constitue une difficulté majeure, mais nous sommes très attentifs aux spécificités des différents territoires.

Monsieur Dolige, c'est avec une certaine tristesse que j'ai écouté votre intervention, marquée par une vaine exagération. Encore une fois, je suis tout à fait prête à examiner avec vous les chiffres, pour tenter de vous prouver que, contrairement à ce que vous prétendez, votre département ne perd pas 30 millions d'euros.

Je vous remercie, monsieur Vial, d'avoir reconnu avec beaucoup d'honnêteté que j'avais évoqué une diminution « soclée » des dotations. Contrairement à ce que l'on peut parfois lire dans la presse, je puis vous assurer que, à l'heure où je vous parle, aucun arbitrage n'est encore intervenu pour fixer à 3 milliards d'euros l'effort supplémentaire demandé aux collectivités territoriales l'an prochain. Je le dis très clairement.

Je voudrais maintenant revenir de façon plus complète sur ce que le Gouvernement a voulu faire au travers de la loi de finances pour 2014, qui a fait l'objet d'un large débat, tant au Parlement qu'au Comité des finances locales ou à l'Assemblée des départements de France, notamment. Vous avez tous cité le pacte de confiance et de responsabilité. Monsieur Collombat, la date du 16 juillet 2013 est importante.

M. Pierre-Yves Collombat. C'est un pacte avec qui ? Un pacte entre l'État et l'État ?

Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée. Ce pacte, que nous respectons à la lettre, rassemble l'ensemble des collectivités territoriales.

M. René-Paul Savary. C'est de l'affichage !

Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée. La loi de finances pour 2014 a nettement accentué l'effort, engagé en 2013, de renforcement de tous les dispositifs de péréquation. Personne aujourd'hui ne conteste l'absolue nécessité de ceux-ci, tant il est vrai que nous devons mettre en œuvre une solidarité effective entre les territoires.

Ce renforcement de la péréquation s'est essentiellement traduit, au sein du bloc communal, par la montée en puissance du FPIC et l'accroissement des dotations de péréquation au sein de la DGF. Pour les départements, il repose sur le fonds de compensation péréquée et sur le dispositif de solidarité alimenté par un prélèvement sur les DMTO.

Nous avons réussi là ensemble un exercice d'autant plus difficile que la dotation globale était réduite. Quand il y a moins à répartir, les choses sont plus compliquées. Malgré cela, nous sommes parvenus à tenir nos engagements, s'agissant notamment des péréquations intercommunale et communale, par le biais de la péréquation horizontale du FPIC.

Comme le Gouvernement s'y était engagé, nous sommes passés de 360 millions d'euros en 2013 à 570 millions d'euros en 2014, soit une hausse de plus de 58 %. En deux ans, le montant a tout de même quadruplé : on ne le dit pas assez. Chacun sait ici que cette péréquation horizontale a un effet beaucoup plus important que la péréquation verticale. Le FPIC permet véritablement de soutenir les intercommunalités et les communes de petite taille.

Par ailleurs, il ne faut pas s'y tromper, les villes et les agglomérations urbaines ne sont pas favorisées par rapport aux zones rurales. Il faut arrêter d'opposer le rural à l'urbain ! Je puis en témoigner, certaines zones urbaines souffrent elles aussi d'une véritable paupérisation.

M. Pierre-Yves Collombat. C'est vrai.

Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée. Aujourd'hui, il faut essayer de définir des critères aussi objectifs que possible, permettant de traiter sur un pied d'égalité le rural et l'urbain.

M. Pierre-Yves Collombat. Il faut partout la même dotation par habitant !

Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée. J'insiste sur le fait que les communes urbaines défavorisées bénéficient tout autant que les autres du FPIC. Ainsi, d'après nos estimations, en 2014, la communauté d'agglomération Val de France devrait bénéficier de 2,8 millions d'euros, la communauté d'agglomération Plaine Commune de 4,9 millions d'euros, Marseille de 19,2 millions d'euros, la communauté urbaine de Lille de 20,9 millions d'euros. J'ai cité à dessein ces territoires urbains, dont personne ne peut nier qu'ils connaissent d'importantes difficultés sociales.

La loi de finances pour 2014 a ajusté, avec l'accord du Comité des finances locales, que nous avons toujours consulté, les critères du FPIC, afin de rendre le dispositif plus efficace : la prise en compte du critère du revenu par habitant dans le calcul du prélèvement a été renforcée, son poids passant de 20 % à 25 %, et les plafonds de prélèvement ont été relevés, pour faire davantage contribuer les territoires les plus aisés à la progression du FPIC. Peut-être nous faudrait-il revenir sur la définition de ces critères, monsieur Guené. Nous y travaillerons ensemble.

Enfin, le Fonds de solidarité des communes de la région d'Île-de-France voit également son montant progresser, de 230 millions d'euros en 2013 à 250 millions d'euros en 2014.

Je ne reviens pas sur la péréquation verticale au sein de la dotation globale de fonctionnement. Je l'ai dit, ces dotations sont moins opérantes que la péréquation horizontale. Elles ont progressé conformément aux engagements qui avaient été

pris : de 60 millions d'euros pour la DSU, de 39 millions d'euros pour la DSR, de 10 millions d'euros pour la dotation nationale de péréquation.

Les dotations de péréquation verticale versées aux départements progresseront également en 2014, à hauteur de 10 millions d'euros, au titre de la dotation de péréquation urbaine et de la dotation de fonctionnement minimale.

J'en viens aux départements.

Je ne rappellerai pas le travail long, difficile et fastidieux qui a été accompli pour répondre dans la plus grande impartialité aux besoins. Je ne rappellerai pas les conditions dans lesquelles un fonds spécial a été créé – d'aucuns l'ont appelé le « fonds Fillon » –, ni le fait que la Corrèze a bénéficié à l'époque de la dotation la plus forte, avec 14 millions d'euros. Je ferai juste observer que, au titre de la deuxième part de subventions du fonds exceptionnel, la Corrèze a touché 13 millions d'euros, car c'est le département français le plus endetté. (*Exclamations ironiques sur les travées de l'UMP.*)

M. Henri de Raincourt. Faut-il en déduire qu'il a été mal géré ?

M. Bruno Sido. Il faut demander à M. Hollande !

M. Gérard Miquel. Il n'est pas responsable !

Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée. Je ne porte pas de jugement sur la situation financière de ce département et je ne cherche pas à connaître la période à laquelle il s'est endetté. Je livre simplement une information impartiale.

M. Éric Doligé. Ça, c'est sûr...

Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée. Sur le plan départemental, les outils de péréquation horizontale existants ont été préservés, à savoir le fonds de péréquation des droits de mutation à titre onéreux et le fonds de péréquation de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, créé par le Gouvernement en 2013.

Reste que, tout le monde l'a souligné, le fonds de péréquation des DMTO est confronté à un problème de volatilité de ses ressources. Nous savons très bien que, l'année prochaine, celles-ci ne seront pas aussi importantes qu'en 2012 et en 2013. Nous espérons toutefois un retour à meilleure fortune.

M. Éric Doligé. Vous rêvez !

Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée. Le fonds de péréquation des DMTO a permis de répartir 459 millions d'euros en 2012 et 339 millions d'euros en 2013. En 2014, il devrait, si l'on ajoute la libération des 60 millions d'euros restant à ce jour en réserve, atteindre la somme de 255 millions d'euros.

Quant au fonds de péréquation de la CVAE, nous nous interrogeons tous. Nombre de départements s'aperçoivent en effet, non sans quelque inquiétude, que son montant sera inférieur aux prévisions. On peut aujourd'hui estimer que 56 millions d'euros environ seront à répartir en 2014, contre 59 millions d'euros l'année précédente.

La loi de finances pour 2014 a largement renforcé la péréquation entre les départements, au moyen de deux dispositifs qui ont déjà été cités, à savoir un fonds dit de « compensation péréquée », crédité de 827 millions d'euros en 2014, et un dispositif de solidarité alimenté par un prélèvement de 0,35 % sur l'assiette des DMTO, qui affichera un solde de 570 millions d'euros.

J'ajoute, pour répondre à certaines observations, que les départements ne sont nullement obligés de porter le taux des DMTO de 3,8 % à 4,5 %. C'est une possibilité que leur offre la loi. Chacun prendra la décision qu'il juge la plus opportune pour son budget.

M. Éric Doligé. Pas vraiment puisqu'on est prélevé !

Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée. Monsieur Guéné, je vous remercie d'avoir explicité le volet technique du fonds de compensation péréquée. Ce fonds de 827 millions d'euros, qui favorise fortement la péréquation départementale, est réparti en deux enveloppes : 70 % de l'encours est attribué en fonction du reste à charge de chaque département au titre des allocations individuelles de solidarité ; les 30 % restant sont attribués en fonction d'un indice synthétique de ressources et de charges. En outre, l'ensemble de l'attribution ainsi calculée a été pondéré en fonction du revenu moyen par habitant de chaque département, ce qui répond au demeurant à une demande récurrente.

Par parenthèses, je constate que tout le monde ne parle pas des mêmes charges. Pour M. Doligé, le RSA est l'allocation qui pèse le plus sur le budget des départements. Je peux lui dire en toute connaissance de cause que ce n'est pas le cas partout. Dans l'Aveyron, c'est l'APA qui représente la part la plus importante. Dans ce domaine comme dans d'autres, veillons à ne pas formuler de jugement à l'emporte-pièce et examinons les situations au cas par cas.

Le dispositif de solidarité alimenté par un prélèvement de 0,35 % sur l'assiette des DMTO a été conçu pour renforcer l'aide aux départements les plus en difficulté et pour contribuer à réduire leur reste à charge au titre des trois allocations individuelles de solidarité. Nous avons, me semble-t-il, suffisamment explicité les conditions dans lesquelles ce mécanisme a été instauré ; je n'insisterai donc pas.

Avant d'en venir à des propos plus prospectifs, je voudrais toutefois rappeler que le Conseil constitutionnel a estimé que les critères de redistribution retenus par le Gouvernement étaient objectifs et rationnels au regard de l'objectif du dispositif. Le Conseil considère que « le législateur a entendu que cette répartition s'opère non seulement en fonction des inégalités affectant le potentiel fiscal par habitant ainsi que le montant et la croissance des recettes des droits de mutation à titre onéreux, mais également en tenant compte des « restes à charge par habitant » de chaque département au titre des allocations individuelles de solidarité ; qu'il a poursuivi l'objectif de réduction des écarts entre départements en ce qui concerne ce « reste à charge par habitant » ; que les critères de détermination des départements bénéficiaires comme les critères de redistribution retenus sont objectifs et rationnels ; qu'ils sont en lien direct avec l'objectif poursuivi par le législateur de redistribuer une part des recettes provenant de la part départementale des droits de mutation à titre onéreux ; qu'il n'en résulte pas de rupture caractérisée de l'égalité des départements devant les charges publiques ».

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, les quelques points techniques que je voulais vous livrer en réponse aux observations que vous avez formulées.

Je me suis efforcée d'illustrer quelques facettes du travail gouvernemental, qui n'est pas achevé. J'en ai d'ailleurs pleinement conscience, de même que Mme Lebranchu, ma ministre de tutelle, et l'ensemble des membres du Gouvernement. Nous savons pertinemment que nous devons

encore œuvrer non seulement dans le cadre du projet de loi de finances pour 2015, mais aussi dans le cadre des travaux que nous avons engagés, comme M. Botrel l'a souligné.

Cette remarque vaut d'abord pour la révision de la dotation globale de fonctionnement, qui me semble essentielle. Vous êtes du reste nombreux à avoir formulé des suggestions à propos de cette révision. Que vous soyez ou non membres de la commission des finances, je ne peux que vous inciter à continuer à faire entendre votre voix. Je crois même pouvoir dire que tous ceux qui sont venus nous livrer leur avis ont constamment bénéficié d'une écoute attentive. Je mets quiconque au défi de dire le contraire !

La révision de la DGF, que nous avons commencé à engager, est l'une de nos priorités. La révision des bases locatives en constitue incontestablement un élément essentiel,...

M. Jacques Mézard. En effet !

Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée. ... afin de favoriser un meilleur équilibre et plus de justice entre les collectivités.

Nous devons également réfléchir ensemble sur le coefficient logarithmique, qu'il faudra assurément aménager.

M. Pierre Jarlier. Absolument !

Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée. Nous sommes en outre prêts à travailler sur la CVAE-environnement ainsi que sur la péréquation entre les intercommunalités et entre les communes au sein des intercommunalités.

Sachez que nous agissons en toute transparence, en vous communiquant autant de simulations que vous le souhaitez, sur la base de critères clairs et lisibles, dans le cadre d'un travail partagé.

Pour conclure, je voudrais une nouvelle fois vous rassurer : « Concernant les conséquences de la révision de la carte cantonale, je me suis engagé à ce qu'elle n'ait aucune incidence sur tous les éléments liés à la qualité de chef-lieu de canton, qu'il s'agisse de la fraction bourg-centre de la dotation de solidarité rurale ou du régime indemnitaire des élus. À compter de 2015, cette part de DSR sera ainsi garantie pour les communes qui la percevaient auparavant. »

M. René-Paul Savary. Garantie au sein de la DGF ?

Mme Anne-Marie Escoffier, ministre déléguée. Ces propos, que je vous rapporte avec la plus grande fidélité et la plus grande loyauté, sont ceux que le Premier ministre a prononcés devant le Congrès des maires, qu'il a eu l'occasion d'écrire à certains élus et que des membres du Gouvernement ont rappelés lors de réponses à des questions orales. Je ne saurais mieux dire.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je vous remercie de vos interventions et de votre écoute. Soyez assurés une nouvelle fois que, chaque fois que vous le souhaitez, le ministère auquel j'ai la fierté d'appartenir sera là pour vous écouter et vous entendre. *(Applaudissements.)*

M. le président. Nous en avons terminé avec le débat sur l'évolution des péréquations communale, intercommunale et départementale après l'entrée en vigueur de la loi de finances pour 2014.

3

COMMUNICATION RELATIVE À UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. J'informe le Sénat que la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à la consommation est parvenue à l'adoption d'un texte commun.

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 douze heures quarante-cinq, est reprise à quinze heures, sous la présidence de M. Jean-Pierre Bel.)

PRÉSIDENT 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.

POLITIQUE GOUVERNEMENTALE DU MÉDICAMENT GÉNÉRIQUE

M. le président. La parole est à M. Henri Tandonnet, pour le groupe UDI-UC.

M. Henri Tandonnet. Ma question, qui s'adressait à M. le ministre du redressement productif, je la pose non seulement au nom des 1 400 employés de l'usine BMS-UPSA d'Agen, de ses 3 600 emplois induits, des 120 employés du siège de Rueil-Malmaison, mais également au nom de mon collègue Jean-Léonce Dupont, concerné par ces mêmes enjeux sur son territoire, avec l'usine Sanofi de Lisieux dans le Calvados.

Au mois de décembre 2013, l'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé a informé les laboratoires de son intention de créer un groupe générique, sans référence, pour le paracétamol. Cette décision entraînera une chute de production des volumes français et une perte totale de compétitivité à l'export, mettant ainsi à mal l'ensemble des usines productrices.

Le département de Lot-et-Garonne est tout particulièrement concerné par le risque que fait courir une telle décision pour l'activité de l'usine BMS-UPSA, qui, rappelons-le, est actuellement le premier employeur privé du département et le deuxième de la région Aquitaine.

Alors que BMS et Sanofi participent à l'effort qui leur est demandé par le Comité économique des produits de santé en fixant leurs prix au même niveau que celui de la concurrence,

le Gouvernement, sous couvert d'économie pour l'assurance maladie, entame une procédure de mise sur le marché de génériques. Cela n'a pas de sens !

L'État a-t-il fait une évaluation des conséquences de cette mesure au bénéfice très incertain, alors qu'un grand nombre d'emplois sont mis en péril, condamnant par la même occasion notre capacité à exporter et à rester indépendant à l'égard de cette production qui ne pourra pas se maintenir ?

Il est clair que ce dossier est très sensible et que la réponse sera politique.

Pour l'Autorité de la concurrence, l'adoption d'une telle mesure renforcera la concurrence. Eh bien non ! Cette décision ne fera que détruire un grand nombre d'emplois et dévastera nos territoires, sans gain pour la sécurité sociale.

Les industriels concernés ont jusqu'à aujourd'hui, 6 février, pour faire connaître leur position avant la décision gouvernementale. Au moment où je vous parle, les salariés sont rassemblés une nouvelle fois devant le site du laboratoire BMS pour défendre leur usine et leur emploi.

M. Montebourg a clairement déclaré qu'il revenait au Premier ministre d'arbitrer ce dossier. Alors que la décision est entre les mains du Gouvernement, que la mission du ministre du redressement productif est d'empêcher cette décision catastrophique pour nos emplois, quelles mesures entend-il mettre en place pour convaincre le Premier ministre ? Dans quel délai cet arbitrage interviendra-t-il ? *(Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC.)*

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la famille.

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée de la famille. Monsieur le sénateur, permettez-moi tout d'abord d'excuser l'absence de Marisol Touraine.

Pour répondre à la question que vous posez, qui ne relève pas que du redressement productif, je souhaite à la fois apporter des éléments techniques et appeler votre attention sur la mauvaise approche que constitue l'opposition entre l'emploi et le développement des médicaments génériques.

S'agissant des éléments techniques, vous savez qu'il existe aujourd'hui de nombreux génériques du paracétamol mais que la possibilité de substitution n'est actuellement pas ouverte aux pharmaciens. Celle-ci ne serait possible qu'à la condition d'inscrire le paracétamol au répertoire des médicaments génériques. C'est ce que l'Autorité de la concurrence a recommandé, en juin 2013, dans son document de consultation publique sur la concurrence dans le secteur de la distribution du médicament en ville.

En décembre dernier, le directeur général de l'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé a entamé les démarches pouvant conduire à la création d'un groupe générique sans spécialité de référence. La création d'un tel groupe ne peut intervenir qu'après que les titulaires d'autorisation de mise sur le marché ont pu présenter leurs observations. Les industriels concernés, au nombre de trente-sept, avaient jusqu'à aujourd'hui pour remettre leurs observations. Nous entrons donc dans une phase d'instruction où l'Agence du médicament va analyser les réponses des laboratoires non seulement sur le plan juridique, mais également en termes de sécurité et d'approvisionnement des produits.

En tout état de cause, je voudrais insister sur le fait que les laboratoires qui ont émis des craintes sur les conséquences sur l'emploi d'une décision d'inscription au répertoire des génériques ont tous été reçus par le cabinet de la ministre des affaires sociales et de la santé, comme l'ensemble des élus qui en avaient fait la demande.

Vous conviendrez sans nul doute que nous devons, au regard de la santé publique et des économies pour la sécurité sociale, encourager le développement et la consommation des médicaments génériques et que l'on ne saurait simplement opposer l'emploi à l'avenir et au bien-être des assurés sociaux. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste.)*

INTEMPÉRIES SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE

M. le président. La parole est à Mme Maryvonne Blondin, pour le groupe socialiste.

Mme Maryvonne Blondin. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Monsieur le ministre, chacun ici a en tête les images « choc » des inondations, des vagues submersives, des rafales de vent et de pluie sur toute la façade atlantique. « Du jamais vu de mémoire d'ilien », a dit le maire de l'île de Sein ! Près d'Ouessant, une bouée a pu mesurer des vagues allant jusqu'à quatorze mètres de hauteur. Partout, le littoral atlantique est attaqué. Le cordon dunaire recule de plusieurs mètres, des maisons menacent de s'effondrer en Aquitaine ; un cargo se brise dans les Pyrénées-Atlantiques, et ce n'est pas fini !

Les intempéries n'en finissent pas de se succéder, ce qui est un fait nouveau. Dans le Finistère, sur les quarante-neuf derniers jours, trente ont été classés en vigilance rouge ou orange ! « La nature se rappelle à nous, il faut la respecter », disent les plus philosophes, mais que d'inquiétudes et de lassitude !

Je tiens ici à saluer la mobilisation de tous les services de l'État, des collectivités, d'ERDF, de Météo France.

Vous le savez, chers collègues, la mission de prévention des risques est une compétence importante de l'État, qui est notamment attachée au libre mouvement du trait de côte. Les outils mis à sa disposition sont nombreux : plans de prévention des risques naturels, littoraux, de submersion marine, mise en place de cellules de crise, financements permettant aux collectivités de mieux lutter contre ces risques, sans oublier les travaux des SAGE et des syndicats mixtes auxquels les départements sont très attachés.

Cependant, un décalage demeure entre les dispositifs mis en œuvre et le ressenti des populations. De plus, ces perturbations climatiques répétées soulèvent beaucoup d'autres interrogations. Une préoccupation se fait jour devant l'amplitude des dégâts : le littoral sera-t-il à même d'accueillir des touristes – s'ils viennent cette année – en toute sécurité ? N'oublions pas que c'est une activité économique essentielle pour nos territoires !

Monsieur le ministre, ma question est simple, la réponse plus complexe sans doute : comment améliorer la prévention de tels risques et mieux accompagner les élus et les populations ? *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

M. Philippe Martin, *ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie*. Il est vrai qu'avec le Var et le Sud-Ouest, la Bretagne est confrontée à des événements météorologiques exceptionnels à la fois par leur ampleur et par leur durée. Mesurons d'ailleurs à quel point ce qui semblait exceptionnel il y a une dizaine d'années devient régulier et songeons à faire le lien avec les observations que font les scientifiques sur les modifications climatiques.

Mme Hélène Lipietz. Ah !

M. Philippe Martin, *ministre*. Je me suis rendu en Bretagne avec le ministre de l'intérieur, Manuel Valls, le 9 janvier dernier, où nous avons pu constater non seulement les dégâts, la détresse mais aussi la mobilisation des secours.

Aujourd'hui, pour la quatrième fois depuis le début de l'année, le département du Finistère a été placé en vigilance rouge pour les risques de crue. Je tiens ici à saluer la réactivité des élus, des citoyens, des collectivités, des services de l'État et de ses opérateurs, qui, malgré la répétition de ces événements, sont toujours à pied d'œuvre, et le resteront, au service de nos concitoyens.

La première urgence est de gérer la crise. Au-delà, nous devons agir pour réduire les risques d'inondation et les risques littoraux, notamment l'érosion. Des améliorations sont possibles dès lors que nous aurons intégré cette culture du risque qui doit désormais, hélas ! nous animer au quotidien. Plusieurs mesures ont d'ailleurs été prises. Une mission d'expertise a été lancée afin de proposer des pistes d'amélioration du dispositif de gestion de crue ainsi que les moyens de prévention qui pourraient être mis en place par l'État et les collectivités. Les premières conclusions seront connues au printemps, et nous en tirerons, avec le ministre de l'intérieur, toutes les conséquences.

Sur ce qu'on appelle le « trait de côte », j'ai annoncé le 16 janvier dernier, avec Frédéric Cuvillier, de nouvelles mesures afin d'améliorer la gestion de l'érosion. Sur la base d'une cartographie précise des risques réalisés d'ici à la fin de l'année 2014, des projets de gestion du littoral seront définis. Un groupe de suivi de la mise en œuvre de la stratégie nationale de gestion du trait de côte va être mis en place pour suivre au plus près les actions à engager.

Soyez assurée, madame la sénatrice, que l'État est et restera mobilisé aux côtés des collectivités, notamment des communes sinistrées. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, ainsi que sur certaines travées du groupe CRC, du groupe écologiste et du RDSE.*)

FORT DE VAUJOURS

M. le président. La parole est à Mme Aline Archimbaud, pour le groupe écologiste.

Mme Aline Archimbaud. Ma question s'adressait à M. le Premier ministre.

À quelques kilomètres de Paris, à cheval sur les départements de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne, le Fort de Vaujours est une ancienne fortification militaire qui a été utilisée de 1951 à 1997 par le Commissariat à l'énergie atomique pour y développer les détonateurs des bombes atomiques de l'armée française. Pendant des années, le CEA y a pratiqué plusieurs fois par jour, à l'air libre, puis en salle, des essais nucléaires dits « sous-critiques », ou tirs « froids », qui consistaient en l'explosion de bombes atomiques factices construites autour de sphères d'uranium 238.

De 2000 à 2002, à la suite d'une longue mobilisation associative et politique, le CEA a accepté que la CRIIRAD, la Commission de recherche et d'information indépendantes sur la radioactivité, mène une étude sur le site, qui en a démontré l'importante pollution.

Aujourd'hui, des médecins et des malades nous interpellent, ainsi que des associations locales. En effet, les statistiques récentes de l'Agence régionale de santé démontrent des taux de cancer préoccupants, à la fois bien au-dessus de la moyenne nationale et départementale et sans commune mesure avec les taux enregistrés dans les communes avoisinantes.

Parlementaires écologistes, nous sommes très inquiets des risques sanitaires encourus par la population environnante. Nous ne sommes pas les seuls, y compris dans cet hémicycle, et ce d'autant plus que la majeure partie du site a été rachetée en 2010 au CEA par la société BPB Placo, filiale du groupe Saint-Gobain, qui a pour projet imminent d'y réaliser une carrière de gypse à ciel ouvert. Ce projet impliquerait de déplacer, dans un avenir très proche, des millions de mètres cubes de terre polluée cumulant de nombreux risques liés aux contaminations radiologiques, chimiques, à la présence de métaux lourds et, éventuellement, de munitions non explosées. Il nous semblerait inconcevable que de tels travaux puissent commencer avant que leur innocuité ne soit prouvée par une étude réalisée par un organisme indépendant, ce qui exige la levée au moins partielle du secret-défense pesant sur le site, qui empêche tout diagnostic sérieux.

Le Gouvernement est-il prêt à demander la mise en place d'un moratoire immédiat afin que ces travaux ne soient pas engagés avant la conclusion d'une telle étude ? (*Applaudissements sur les travées du groupe écologiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

M. Philippe Martin, *ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie*. Madame Archimbaud, je sais que vous suivez ce dossier avec attention, comme vos collègues Gilbert Roger, Claude Dilain et Vincent Eblé.

Le site du Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives de Vaujours a fait l'objet, en 1997, d'un processus de cessation d'activité à la fois transparent et conforme à la réglementation. C'est ainsi qu'une commission de suivi rassemblant les parties prenantes et des associations indépendantes a été mise en place pour donner des informations sur la pollution du site. Cette commission a conclu que l'assainissement du site avait été réalisé de manière satisfaisante.

Ce processus s'est également conclu par la publication, en 2005, d'un arrêté de servitudes encadrant les changements d'usages du site. Tous les travaux de terrassement, d'excavation ou d'intervention sur la surface du sol devront faire l'objet d'une expertise préalable de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire, l'IRSN. Cette servitude n'est à ce jour possible que sur les sites classés pour la protection de l'environnement. Je proposerai donc dans le projet de loi sur la transition énergétique que l'on généralise ce type d'outil lorsque cela est nécessaire.

En application de l'arrêté de 2005, la société Placoplatre a mandaté l'IRSN pour réaliser des analyses radiologiques sur le site ; ce dernier a conclu à l'absence de risque d'exposition pour les personnels manipulant les carottes de forage. Une

note d'information détaillée très récente, puisqu'elle date du 24 janvier 2014, est disponible sur le site internet de l'IRSN, dans laquelle cet institut mentionne également que l'uranium n'a pas d'effet connu sur la thyroïde.

Madame la sénatrice, au vu de ces éléments, il n'est pas apparu nécessaire d'interrompre l'instruction du projet de la société Placoplatre, qui doit néanmoins continuer d'appeler la plus grande vigilance à chaque étape, au regard de l'utilisation historique du site. C'est pourquoi MM. les préfets de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne ont décidé de réactiver la commission locale de suivi, qui se réunira au lendemain des élections municipales. Bien évidemment, le Gouvernement suivra attentivement cette réunion. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.)*

POLITIQUE ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE DE L'EUROPE

M. le président. La parole est à M. Michel Billout, pour le groupe CRC.

M. Michel Billout. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

L'Union européenne se trouve chaque jour au cœur de l'actualité.

Alors que beaucoup de nos concitoyens s'interrogent sur les politiques conduites et surtout sur leurs résultats, ils sont peu nombreux à déclarer vouloir participer aux prochaines élections européennes.

Nous recevions hier, au Sénat, Henri Malosse, président du Comité économique et social européen, qui déclarait il y a peu : « Je suis un militant pro-européen devenu très critique. » Il ajoutait : « L'Union européenne est lointaine et autiste, [...] elle travaille d'une manière idéologique et technocratique [et] ne s'occupe pas des vrais sujets comme l'emploi. [...] Et ça, les gens le ressentent. »

L'éloignement des institutions vis-à-vis des citoyens est un problème réel. Mais il y a plus grave. J'avoue avoir été beaucoup plus surpris de lire ceci : « [...] l'austérité conduit [...] l'Europe sur le chemin de la dictature. »

M. Henri de Raincourt. Ah !

M. Michel Billout. « [...] Aujourd'hui, l'immense majorité des peuples souhaite la fin de l'austérité, du néolibéralisme et de la dictature des marchés. La politique ne compte plus.

« Il faut bien comprendre que la crise actuelle n'est pas seulement financière et économique. Elle est aussi sociale, politique, éthique et environnementale.

« Le néolibéralisme, cette idéologie qui a provoqué la crise, qui s'en prend aux personnes, aux plus pauvres, tout en protégeant les banques et les grandes entreprises et en enrichissant les marchés spéculatifs, ne doit pas perdurer. [...] C'est une stupidité colossale. »

Ces propos récents ne sont pas ceux d'Alexis Tsipras, président du groupe Syriza au parlement grec et candidat du parti de la gauche européenne à la présidence de la Commission européenne. Ce sont ceux de Mario Soares, socialiste, européen convaincu, ancien premier ministre et président du Portugal, qui dénonce aujourd'hui cette politique austéritaire qui « condamne [son] pays et [son] peuple », comme elle condamne la Grèce, Chypre, l'Espagne et de trop nombreux pays de l'Union.

Le Président Hollande s'était engagé à renégocier le traité sur la discipline budgétaire européenne. À l'époque où il était candidat, il affirmait que la spirale de l'austérité ne faisait qu'aggraver la crise. *(Exclamations ironiques sur les travées de l'UMP.)*

M. Philippe Dallier. C'était à l'époque...

M. Michel Billout. Il voulait également réorienter le rôle de la Banque centrale européenne et défendre une association pleine et entière des parlements nationaux et du Parlement européen aux décisions. Il prônait un budget européen au service des grands projets d'avenir et soutenait la création de nouveaux outils financiers pour lancer des programmes industriels innovants. Mais ça, c'était hier !

M. le président. Veuillez poser votre question, mon cher collègue.

M. Michel Billout. Monsieur le Premier ministre, ma question *(Ah ! sur les travées de l'UMP.)* est donc simple : quand allez-vous enfin tenir les engagements pris par le Président de la République lorsqu'il était candidat afin de construire une Union européenne au service des peuples ? Quand *(Marques d'impatience sur les travées de l'UMP.)* allez-vous tenter de redonner espoir aux citoyens européens et éviter la catastrophe annoncée lors des prochaines élections européennes ? *(Applaudissements sur les travées du groupe CRC, ainsi que sur plusieurs travées du groupe UMP.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des affaires européennes.

M. Thierry Repentin, ministre délégué auprès du ministre des affaires étrangères, chargé des affaires européennes. Monsieur le sénateur, je vous l'affirme : le Gouvernement est profondément européen. Car l'avenir de la France passe aussi par l'Europe !

Il existe bien différentes conceptions de l'évolution de l'Europe. Nous, progressistes, n'avons pas la même vision que les libéraux et les conservateurs.

Depuis son élection, le Président de la République s'est employé à réorienter l'Europe en mettant la croissance et l'emploi au cœur de l'agenda européen. C'est le sens de l'action que mènent le Premier ministre et l'ensemble du Gouvernement depuis mai 2012. Et les résultats sont là !

Voyez le pacte européen pour la croissance et l'emploi. La France l'a demandé en juin 2012, et elle l'a obtenu. Cela se traduit par quoi ?

M. Roger Karoutchi. Par rien !

M. Thierry Repentin, ministre délégué. Par l'augmentation, par exemple, de 10 milliards d'euros du capital de la Banque européenne d'investissement, ce qui permet aujourd'hui à la France de disposer de plus de liquidités pour accompagner les entreprises, les grands travaux dans les régions, les universités et les hôpitaux. Cela n'était pas possible avant notre arrivée. *(Exclamations sur les travées de l'UMP.)* Désormais, cet argent est disponible pour moderniser ces grands services publics.

Songez aussi, puisque vous avez fait référence à l'austérité, que le cadre pluriannuel qui a été adopté il y a quelques mois prévoit 1 030 milliards d'euros d'investissement au cours de la période 2014-2020, contre 800 milliards d'euros durant la période précédente. Nous avons mis fin à l'austérité en dotant l'Europe d'un gros budget *(Protestations sur les travées de l'UDI-UC.)*, ce qui nous permettra, pour la

première fois dans l'histoire de l'Union européenne, de consacrer 6 milliards d'euros à la lutte contre le chômage des jeunes dans les régions où ce taux est supérieur à 25 %.

Nous avons sauvé – vous devriez en être content – le Fonds d'aide européen aux plus démunis, que nos prédécesseurs avaient supprimé en 2011 (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste. – Exclamations sur les travées de l'UMP.*), et qui permet notamment d'accompagner les Restos du cœur dans toutes nos collectivités locales.

Pensez également aux 16 milliards d'euros du FEDER – vous devriez en être satisfait en tant qu'élu local – qui vont permettre aux collectivités locales de mener à bien des projets d'infrastructures dans les territoires.

M. Éric Doligé. Nous n'avons rien vu !

M. Thierry Repentin, ministre délégué. Tout projet concernant la politique de la ville sera d'ailleurs éligible au FEDER.

Tout cela, nous le faisons en bonne intelligence avec nos amis allemands. Nous préparons d'ailleurs le conseil des ministres franco-allemands du 19 février prochain.

Être efficace sur la scène européenne, c'est une question d'ambition et de méthode. Le Président de la République et le Gouvernement, l'un et l'autre au service de nos concitoyens, s'attellent à la relance de la croissance pour favoriser l'emploi et donnent à l'Europe la dimension sociale qui lui manquait avant leur arrivée. (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*) C'est aussi cela le changement ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

Mme Éliane Assassi. Tout va bien, donc !

CHIFFRES DE LA DÉLINQUANCE

M. le président. La parole est à M. Philippe Esnol, pour le groupe RDSE.

M. Philippe Esnol. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur.

Le 23 janvier dernier, dans un exercice de transparence auquel ne s'étaient pas livrés les gouvernements précédents, ...

M. Roger Karoutchi. Oh !

M. Philippe Esnol. ... vous avez, monsieur le ministre, présenté les chiffres de la délinquance pour 2013.

Nous avons pris l'habitude que la présentation annuelle de ces chiffres par vos récents prédécesseurs fasse l'objet de manipulations si évidentes qu'elles en devenaient ridicules. (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*) Nous saluons donc l'établissement de données réellement fondées sur les faits observés et enregistrés, établies en toute indépendance par l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales et publiées en toute transparence, ce qui nous permet ainsi d'avoir un débat rationnel sur le sujet. Cette méthode saine constitue déjà en elle-même un progrès notable.

L'analyse de ces chiffres fait apparaître un premier bilan provisoire encourageant des politiques que vous avez initiées.

Je pense aux quatre-vingts zones de sécurité prioritaires, ou ZSP, qui concentrent les moyens d'action dans les quartiers où l'insécurité est la plus grande et où ils sont par conséquent les plus nécessaires.

Je pense au plan anti-cambriolages, lancé récemment et que vous nous aviez présenté lors d'un déplacement à Conflans-Sainte-Honorine.

Je pense encore à la réforme du renseignement, qui modernise nos modalités de réponse aux menaces les plus radicales auxquelles est confronté notre pays.

Parmi ces résultats positifs, je note, par exemple, la stabilisation des violences contre les personnes, en particulier s'agissant des homicides, à un niveau historiquement faible, avec 682 faits commis, même si ce chiffre est bien sûr toujours trop élevé.

Je note aussi que le travail obstiné des forces de l'ordre porte ses fruits : pour ce qui concerne le démantèlement des trafics de stupéfiants, plus de 900 trafiquants supplémentaires ont été mis en cause ; les violences urbaines, grâce aux ZSP, enregistrent un recul spectaculaire de plus de 29 %.

Le dispositif des ZSP démontre parfaitement que lorsqu'on fait le choix de faire confiance aux forces de l'ordre et de leur donner des moyens, plutôt que de réduire drastiquement leurs effectifs comme l'avait fait le gouvernement précédent, celles-ci obtiennent des résultats probants.

Bien entendu, si ces chiffres sont encourageants, ils témoignent davantage d'un renversement de tendance progressif que d'un coup d'arrêt des problèmes de sécurité qui sont à la hausse dans notre pays depuis des années.

La lutte contre les bandes organisées dans le cadre de votre plan anti-cambriolages a déjà permis, en fin d'année dernière, le démantèlement d'une organisation criminelle géorgienne à l'origine de 2 000 cambriolages. Toutefois, le redressement de la situation de la France, en matière de cambriolages et de sécurité comme dans d'autres domaines, ne pourra évidemment se faire qu'en appliquant ce sérieux et cette rigueur dans la durée.

Dès lors, monsieur le ministre, et à l'aune des évolutions constatées en 2013, quelles sont les orientations prioritaires que vous souhaitez mettre en œuvre dans les mois qui viennent, afin de poursuivre ce travail essentiel pour le bien-être de nos concitoyens de lutte contre la criminalité, de lutte contre la délinquance et de lutte contre l'insécurité ? (*Applaudissements sur les travées du RDSE, ainsi que sur plusieurs travées du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur. Monsieur Esnol, vous avez presque tout dit. (*Rires sur les travées de l'UMP.*)

M. Gérard Longuet. Remerciez votre cabinet !

M. Manuel Valls, ministre. Vous avez ainsi évoqué un aspect très important : les Français ont droit à la vérité et à la transparence sur les chiffres de la sécurité. C'est pourquoi nous avons besoin d'un outil indépendant et d'enquêtes de victimation pour traduire la réalité.

Cette réalité, nous la connaissons, et personne ne la nie : c'est la violence contre les personnes, même si le nombre de cas s'est stabilisé ; c'est une hausse spectaculaire des cambriolages depuis cinq ans. Entre 2007 et 2012, les cambriolages ont augmenté de 18 % et, pour les résidences principales, de 44 %. Il est vrai que cette hausse s'est poursuivie en 2012 et en 2013, d'où le plan de lutte contre les cambriolages et les vols à main armée.

Il est à noter que le nombre de vols à main armée a baissé, notamment en ce qui concerne les bijouteries. En zone gendarmerie, où ils font sans aucun doute des dégâts considérables chez nos concitoyens, ils sont également en baisse de 3 % depuis la mise en place de ce plan et grâce à l'action des gendarmes.

La première grande priorité est de continuer à agir. Nous le faisons en lien avec la Chancellerie, car sur cette question, comme sur d'autres, nous travaillons ensemble.

La deuxième grande priorité est de poursuivre le travail engagé dans les zones de sécurité prioritaires, où nous enregistrons des résultats dans tous les domaines : les incivilités, les violences urbaines, les cambriolages, les trafics, en particulier le trafic de drogue.

La troisième grande priorité est la lutte contre les avoirs criminels. Il faut taper au portefeuille, si vous me passez l'expression, parce que c'est ainsi et grâce à l'action de la police judiciaire que nous serons efficaces.

La quatrième grande priorité – je vais vite, car il me reste que quelques secondes de temps de parole – est la lutte contre la cybercriminalité, qui est sans aucun doute l'un des défis majeurs au niveau tant national qu'europpéen et international.

Tout cela nécessite de donner des moyens à la police et à la gendarmerie, d'améliorer la technologie que nous offrons aux forces de l'ordre, de mettre en place une coopération de très grande qualité – elle existe dans les ZSP et ailleurs – entre les procureurs et les préfets.

Enfin, sur ces questions, et vous le savez, monsieur le sénateur, nous avons besoin de travailler ensemble. C'est ce que nous faisons dans toutes les villes avec les élus locaux, de droite comme de gauche, car la sécurité n'est ni de droite ni de gauche ! Cela nous permet de nous concentrer sur l'essentiel : la sécurité des Français ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

RÉFORMES SOCIÉTALES

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Carle, pour le groupe UMP.

M. Jean-Claude Carle. Ma question s'adressait à M. le Premier ministre.

M. Henri de Raincourt. Il n'est pas là !

M. Jean-Claude Carle. Dans sa réponse, ce mardi, à une question de Christian Jacob, le Premier ministre affirmait qu'avec son gouvernement, qui était celui du dialogue, du progrès et de la réforme, il avait la totale légitimité de proposer au Parlement des réformes, tant dans le domaine de la famille que du reste.

De quelle légitimité parle-t-il ? Si c'est celle du suffrage universel, elle est en effet incontestable. Si c'est celle de l'adéquation de l'action du Gouvernement avec les attentes des Français, c'est véritablement contestable ! En effet, les Français ne vous ont pas élus pour légiférer sur les consciences, mais pour agir sur deux préoccupations majeures : l'emploi et la sécurité.

Nos compatriotes ne sont pas dupes. La stratégie des écrans de fumée n'a qu'un temps ! La France est au bord d'une crise grave.

Mme Éliane Assassi. À qui la faute ? Il faut prendre vos responsabilités !

M. Jean-Claude Carle. C'est le résultat de deux années durant lesquelles votre jeu a consisté à dresser une partie des Français contre une autre, deux années durant lesquelles, faute de résultats dans les domaines de l'économie, de la sécurité, de l'éducation, vous avez privilégié les thèmes sociétaux. (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste.*) Stratégie hasardeuse, voire dangereuse, qui met en cause la cohésion de la nation !

Alors même que la situation économique et sociale se dégrade, vous continuez à vouloir imposer aux Français des changements profonds dans leur vie personnelle, changements qui relèvent de l'intime. Ceux-ci s'inscrivent dans le temps plus que dans les textes, mais surtout pas dans l'urgence ! En effet, aujourd'hui, nos compatriotes ont les yeux rivés sur la courbe du chômage, en particulier celui des jeunes, qui atteint 25 % d'une classe d'âge, contre seulement 7 % en Allemagne. Ne serait-il pas urgent et cohérent, comme l'a affirmé le Président de la République, de tout mettre en œuvre pour que notre jeunesse, dont il a fait sa priorité, s'en sorte ?

Or que constatons-nous ? Un jeune sur cinq à l'issue de ses études pousse non pas la porte d'une entreprise mais celle de Pôle emploi et 150 000 n'ont aucun diplôme ou qualification.

Pour la première fois depuis 2005, les entrées en apprentissage ont reculé de 8 %, celles en contrat de professionnalisation de 5 %, ce dernier étant concurrencé, il est vrai, par les emplois d'avenir qui n'ont d'avenir que le nom... Là sont les vrais défis !

Ma question est simple : quand le Gouvernement va-t-il cesser cette stratégie de l'enfumage et répondre aux vraies préoccupations des Français ? Tel est le mandat qu'ils vous ont confié, là est votre légitimité ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la famille.

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée de la famille. On peut dire, monsieur le sénateur, que votre question est toute en subtilité et en nuance...

M. Gérard Longuet. On s'adapte ! On s'adapte ! (*Sourires sur les travées de l'UMP.*)

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée. Il est heureux que vous reconnaissiez la légitimité du suffrage universel, la seule, à ce que je sache, qui vaille dans notre démocratie.

Il est toujours étonnant, pour un homme ou une femme politique, de s'entendre dire qu'il n'est légitime à agir que dans la sphère de l'*homo œconomicus* et qu'il ne peut traiter des questions sociales. Nos concitoyens vivent de façon globale et aspirent à ce que les fondements mêmes de notre république, c'est-à-dire les principes de liberté, d'égalité et de fraternité, soient assurés.

Le gouvernement actuel a fait le choix de s'engager aussi bien dans les réformes économiques que sociales ou sociétales. Il s'agit du fondement même de la politique.

Dire que les emplois d'avenir n'ont d'avenir que le nom,...

Mme Catherine Procaccia. L'apprentissage offre plus d'avenir !

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée. ... c'est bien méconnaître la réalité. Vous n'avez pas dû rencontrer beaucoup de jeunes qui en ont bénéficié !

M. Roger Karoutchi. Ce sont des substituts d'emplois !

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée. Ces emplois d'avenir leur ont permis, en particulier dans les zones difficiles, de connaître autre chose que le chômage ou l'emploi précaire, d'accéder à la formation professionnelle et de pouvoir enfin envisager un véritable avenir. Les chiffres sont là pour le montrer : le chômage des jeunes régresse !

Vous devriez avoir un peu plus de considération pour notre jeunesse. Une telle réforme est à l'honneur du Gouvernement !

M. Christian Cointat. Vous ne savez qu'augmenter les impôts !

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée. Vous dites encore que nous devrions éviter d'intervenir dans l'ordre de l'intime. Revaloriser l'allocation de soutien familial pour les familles monoparentales relève-t-il de l'égalité et de la justice sociale ou de l'intime ?

M. le président. Madame la ministre, veuillez conclure.

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée. De même, lorsque nous revalorisons le complément familial, nous rendons service à l'ensemble de la société à travers la mise en place d'un modèle social plus juste ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

POLITIQUE DE LA VILLE

M. le président. La parole est à M. Claude Dilain, pour le groupe socialiste.

M. Claude Dilain. Ma question s'adresse à M. le ministre délégué chargé de la ville.

Monsieur le ministre, il y a quelques jours, le Parlement a approuvé, à une large majorité, votre projet de loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine. Plus de dix ans après la loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine, ce texte était très attendu.

En refondant profondément la politique de la ville, vous avez répondu aux critiques de beaucoup de maires et d'habitants, qui, parfois, se sentaient oubliés, ainsi qu'à celles contenues dans plusieurs rapports, en particulier celui de la Cour des comptes.

En actualisant la géographie prioritaire, en concentrant les moyens spécifiques sur les territoires les plus en difficulté, en mobilisant vraiment les moyens de droit commun, en instituant un seul contrat de territoire alliant non seulement l'humain et l'urbain, mais aussi le spécifique et le droit commun, en donnant un second souffle au renouvellement urbain et en exigeant une vraie participation des habitants, vous avez effectivement satisfait aux demandes récurrentes de la grande majorité des acteurs de la politique de la ville.

Ce texte a été approuvé. Il reste maintenant à le mettre en œuvre.

Vous le savez, beaucoup de maires sont très impatients de savoir s'ils sortiront de la fameuse liste des quartiers prioritaires ou s'ils y figureront.

Mme Éliane Assassi. Ah ça oui !

M. Claude Dilain. Pouvez-vous nous dire quand vous donnerez ces informations...

M. Philippe Dallier. Après les municipales !

M. Claude Dilain. ... et, d'une manière plus générale, quel sera le calendrier de la mise en œuvre de cette nouvelle loi ? (*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 ville.

M. François Lamy, ministre délégué auprès de la ministre de l'égalité des territoires et du logement, chargé de la ville. Monsieur Dilain, je voudrais avant toute chose saluer la qualité des travaux et des débats que vous avez conduits en tant que rapporteur du projet de loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine. Je me félicite également de l'accord trouvé entre le Sénat et l'Assemblée nationale, mardi dernier, en commission mixte paritaire. Je crois pouvoir dire que ce texte a été considérablement amélioré par l'apport des deux assemblées.

L'un des fondements de cette réforme, vous l'avez souligné, réside dans le critère unique retenu pour la nouvelle géographie prioritaire : la concentration des populations à bas revenus. Il s'agit non seulement d'un critère englobant qui reprend l'ensemble des autres critères traditionnels de la politique de la ville, mais surtout d'un critère transparent et objectif. Ce ne sera plus le ministre qui déterminera la liste des quartiers prioritaires, mais la fragilité sociale de ces mêmes quartiers. Pour être encore plus clair, on ne pourra plus jouer sur les curseurs afin de faire rentrer tel quartier ou telle ville à l'intérieur du périmètre.

Une fois la loi définitivement adoptée, c'est-à-dire dans les prochains jours, nous traduirons le principe retenu pour cette nouvelle géographie dans un décret pris en Conseil d'État. Dès sa parution – sans doute en avril –, la liste des quartiers prioritaires ainsi identifiés sera communiquée aux élus locaux.

À partir de ce moment, nous entrerons dans une phase de concertation entre élus et préfets de façon à passer des données statistiques à la réalité vécue par les élus et les habitants et à mettre en place les périmètres les plus cohérents possible. Je souhaite en effet n'oublier aucun quartier éligible à la politique prioritaire de la ville au cours de ces allers et retours.

Par ailleurs, le projet de loi instaure un nouveau programme national de renouvellement urbain doté de 5 milliards d'euros, lequel permettra de lever 15 autres milliards, notamment auprès des bailleurs et des collectivités. Ce programme se déploiera exclusivement sur la nouvelle géographie prioritaire, ce qui veut dire qu'il n'y aura plus de dérogations, comme ce fut le cas précédemment. Ce nouveau programme sera défini par l'Agence nationale pour la rénovation urbaine d'ici à l'été prochain. L'ANRU ciblera en priorité les quartiers présentant les dysfonctionnements urbains les plus importants.

Vous pourrez donc, dès le mois d'avril, entamer la discussion avec les préfets sur les contrats de ville, la liste des quartiers ANRU devant être définitivement arrêtée à la fin de l'été ou à la prochaine rentrée scolaire. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste.*)

POLITIQUE DE LA FAMILLE

M. le président. La parole est à M. Gérard Cornu, pour le groupe UMP.

M. Gérard Cornu. Ma question s'adresse au Premier ministre, chef du Gouvernement, et concerne Mme Bertinotti.

Le projet de loi sur la famille se trouve sous les feux de l'actualité depuis plusieurs jours en raison des réponses contradictoires de membres du Gouvernement, ainsi que de députés de la majorité. Il s'agit d'un énième sujet sociétal que votre gouvernement a souhaité aborder sans en avoir balisé clairement le contenu, ce qui a déchaîné les passions...

Mme Esther Benbassa. La faute à qui ?

M. Gérard Cornu. ... et cristallisé les oppositions, jusque dans votre propre camp.

Avec ce texte sur la famille, vous envisagez, entre autres choses, de satisfaire l'électorat qui a cru déceler dans une interview donnée par François Hollande peu avant l'élection présidentielle une promesse d'ouvrir la procréation médicalement assistée, ou PMA, aux couples de même sexe.

La mobilisation de centaines de milliers de Français lors de la Manif pour tous,...

Mme Brigitte Gonthier-Maurin. N'exagérons pas !

M. Philippe Kaltenbach. Il a du mal avec les chiffres !

M. Gérard Cornu. ... dimanche dernier, a été enfin reconnue, alors que son ampleur avait été déniée l'an passé avant la discussion du texte sur le mariage pour tous. Cette mobilisation a donc conduit à une énième reculade de votre gouvernement sur la PMA et la gestation pour autrui, ou GPA, dans un premier temps, puis sur l'ensemble du texte.

M. Pierre Charon. Espérons que ce sera la dernière !

M. Gérard Cornu. Lundi, le ministre de l'intérieur annonçait que le Gouvernement s'opposerait à des amendements parlementaires sur la GPA et la PMA lors de l'examen du projet de loi sur la famille. (*Très bien ! sur les travées de l'UMP.*) Le soir même, monsieur le Premier ministre, vous annonciez le report *sine die* de la loi sur la famille,...

M. Pierre Charon. Très bien !

M. Gérard Cornu. ... provoquant l'indignation d'une partie de votre majorité.

Mme Catherine Procaccia. Pas la nôtre, c'est sûr !

M. Gérard Cornu. Mardi, votre majorité à l'Assemblée nationale disant son désaccord, vous annonciez qu'il y aurait bien un texte sur la famille... Des parlementaires ont même annoncé, dans cet hémicycle, le dépôt de propositions de loi. Alors, finalement, qui croire ?

Votre gouvernement a un réel problème de méthode : vous ouvrez beaucoup de sujets, sans jamais aller au bout, sans jamais être clair !

Pris en étau entre une partie de votre majorité « jusqu'aboutiste » qui veut, coûte que coûte, faire passer ces réformes et le reste des Français, déstabilisés, mais aussi très mobilisés contre ces mêmes réformes sociétales touchant à l'humain et relevant de l'intime, donc du consensus, qu'allez-vous faire ? Allez-vous enfin trouver une boussole ? (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la famille.

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée de la famille. Le divorce est-il une affaire de gauche ou de droite ? (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*) Les familles recomposées

sont-elles une affaire de gauche ou de droite ? (*Nouvelles exclamations sur les travées de l'UMP.*) Le choix de vivre en concubinage, de se pacser ou de se marier est-il de gauche ou de droite ? (*Mêmes mouvements sur les mêmes travées.*)

M. Robert del Picchia. Ce n'est pas la question !

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée. N'est-il pas nécessaire de moderniser notre droit familial compte tenu de l'évolution de la société et de permettre aux enfants confrontés à la diversité des modèles familiaux de bénéficier de nouvelles protections juridiques ?

M. Jean-Claude Frécon. Eh oui !

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée. Ne s'agit-il pas de la voie du progrès et d'une façon d'aider chacun de nos concitoyens à exercer ses droits et ses devoirs et à vivre au sein de la famille comme il l'entend ?

Vous pouvez agiter les peurs et les fantasmes,...

M. Gérard Cornu. Qu'allez-vous faire ?

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée. ... marteler à l'envi les mots « PMA » et « GPA », mais il ne suffit pas de répéter *x* fois de fausses idées pour en faire une vérité ! (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*)

Plutôt que d'être à la remorque de la Manifestation pour tous, il serait beaucoup plus intéressant de voir ce que l'UMP propose en matière de questions de société. Quand on regarde dans vos rangs, on s'aperçoit que certains parlementaires aimeraient bien connaître ces propositions.

Mme Catherine Procaccia. Nous attendons surtout de comprendre ce que propose le Gouvernement !

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée. Et précisément, vous n'en avez aucune (*Marques d'approbation sur les travées du groupe socialiste. – Exclamations sur les travées de l'UMP.*), parce que ces sujets divisent profondément votre camp !

M. Gérard Cornu. Dites plutôt ce que vous comptez faire !

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée. Je vais même aller plus loin : comment expliquez-vous que Mmes Morano et Tabarot aient demandé à engager une réflexion sur la question des beaux-parents ?

M. Gérard Cornu. Répondez plutôt à ma question !

Mme Dominique Bertinotti, ministre déléguée. S'agit-il d'une question d'ordre intime ou simplement de la reconnaissance, par la société, de l'évolution de la cellule familiale ?

Oui, nous devons moderniser le droit de la famille pour faciliter le quotidien de toutes les familles ! C'est cela, le respect de l'ensemble des familles de France ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

FLEXIBILITÉ DU TRAVAIL

M. le président. La parole est à M. Serge Dassault, pour le groupe UMP. (*Ah ! sur les travées du groupe socialiste.*)

M. Serge Dassault. Ma question s'adresse à M. le ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social.

Monsieur le ministre, puisque la réduction du chômage est prioritaire pour le Président de la République, pour le Gouvernement, pour les chômeurs et pour la France, et puisque vos emplois aidés – les emplois d'avenir et autres – n'ont que peu d'efficacité, je voudrais vous

proposer deux solutions, qui seraient, je le pense, beaucoup plus utiles pour parvenir à cet objectif. (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste.*)

M. David Assouline. Partez à la retraite, vous créez un emploi !

M. Serge Dassault. Ces solutions correspondent exactement aux besoins des entreprises, qui embauchent si elles ont suffisamment de commandes et non parce qu'elles touchent quelques subventions. De plus, ces solutions ne coûteront rien, contrairement à vos contrats aidés, qui nous reviennent à plusieurs milliards d'euros par an.

M. Philippe Kaltenbach. Comme le Rafale !

M. Serge Dassault. Aujourd'hui, l'accroissement continu du chômage provient de la rigidité du code du travail, qui dissuade nos entreprises d'embaucher en contrat à durée indéterminée pour des commandes à faible délai de livraison et qui encadre fortement le recours aux contrats à durée déterminée. C'est pourquoi je vous propose de généraliser les contrats de chantier à durée indéterminée, qui sont adaptés à la durée réelle d'un chantier, laquelle doit être définie avec précision.

Mme Éliane Assassi. Ben voyons !

M. Serge Dassault. Si le chantier est renouvelé, le personnel restera en poste. Mais s'il ne l'est pas, et s'il n'y a pas d'autres chantiers disponibles dans l'entreprise, il sera licencié pour fin de chantier. Ce dispositif est largement utilisé dans l'industrie du bâtiment. Pourquoi ne pourrait-on pas le généraliser ?

M. Gérard Longuet. Très bien !

M. Serge Dassault. Ma deuxième proposition, qui permettrait des embauches immédiates et sans charges pour l'État, serait de modifier les seuils sociaux. Par exemple, le seuil social pour les artisans pourrait être porté de 10 à 20 salariés et, pour les PME, de 50 à 75 salariés. Ainsi, plusieurs milliers d'emplois pourraient être rapidement pourvus par les artisans et les PME, dont l'effectif est volontairement bloqué à 9 ou à 49 salariés. Il suffirait donc de modifier ces seuils pour obtenir des embauches immédiates.

D'où ma question : êtes-vous prêt, monsieur le ministre, à faciliter l'utilisation des contrats de chantier à durée indéterminée et à relever les seuils sociaux ? Cela ne vous coûtera rien et permettra au Président de la République de tenir plus facilement sa promesse de réduire le chômage. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des relations avec le Parlement.

M. Alain Vidalies, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le sénateur, je vous prie de bien vouloir excuser le ministre du travail, qui est actuellement à l'Assemblée nationale pour l'examen du projet de loi relatif à la formation professionnelle.

Les deux propositions que vous faites ne sont pas nouvelles : elles sont évoquées depuis plusieurs décennies et réapparaissent régulièrement dans le débat. Elles s'inspirent de l'idée, défendue dans un certain milieu politique, selon laquelle nos difficultés économiques seraient le résultat de la rigidité du code du travail.

Certains ont essayé d'aller dans ce sens. Tout le monde se souvient de cette idée, longtemps avancée, selon laquelle l'autorisation administrative de licenciement était une

véritable plaie pour notre pays. Sa suppression devait créer des centaines de milliers d'emplois. Cela a été fait, mais rien n'est arrivé. Je pense donc que, en matière de développement économique et d'emploi, le problème est un peu plus complexe.

Vous l'avez dit, le Gouvernement a mis en place une politique de contrats aidés. Ce n'est pas le *nec plus ultra*,...

M. Serge Dassault. En effet !

M. Alain Vidalies, ministre délégué. ... mais c'est une réponse immédiate et urgente, qui a donné des résultats en matière d'emploi pour les jeunes. Aujourd'hui, en effet, il y a moins de chômeurs de moins de vingt-cinq ans que l'année dernière à la même période.

Cependant, il nous faut aussi faire en sorte que les entreprises deviennent plus attractives. C'est tout le sens et tout l'enjeu du pacte de responsabilité proposé par le Président de la République, qui a donné lieu, la semaine dernière, à des contacts avec les partenaires sociaux, sous la présidence du Premier ministre.

Monsieur le sénateur, dégrader ou précariser le travail n'aide pas à la création d'emplois, contrairement à ce que certains prétendent ou espèrent.

M. David Assouline. Bravo !

M. Alain Vidalies, ministre délégué. Notre problème d'emploi est aussi un problème de travail. C'est dans cet esprit que la loi relative à la sécurisation de l'emploi a été adoptée, en juin dernier.

M. Jean Arthuis. Avec ça, nous sommes sauvés !

M. Alain Vidalies, ministre délégué. Nous aurions pu faire ce qui a été réalisé ailleurs, c'est-à-dire inventer des « mini-jobs » et ajouter de la précarité à la précarité. Au nom du Gouvernement, je le dis clairement : ce n'est pas le chemin que nous avons choisi d'emprunter, et cela ne le sera jamais !

M. Philippe Dallier. Vous ne répondez pas à la question !

M. Alain Vidalies, ministre délégué. Le ministère dont nous parlons est celui de l'emploi et du travail et non celui de l'emploi contre le travail !

Les représentants des employeurs demandent des capacités d'adaptation pour faire face à la crise. Les salariés réclament aussi des capacités d'adaptation pour que l'emploi ne soit plus la variable d'ajustement de chaque choc. La réponse, c'est la sécurisation de l'emploi et les compromis qu'elle permet. C'est également l'enjeu majeur du projet de loi relatif à la formation professionnelle, dont vous aurez à débattre prochainement, mesdames, messieurs les sénateurs.

Le droit social peut venir au secours de l'emploi, non pas en s'effaçant ou en renonçant, mais, au contraire, en fixant un cadre avec ses contreparties négociées, ses conditions de validité, le rôle des partenaires sociaux, mais aussi celui de l'État, qui est le garant de l'intérêt général.

J'indique que le patronat ne demande pas la suppression du CDI ou la flexibilisation à outrance de notre marché du travail. C'est même l'inverse dans certains cas ! Dans le domaine de l'apprentissage, par exemple, on nous demande de fidéliser les apprentis, quand il s'agit de bonnes recrues. Demain, ces apprentis pourront signer leurs contrats d'apprentissage en CDI.

M. le président. Merci, monsieur le ministre !

M. Alain Vidalies, ministre délégué. Nous croyons à la sécurisation de l'emploi et à l'adaptation négociée. Nous défendons le compromis et la performance pour le bien-être, et non pas la précarisation sans fin et l'écrasement des travailleurs! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

SÉCURITÉ

M. le président. La parole est à M. Philippe Kaltenbach, pour le groupe socialiste.

M. Philippe Kaltenbach. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur. Tout comme celle posée par Philippe Esnol, elle a trait à la sécurité, qui est en effet un droit pour nos concitoyens. Nous devons tout mettre en œuvre pour l'assurer!

Monsieur le ministre, la question que je veux vous poser est relative à un phénomène inquiétant. Depuis 2008, on assiste à une hausse constante du nombre de cambriolages. Le phénomène touche bien sûr les zones urbaines, mais il affecte aussi les zones rurales. Pour être tout à fait précis, il convient de rappeler que les chiffres importants que nous connaissons – près de 400 000 cambriolages en 2012 – avaient déjà été atteints par le passé, au début des années 2000.

Dans mon département des Hauts-de-Seine, il y a eu 7 500 cambriolages en 2012, contre 4 800 en 2008. À l'échelle nationale, vous l'avez rappelé, monsieur le ministre, la hausse est de 18 % depuis cinq ans et même de 44 % pour les vols par effraction dans les résidences principales. Nous le savons, ce phénomène a persisté en 2013, année où la hausse fut encore soutenue.

À chaque fois qu'un de ces événements survient, la victime subit un préjudice matériel. Mais le viol de l'intimité de son domicile crée également chez elle un traumatisme important et inacceptable. De surcroît, ces cambriolages contribuent à la hausse du sentiment d'insécurité, que ressentent beaucoup de nos concitoyens.

Il y a trois mois à peine, lors d'une séance de questions cibles thématiques qui se tenait dans ce même hémicycle, je vous avais interrogé sur la réforme des statistiques de la délinquance, qui ont malheureusement été manipulées pendant longtemps par le précédent gouvernement, à des fins de communication politique. (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*)

M. Roger Karoutchi. Il fallait faire la phrase! C'est symbolique...

M. Albéric de Montgolfier. Il n'y a pas de bonne question si on ne fait pas « la phrase »!

M. Philippe Kaltenbach. D'ailleurs, le rapport de l'inspecteur général de l'administration Michel Rouzeau a démontré cette manipulation.

Je sais, monsieur le ministre, que vous vous êtes engagé à dire la vérité,...

M. Philippe Dallier. Mais toute la vérité!

M. Jackie Pierre. Et rien que la vérité!

M. Philippe Kaltenbach. ... à ne pas chercher de subterfuges visant à manipuler les chiffres. Je crois que c'est ce que les Français attendent d'un gouvernement : qu'il regarde la vérité en face et qu'il prenne les mesures nécessaires et adaptées.

Je sais aussi que, depuis maintenant deux ans, les forces de sécurité et vous-même êtes mobilisés pour lutter contre ces actes délictueux et ces cambriolages. Dans mon département,

par exemple, le préfet et le procureur ont annoncé, il y a quelques jours, la création d'un groupe local de traitement de la délinquance pour concentrer l'effort sur les quatre communes les plus touchées.

Ma question est simple : pouvez-vous nous exposer les mesures prises par le Gouvernement pour enrayer cette augmentation inquiétante du nombre des cambriolages et rassurer nos concitoyens et leurs élus? (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

Plusieurs sénateurs du groupe UMP. Allo! Allo!

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur. Monsieur le sénateur, vous avez raison de le rappeler, l'ONDRP, l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales, a démontré que les cambriolages étaient responsables pour un tiers de la hausse du sentiment d'insécurité entre 2007 et 2012. On le comprend aisément.

Ce phénomène est européen, mais il touche tout particulièrement notre pays, du fait de ses caractéristiques géographiques. Pour lui faire face, j'ai fixé aux policiers et aux gendarmes, dont je veux saluer l'engagement, des objectifs pour l'année 2014. En partant de ce que nous avons déjà fait dans les zones de sécurité prioritaires, nous avons adopté une stratégie qui se veut la plus efficace possible. Vous en avez d'ailleurs rappelé un certain nombre d'éléments, qui se déclinent en fonction de la réalité départementale. C'est le cas, bien sûr, dans les Hauts-de-Seine.

Ce plan comprend quatre volets : une stratégie de police judiciaire ciblée sur les délinquants d'habitude et les filières ; l'occupation renforcée de la voie publique ; la protection des commerçants ; la mobilisation de tous les acteurs concernés.

Nous obtenons des résultats, de différents ordres. Surtout, nous réussissons à démanteler des réseaux qui proviennent de l'est de l'Europe ou des Balkans. Je pourrais citer l'opération qui s'est déroulée en Seine-et-Marne, qui a permis d'arrêter une bande composée d'une quinzaine d'Albanais, à qui l'on imputait 130 vols. Je pourrais également citer l'opération très spectaculaire qui a mené au démantèlement d'un réseau criminel très structuré, originaire de Géorgie. Ce dernier opérait surtout dans l'ouest de la France, où il est soupçonné d'avoir commis 2 000 vols et cambriolages.

C'est par ce type de mobilisation, c'est en s'attaquant à ces filières, que nous obtiendrons progressivement des résultats et que nous pourrions contrarier cette tendance à la hausse. Cette tendance, d'ailleurs je le disais dans ma réponse à Philippe Esnol, a été inversée en zone gendarmerie à la fin de l'année, puisque le nombre de cambriolages y a baissé de 1,2 %. Elle a été contenue en zone police, puisque la hausse y est de 2,6 %.

La dynamique est donc enclenchée. Elle nous invite non pas à nous féliciter, mais à poursuivre le travail. J'en suis convaincu, lorsque nous ferons baisser de manière significative le nombre de cambriolages, nous apaiserons aussi le sentiment très fort d'insécurité – que d'autres phénomènes, bien sûr, peuvent contribuer à expliquer – qui règne actuellement dans les territoires qui n'y étaient pas habitués et dans les zones urbaines.

En tout état de cause, vous pouvez compter sur mon engagement en la matière. Mais, ce travail, j'en ai la conviction, ne peut se faire que grâce aux efforts conjugués de l'ensemble des services de police, des élus et des citoyens,

qui, eux aussi, sont mobilisés sur cette question fondamentale. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. Nous en avons terminé avec les questions d'actualité au Gouvernement.

Mes chers collègues, avant d'aborder la suite de l'ordre du jour, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures, est reprise à seize heures quinze, sous la présidence de Mme Bariza Khiari.*)

PRÉSIDENTE DE MME BARIZA KHIARI vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

5

CANDIDATURE À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

Mme la présidente. Mes chers collègues, je vous rappelle que M. le Premier ministre a demandé au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation d'un sénateur appelé à siéger au sein de la Commission permanente pour la protection sociale des Français de l'étranger.

La commission des affaires sociales a fait connaître qu'elle propose la candidature de M. Jean-Pierre Cantegrit pour siéger au sein de cet organisme extraparlamentaire.

Cette candidature a été affichée et sera ratifiée, conformément à l'article 9 du règlement, s'il n'y a pas d'opposition à l'expiration du délai d'une heure.

6

ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE POUR L'EXAMEN D'UNE PROPOSITION DE LOI

Mme la présidente. En application de l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, le Gouvernement a engagé la procédure accélérée pour l'examen de la proposition de loi relative à l'interdiction de la mise en culture du maïs génétiquement modifié MON810, déposée sur le bureau du Sénat le 4 février 2014.

7

MODIFICATIONS DE L'ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Par lettre en date de ce jour, le Gouvernement demande l'inscription à l'ordre du jour du lundi 17 février, à seize heures et le soir, de la proposition de loi tendant à harmoniser les taux de la taxe sur la valeur ajoutée applicables à la presse imprimée et à la presse en ligne et de la proposition de loi relative à l'interdiction de la mise en culture du maïs génétiquement modifié MON810, présentée par M. Alain Fauconnier.

Pour ces deux propositions de loi, le délai limite de dépôt des amendements de séance pourrait être fixé au lundi 17 février, à douze heures, et le temps attribué aux orateurs des groupes dans la discussion générale serait d'une heure.

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

Il en est ainsi décidé.

Par ailleurs, en application du troisième alinéa de l'article 35 de la Constitution, le Gouvernement soumettra à l'autorisation du Sénat, le mardi 25 février après-midi, la prolongation de l'intervention des forces armées en République centrafricaine.

Les modalités de l'organisation du débat, qui sera suivi d'un vote, seront fixées par la conférence des présidents lors de sa prochaine réunion le 19 février.

8

COMMUNICATIONS DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

Mme la présidente. M. le président du Conseil constitutionnel a informé le Sénat, le 6 février 2014, qu'en application de l'article 61-1 de la Constitution :

D'une part, la Cour de cassation a adressé au Conseil constitutionnel une décision de renvoi d'une question prioritaire de constitutionnalité portant sur l'article L. 8271-13 du code du travail (travail dissimulé) (2014-387 QPC) ;

D'autre part, le Conseil d'État a adressé au Conseil constitutionnel deux décisions de renvoi d'une question prioritaire de constitutionnalité, l'une portant sur le III de l'article 8 de la loi n° 2008-596 du 25 juin 2008 portant modernisation du marché du travail (portage salarial) (2014-388 QPC) et l'autre portant sur l'article L. 6211-3 du code de la santé publique (examen de biologie médicale) (2014-389 QPC).

Les textes de ces décisions de renvoi sont disponibles à la direction de la séance.

Acte est donné de ces communications.

9

DÉBAT SUR L'AVENIR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle le débat sur l'avenir des infrastructures de transport, organisé à la demande du groupe UMP.

La parole est à M. Louis Nègre, au nom du groupe UMP.

M. Louis Nègre. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'interviens en tant que membre de la commission Mobilité 21. Je tiens à le dire publiquement, les travaux de cette commission ont été réalisés dans une démarche de vérité. J'approuve totalement cette volonté de ne pas tromper nos interlocuteurs en leur promettant une avalanche de projets pharaoniques irréalisables.

Cela étant, j'interviendrai également de manière beaucoup plus large sur les sujets d'actualité dans les transports, qui sont nombreux, même si, vous vous en doutez bien, je ne pourrai pas le faire de manière exhaustive.

Les deux scénarios présentés à la fin du rapport de la commission Mobilité 21 sont une tentative de hiérarchisation, à mes yeux intellectuellement honnête, des projets d'infrastructures. Je constate avec plaisir que ce document sensible, quelque peu iconoclaste mais réaliste, a finalement été bien reçu par les élus, malgré les frustrations qu'il a pu susciter à sa sortie.

Il convient de rappeler les constats, strictement objectifs, qui ont permis d'élaborer les propositions de la commission.

Premier constat : c'est le transport ferroviaire qui nécessite les plus grands efforts d'investissement et de rationalisation. Le rapport de l'École polytechnique de Lausanne de 2005, puis celui de 2012, et le récent rapport de la Cour des comptes confirment que la France a laissé se dégrader son réseau ferroviaire classique pendant des décennies, au profit de la vitrine technologique des TGV.

À la suite de ces nombreuses alertes récentes et répétées, notre pays – c'est une bonne nouvelle – met actuellement les bouchées doubles pour rattraper le retard, avec plus de 1 000 chantiers cette année. Cette situation a malheureusement des conséquences sur la circulation et donc sur la qualité du service. Reste que cet effort gigantesque n'empêchera pas le réseau de continuer à vieillir, au moins jusqu'en 2016.

Autre constat préoccupant : le réseau routier français constitutif du plus grand patrimoine national, orgueil de notre pays, est dans un état de dégradation parfois inquiétant. De même, la congestion de ce réseau en milieu urbain ou périurbain pose un grave défi.

En matière de dégradation du réseau, je précise que 15 % des chaussées et 12 % des ouvrages d'art du réseau routier national non concédé avaient un « indice de qualité mauvais » en 2012. Le rapport Mobilité 21 met donc en garde : les mêmes causes produisent les mêmes effets ! Pour éviter le même effondrement que celui que nous avons constaté dans le secteur ferroviaire, j'alerte à nouveau le Gouvernement sur la nécessité d'entretenir correctement le réseau routier national avant qu'il ne soit trop tard.

Il faut le savoir, seulement 15 % des crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, soit environ 350 millions d'euros, sont consacrés aux dépenses de gros entretien et de régénération des réseaux. Compte tenu des difficultés pour pérenniser le budget de cette agence, nous avons de réels motifs d'inquiétude pour ce secteur du patrimoine.

La situation financière de l'AFITF n'est pas préoccupante ; elle est inquiétante ! En effet, on passe d'un budget initial pour 2014 de 1,7 milliard d'euros de crédits de paiement à des autorisations de programme limitées à 597 millions d'euros, soit un effondrement des deux tiers des moyens financiers de l'Agence. Cela met en péril le troisième appel à projets, qui concerne plus de soixante agglomérations, ainsi que les contrats de projet État-région et les programmes de modernisation des itinéraires routiers de l'ensemble des régions françaises.

L'autre enjeu majeur afférent au réseau routier est évidemment la saturation des voiries aux heures de pointe. Il existe cependant des solutions, monsieur le ministre.

À l'occasion du débat sur la nationalisation des autoroutes, vous nous aviez indiqué qu'il y avait urgence à trouver des solutions sur la gestion de la période allant jusqu'à la fin des concessions et donc à travailler à un nouveau modèle de financement des infrastructures de transport. Pour explorer les différentes voies, juridiques et financières, vous aviez lancé une mission de réflexion dès votre arrivée au ministère. Où en êtes-vous de cette réflexion ? Par ailleurs, Alain Lambert dans l'Orne, Thierry Carcenac dans le Tarn et Jean-Claude Carle en Haute-Savoie ont exploré une solution sous la forme d'un partenariat public-privé, une initiative de péage sur voie expresse, afin de financer les travaux. Cette solution a déjà été soumise au Gouvernement. Comment ces propositions s'inscrivent-elles dans vos réflexions ?

Pour toutes ces raisons, la question plus vaste du partage des charges entre contribuable et utilisateur ne me semble pas totalement hors sujet, d'autant que seul le service public des transports dans la dernière décennie n'a pas suivi l'inflation et que, à ce jour, les bénéficiaires directs prennent une part de moins en moins importante à l'équilibre du système. À terme, cela revient à le condamner.

Je le rappelle, dans les TER, la billettique ne rapporte plus que 27 % du coût des transports. En outre, si nous avons la chance d'avoir en France le versement transport, qui n'existe pas dans le reste de l'Europe, ce dispositif est régulièrement attaqué et il a aussi ses limites, qui sont aujourd'hui atteintes. Que fait-on dans ce contexte ? Est-ce à l'utilisateur ou au contribuable de payer ces transports ? Sachant que seulement un Français sur deux acquitte l'impôt sur le revenu, demander au contribuable de payer la différence, c'est risquer de faire porter une nouvelle fois la charge sur les classes moyennes ! (*M. Roger Karoutchi acquiesce.*)

Au-delà de ce sujet essentiel qu'est la clé de financement des transports en général, nous sommes tous d'accord sur un élément : hormis quelques opérations particulières, que je viens d'évoquer, il ne sera pas possible d'accroître indéfiniment les capacités des infrastructures routières aux abords des grandes agglomérations. Notre vision de la mobilité ne repose pas sur le modèle des villes américaines avec autoroutes géantes, voies rapides multiples ou nœuds routiers à plusieurs étages. La réponse consiste, nous semble-t-il, à travailler à l'amélioration du taux d'occupation en nombre de passagers par voiture, qui est actuellement de 1,3 par véhicule. Comment améliorer ce taux ? Outre les modes doux, nous avons deux outils à notre disposition : le covoiturage et le développement des transports collectifs.

L'effet du covoiturage sera relativement limité, bien que visible, mais le potentiel de développement est immense. Le covoiturage organisé par les entreprises est le plus efficace, avec un taux d'usagers de 10 %, chiffre de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, l'ADEME, à comparer avec les « services tout public » des collectivités, qui atteignent péniblement les 4 %. Cependant, on constate parallèlement un développement considérable de sites internet spécialisés. Cette piste correspond bien à une évolution profonde des comportements de nos concitoyens. Nous ne pouvons donc qu'inviter les collectivités locales en prise directe avec le terrain à s'engager résolument dans cette voie.

Le deuxième outil est fondé sur la nécessité d'un fort développement des transports collectifs, un objectif largement partagé sur toutes les travées. Ce moyen d'action s'est révélé extrêmement performant en milieu urbain. Les transports collectifs en site propre, les bus à haut niveau de

service et autres trams ont permis de conquérir de nouvelles parts du marché des transports dans les agglomérations et d'améliorer la qualité de vie, voire la santé de nos concitoyens, car il s'agit de modes moins polluants.

En revanche, pour des lignes ferroviaires très déficitaires, dans un souci de la meilleure utilisation possible des rares deniers publics et dans le cadre de l'optimisation de nos infrastructures, il faut désormais envisager sérieusement le transport par autocar, trop longtemps dénigré, mais qui est satisfaisant économiquement et écologiquement. De la même manière, il faudra, dans le secteur ferroviaire, renouveler les infrastructures, augmenter les cadences, faire appel à un nouveau matériel capacitaire sur les lignes surchargées et examiner au cas par cas celles qui connaissent une trop faible affluence.

Le transport par autocar a le triple mérite d'augmenter le ratio de passagers par véhicule, de combattre la saturation des infrastructures routières et de coûter moins cher ; dans le contexte actuel, ce n'est pas la moindre de ses qualités. (*Sourires.*)

Dans ce domaine, les choses sont en train de changer. On peut espérer que, avec du matériel moderne, propre et confortable, il soit possible de proposer une solution de remplacement crédible aux usagers devant faire face à des fermetures de lignes ferroviaires. La rationalisation du transport ferroviaire par ces temps de vaches très maigres et de deniers publics de moins en moins abondants s'impose donc.

Je rappelle que l'ensemble des contributions publiques, de la part de l'État et des collectivités locales, représentait plus de 12,5 milliards d'euros en 2011, c'est-à-dire plus de la moitié du coût total du système. Ce chiffre nous interpelle, d'autant que des pays très développés sont dotés d'un système ferroviaire de qualité fonctionnant sans aucune aide publique. La comparaison avec eux ne peut nous laisser indifférents.

Pis encore, la dette de Réseau ferré de France, RFF, devrait atteindre 33,8 milliards d'euros à la fin de 2103, alors qu'elle n'était que de 31,5 milliards d'euros à la fin de 2012, soit il y a un an.

D'un côté, des investissements importants ; de l'autre, des recettes en baisse de 30 millions d'euros en 2013 : tout cela empêche de dégager les moyens suffisants pour financer la rénovation du réseau. Or cette dernière est nécessaire, comme chacun s'accorde à le reconnaître.

Structurellement, il manque environ 1,5 milliard d'euros pour financer les 2,5 milliards d'euros d'investissements de rénovation. Ce besoin de financement accroît chaque année la dette de RFF, qui par ailleurs enregistre une diminution continue du volume de circulation. D'où une trajectoire potentiellement explosive de la dette du système ferroviaire, estimée aux environs de 55 milliards d'euros en 2020. Or il est impossible de répercuter sur le voyageur le financement de cette situation : cela reviendrait à faire exploser les tarifs !

On pourrait conclure de la lecture de ces chiffres qu'il s'agit du prix à payer pour un service qui soit de qualité et, surtout, qui corresponde à la demande de nos concitoyens. Malheureusement, tel n'est pas le cas. Les usagers, au-delà des grèves à répétition, se heurtent à des dysfonctionnements majeurs, dus, notamment, à l'obsolescence des infrastructures, au vieillissement du matériel, à la saturation de certaines lignes, voire à une information des passagers indigne d'un XXI^e siècle où règnent désormais les technologies de l'information et de la communication.

Bien que l'opérateur historique ne rencontre aucune concurrence dans son domaine, l'accident de Brétigny-sur-Orge comme la dégradation du service au quotidien pour les usagers ne peuvent que confirmer la nécessité de réaliser des investissements majeurs dans ce domaine.

Il est temps de s'interroger sur le financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF. Nous savons que le budget de cette agence est en grande partie utilisé hors de sa vocation initiale, puisque 60 % de ses ressources actuelles sont consacrées aux dépenses de gros entretien et de régénération des réseaux, aux travaux de modernisation visant à adapter sans création de nouvelles fonctionnalités les performances des réseaux existants et au renouvellement du matériel roulant.

Monsieur le ministre, ce matin – bonne nouvelle ! – le conseil d'administration de l'AFITF a décidé de sanctuariser un budget de 110 millions d'euros pour assurer le renouvellement des trains d'équilibre du territoire, les TET. Cette décision est la bouffée d'oxygène qu'attendait l'industrie ferroviaire. Nous ne pouvons que nous en féliciter !

Concrètement, il ne reste que 800 millions d'euros à l'AFITF pour réaliser les dépenses liées aux grands projets engagés ou en études. Or cette somme, pour le moins insuffisante, ne sera plus garantie, car nous devons assister au remplacement des subventions versées par l'État – 940 millions d'euros en 2012 – par les recettes de la fameuse taxe poids lourds, dont le montant net était estimé à environ 870 millions d'euros en année pleine. La suppression ou suspension de cette taxe remet donc directement en cause les 500 millions d'euros de travaux prévus dès cette année !

Cette situation pose un vrai problème. La suspension de l'application de la taxe poids lourds due, pour reprendre les termes d'un Normand célèbre, à « l'émotion » d'une région française aura un impact direct sur les vingt et une autres régions que compte notre pays.

M. Jacques Mézard. Eh oui !

M. Louis Nègre. Prenons l'exemple de ma région, dans le Sud-Est – vous savez, monsieur le ministre, en bas à gauche de la carte ! (*Sourires.*) Nous sommes tout aussi éloignés du centre que la Bretagne, mais nous, nous n'avons pas manifesté !

Nous comprenons, au contraire, l'importance de taxer les poids lourds en transit. Mon département, celui des Alpes-Maritimes, est traversé annuellement par 600 000 poids lourds, qui ne font que passer sur l'autoroute A8 et sur la Côte d'Azur. Nous nous posons donc des questions.

Par ailleurs, la décision de suspendre la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds risque d'entraîner le dépôt de bilan d'Écomouv'. La commission d'enquête, dont je fais partie, s'est déplacée à Metz pour dresser un état des lieux : soixante personnes sont à l'heure actuelle en attente de travail ! La situation est donc délicate, pour ne pas dire plus.

Quoi qu'il en soit, je souscris totalement à la proposition émise dans le rapport Mobilité 21 de renforcer la participation institutionnelle des grandes collectivités au sein de l'AFITF, en créant une place à la qualité pour les régions au conseil d'administration de l'AFITF.

Je dirai un mot des infrastructures maritimes, dont Charles Revet est un spécialiste reconnu.

M. Charles Revet. Ce n'est pas impossible ! (*Sourires.*)

M. Louis Nègre. Depuis la réforme de 2008, la France a pris conscience de la sous-exploitation de son potentiel. Malgré cela, les parts de marché des ports français en Europe ont chuté de 18 % à 14 % en tonnage et de 11 % à 6 % en nombre de conteneurs, comme l'indique le rapport Mobilité 21.

Compte tenu de ces chiffres, nous sommes impatients, monsieur le ministre, de connaître les suites que le Gouvernement donnera à la relance de la stratégie portuaire annoncée à la fin de l'année 2013 par vous-même. Quoi qu'il en soit, encore une fois, nous avons des motifs d'inquiétude en raison de la baisse dont je viens de parler.

J'ai tout de même une bonne nouvelle à annoncer.

M. Roger Karoutchi. Ah !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. J'ai bien fait de venir ! *(Sourires.)*

M. Louis Nègre. Lors d'un colloque organisé par l'association TDIE, c'est-à-dire Transport développement intermodalité environnement, coprésidé par Philippe Duron et moi-même, sur les grands ports maritimes, nous avons appris que les grèves dans nos grands ports maritimes diminuaient de manière significative. *(M. Henri de Raincourt s'exclame.)*

Au même moment, madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, le port d'Anvers, où l'on ne savait pas comment ce mot s'écrivait, vient de connaître sa première grève !

M. Roger Karoutchi. Enfin la France arrive à exporter quelque chose ! *(Rires.)*

M. Louis Nègre. Un rééquilibrage s'opère donc au niveau européen !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Le dialogue social promu par le Gouvernement paie !

M. Louis Nègre. En ce qui concerne les voies fluviales, nous partageons les mêmes inquiétudes qu'en matière d'infrastructures routières et ferroviaires : il existe trop d'incertitudes sur le financement de Voies navigables de France, VNF.

Bien sûr, la commission a raison de préconiser que le budget de VNF passe de 30 millions d'euros à 60 millions d'euros. Cependant, l'AFITF connaissant de grandes difficultés, comment faire ?

En matière d'infrastructures aéroportuaires, les plateformes aériennes françaises continuent leur progression – voilà encore une bonne nouvelle – avec, en 2013, un record de 90 millions de passagers cumulés entre Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly.

Même si les installations sont en elles-mêmes de qualité, nous savons qu'il reste encore beaucoup à faire en termes d'accessibilité. C'est la raison pour laquelle le projet CDG Express est important et intéressant pour l'accès direct à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle par l'est.

Comme je viens de l'exposer, tous les types de transports sont aujourd'hui confrontés à un manque criant de financement. C'est le problème majeur aujourd'hui. Les solutions proposées s'apparentent trop – il s'agit peut-être de termes un peu fort – à du bricolage ou à du funambulisme ! Nous essayons de faire face, mais dans des conditions telles que, selon moi, nous n'y arriverons pas, sauf à engager de significatives réformes structurelles.

À défaut de telles réformes, nous ne parviendrons pas à dégager de solution, ce qui serait regrettable pour notre pays. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UDI-UC, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

M. Roger Karoutchi. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Teston. *(M. Jean-Jacques Filleul applaudit.)*

M. Michel Teston. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, on ne peut aborder la question de l'avenir des infrastructures de transports sans prendre en compte les besoins en termes de mobilité.

Au cours des vingt dernières années, ces besoins n'ont cessé de croître en même temps que les distances parcourues, qu'il s'agisse des particuliers ou des entreprises. D'ailleurs, une étude IPSOS réalisée en décembre 2013 révèle que les conditions de transport sont la troisième préoccupation des Français et fait apparaître un besoin criant en matière de mobilité.

Différentes raisons expliquent en grande partie ce phénomène : la mondialisation de l'économie, l'élévation du niveau de vie, l'étalement urbain ou encore les innovations technologiques.

Ce constat conduit à la conclusion qu'il est essentiel de disposer d'infrastructures de qualité permettant de répondre aux différentes formes de la demande de mobilité, ce qui suppose, à mon sens, la réunion de deux conditions : premièrement, il est nécessaire de disposer de réseaux adaptés et en bon état ; secondement, il est tout aussi important de mettre en place à cet effet un dispositif de financement suffisant et pérenne.

La première condition pour assurer l'avenir des infrastructures de transports est donc de disposer de réseaux adaptés et en bon état. Pour remplir cette première condition, deux objectifs doivent être atteints : le maintien en bon état des infrastructures existantes et le développement d'infrastructures nouvelles adaptées aux besoins réels de mobilité.

L'atteinte de l'objectif du maintien en bon état des réseaux existants passe par la régénération et l'amélioration des infrastructures actuelles. En effet, le coût de la régénération est souvent moins important que celui de la création de nouvelles infrastructures. En outre, la régénération permet d'améliorer la sécurité et la capacité des réseaux, mais aussi le confort des usagers. Quant à l'amélioration des infrastructures, elle assure également la diminution des temps de parcours.

Ainsi, en privilégiant le financement des « transports du quotidien », le schéma national des infrastructures de transport présenté en juillet dernier et le scénario n° 2 retenu par le Gouvernement ont marqué une rupture avec l'approche habituelle des anciens schémas.

Cette rupture se traduit par l'orientation des investissements vers des infrastructures qui bénéficient de façon régulière au plus grand nombre, au lieu d'engager l'essentiel des financements publics dans le développement de nouvelles infrastructures offrant un service ponctuel à un nombre plus restreint d'usagers.

Pour autant, bien que la France dispose déjà d'infrastructures ferroviaires, routières, autoroutières et fluviales denses et globalement bien maillées, les réseaux existants ne suffiront

pas et devront être complétés par d'autres réalisations si l'on veut que notre nation ne soit pas écartée des grands flux internationaux de transport.

Parmi ces projets d'infrastructures de dimension internationale, on peut citer, pour le réseau ferré, les lignes à grande vitesse vers l'Espagne et l'Italie, ainsi que les parties manquantes de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. Des liaisons nationales transversales peuvent également être évoquées, comme l'axe Bordeaux-Toulouse ou encore, à beaucoup plus long terme, le projet POCL, c'est-à-dire Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, qui devrait faciliter les liaisons entre le nord-ouest et le sud-est de la France pour peu que l'on y ajoute un barreau est-ouest.

Pour le réseau fluvial, il s'agit essentiellement du canal Seine-Nord Europe et, concernant les aspects maritimes, des investissements à réaliser pour améliorer les connexions des ports avec leur hinterland. Quant au réseau autoroutier, quelques aménagements complémentaires pourraient être réalisés, dans le respect de l'interdiction de la technique de l'adossement.

Cela étant, les projets d'infrastructures doivent se conformer à la loi de programmation pluriannuelle des finances publiques du 31 décembre 2012, qui a instauré une exigence d'évaluation socio-économique préalable pour tous les projets d'investissements civils financés par l'État, ses établissements publics et les établissements publics de santé.

En outre, en septembre 2013, le Commissariat général à la stratégie et de la prospective a rendu public un rapport sur l'évaluation socio-économique des investissements publics, afin de disposer d'un cadre méthodologique commun, en matière d'analyse de la pertinence des différents investissements publics.

À ce titre, le dernier SNIT a, en quelque sorte, constitué un précédent : il diffère aussi des schémas antérieurs dans la mesure où les choix d'investissements suivent les évaluations réalisées, ce qui n'était pas toujours le cas précédemment, vous en conviendrez, mes chers collègues.

Cette différence d'approche a déjà été constatée dans le débat sur le projet du Grand Paris. En effet, le gouvernement Fillon avait essentiellement souhaité relier les grands pôles d'activités entre eux, alors que la région d'Île-de-France avait préféré mailler plus finement le territoire, pour que les infrastructures nouvelles profitent au plus grand nombre. Heureusement, un compromis a pu être trouvé entre les deux approches. (*M. Roger Karoutchi manifeste son scepticisme.*)

Tout cela laisse à penser que, en matière de choix d'infrastructures, il y a bien une vision pertinente, attentive à la demande de l'ensemble des usagers, et une vision qui l'est moins, reposant sur l'idée que les usagers doivent s'adapter à l'offre de mobilité.

J'en viens à la seconde condition pour assurer l'avenir des infrastructures de transports, à savoir pouvoir compter sur un financement suffisant et pérenne.

Cet aspect est essentiel. En effet, tout le monde connaît le niveau de la dette de RFF, je n'y reviens pas. En outre, la grave crise économique et financière actuelle entraîne des incertitudes sur le financement à long terme des investissements publics, qui requiert pourtant des ressources stables. Dans ce contexte, il est plus que jamais nécessaire de ne pas faire peser sur le contribuable une charge fiscale trop importante.

C'est d'ailleurs l'esprit qui avait présidé à la création de l'AFITF en 2004. En effet, pour financer les infrastructures de transports, l'AFITF devait bénéficier des dividendes autoroutiers perçus par l'État, actionnaire des sociétés concessionnaires d'autoroutes. La ressource devait être importante et progressive.

Or, en 2005, le gouvernement Villepin a commis une erreur politique, et même une faute politique...

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué*. Grave !

M. Michel Teston. ... majeure, en décidant de vendre les actifs de l'État dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Cette décision a privé l'AFITF de ressources financières importantes.

Cette décision gouvernementale avait en réalité principalement pour objectif – soyons francs – de combler une partie du déficit budgétaire de l'État, car, sur les 14,8 milliards d'euros de la cession, seulement 4 milliards sont allés à l'AFITF.

L'État a dû alors rechercher des recettes nouvelles supplémentaires pour financer l'AFITF. Ainsi, lors de l'examen du projet de loi Grenelle I, le gouvernement Fillon a fait adopter la création d'une écotaxe poids lourds, qui apparaît comme une traduction de la directive Eurovignette et constitue une première et réelle prise en compte des externalités négatives de la route.

La mise en place de l'écotaxe a donc introduit l'idée d'une contribution des usagers d'une infrastructure de transport non concédée à l'effort national de financement des infrastructures de transport.

Toutefois, ce transfert partiel de la charge du financement des réseaux de transport sur une partie des usagers des routes nationales, en l'occurrence les entreprises de transport routier utilisant des véhicules poids lourds de plus de 3,5 tonnes, reposait sur une mise en œuvre complexe. En outre, le gouvernement Fillon a fait le choix d'externaliser la mise en œuvre et le recouvrement de cette taxe.

Depuis lors, monsieur le ministre, vous n'avez pas pu remettre en cause le contrat, mais vous avez, à juste titre, souhaité améliorer le dispositif en permettant aux transporteurs de répercuter la charge de la taxe sur les donneurs d'ordre, c'est-à-dire les chargeurs. Pour autant, cette avancée n'a pas suffi à améliorer l'acceptabilité sociale de cette mesure.

La suspension de la mise en œuvre de l'écotaxe et ses conséquences sur le budget de l'AFITF pose plus que jamais la question du financement suffisant et pérenne des infrastructures de transport.

Quelles sont aujourd'hui les solutions envisageables ? En attendant de connaître les conclusions de la mission d'information sur l'écotaxe mise en place à l'Assemblée nationale, ainsi que la décision du Gouvernement qui devrait suivre, l'État doit apporter à l'AFITF des crédits équivalant à la recette qui était attendue de l'écotaxe.

M. Louis Nègre. Très bien !

M. Michel Teston. À défaut, la plupart des programmes de régénération comme de développement d'infrastructures ne pourront pas être lancés.

Monsieur le ministre, je ne mésestime pas les difficultés pour le Gouvernement de dégager les moyens nécessaires en réalisant des économies sur d'autres lignes budgétaires, mais il me semble que c'est un passage obligé.

M. Louis Nègre. Nous sommes d'accord !

M. Michel Teston. À ce sujet, même si cette question fait moins débat qu'auparavant, le maintien de l'AFITF me paraît absolument nécessaire.

M. Louis Nègre. Bravo !

M. Michel Teston. En plus des crédits d'État et des recettes escomptées à terme de l'écotaxe poids lourds – je prends, en disant cela, mes responsabilités –, une participation accrue des sociétés concessionnaires d'autoroutes doit être envisagée.

En effet, selon le rapport de 2013 de la Cour des comptes sur les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes, la « profitabilité est plus marquée et constante que celle de l'ensemble de l'économie française (hors secteur financier) ». La question peut donc être posée d'une contribution financière plus importante des sociétés concessionnaires à l'effort national de développement des infrastructures de transport.

Certes, la taxe d'aménagement du territoire est contractuellement liée au tarif des péages, donc à la participation des usagers. Si l'État décide d'augmenter cette taxe, le risque est grand que ce soient les usagers qui supportent l'augmentation. Dès lors, pourquoi ne pas imaginer une fiscalité nouvelle pesant moins sur l'usager et plus sur les dividendes des sociétés concessionnaires ?

M. Louis Nègre. Des impôts !

M. Michel Teston. Faut-il aussi relever de nouveau la fiscalité domaniale applicable aux sociétés concessionnaires ? La question est posée.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Tout à fait.

M. Michel Teston. Les subventions européennes constituent la troisième source principale de financement pour les infrastructures nouvelles ou les infrastructures classiques complètement réaménagées. Cette source de financement est très importante, dans la mesure où, pour certains projets jugés essentiels par l'Union européenne, les financements peuvent atteindre 40 %. Tel est le cas du tunnel de base de la ligne ferroviaire Lyon-Turin ou encore du canal Seine-Nord, si j'ai bien compris ce qui nous a été dit récemment.

En l'état actuel du débat, voilà les quelques suggestions qui peuvent être faites pour assurer le financement des infrastructures de transports. Cela suffira-t-il à répondre aux besoins de mobilité, avec une répartition équilibrée du coût entre l'usager et le contribuable ?

En tout cas, j'espère que ce débat constituera le point de départ d'une réflexion parlementaire sur le financement des infrastructures de transport et d'une prise de conscience de la nécessité de disposer de recettes pérennes et de bon niveau pour des infrastructures de transport de qualité, répondant au large besoin de mobilité exprimé non seulement dans notre nation, mais aussi au sein de l'Union européenne. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Mézard.

M. Jacques Mézard. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, enjeu essentiel de la transition écologique, question fondamentale d'aménagement du territoire, auquel notre groupe est très attaché, outil de développement économique indispensable, la qualité et la densité de

nos infrastructures de transport sont déterminantes pour l'avenir du pays. Aussi, celles-ci doivent s'inscrire dans le contexte de la constitution du réseau de transport européen, qui participera à la construction d'une Europe plus intégrée, plus forte, reposant sur un meilleur maillage territorial.

Toutefois, aujourd'hui, monsieur le ministre, mes chers collègues, quelle est l'urgence ? Nous le savons tous ici, c'est le financement des infrastructures de transport. (*M. Roger Karoutchi s'exclame.*)

Je répondrai d'ailleurs à notre excellent collègue Louis Nègre que c'est très bien de vouloir faire du covoiturage ou mettre les passagers du train dans les bus, mais encore faut-il pour cela avoir des routes !

M. Louis Nègre. Nous sommes d'accord !

M. Roger Karoutchi. Et des bus ! (*Sourires.*)

M. Jacques Mézard. Alors que certaines grandes agglomérations souffrent d'une forte saturation de leur réseau de transport due à la hausse continue de leur fréquentation, il y a encore, et vous le savez, monsieur le ministre, nombre de territoires de la République qui vivent dans l'éloignement, l'isolement, en l'absence d'infrastructures routières, ferroviaires, aériennes dignes de ce nom.

M. Louis Nègre. Ce sont des déserts ? (*Nouveaux sourires.*)

M. Jacques Mézard. En tout cas, il n'y a pas 6 000 passages de camions par jour !

Ce constat ne relève certes pas de la nouveauté, mais il est une réalité pour nos concitoyens. Nous le savons, les infrastructures ferroviaires secondaires et les réseaux routiers de proximité ont longtemps été délaissés par les différentes politiques publiques et autres programmes d'investissement.

En outre, en ce qui concerne les transports ferroviaires, de nombreux rapports ont fait état de leur vétusté et d'un sous-investissement avéré pour leur maintenance. Je vous renvoie aux travaux du professeur Robert Rivier, actualisés en 2012, ou au rapport de la Cour des comptes sur l'entretien du réseau ferroviaire national publié en juillet 2012. Le diagnostic est connu ; il n'est pas sévère, il est réaliste.

La politique menée ces trente dernières années n'a pas été glorieuse. Elle n'a pas permis de répondre aux besoins des zones exclues des grands projets ferroviaires, et des territoires ont tout simplement été mis de côté.

Alors que les collectivités territoriales intervenaient pour rénover les réseaux sans percevoir de compensations à la hauteur des enjeux, l'État n'a cessé de se désengager de ceux qu'il jugeait peu rentables, en s'abstenant de prendre le moindre engagement pour l'avenir.

Or il y a urgence depuis plus de dix ans, et je constate qu'aucune réponse efficace n'a été apportée par les gouvernements successifs pour rattraper ces retards. C'est d'ailleurs une caractéristique de la V^e République !

M. Roger Karoutchi. Allons !...

M. Jacques Mézard. Monsieur Karoutchi, je salue votre présence ! Le schéma national des infrastructures de transport, qui nécessitait 245 milliards d'euros d'investissements sur vingt à trente ans, constituait un projet particulièrement ambitieux. Nous le savons, il était irréalisable, irréaliste, et ce d'autant plus dans le contexte budgétaire et financier actuel, ce qui a conduit à sa révision.

Les conclusions de la commission Mobilité 21 ont dégagé de nouvelles priorités centrées sur la modernisation des réseaux de transport existants pour un montant de 30 milliards d'euros à réaliser en vingt ans.

Si ce point n'est pas sérieusement contestable, nous regrettons que les *scenarii* envisagés aient éludé la préoccupation, pourtant centrale, du désenclavement des territoires inscrit à l'article L. 1111-3 du code des transports, selon lequel la programmation des transports doit y concourir. Cet article précise en effet : « Cette programmation permet, à partir des grands réseaux de transport, la desserte des territoires à faible densité démographique par au moins un service de transport remplissant une mission de service public. » Ce n'est pas un vœu pieux, c'est dans la loi !

Il ne me semble pas que la fracture territoriale puisse être colmatée avec de telles priorités, ce qui est, monsieur le ministre, en totale contradiction avec l'engagement n° 28 – que vous devez connaître par cœur, comme les cinquante-neuf autres – du candidat François Hollande sur la politique des transports. Comment, dès lors, inciter nos concitoyens au report modal ?

J'avais prévu de dire que l'on ne trouvait aucune traduction concrète des engagements financiers qui avaient été annoncés en matière d'infrastructures de transports, tels que le renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire, dans le budget de l'AFITF. Néanmoins, compte tenu de l'excellente nouvelle que vient de nous annoncer notre collègue Louis Nègre, ce n'est plus le cas.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Le renouvellement de ce matériel est engagé !

M. Jacques Mézard. Cette traduction faisait d'ailleurs tellement défaut que ce budget avait été qualifié de budget « en suspens » par les différents rapporteurs du projet de loi de finances pour 2014. Il a en effet été construit en tenant compte des recettes suscitées par le produit de la fameuse écotaxe poids lourds, qui devait représenter au moins 40 % du budget de l'AFITF.

Cependant, l'écotaxe a été suspendue. La signification du mot « suspension » peut d'ailleurs donner lieu à un certain nombre d'interrogations. Monsieur le ministre, qu'en est-il ? Avez-vous un plan B ? Vous le savez – et je suis sûr que nous partageons le même sentiment sur cette question ! –, le report à durée indéterminée de la taxe compromet gravement les missions de l'AFITF, car le financement de l'agence ne peut reposer indéfiniment sur des subventions d'équilibre, qui sont par nature instables.

Le recul, ou la reculade, sur ce sujet risque de paralyser et de mettre en péril toute notre politique en matière d'infrastructures de transport. S'il suffisait de manifester pour faire obstacle aux projets du Gouvernement, nous ne l'avons pas suffisamment fait pour le projet de loi sur le non-cumul des mandats ! (*Sourires.*) Et je sais que vous partagez notre sentiment aussi sur ce point, monsieur le ministre.

Cet immobilisme est d'autant plus préoccupant que la dette ferroviaire dépasse aujourd'hui les 40 milliards d'euros. Les projets recentrés sur quelques priorités par la commission Mobilité 21, le financement des contrats de plan État-région et des programmes de modernisation des itinéraires routiers, les PDMI, seraient de nouveau reportés, ce qui serait catastrophique pour un certain nombre de territoires. D'ailleurs, pour ce qui concerne ces programmes,

force est de constater que les retards s'accumulent, puisque le taux d'avancement est seulement de 42 % en moyenne à la fin de l'année 2013.

Peut-être allons-nous obtenir, monsieur le ministre, des clarifications du Gouvernement sur les pistes qu'il envisage de suivre pour résoudre ce problème crucial du financement ? C'est ce que nous attendons de vous aujourd'hui, et c'est en grande partie pour cette raison que nous sommes là !

Soit on applique l'écotaxe poids lourds votée par le Parlement sous deux majorités successives, soit on propose d'autres solutions. Nous craignons cependant que, au lieu de rechercher de nouveaux financements pérennes, qui seraient affectés à la politique des transports, le Gouvernement ne choisisse plutôt de revoir ses ambitions à la baisse.

Monsieur le ministre, j'en veux pour preuve les déclarations de votre collègue du budget à l'Assemblée nationale : « L'abandon de la taxe poids lourds nécessiterait de revoir un certain nombre de priorités, de faire des choix pour redessiner notre politique des transports. » Où en sommes-nous ?

Si l'écotaxe poids lourds venait à s'appliquer, il conviendrait alors d'adopter une nouvelle politique visant à relancer le fret ferroviaire pour créer une alternative réelle et ne pas entraver la compétitivité de nos entreprises.

Pourquoi ne pas renégocier les contrats avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes, comme le recommandait la Cour des comptes en juillet dernier, en vue de réduire l'effet d'aubaine que leur procurerait le report prévu du trafic sur le réseau concédé ?

Pour conclure, monsieur le ministre, l'attentisme et l'instabilité ne jouent jamais en faveur des projets de long terme, et à plus forte raison concernant les infrastructures de réseaux, qui s'accommodent mal du court-termisme. Nous en faisons les frais aujourd'hui, et ce sera encore le cas demain si une réponse n'est pas rapidement apportée. La fonction première du politique est de prendre des décisions courageuses dans l'intérêt général et dans celui de tous les territoires de la République.

Notre groupe est très investi sur cette question et il souhaite que vous clarifiez votre stratégie, ainsi que la politique que vous entendez mener pour garantir un avenir à nos infrastructures de transport. Car il y a urgence !

Monsieur le ministre, « Gouverner, c'est prévoir », disait Pierre Mendès-France. En tout cas, gouverner, ce ne peut être renoncer ! (*Applaudissements sur les travées du RDSE, ainsi que sur les travées de l'UDI-UC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, aujourd'hui plus qu'hier, l'avenir des infrastructures doit être avant toute chose replacé dans son contexte financier, à savoir la disette budgétaire, pour ne pas dire davantage, que nous connaissons. Si l'on veut débattre de l'avenir des infrastructures, il faut donc évoquer non seulement leur multiplication ou leur intérêt, mais surtout leur financement, ce qui rend nécessaire un effort particulier de hiérarchisation.

La suspension de l'écotaxe poids lourds est un élément clef de ce débat. Sur ce point – je tenais à le souligner, car ce n'est pas très souvent le cas –, je suis d'accord avec M. Mézard !

M. Jacques Mézard. Je suis inquiet ! (*Sourires.*)

M. Ronan Dantec. Si nous ne créons pas de nouveaux flux financiers, nous ne pouvons plus engager les projets annoncés. Ceux qui soutiennent aujourd'hui la suppression de l'écotaxe devraient probablement mieux mesurer les conséquences en cascade de cette suspension, voire de cette suppression, sur l'activité économique et la modernisation durable de notre pays.

Je ne détaillerai pas ici les propositions que j'ai pu formuler dans mon rapport sur le budget des transports routiers pour sortir de cette situation de blocage.

Je me contenterai simplement de les rappeler brièvement : supprimer les différences de traitement entre petites et grandes entreprises de transport routier pour l'application de la taxe – c'est un point important – ; envisager, bien sûr, des exonérations sectorielles pour le monde agricole ; trouver les moyens de contraindre la grande distribution à assumer le coût de l'écotaxe, au lieu de tenter de reporter celui-ci sur les producteurs et les transporteurs ; surtaxer les 44 tonnes à 5 essieux, qui sont responsables de la dégradation accélérée des chaussées ; enfin, mesurer le report de trafic sur les autoroutes à compter de l'entrée en vigueur de l'écotaxe, afin de récupérer pour le budget de l'État la majeure partie des nouveaux bénéfices des sociétés privées, lesquelles n'ont guère à se plaindre des conditions de privatisation, comme Michel Teston l'a souligné dans son intervention.

Je voudrais tout de même redire que chaque mois qui passe sans écotaxe laisse échapper près de 80 millions d'euros de financement des infrastructures. Pour répondre à cet imprévu, l'AFITF a déjà puisé 430 millions d'euros dans son fonds de roulement et baissé les budgets de certains projets, notamment ceux qui figurent dans les PDMI ou les contrats de plan État-région – ce sont donc plutôt des projets de proximité qui sont concernés –, sans compter le retard pris dans l'entretien du réseau, ce qui pourrait nous coûter bien plus cher demain.

Parallèlement, l'absence de taxe sur les poids lourds maintient une situation de concurrence déloyale au détriment des modes de transport non routiers, lesquels devraient pourtant être aujourd'hui avantagés, car ils sont moins polluants. Ce sont les seuls à payer leurs infrastructures, alors que nous payons tous pour la route !

Cinq organisations professionnelles du transport non routier de marchandises – ferroviaire, fluvial, maritime et transport combiné –, qui emploient plus de 300 000 salariés en France et génèrent un chiffre d'affaires annuel de plus de 40 milliards d'euros, ont d'ailleurs attiré l'attention, à la fin du mois de janvier dernier, sur la menace que fait peser la suspension de l'écotaxe sur leurs secteurs.

Selon elles, « les perspectives d'investissement pour le rail sont lourdement pénalisées par l'annulation du versement à RFF de 135 millions d'euros de compensation dû par l'État au titre des péages fret. » De plus, les « Voies navigables de France ne peuvent plus financer le programme de régénération et de développement du réseau, et n'ont pu ni fixer ni voter leur budget 2014, puisque l'AFITF ne sera pas en mesure de verser en année pleine à VNF les 60 millions d'euros annoncés ».

Cette situation nous amène à nous interroger sur le choix du Gouvernement en faveur du plus ambitieux des deux scénarios proposés par la commission Mobilité 21, dite aussi « commission Duron », qui prévoit entre 28 et

30 milliards d'euros d'investissements nouveaux moyennant une hausse des sources de financement de 400 millions d'euros par an.

Si j'en crois le rapport d'information de MM. Mézard et Pointereau du 30 mai 2013 sur l'avenir des infrastructures de transport, il existe de réelles convergences, pour ne pas dire un consensus, entre nous sur cette question : il faut « donner la priorité aux investissements portant sur la modernisation des infrastructures existantes, qu'elles soient routières, ferroviaires ou fluviales ». Les écologistes ne pourraient dire mieux ! (*Exclamations amusées sur les travées de l'UMP, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

Toutefois, nous ne sommes pas certains que cela soit le cas du second scénario du rapport Duron, qui inclut de nombreux projets routiers nouveaux, aux premiers rangs desquels le contournement de Rouen par l'est ou l'A45. Nous sommes également réservés sur la seule ligne à grande vitesse retenue dans les premières priorités du second scénario, à savoir Bordeaux-Toulouse. Une modernisation de la ligne existante apporterait quasiment le même gain en temps de parcours, pour une empreinte écologique bien moindre et un coût inférieur de 6 milliards d'euros.

En revanche, nous soutenons pleinement le premier scénario, qui remet, enfin, de l'ordre dans les priorités et se fonde sur les besoins essentiels des territoires, là où le SNIT établi par la droite était irréaliste, car impossible à financer.

La question du transport nécessite aujourd'hui une approche globale de la part de l'État en matière d'infrastructures et de flux financiers. Une planification des transports à l'échelle nationale, affirmée par la démarche du Gouvernement, qui a mis en place la commission Mobilité 21, nous semble être la seule solution permettant de rationaliser les transports et d'infléchir leurs impacts environnementaux.

Néanmoins, nous n'avons pas les moyens de tout faire et devons donc avoir une idée très claire de nos priorités. Je voudrais notamment insister sur la concurrence entre les offres de grande vitesse.

Certes, autant que faire se peut, une offre de transport à grande vitesse doit être garantie sur l'ensemble du territoire. Il y va de l'égalité des territoires. Cependant, tous les territoires ne doivent pas obligatoirement bénéficier de toutes les grandes vitesses : entre autoroute, LGV et aéroport,...

M. Jacques Mézard. Et les diligences ? (*Sourires.*)

M. Ronan Dantec. ... il faut savoir choisir, en intégrant dans nos choix la question des émissions de CO₂, pour favoriser les modes de transport les moins émetteurs.

Dans ce contexte de contrainte budgétaire et d'urgences environnementales, il paraît donc évident, aujourd'hui plus encore qu'hier, que les projets pour lesquels des solutions de substitution crédibles et moins chères existent ne doivent plus être poursuivis. C'est le cas de la ligne Lyon-Turin et, évidemment, du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes (*Exclamations sur les travées de l'UMP, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*), d'autant que le trafic de mouvements d'avions de l'aéroport de Nantes-Atlantique a baissé cette année.

M. Jacques Mézard. Évidemment !

M. Ronan Dantec. Je regrette que l'État ait mis fin au processus de dialogue engagé au début de 2013 en refusant de répondre de manière étayée aux objections techniques pourtant extrêmement précises des opposants. Ceux-ci

avaient joué le jeu de la commission du dialogue et avaient mis sur la table des propositions de rechange s'appuyant sur la modélisation du développement de l'aéroport actuel et la réalité du plan d'exposition au bruit.

Nous sommes donc malheureusement revenus à la case départ et aux mobilisations de terrain, avec la manifestation prévue à Nantes le 22 février prochain.

Toutefois, je n'en doute pas, le Gouvernement, si sensible aux voix de la rue, comme l'ont fait remarquer d'autres orateurs avant moi, ne s'engagera pas dans un affrontement particulièrement injustifié au vu de l'absurdité de ce projet, qui n'apporte strictement aucun bénéfice nouveau en termes de mobilité. Voilà déjà au moins, monsieur le ministre, quelques centaines de millions d'euros que l'État pourra réinvestir plus utilement !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Non, le contrat est signé ! Il faudrait indemniser Vinci.

Mme la présidente. La parole est à M. Roger Karoutchi.

M. Roger Karoutchi. Monsieur le ministre, je souhaite utiliser le bref laps de temps dont je dispose pour évoquer la situation de l'Île-de-France, car je sentais bien que cela vous manquait !

L'accident de Brétigny-sur-Orge a mis en évidence – c'est le moins que l'on puisse dire – l'état des infrastructures franciliennes, sur lequel je vous avais déjà interrogé, comme je l'avais fait d'ailleurs avec les ministres précédents.

Voilà une région qui représente 60 % du trafic ferroviaire et qui compte quotidiennement de 6 à 7 millions d'usagers des transports publics. Or, tous les jours, c'est la galère, avec des problèmes dans le métro, dans le RER, dans les trains de banlieue...

Pourtant, nous avons le sentiment de mettre beaucoup d'argent dans les transports franciliens. Certes, ce n'est pas vraiment le cas de l'État.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Tout de même !

M. Roger Karoutchi. En tout cas, il n'en met pas assez ! La région y consacre beaucoup d'argent, ainsi que le STIF, les collectivités et les entreprises. Je rappelle d'ailleurs que, pour les transports publics d'Île-de-France, le versement transport représente 38 % du budget du STIF.

Monsieur le ministre, j'irai à l'essentiel : il a été demandé à la région de fournir un effort supplémentaire en 2014. Nous avons débloqué 900 millions d'euros. Toutefois, sur cette somme, 300 millions d'euros sont conditionnés au fait que l'État indique les leviers de recettes nouvelles pour la région, conformément à la convention signée avec le Premier ministre.

S'agissant de la piste qui consiste à accroître encore le versement transport, je pense sincèrement que l'état économique de nos entreprises en Île-de-France ne nous permet pas de l'envisager, d'autant que cette contribution a déjà été augmentée il y a quelques mois. Franchement, il faut trouver une autre ressource !

Monsieur le ministre, je ne sais pas si le Gouvernement a déjà réfléchi aux recettes que vous transférerez à la région d'Île-de-France pour qu'elle puisse moderniser ses transports publics. Ce que les orateurs précédents ont dit pour la province vaut aussi pour la région francilienne : si l'on ne modernise pas le réseau, non seulement il sera usé et dangereux, mais il deviendra une entrave au développement économique.

Comment trouver des recettes pérennes ? Monsieur le ministre, je le répète, avez-vous déjà réfléchi à celle que vous alliez transférer ?

Par ailleurs, le président de la région s'est enfin décidé à taper du poing sur la table face au président de la SNCF et à celui de la RATP. Il était temps, et je ne dis pas cela parce que M. Huchon est socialiste : nous sommes capables de discuter, au-delà de nos divergences politiques. Toutefois, par moments, l'exaspération est tangible : les collectivités locales comme les usagers en ont plus qu'assez de voir la RATP et la SNCF en concurrence dans la région d'Île-de-France : chacune d'entre elles paie des études et finance des projets, mais elles sont incapables de se mettre d'accord vite sur des projets communs.

Monsieur le ministre, peut-on continuer à avoir deux grandes entreprises de transport public qui convergent peu dans la région d'Île-de-France ? Nous avons envisagé une gestion unifiée des RER : le moins que l'on puisse dire, c'est que cette gestion est très partielle ! Pour ma part, j'ai toujours demandé – pardon de le répéter même si je suis seul de cet avis – que soit créée une société unifiée de transport public en Île-de-France, issue des deux grandes entreprises. En effet, il faudra bien à un moment faire des économies d'échelle ! On ne peut pas continuer de demander aux collectivités et aux usagers d'Île-de-France de payer de plus en plus sans leur offrir un service meilleur.

Aujourd'hui, on a le sentiment que la région fait ce qu'elle peut, qu'elle n'en peut plus de payer et qu'elle n'arrive à rien. Pendant ce temps, les usagers voient les tarifs augmenter et les entreprises disent ne pas pouvoir contribuer davantage au versement transport. Dans ces conditions, qui va payer ? Il faut bien que l'on trouve à la fois des économies d'échelle et des recettes pérennes.

Par ailleurs, monsieur le ministre, puis-je me permettre de vous faire savoir que nous comptons beaucoup sur vous et sur vos collègues pour intervenir auprès de Bruxelles sur la question de la TVA ? Nous avons eu un long débat sur ce point lors de l'examen du projet de loi de finances. Je répète que la TVA à 10 % sur les transports publics est insensée, pour ne pas dire indigne ! Comment les transports publics peuvent-ils ne pas être considérés comme un produit de première nécessité pour les travailleurs qui les empruntent ? Nul ne prend le métro à huit heures du matin par plaisir ni pour aller se promener – ou alors, il faut me dire qui, afin que je voie à quoi il ressemble !

Des mesures doivent être prises. Revenons à une TVA à 7 % sur les transports publics. Efforçons-nous de pousser la RATP et la SNCF à regrouper leurs activités ou, à tout le moins, à trouver des convergences.

Monsieur le ministre, quelles ressources pérennes ou quels leviers comptez-vous confier à la région d'Île-de-France pour lui permettre de consacrer davantage de moyens aux transports publics ? La réponse à cette question conditionne 300 millions d'euros d'investissements dans le budget pour 2014 de la région d'Île-de-France. Des décisions doivent être prises !

Tout à l'heure, notre excellent collègue Louis Nègre déclarait qu'il ne suffit pas de parler de rénovation des transports : le problème, c'est la ressource !

La collectivité régionale d'Île-de-France a la volonté de consentir des efforts supplémentaires sur les transports. On nous demande beaucoup et, de fait, les choses commencent à

bouger : par exemple, la construction de la ligne 15 du Grand Paris Express devrait démarrer l'année prochaine. Toutefois, à notre goût, elles ne bougent pas assez : je critique souvent l'exécutif régional actuel, pour lui demander de consacrer un peu plus de moyens aux transports publics !

Cela dit, nous avons besoin de partenaires. À défaut de se regrouper, les entreprises publiques doivent au moins se rapprocher pour avoir des projets communs et de moindres frais de fonctionnement. Quant à l'État, il doit être un partenaire régulier dans le financement.

Monsieur le ministre, le temps qui m'était imparti est écoulé, mais je veux le répéter : la galère des transports en Île-de-France est une réalité quotidienne pour des millions de Franciliens. Et, pendant ce temps, la province connaît elle aussi de graves problèmes.

Dès lors, nous avons besoin que l'État assure ses engagements, assume les conséquences de ses décisions et rompe avec la politique de désengagement total menée ces vingt-cinq dernières années par les gouvernements, de droite comme de gauche. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, poser la question de l'avenir des infrastructures de transport, c'est d'abord partir d'un constat : ces infrastructures sont vieillissantes – Roger Karoutchi vient de le rappeler excellemment pour ce qui concerne l'Île-de-France, sur laquelle je reviendrai – et les besoins sont considérables. C'est ensuite porter un diagnostic : aujourd'hui, le financement n'est plus à la hauteur des besoins.

Besoins considérables d'un côté, financement défaillant de l'autre : nous devons convenir que c'est tout le secteur des transports terrestres qui est aujourd'hui en grande difficulté !

Vous me direz, monsieur le ministre, que les problèmes sont anciens. Je vous rétorquerai que la situation actuelle et les décisions récentes du Gouvernement les ont considérablement aggravés, à moins que vous ne nous annonciez dans un instant qu'une décision claire est enfin prise sur l'avenir de l'écotaxe, que celle-ci soit maintenue ou remplacée d'ailleurs. (*M. le ministre délégué sourit.*)

Dans ces conditions, le présent débat tombe à point nommé. Je remercie mes collègues du groupe UMP de l'avoir proposé, et je veux les féliciter pour leur sens de l'opportunité.

Tout d'abord, les besoins sont considérables. Pour l'illustrer, j'évoquerai, à la suite de Roger Karoutchi, la situation en Île-de-France. Il ne s'agit pas là d'un passage obligé pour un élu francilien – encore que je sois arrivé au Sénat cette après-midi en empruntant la ligne B du RER, qui, en l'occurrence, fonctionnait normalement.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Ah !

M. Roger Karoutchi. Il faut le noter !

M. Vincent Capo-Canellas. En réalité, c'est l'actualité qui nous conduit à évoquer cette question.

Pour commencer, j'aborderai la réalité quotidienne, concrète des voyageurs. Monsieur le ministre, voilà quelques mois, vous nous avez fait le plaisir d'inaugurer, avec le président de la région, Jean-Paul Huchon, et non

sans quelque pompe, la branche nord du RER B rénové, le « RER B+ », pour – je vous cite, et avec plaisir – « constater la régularité et la fluidité du trafic ».

Sans vouloir être provocateur, je veux quand même vous signaler que, par moments, la situation est pire qu'auparavant ! (*MM. Roger Karoutchi et Louis Nègre opinent.*) Les événements récents le démontrent, et notre vécu le confirme.

L'un de mes administrés du Bourget me disait hier que les mauvais moments, ceux de blocage, sont tellement récurrents qu'ils font oublier les bons. Il est vrai que les coupures totales et autres catastrophes tendent à occulter l'amélioration « au fil de l'eau » que l'on a pu constater.

Il faudrait chiffrer le coût du stress et l'impact des effets psychosociaux pour les utilisateurs du réseau, qu'ils soient Franciliens ou voyageurs de passage. Je pense à l'étudiant qui ne peut se rendre à son oral de fin d'études ou au concours qu'il a préparé. Je pense au salarié que la peur d'arriver en retard déconcentre au point de lui faire rater son entretien d'embauche. Je pense aussi à ceux qui réservent des chambres d'hôtel à 300 euros la nuit – il y a, parmi eux, des étudiants – parce qu'ils craignent que, le lendemain, les réseaux de transports ne leur permettent pas d'arriver à l'heure. Autant dire que le coût psychosocial des dysfonctionnements du réseau francilien est considérable et qu'il devrait être mis en regard de celui de l'investissement.

J'évoquerai le RER B, mais je pourrai également dire beaucoup du RER A. Une coupure totale du réseau est intervenue sur la ligne B nord le 15 janvier dernier, de huit heures et demie à dix-sept heures. Des passagers qui se rendaient à Roissy se sont retrouvés bloqués durant une heure et quart à l'intérieur du RER. Et – tenez-vous bien, mes chers collègues – ce sont les salariés d'Aéroports de Paris et les policiers présents sur place qui ont fini par délivrer les voyageurs, lesquels ont dû traverser les voies avec leurs bagages... Pensez aux dames en talons ! (*Sourires.*)

J'ai déjà eu l'occasion de le dire à cette tribune : ce scandale ne peut plus durer. Roissy est la deuxième plateforme aéroportuaire d'Europe. L'immense *bug* qui ne manquera pas d'arriver finira par donner envie au monde entier d'oublier Roissy, et peut-être même Paris.

Au-delà, c'est le quotidien de l'ensemble des Franciliens qui est véritablement massacré. Bien sûr, le vrai problème est celui du retard d'investissement. Quand on réfléchit aux infrastructures de transport et à la rentabilité de nos investissements, il me semble qu'il faut aussi raisonner en termes d'investissement par voyageur.

M. Henri de Raincourt. Oui !

M. Vincent Capo-Canellas. Ainsi que Roger Karoutchi l'a rappelé à l'instant, le nombre de voyageurs est considérable. Nos investissements doivent être améliorés en proportion !

Au reste, je parle de l'Île-de-France, mais on pourrait trouver bien des exemples en province. C'est le réseau dans sa globalité qui est en difficulté. Et encore, je ne reviens pas sur les infrastructures routières.

Au départ, le financement passait par le budget général : en soi, il est justifié que l'État contribue aux grandes infrastructures. Néanmoins, la situation budgétaire contrainte de ce dernier a nécessité des évolutions : puisqu'il devenait difficile de raisonner en termes d'engagements pluriannuels et d'annualité budgétaire, on n'a pas hésité à s'affranchir du principe de non-affectation des ressources et, pour essayer

de sécuriser le dispositif, on a créé plusieurs recettes, venues abonder l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF.

Or le piège s'est refermé sur ceux qui l'avaient tendu, la privatisation des autoroutes, puis l'abandon, subreptice, de l'écotaxe ayant produit sur les recettes l'effet inverse de celui qui était recherché. La faiblesse des financements publics remet en cause l'ensemble de la politique en matière d'infrastructures.

Longtemps, on a eu recours à des palliatifs : on a étalé les projets dans le temps, on a trouvé des expédients budgétaires, par exemple, sous forme de partenariats public-privé – encore que le coût des crédits puisse être élevé pour les opérateurs du privé. Finalement, on a compté sur d'hypothétiques financements européens. Or, comme vient de le souligner Ronan Dantec à propos du TGV Lyon-Turin, ces financements sont difficiles à mobiliser !

Plutôt que des palliatifs, on aurait pu imaginer une grande politique européenne de relance des investissements. Toutefois, ce « plan B » n'a même pas été esquissé. Puis, la commission Mobilité 21, présidée par Philippe Duron, a esquissé un scénario intermédiaire, que le Gouvernement a tenté de reprendre à son compte.

Je le comprends, car cette commission, dont Louis Nègre a fait partie, a produit un travail intéressant et des conclusions auxquelles je souscris. En gros, ce scénario consiste à être moins ambitieux et à se concentrer sur l'essentiel : la régénération du réseau et les investissements les plus prioritaires.

En réalité, la commission avait proposé deux *scenarii*, et c'est le plus ambitieux des deux, donc le plus difficile à financer, que le Gouvernement a retenu... Autant dire que, sans l'écotaxe, appliquer un tel scénario relève de la mission impossible !

Essayant de comprendre quelle était la position du Gouvernement sur ce sujet, j'ai tâché de remonter à la source et, comme M. Mézard, j'ai trouvé les déclarations de Bernard Cazeneuve, ministre délégué chargé du budget – quand on parle de finances, c'est encore à Bercy que l'on trouve le plus d'informations !

Auditionné par la mission d'information de l'Assemblée nationale sur l'écotaxe, M. Cazeneuve a déclaré : « Si la taxe poids lourds n'est pas mise en place, il conviendra de revoir nos objectifs en matière de modernisation de nos infrastructures de transport. » On ne saurait être plus clair ! Le ministre a même ajouté : « Mon message est donc le suivant : considérer que l'on peut conduire la politique des transports, que nous avons co-élaborée avec vous, de manière inchangée, sans mettre en œuvre une contribution qui permette le rendement attendu, n'est pas réaliste dans le contexte budgétaire que nous connaissons. »

Comme l'a rappelé Louis Nègre, le produit de l'écotaxe devait s'élever à 800 millions d'euros pour cette année : son abandon signifie 40 % de budget en moins pour l'AFITF.

Monsieur le ministre, puisque le conseil d'administration de l'Agence s'est réuni ce matin, pouvez-vous nous éclairer sur la façon dont vous pensez résoudre l'équation ? Quels investissements comptez-vous maintenir ? Lesquels allez-vous différer ?

On comprend fort bien qu'il soit difficile, pour l'État, d'investir en puisant dans le budget général. Je perçois également la difficulté de la mission qui est la vôtre, monsieur le

ministre : vous devez, dans votre propre budget, trouver de quoi financer l'absence de l'écotaxe. Autrement dit, une cure d'amaigrissement s'annonce, qui sera sans doute douloureuse. Je crois qu'il faudra se prononcer sur cette question, car l'ensemble de la politique relative aux infrastructures de transport est maintenant totalement remise en cause.

Tout cela nous invite à réfléchir à des scénarios de substitution. L'hypothèse d'une contribution accrue de l'utilisateur d'une infrastructure au financement et à l'entretien de celle-ci a été avancée tout à l'heure par Louis Nègre, que j'aurai cité abondamment aujourd'hui, et toujours avec plaisir.

Certains chiffres nous invitent à y réfléchir, même si, je le sais, ce sujet n'est pas simple sur le plan politique. J'ai en mémoire qu'il existe un écart de dix points entre la France et l'Allemagne pour la contribution de l'usager au coût du transport : cette part représente chez nous environ 30 % du prix réel, lorsqu'elle atteint 40 % outre-Rhin.

Après tout, c'est ce que l'on a fait avec le projet Charles-de-Gaulle Express, appelé CDG Express, et je rejoins ceux qui sont convaincus de la nécessité du financement choisi, qui mérite que l'on s'y intéresse.

À la différence de mon collègue Michel Teston, que j'ai écouté avec attention, je suis très prudent à propos des problèmes de fiscalité. J'admets cependant qu'une part de TIPP puisse éventuellement devenir un élément de la solution.

Monsieur le ministre, après avoir abordé ces différents sujets, je mesure la difficulté qui est la vôtre. Nous restons évidemment à votre écoute pour que le Parlement contribue à sortir le budget des infrastructures de transport des difficultés dans lesquelles il se trouve. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, les transports routiers et ferroviaires constituent en France un solide maillage pour l'ensemble du territoire. Pour mémoire, notre réseau routier est le deuxième au niveau européen et le quatrième à l'échelon mondial, tandis que notre réseau ferroviaire est l'un des plus denses d'Europe. Ce legs de l'histoire est essentiel, car il a contribué à assurer un réel développement, tant économique que social, de notre pays.

Nos infrastructures de transport ont contribué à la reconnaissance et au développement d'un véritable droit à la mobilité. Elles sont le fruit d'un investissement public fort, aussi bien d'un point de vue financier qu'en matière de gouvernance.

Pourtant, comme plusieurs de mes collègues l'ont souligné, l'état de nos infrastructures ferroviaires est lamentable, sauf pour quelques lignes à grande vitesse. Notre fret ferroviaire ne bénéficie pas des investissements nécessaires et les risques pour les usagers et les personnels sont réels.

Pour ce qui concerne la route, si l'état de notre réseau autoroutier est plus que correct, nous ne pouvons en dire autant des autres voies. Ce débat me donne d'ailleurs l'occasion de rappeler notre proposition de loi, présentée récemment au Sénat, visant à renationaliser les autoroutes.

En effet, la privatisation des sociétés d'autoroute a entraîné une perte de maîtrise publique de notre réseau autoroutier et a conduit à priver l'État de ressources précieuses pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de

France, comme notre collègue Michel Teston l'a rappelé. L'Agence est en souffrance ; d'ailleurs, la Cour des comptes la qualifie d'agence « aux ambitions limitées, privée de ses moyens, désormais inutile » dans son rapport public de 2009.

Pourtant, cette agence avait, et a encore, pour mission première de concrétiser l'ambition du rééquilibrage modal et de la transition écologique en sanctuarisant les financements pour la construction des infrastructures de transport. C'est pourquoi, avec la proposition de nationalisation des autoroutes, nous sommes au cœur du sujet dont nous débattons aujourd'hui : la question centrale du financement de la politique publique du service public des transports, en pointant les sommes qui manquent aujourd'hui à l'AFITF. Ce n'est pas une bagatelle, puisque cela représente entre un et deux milliards d'euros par an.

La France peut et doit recouvrer le contrôle et le bénéfice de ces infrastructures de transport.

Cette expérience, comme bien d'autres, devrait nous conduire collectivement à remettre en cause cet objectif de désendettement rapide. Lorsque nous entendons qu'il faut s'orienter vers plus de cessions au privé de participations de l'État, comme l'a récemment annoncé le Premier ministre, nous sommes plus que réservés.

Nous savons pertinemment que les privatisations ont entraîné quasi-systématiquement une baisse de la qualité du service et une augmentation des tarifs pour les usagers. Cela devrait nous conduire à plus de prudence sur les cessions de capital public d'entreprises accomplissant des missions de service public.

Nous regrettons à ce titre que l'ambition du Gouvernement en la matière soit une nouvelle fois le désengagement, puisque la participation du budget national à cette agence stratégique s'évapore chaque année de près de 350 millions d'euros.

Quant au service public ferroviaire, qui est cœur d'enjeux cruciaux dans les politiques nationales d'aménagement du territoire, dans les politiques régionales – il est le troisième budget régional, après la santé et l'éducation – et dans les politiques environnementales – je pense à la limitation des émissions de gaz à effet de serre –, il restera un sujet essentiel au cours des prochains mois.

Alors que le Président de la République a organisé la conférence environnementale et qu'il a affirmé l'urgence de la transition écologique, le financement de la politique des transports ne peut rester en berne. La suspension de l'écotaxe, conjuguée à la privatisation des autoroutes, condamne au fond cet outil qu'est l'Agence de financement des infrastructures.

Pourtant, les engagements pris par le schéma national des infrastructures de transport ou, plus récemment, par le plan Mobilité 21, nécessitent des financements.

À ce titre, nous vous indiquons, monsieur le ministre, que nous sommes très inquiets que le projet de loi portant réforme ferroviaire qui a été annoncé ne traite aucunement du financement et appelle simplement à des gains de productivité.

Or, comme on l'a répété tout au long du débat, la dette de RFF est importante : elle s'élève à plus de 30 milliards d'euros et devrait atteindre 51 milliards d'euros à l'horizon de 2025, la dette du système ferroviaire s'élevant alors dans sa globalité, en y ajoutant celle de la SNCF, à près de 61 milliards

d'euros. Il s'agit donc d'un montant très important. La Cour des comptes estime ainsi qu'une reprise partielle de la dette de RFF par l'État est souhaitable.

Je réitère donc notre demande, partagée par nombre de mes collègues dans l'hémicycle, que l'État s'engage à reprendre la dette du système ferroviaire et à établir un projet pluriannuel de financement des infrastructures ferroviaires dans le cadre d'une politique de transport multimodal.

Vous le savez, le groupe CRC a des propositions de financement.

Plusieurs d'entre elles ont déjà été explorées sur ces travées, et je les répéterai rapidement : la création d'un livret d'épargne sur le même principe que le livret A, afin de mobiliser l'épargne populaire pour moderniser et développer les infrastructures ferroviaires ; l'instauration d'un prélèvement sur les bénéfices des sociétés autoroutières dédié au financement du transport express régional, et cela sans attendre le retour à une gestion publique des autoroutes que nous préconisons par ailleurs ; la mise en place d'un réel pôle public bancaire, pour que le système bancaire remplisse sa mission au service d'un système ferroviaire structurant pour la vie quotidienne de la population comme pour le développement économique et l'aménagement du territoire, car il s'agit de répondre aux besoins de mobilité des populations ; la généralisation d'un versement transport régional qui permettrait – je regrette que mon collègue Roger Karoutchi soit parti – de mobiliser les 800 millions d'euros nécessaires à l'Île-de-France faute d'un versement transport harmonisé dans cette région, où plusieurs taux s'échelonnent de 1,5 % à 2,7 %.

Nous avons également porté l'idée d'une structure de défaillance de la dette qui fasse reposer le désendettement sur l'activité économique de transport dans le cadre d'une politique multimodale tournée de manière plus volontariste vers le report modal.

Cette proposition consiste en la création d'une sorte de caisse d'amortissement de la dette ferroviaire de l'État qui permettrait de libérer le fonctionnement du système ferroviaire de ce poids. Toutes les énergies seraient alors mobilisées pour la reconquête d'un service public ferroviaire efficace, qu'il concerne les voyageurs ou le fret et quelle que soit la distance ou la localisation.

Je pense que les enjeux économiques, écologiques et de développement des territoires appellent une autre politique en matière d'infrastructures de transport.

En clair, nous estimons au groupe CRC qu'il est temps que l'État reprenne de la hauteur, cesse de se faire dicter sa politique par le MEDEF et remette enfin au cœur des politiques publiques les notions d'intérêt général et de bien commun.

Ce n'est qu'à ces conditions que nous pouvons envisager un véritable avenir pour nos infrastructures de transport. Ce n'est qu'à ces conditions que nous répondrons aux besoins des populations. Ce n'est qu'à ces conditions, enfin, que nous pourrions effectivement remettre les choses à l'endroit, avec de véritables financements publics pour des transports de qualité.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes réunis afin de débattre de l'avenir des infrastructures de transport sur la

proposition de notre collègue Louis Nègre. Cette demande intervient alors que le Gouvernement a su prendre ses responsabilités (*M. Vincent Capo-Canellas s'exclame.*) et acter un certain nombre de projets majeurs.

Je citerai, brièvement, les recommandations de la commission Mobilité 21, le lancement important et financé – enfin ! – du tunnel Lyon-Turin, la reconfiguration du canal Seine-Nord-Europe, le Grand Paris Express et, bien entendu, le milliard d'euros de travaux annuels prévus pour la modernisation, la régénération et l'entretien des infrastructures ferroviaires.

La mobilité a toujours été un besoin pour les peuples, afin de développer leurs sociétés. Au fil du temps, les infrastructures se sont développées, le plus souvent en tenant compte de la spécificité du mode de transport et du type de circulation, pour devenir les points d'ancrage des plus grandes modernités d'aujourd'hui.

Une infrastructure est avant tout complexe ; c'est un objet aux multiples dimensions dont il est primordial de tenir compte pour tout projet. Elle se définit le plus souvent comme un objet technique, mais c'est surtout un objet structurant et territorialisé, qui s'inscrit à la fois dans l'espace et dans le temps.

Dans notre société, les infrastructures, quelles qu'elles soient, sont primordiales pour garantir la liberté de déplacement des personnes et des biens et pour assurer le fonctionnement et le développement de l'économie. Elles participent massivement à l'aménagement du territoire, donnant du sens à ce qui est essentiel pour l'homme : la mobilité.

J'en finirai avec cette présentation sommaire en indiquant que les projets, qu'ils soient urbains, routiers ou ferroviaires, qu'ils concernent les voies navigables ou portuaires, les aéroports ou les pistes cyclables, doivent respecter de multiples objectifs généraux et permanents. Ils doivent en conséquence être évalués selon de nombreux critères, qui tiennent aux besoins des usagers, au développement économique et social comme aux échanges internationaux. Notre pays est aussi une incontournable plateforme multimodale entre le nord et le sud de l'Europe – cela nous oblige évidemment, monsieur le ministre.

Nos infrastructures de transport participent bien de la politique européenne des transports. Elles sont également, depuis le Grenelle de l'environnement, au cœur de la transition énergétique. On ne peut désormais imaginer de construire des infrastructures sans intégrer, aux différents stades de la conception des projets, les questions de la sécurité et du risque pour prévenir les accidents et les incidents, y compris ceux qui sont liés aux phénomènes climatiques, à la pollution de l'eau, aux atteintes à la biodiversité et aux risques technologiques, ces derniers posant par exemple la question de la réduction des passages à niveau, de la conformité des tunnels ou de la réduction des routes à forte pente.

J'ajoute qu'il faudrait développer, dans les études, l'intégration, qui est actuellement trop rare, hélas, des notions de coûts complets, comprenant les investissements, le fonctionnement et les impacts environnementaux, et de cycle de vie de l'infrastructure, en prenant en compte le long terme.

Ce débat m'a donné l'occasion de revenir sur le Livre blanc rédigé par Jacques Delors lorsqu'il était président de la Commission européenne. Ce document date de juin 1993. Il m'en est resté un message fort : la volonté d'engager un

vaste programme d'infrastructures dans l'Europe entière et aussi dans notre pays. Je porte encore le regret que, dans les tiroirs de la Commission européenne, le Livre blanc soit resté, pour une bonne part, lettre morte. Les successeurs de Jacques Delors n'ont pas voulu engager ces travaux, qui nous manquent aujourd'hui.

« Ce Livre blanc, écrivait Jacques Delors, « a pour ambition de nourrir la réflexion et de contribuer à la prise des décisions décentralisées, nationales ou communautaires qui nous permettront de jeter les bases d'un développement soutenable des économies européennes, aptes à faire face à la compétitivité internationale, tout en créant les millions d'emplois nécessaires ».

Il répondait par avance à la question posée aujourd'hui : les économies européennes ont un avenir à condition d'investir et de structurer l'aménagement du territoire. D'où la nécessité de réseaux d'infrastructure transeuropéens, pour circuler mieux, plus sûrement et pour moins cher. Pour conclure rapidement, trop rapidement, sur le Livre blanc, je rappelle qu'il était prévu d'investir, d'ici à l'an 2000, quelque 250 milliards d'écus équivalents euros. Ce n'était pas rien !

Notre réseau routier national s'est réduit comme peau de chagrin depuis le transfert de la plupart des routes aux départements et la privatisation des autoroutes en 2006. Sur cette question, je partage l'avis de mon collègue Michel Teston.

Je rappelle qu'à cette occasion l'État a perçu 14,8 milliards d'euros, alors que la Cour des comptes avait estimé, dans son rapport annuel de 2008, que la valeur globale des 7 000 kilomètres d'autoroutes publiques s'élevait à 24 milliards d'euros. Il faudrait aujourd'hui 50 milliards d'euros pour racheter le réseau, ce qui est évidemment impensable.

Il est par ailleurs dommage que ces 14,8 milliards d'euros n'aient pas servi en totalité à réduire la dette du secteur ferroviaire. Une telle opération aurait été, me semble-t-il, acceptée par tous.

M. Louis Nègre. Si nous avions été là !

M. Jean-Jacques Filleul. Notre réseau ferroviaire, le plus important d'Europe, a subi les aléas du temps. Pendant de nombreuses années, l'État n'a pas engagé les régénérations nécessaires pour conserver les infrastructures à leur meilleur niveau.

La priorité a longtemps été donnée aux lignes à grande vitesse. Je le rappelle, la charge des infrastructures n'a pas été assumée en totalité par l'État. Elle concourt – nous le pensons tous – aux trois quarts de la dette de RFF. Toutefois, je note avec satisfaction que, depuis trois ou quatre ans, des moyens ont été mobilisés pour requalifier le réseau. L'effort principal reste à réaliser en Île-de-France, cela a été dit par d'autres avant moi. Je sais, monsieur le ministre, que c'est l'un de vos objectifs.

D'autres collègues parleront des ports ou des aéroports, mais je tiens à dire qu'il est regrettable, pour ce qui concerne les ports, que les hinterlands n'aient pas été suffisamment pris en considération ces dernières années. Les ports français méritent une plus grande attention : ils doivent devenir plus attractifs pour les opérateurs maritimes. Je me réjouis que le port du Havre soit, d'après notre collègue Charles Revet, en net progrès.

M. Charles Revet. Tout à fait. Je vais en parler !

M. Jean-Jacques Filleul. Les grandes plateformes portuaires françaises de niveau européen et l'organisation logistique au plan national participent de la compétitivité et de l'attractivité de notre pays.

Monsieur le ministre, nombre de bonnes fées se sont pourtant penchées sur nos infrastructures. Rappelons-nous le schéma national des infrastructures de transport, le SNIT, présenté en novembre 2011 par le précédent gouvernement, à quelques mois seulement des échéances électorales de 2012. Son montant était évalué à 245 milliards d'euros. Il visait des opérations diverses à effectuer sur vingt-cinq ans, sans hiérarchisation des projets ni solution de financement en vue de leur réalisation.

C'était en fait la « liste du père Noël », qui ne portait pas sur l'ensemble des projets d'infrastructures du territoire dits « particulièrement structurants » : elle agrégeait une kyrielle de projets, sans capacité de mise en œuvre. Et je passe sous silence les promesses entendues non réalisables et nuisibles, à terme, pour la crédibilité des gouvernants. Il s'agissait ainsi de 28 projets de développement ferroviaire représentant un linéaire de l'ordre de 4 000 kilomètres de lignes nouvelles, de 11 projets de développement portuaire, de 3 projets de voies d'eau à grand gabarit, de 28 projets routiers... N'en jetons plus !

Je ne puis m'empêcher de rapprocher ce catalogue et son coût exorbitant des scénarios présentés par la commission Mobilité 21. Dans le rapport rendu public le 27 juin 2013, nos collègues reviennent à la réalité, ce dont je les félicite, en prévoyant une contribution de l'État aux projets de transport qui soit comprise entre 2,1 et 2,5 milliards d'euros en moyenne annuelle sur les trente prochaines années.

Ce sont déjà des niveaux très élevés, puisque l'AFITF dépense en moyenne, depuis 2005, un peu moins de 2 milliards d'euros par an. La suspension provisoire, du moins je l'espère, de l'écotaxe vient évidemment bouleverser le montant des ressources de l'agence. Je souhaite, comme beaucoup, que l'écotaxe ou une taxe poids lourds soit réactivée.

Le Gouvernement, au travers de votre action, monsieur le ministre, s'est mobilisé pour mieux identifier les besoins et définir l'avenir des infrastructures de transport. Comme je l'ai rappelé en préambule, j'attendais depuis longtemps que l'État s'engage, pour ce qui concerne le fret, pour la ligne Lyon-Turin, dont la réalisation a été autorisée par le Parlement français en novembre dernier.

Le métro automatique du Grand Paris Express est désormais lancé, avec un achèvement prévu en 2030. J'ai lu récemment dans la presse, et sans doute le confirmez-vous, monsieur le ministre, que le projet de liaison entre la gare de l'Est et Roissy est ressorti des cartons dans lesquels il était enfermé depuis plus de dix ans.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Oui !

M. Jean-Jacques Filleul. Ce sont, là encore, des infrastructures majeures pour la grande agglomération parisienne.

Permettez-moi de revenir sur les propositions issues du rapport de la commission Mobilité 21 en faveur d'un schéma national de mobilité durable. La commission a eu pour mission de préciser les conditions de mise en œuvre du SNIT, les montants affichés en octobre 2011 n'ayant aucune chance de pouvoir être mobilisés d'ici à 2030, voire 2040.

Nos collègues parlementaires ont donc dû proposer une hiérarchisation des projets d'infrastructures, cohérente avec la situation et les perspectives des finances publiques. Je partage leurs constats : tous les territoires doivent pouvoir bénéficier de transports performants, et plus particulièrement de l'amélioration des transports du quotidien, de la lutte contre la fracture territoriale et du soutien à la compétitivité économique, sans que soit oublié pour autant l'objectif d'intégration des recommandations du Grenelle de l'environnement, qui impose une réduction des émissions de CO₂ de 20 % dans le domaine des transports d'ici à 2020.

Ainsi, la priorité doit être donnée aux modes de déplacement alternatifs à la route. Il est en effet nécessaire de favoriser une réduction du trafic automobile, ainsi qu'un report modal vers les transports du quotidien, tels que les TER, les métros et les tramways.

En repoussant ce catalogue d'illusions, vous avez fait preuve, monsieur le ministre, d'un réalisme qui vous honore, tout en proposant dans le même temps un avenir raisonnable et durable aux infrastructures de transport. Je rappelle qu'aucun des grands projets, en particulier les lignes à grande vitesse, n'est abandonné.

M. Charles Revet. Elles sont beaucoup moins nombreuses que dans le précédent schéma !

M. Jean-Jacques Filleul. Certes, mais c'était une promesse illusoire, cher collègue.

Ces projets sont phasés pour permettre précisément leur réalisation dans le temps. Les besoins de décongestionnement des grands nœuds et artères routiers et ferroviaires sont traités.

Ce débat sur l'avenir des infrastructures de transports nous aura au moins donné l'occasion d'évoquer ces domaines, auxquels nous sommes tous attentifs. Il m'aura permis de me projeter dans un passé récent et, dans le même temps, d'actualiser les évolutions que vous avez su, monsieur le ministre, élaborer avec vos différents partenaires.

Certes, la demande et les besoins sont importants ; les financements sont complexes, nous l'avons encore entendu aujourd'hui. Toutefois, notre histoire récente montre combien il est nécessaire de voir et de parler juste en matière d'infrastructures de transport. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'évoquerai les grands ports maritimes et, plus spécifiquement, Le Havre. J'y ai d'ailleurs été invité par mon excellent collègue Louis Nègre, que je félicite de son intervention.

Monsieur le ministre, en juillet 2008, nous avons adopté la loi portant réforme portuaire. Les conditions de transfert, tant des personnels que des équipements concernés, ont globalement été respectées dans les délais prévus. Dès lors, comment expliquer que, plus de cinq ans après le vote de cette loi et trois ans après l'application des dispositions relatives aux personnels et aux équipements, l'activité de nos ports n'ait guère progressé, alors que, à l'étranger, il en allait différemment ? Anvers est toujours le premier port français. À lui seul, il voit transiter plus de conteneurs que l'ensemble de ceux qui passent par les ports français.

Pour qu'un port fonctionne, il faut bien sûr qu'il soit opérationnel, au niveau tant des équipements que des personnels, mais aussi que les moyens d'acheminement des marchandises soient satisfaisants, ce qui, malheureusement, n'est pas encore le cas aujourd'hui, surtout dans les secteurs ferroviaires et fluviaux.

J'en viens aux deux premières interrogations que je souhaite formuler, monsieur le ministre.

S'agissant du ferroviaire, qui n'a cessé de se réduire d'année en année, nous achevons la liaison électrifiée entre Serqueux et Gisors : sa réalisation a duré quatre ans, pour un investissement de 200 millions d'euros, alors que, dans le même temps, pour des investissements portuaires nouveaux, le port de Rotterdam a engagé 3 milliards d'euros de travaux et Anvers 1 milliard d'euros.

La vocation des ports normands, Le Havre et Rouen, est d'élargir les débouchés vers l'Europe, y compris l'Europe centrale. Monsieur le ministre, est-il prévu de poursuivre les travaux sur les lignes ferroviaires pour développer le transport ferroviaire ? Si oui, quand seront-ils mis en œuvre ? Il semble qu'un redémarrage du canal Seine-Nord soit envisagé. Ne risquons-nous pas, si nous ne procédons pas aux aménagements suffisants, de faciliter ainsi le développement des ports du Nord, alors que, si nous le voulons, Le Havre, Rouen et même Paris pourraient disposer d'atouts extraordinaires ?

Aujourd'hui, seul le port du Havre, avec Port 2000, et Rotterdam sont en capacité d'accueillir les plus grands porte-conteneurs. Si nous ne réagissons pas, il est à craindre que l'avantage que nous donne notre position géographique ne disparaisse progressivement. D'où la nécessité d'engager rapidement des investissements dans le domaine ferroviaire, afin d'élargir notre hinterland et notre zone de développement. Qu'est-il prévu à cet égard, monsieur le ministre ?

Notre situation est sensiblement identique dans le domaine fluvial. Si le trafic a légèrement augmenté, nous sommes loin d'être pleinement opérationnels. Il n'a jamais été autant question de développement durable. Depuis le Grenelle de l'environnement, le port du Havre a un objectif à atteindre pour ce qui concerne le pourcentage de conteneurs acheminés par des modes économes en CO₂, c'est-à-dire par rail ou barge.

Le transport fluvial, manifestement dynamique, est probablement celui qui a le plus progressé dans l'hinterland du Havre. Toutefois, cette évolution aurait pu être beaucoup plus importante.

Quand il fait mauvais temps, il est quasiment impossible de transférer des conteneurs du terminal fluvial de l'Europe à Port 2000, les automoteurs ne pouvant faire le tour de l'estuaire pour entrer dans le bassin de ce port. Ainsi des conteneurs déchargés au terminal de l'Europe ont-ils mis plus de temps pour être transférés à Port 2000 – près de vingt et un jours pour une distance de 6 kilomètres –, que pour être acheminés du Havre à Hong Kong... Une telle situation ne doit-elle pas nous interpeller ?

La réalisation d'une plateforme multimodale est engagée, mais, pour l'heure, elle n'est pas encore opérationnelle. Je rappelle que la loi a été adoptée en 2008, il y aura donc six ans en juillet prochain.

Un autre aspect est à prendre en compte. Lorsque des transporteurs ou opérateurs choisissent leur port d'accueil, ils tiennent compte de l'efficacité des intervenants sur site, mais aussi des coûts de manutention. Or plus il y a d'opérateurs dans le port, plus ces coûts sont élevés.

Lorsque j'avais présenté, en 2008, mon rapport sur la loi portant réforme portuaire, après de très nombreuses auditions d'acteurs maritimes, il avait été suggéré, au titre des investissements à envisager au Havre pour établir un lien direct entre le fleuve et Port 2000, la mise en place d'une chatière, estimée à cette époque à environ 50 millions d'euros. De nombreux opérateurs plaident toujours aujourd'hui en ce sens. Là encore, il y a urgence. Qu'envisagez-vous dans ce domaine, monsieur le ministre ?

Manifestement, nous devons le reconnaître, il existe un décalage important entre la réactivité et l'engagement des responsables des ports étrangers, tant au Nord qu'au Sud, et la réactivité et l'engagement que nous observons chez nous.

Je souhaite à présent évoquer un autre domaine, lié aux transports en commun. J'ai eu l'occasion de prendre, en pleine campagne, un train qui m'a déposé au cœur de la ville de Fribourg. Il s'agissait d'un tram-train. Une telle orientation avait été évoquée comme une démarche intéressante à envisager en France.

Lorsque l'on regarde une carte du réseau ferré français, on s'aperçoit que presque toutes les villes de France disposaient de dessertes ferroviaires de proximité les reliant à leur arrière-pays. Presque partout, heureusement, ce réseau secondaire a été préservé, même si, après l'abandon des services dans les années soixante-dix, il y aura des travaux de remise à niveau à réaliser.

Pareillement, beaucoup de grandes villes utilisaient pour le transport urbain des tramways, qui ont également, pour une grande part, été supprimés à la même époque. Depuis dix ou quinze ans, on a vu ces mêmes grandes villes remettre en circulation de nouveaux tramways, plus modernes, bien sûr, pour diminuer le nombre des voitures et répondre aux besoins de la population.

Remettre en service certaines lignes ferroviaires, dont on a souvent gardé l'emprise, ressortirait à une démarche identique à celle dans laquelle s'engagent la plupart des villes. Chaque fois que c'est possible, il serait bien sûr souhaitable de le faire sous forme de tram-train.

Outre l'effort important en faveur du développement du transport collectif que cela représenterait, cela éviterait souvent d'importants et coûteux travaux d'aménagement routier indispensables du fait de l'augmentation du nombre de voitures, cela réduirait les embouteillages aux entrées de ville et cela dispenserait de nombreuses familles habitant à l'extérieur de la ville de devoir investir dans une seconde voiture, une charge financière souvent importante pour nombre de nos concitoyens. Je pense aussi aux jeunes ou aux personnes âgées, qui, avec un service cadencé, pourraient se déplacer plus librement.

Il existe à certains endroits des lignes indépendantes du réseau principal. Le transfert sur le réseau secondaire d'une part du trafic permettrait de libérer des sillons nécessaires pour d'autres activités. Je pense, bien sûr, au fret – c'est le cas pour Le Havre.

Monsieur le ministre, est-ce une démarche que le Gouvernement pourrait favoriser ? Il faudrait du temps, de l'argent, même si l'on en manque, pour envisager, fût-ce à terme, ce qui pourrait permettre un bon aménagement du territoire. Toutefois, gouverner, c'est prévoir !

Monsieur le ministre, je vous remercie des réponses que vous pourrez nous apporter. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UDI-UC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. René Beaumont.

M. René Beaumont. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, vous ne serez pas surpris de me trouver ici ce soir. En effet, vous savez pourquoi j'interviens : pour vous parler d'une voie routière originale, originale par nature puisqu'elle ne passe pas par Paris, d'un grand axe européen malgré tout, à savoir la route Centre-Europe Atlantique, autrefois appelé « axe Genève-Océan ».

Cette route a une histoire ancienne. Je n'entrerai pas dans le détail, sinon pour saluer ceux qui en ont été les initiateurs, à savoir Jean Valleix, député et premier adjoint au maire de Bordeaux d'alors, Jacques Chaban-Delmas, et l'ancien député-maire de Mâcon, Louis Escande.

Monsieur le ministre, tous deux avaient prévu vingt-cinq années de travaux pour réaliser la liaison Genève-Océan. Le financement, qui reposait toujours sur les mêmes bases, devait s'appuyer sur les fameux contrats de plan État-région, avec une participation de l'État, de la région et du département. Ce dispositif a vite montré ses limites : quand l'État était prêt, ce qui n'était pas toujours le cas, le département ne l'était pas, non plus que la région. Il fallait alors attendre que les trois le soient pour commencer les travaux, qui s'en trouvaient retardés d'autant.

Quarante-cinq ans après, il reste encore une moitié de cet axe à réaliser – je le rappelle, on prévoyait vingt-cinq ans de travaux en 1969 !

Il est vrai que certaines sections ont été aménagées beaucoup plus rapidement que d'autres : en 1989, l'axe Genève-Mâcon est devenu une autoroute ; il n'y a aucun problème de ce côté-là. De l'autre côté, à l'ouest, la configuration est plus originale et a dû s'adapter au trafic et à l'éclatement de cet axe vers Nantes, La Rochelle, Royan et Bordeaux. Les travaux avancent assez vite, à tel point que l'axe Angoulême-Bordeaux est pratiquement terminé et que l'axe Poitiers-Nantes est bien avancé – deux fois deux voies ou deux voies, selon les circonstances et les besoins.

Demeure le tiers central, monsieur le ministre, celui par lequel tout le monde passe – entre 19 000 et 20 000 véhicules par jour, dont 40 % de poids lourds, étrangers pour plus de la moitié d'entre eux, ce qui est très original. Pourquoi empruntent-ils cette route ? Parce qu'il n'existe pas vraiment d'autre solution. L'axe autoroutier Bordeaux-Clermont-Ferrand-Lyon est très peu fréquenté par les poids lourds, pour deux raisons : d'une part, il est coûteux ; d'autre part, et c'est la raison essentielle, il passe à plus de 1 000 mètres d'altitude, ce qui le rend impraticable pour les poids lourds une bonne partie de l'année. Voilà pourquoi ceux-ci préfèrent emprunter l'axe Centre-Europe Atlantique.

Un tronçon de cet axe tiers central a été réalisé immédiatement, entre 1981 et 1986, sans doute en raison de la très forte influence qu'exerçait le président du conseil général de la Creuse de l'époque auprès de l'Élysée.

Restait le tronçon Montluçon-Mâcon. Actuellement réalisé pour moitié, il dessert des régions difficiles d'accès du centre de la France : le département de l'Allier et l'ouest de la Saône-et-Loire. Surtout, il a la réputation d'être terriblement meurtrier, puisque l'on compte en moyenne, sur ses 160 kilomètres, vingt-quatre morts chaque année.

Les accidents sont tous identiques : une collision frontale entre un véhicule de tourisme et un camion circulant dans le sens opposé. Après avoir suivi sur dix, vingt ou trente kilomètres le même camion, les véhicules de tourisme, dès que la situation leur paraît favorable, tentent un dépassement, malgré une visibilité imparfaite, et se jettent contre le camion arrivant en face. J'y reviendrai dans ma conclusion.

Cette situation étant dénoncée de toutes parts sur ce territoire, votre prédécesseur, Dominique Bussereau, est venu trouver l'ensemble des élus de l'Allier et de Saône-et-Loire concernés pour tenter de trouver une solution. Il a proposé d'accorder une concession autoroutière sur l'axe Mâcon-Montluçon. Le département de l'Allier, je dois le dire, s'est montré d'emblée favorable à cette solution et l'a acceptée immédiatement. Nous avons fait valoir que les financements qu'avaient déjà apportés les régions et les départements nécessitaient bien un petit avantage. Celui-ci s'est traduit, dans le département de l'Allier, par la gratuité du tronçon Paray-le-Monial-Montmarault, ce qui n'est pas neutre pour ce département.

La Saône-et-Loire, quant à elle, a été atteinte d'une maladie rare, très contagieuse – c'est le vétérinaire qui parle –, à savoir une allergie socialiste soudaine à la concession autoroutière de la part d'un élu influent du département. (*Sourires sur les travées de l'UMP.*) Il a bien fallu trouver une solution. Monsieur le ministre, je vous félicite, car cette solution, c'est vous qui l'avez trouvée, ce qui n'était pas évident. Le problème, c'est qu'elle me semble se désagréger, ainsi que je vais tenter de vous l'expliquer doucement.

Vous avez fait réaliser une étude sur les solutions possibles par le fameux conseil général de l'environnement et du développement durable – issu de la fusion du conseil général des ponts et chaussées et du service de l'inspection générale de l'environnement. Finalement, vous avez considéré que ce tronçon pouvait être financé par une participation de l'État, de la région et du département, ce qui ne constituait pas une nouveauté.

Puisque ce système n'avait pas fonctionné pendant quarante ans, il était normal de le reprendre, faute d'avoir trouvé une autre solution et faute d'accepter la concession autoroutière ! (*Sourires sur les travées de l'UMP.*)

Aussi, différents financeurs ont été sollicités. Interrogé, le conseil régional de Bourgogne, d'une discrétion totale sur le sujet, a répondu qu'il étudiait la question. La concession autoroutière, qui avait été refusée, est acceptée pour la réalisation d'un adossement à la sortie de Mâcon. L'État, quant à lui, prévoit un financement à hauteur de 30 millions d'euros par an pour la période 2014-2019, auxquels il faut ajouter un apport de 3 millions d'euros par an de la part du département de Saône-et-Loire, financés par le produit de l'écotaxe – décidément, on en parle beaucoup aujourd'hui, mais c'est bien naturel. Or on sait ce qu'il est advenu, à ce jour, de l'écotaxe.

Aujourd'hui, monsieur le ministre, comment comptez-vous financer rapidement les premières tranches que vous aviez prévues, notamment le tronçon Paray-Ciry-le-Noble, l'un des plus accidentogènes ?

Pour l'instant, aucun engagement de travaux n'a été pris, sinon ceux qui sont financés grâce à des crédits votés auparavant, des crédits d'entretien et de sécurité et non des crédits de réalisation. Qu'en est-il du financement par les départements, maintenant qu'ils ne peuvent plus compter sur le produit de l'écotaxe ? Enfin, et tout le monde vous a posé cette question, avez-vous un plan, que je qualifierai de « B' », ne voulant pas empiéter sur le « plan B » de M. Mézard, étant peu désireux de lui prendre l'argent dont il a grand besoin ?

Monsieur le ministre, je vous rappelle tout de même – et là, je ne souris plus – que, chaque année perdue, ce sont vingt-quatre morts de plus. C'est aussi l'économie de la Saône-et-Loire et de l'Allier qui est menacée. Il existe une très bonne solution, c'est la concession tout le long du sujet, comme cela était prévu auparavant. Il vous suffit de guérir un certain ministre du département de la Saône-et-Loire. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Vial.

M. Jean-Pierre Vial. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, lors d'un récent colloque sur la transition écologique qui se tenait au Sénat, le conférencier, un éminent universitaire, regrettait que la France ait perdu le sens des grands projets qui ont structuré notre pays. C'était l'aménagement du territoire.

Si je fais part de cette réflexion, qui pourrait apparaître comme un regret, c'est parce que, de tous les ministères, le vôtre, monsieur le ministre, est certainement l'un des derniers où cette flamme peut rejaillir avec une volonté politique. Il serait si réconfortant de voir nos grands ports animés par ceux-là mêmes qui semblent plus occupés à les bloquer, de voir certains de nos grands canaux aménagés pour répondre au défi d'un trafic moderne.

Je sais bien que, tout à l'heure, on nous a présenté un concept européen moderne selon lequel il serait possible de faire du sur-place en ayant le sentiment de bouger si les autres reculent !

Dans un tout autre domaine, le récent drame ferroviaire que nous avons connu pose la question sur les choix du tout-TGV aux dépens du reste du réseau ferroviaire. Cela ne devrait-il pas nous conduire, monsieur le ministre, dix-huit ans après la réforme de 1996, à nous interroger sur le rôle et l'efficacité de RFF dans notre organisation ferroviaire ? Au risque de paraître quelque peu provocateur et lapidaire, je poserai la question suivante : cet opérateur n'a-t-il pas préféré jouer le rôle d'un cabinet d'études plutôt que d'être un outil chargé des capacités ferroviaires modernes de notre pays ?

Hier, le SNIT dressait un état des lieux factuel. Aujourd'hui, la mission Mobilité 21 hiérarchise les orientations et les priorités.

Reconnaissons que, si l'Europe n'est pas exempte de tout reproche sur le plan économique, elle doit au moins se voir attribuer le mérite d'une vraie vision stratégique en matière d'infrastructures de transport. Je ne vous surprendrai pas en évoquant les liaisons ferroviaires du grand Sud-Est, notamment celles du corridor sud européen avec le Lyon-Turin.

Le 20 novembre dernier, le Président de la République, François Hollande, et le président du Conseil italien, Enrico Letta, ont pris des engagements décisifs en faveur de la ligne ferroviaire Lyon-Turin. Nous ne pouvons que nous en féliciter : ce sommet bilatéral vient ainsi marquer une nouvelle étape, après l'engagement de 2001, sous la présidence de Jacques Chirac, du lancement de ce projet, retenu dès 1993 au sommet d'Essen parmi les infrastructures européennes prioritaires.

Ce sommet du 20 novembre fait suite à la ratification par le Sénat, le 18 novembre, de l'accord de Rome du 30 janvier 2012 et de l'adoption par le Parlement européen, le 19 novembre, des financements des grandes infrastructures pour la période 2014-2020, avec un budget de 26 milliards d'euros, niveau sans précédent.

Toutefois, comme tout grand projet, celui-ci se divise en plusieurs chantiers distincts sur lesquels il convient, monsieur le ministre, que vous nous apportiez des précisions, dans le prolongement du comité de pilotage qui s'est tenu récemment à la préfecture de la région Rhône-Alpes, sous l'autorité du préfet Carencio.

Le premier chantier, c'est bien évidemment le nœud lyonnais, qui est non seulement partie intégrante du projet Lyon-Turin, mais qui en constitue un élément essentiel, compte tenu des contraintes qui doivent être levées dans la traversée et le contournement de Lyon.

C'est donc une vraie satisfaction de voir les conclusions du rapport Duron retenir le projet relatif au nœud lyonnais comme l'une des priorités. Nous aimerions néanmoins entendre des engagements et des précisions en termes de calendrier, monsieur le ministre.

Le deuxième chantier concerne évidemment les « accès » entre Lyon et la combe de Savoie. Là encore, les conclusions du rapport Duron ont été particulièrement précises, considérant que ce chantier devrait être envisagé dans le prolongement du tunnel ferroviaire international. Or les accès concernent le trafic international de passagers et de marchandises, mais aussi les infrastructures de transport régional, aujourd'hui saturées. Il est donc nécessaire que ce chantier des accès puisse bénéficier dès à présent de la mise en place d'un observatoire – ça ne coûte pas cher ! – pour apprécier et évaluer l'ensemble des enjeux et priorités, et aider aux prises de décisions.

Troisième chantier : la plateforme de feroutage de Grenay. Voilà une des premières réalisations concrètes du Lyon-Turin, avec la création de l'autoroute ferroviaire et le basculement du transport de marchandises de la route sur le rail, entre la plateforme de Bourgneuf-Aiton, en Savoie, et Orbassano, en Italie.

La mise au gabarit du tunnel historique aura montré la pertinence de cette autoroute ferroviaire puisque 2013 aura vu le trafic de l'AFA – autoroute ferroviaire alpine – progresser de 25 %, au moment même où le trafic ferroviaire national de marchandises continue de régresser.

La plateforme de Grenay constitue donc aujourd'hui un enjeu majeur pour passer de l'expérimentation technique à une pleine activité sur une distance et avec des équipements correspondant aux besoins de l'activité commerciale. Ce dossier est prêt depuis bientôt trois ans et pourrait être facilement mis en œuvre dans le cadre des financements

inscrits au prochain contrat de projets État-région – CPER –, puisque l'idée en a été émise au sein du comité de pilotage régional que j'évoquais à l'instant.

Monsieur le ministre, pouvez-vous donc nous confirmer la volonté du Gouvernement de retenir la plateforme de Grenay parmi les priorités du prochain CPER ?

Enfin, quatrième et dernier chantier : le tunnel international dit « tunnel de base », dont il a déjà été beaucoup question. Je le disais au début de mon propos, l'engagement franco-italien du 20 novembre constitue une étape décisive dans le lancement des travaux du tunnel international. Le coût de ce chantier, qui devrait s'élever à plus de 8 milliards d'euros, sera supporté par l'Europe, qui s'est engagée à un financement exceptionnel de 40 %, par l'Italie, à hauteur de 35 %, et par la France, de 25 %, alors même que les trois quarts de l'ouvrage se trouvent en territoire français.

La participation de la France devrait donc s'élever à 2,1 milliards d'euros sur une période estimée à plus de dix ans. Rappelons toutefois que les travaux réalisés à ce jour, à savoir les descenderies, s'élèvent à près de 1 milliard d'euros, soit la moitié de la contribution qui restera à la charge de l'État français.

Pour importante que soit la décision du 20 novembre dernier, il convient de rappeler les règles posées par le Parlement européen et le Conseil européen dans le règlement dit « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe », adopté le 11 décembre dernier, qui précisent les conditions des concours financiers octroyés par l'Europe.

Vous le savez, monsieur le ministre, l'octroi des financements européens relève directement de l'appel à projets qui sera lancé dans les prochains mois. La France et l'Italie devront évidemment y répondre, mais elles devront surtout satisfaire à deux exigences.

La première, déjà ancienne, c'est la nomination, d'ici à l'été 2014, d'un promoteur public qui sera chargé de la réalisation du chantier. La première question, monsieur le ministre, porte évidemment sur l'engagement du Gouvernement de désigner ce promoteur public, dès à présent ou en tout cas avant l'été.

La seconde exigence, c'est le montage financier de l'opération et la certification des coûts du projet, conjoints avec nos partenaires italiens. Cette ingénierie et le plan financier devront être finalisés d'ici à l'automne 2014. Là encore, il s'agit d'une condition essentielle de la recevabilité de la réponse à l'appel d'offres européen.

Monsieur le ministre, ces trois conditions – réponse à l'appel d'offres, mise en place d'un opérateur, adoption du montage financier de l'opération – sont celles auxquelles les États français et italien doivent satisfaire. C'est également la clé pour concrétiser les engagements pris le 20 novembre dernier par le Président de la République et par le président du Conseil italien et pour doter notre pays de cette grande infrastructure européenne répondant aux enjeux économiques et environnementaux. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP.)*

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Madame la présidente, mesdames, messieurs les sénateurs, c'est un débat important et passionnant qui nous réunit aujourd'hui. Les différentes

interventions ont permis d'évoquer de nombreux sujets tout à fait actuels et d'exprimer des préoccupations auxquelles je tâcherai de répondre.

Ce débat est d'autant plus nécessaire qu'il est urgent de doter notre pays d'infrastructures de qualité afin de créer du dynamisme, de la croissance et d'ouvrir de nouvelles perspectives d'aménagement du territoire.

L'enjeu du transport – y compris du transport aérien, dont il a été assez peu question aujourd'hui – est celui du quotidien, de la proximité, mais aussi celui de la qualité, de la régularité et de l'efficacité du service public, de sa capacité de s'adapter à un environnement évolutif. Ces préoccupations devraient conduire à un certain nombre de réformes, et je pense notamment à la prochaine réforme du service public ferroviaire.

Le transport est étroitement lié à la vie quotidienne. Un sondage vient d'ailleurs de souligner l'importance du transport dans les attentes et les exigences des Français à l'égard des décideurs, donc de nous-mêmes. Il est vrai que, pendant des années, peut-être des décennies, la question des transports n'a pas été suffisamment au centre des politiques publiques et de la réflexion sur les grands mouvements de l'avenir.

Je prendrai l'exemple de la région parisienne et des autres grandes métropoles nationales. Comment éviter l'espèce de thrombose dont ces territoires sont menacés ? Une solution réside dans la promotion de modes de transport alternatifs, notamment les mobilités douces, dans toute leur diversité. À ce titre, un plan vélo sera bientôt lancé.

La question des transports nous oblige à nous projeter dans le temps, à définir une certaine vision de l'aménagement et à chercher la mobilisation optimale des ressources financières, publiques ou non, car les contraintes budgétaires nous obligeront sans doute à faire preuve d'imagination et d'exigence pour trouver des sources originales de financement.

Le transport est aussi un enjeu industriel. Je rappelle que nous sommes parmi les leaders mondiaux dans ce secteur. D'ailleurs, nos industriels attendent de nous l'impulsion de la commande publique pour participer à la croissance de ceux de nos territoires qui détiennent ce savoir-faire et cette source de compétitivité, qui abritent des pôles de recherche.

Car le transport, on tend peut-être à l'oublier, c'est aussi l'innovation, l'imagination, la créativité. Le transport de demain sera un transport intelligent. Mon ministère organise une grande manifestation le 11 février prochain sur ces thématiques du transport intelligent et des réseaux de demain, où toute une série de start-up innovantes en matière d'amélioration de la qualité des services, de transition énergétique ou de limitation de la consommation pourront faire la preuve de leur dynamisme. Il y a là un véritable bouillonnement d'idées qu'il faut encourager.

Nous devons avoir un tour d'avance à l'heure où l'innovation dans le domaine des transports suscite une compétition mondiale. Les États-Unis ont ouvert plusieurs chantiers en matière d'infrastructures intelligentes, et l'Europe a, elle aussi, engagé un grand projet qui doit nous permettre de devenir l'un des acteurs les plus dynamiques dans ces domaines.

Avec Fleur Pellerin, ministre déléguée chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique, je lancerai un plan permettant d'accompagner les start-up innovantes dans le champ des transports connectés.

Grâce à l'innovation, nous pouvons devenir l'un des pays leaders dans ces domaines d'avenir.

Par ailleurs, ainsi que je le disais hier, lors d'un colloque que vous coprésidiez avec Philippe Duron, monsieur Nègre, nous ne devons pas oublier cette réalité géographique qui nous place au carrefour du continent européen et qui constitue un atout considérable pour notre pays. Encore faut-il savoir tirer parti de cette situation stratégique de la France, terre de transit et porte de l'Europe; cette situation est du reste multidimensionnelle: à la fois terrestre, maritime, fluviale, aérienne.

La France est, de fait, une terre de passage entre l'Europe du Nord, l'Europe centrale et l'Europe du Sud, entre l'Europe et l'Afrique du Nord. Elle est aussi, par son littoral – le plus long d'Europe –, ouverte sur plusieurs mers, la porte maritime de l'Europe, même si, pour différentes raisons historiques, les grands ports du nord ont privé nos places portuaires du poids qu'elles auraient dû avoir.

Comme l'ont très justement dit Jean-Jacques Filleul et Charles Revet, on a trop longtemps négligé le lien entre les ports et l'hinterland.

M. Charles Revet. Bien sûr!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. En tout cas, il est clair que les transports sont au cœur du mécanisme de croissance économique.

Du fait de la nécessité de se doter d'infrastructures adaptées, ils sont aussi l'un des moyens de la reprise économique, l'un des leviers permettant de créer de l'emploi, de structurer des filières, notamment industrielles. À cet égard, il faut mentionner les moyens prévus dans le cadre des programmes « investissements d'avenir ».

Cela vaut dans le secteur des transports ferroviaires, mais aussi dans l'aéronautique et dans un certain nombre de projets que l'on peut considérer comme « orphelins », au sens des maladies orphelines.

J'étais, voilà deux jours, à la SNCF pour lancer l'expérimentation des drones civils. Voilà un sujet extraordinaire, qui mobilise plus d'une centaine de start-up françaises dans les régions de Bordeaux et de Toulouse. Pour conserver sa place de leader mondial dans ce domaine, la France doit, d'une part, donner une impulsion à une réglementation qui fera de notre pays la référence concernant l'utilisation de ces drones et, d'autre part, engager et accompagner toutes ces innovations.

L'enjeu, lorsque nous parlons des infrastructures, est aussi de doter notre territoire des moyens durables pour la croissance et le dynamisme économiques.

Cet enjeu est également européen. Cela n'a pas été souligné, mais le contexte a bien évolué en quelques mois. Souvenez-vous du combat qu'a mené le Président de la République et qui s'est conclu par l'évolution des budgets européens en vue de mobiliser des moyens supplémentaires pour les grandes infrastructures de transport.

Je pense notamment à la révision du réseau transeuropéen de transport au cours de la période 2014-2020. La France – elle n'était pas seule, mais elle était au premier rang de ce combat – a fait passer l'enveloppe, qui était modeste au départ, à 23,2 milliards d'euros: 10 milliards d'euros pour les pays du fonds de cohésion et 13,2 milliards d'euros – avec

une augmentation de 65 % – pour la France; des montants sans commune mesure avec ceux que nous avons pu connaître dans la période précédente, 2007-2013.

Grâce à ces mesures, émergeront de grands projets d'aménagement. Des questions m'ont été posées concernant deux d'entre eux. J'y reviendrai brièvement, notamment le projet Lyon-Turin et le projet de canal Seine-Nord.

Je rappelle que, sur ces grands projets de dimension européenne comme les corridors européens de transport, nous avons obtenu l'éligibilité, à hauteur de 40 %, à des subventions européennes, ce qui n'était pas nécessairement le cas voilà encore quelques mois.

Toujours à propos du contexte européen, n'oublions pas que le transport, ce sont aussi des relations sociales, des hommes et des femmes qui évoluent dans un environnement qui doit être favorable au développement. À cet égard, nous déplorons le manque d'implication qui a été, des années durant, celui de la France en faveur de politiques sociales européennes: de fait, nous avons adopté en la matière une vision uniquement orientée vers la concurrence, débouchant sur le dumping social. Désormais, dans ce combat-là aussi, la France prend toute sa place, et je m'en félicite.

Dans le transport routier de marchandises, entre 2007 et 2012, l'activité a diminué de 25 % – pas moins! –, le pavillon français se voyant ainsi remis en cause. Bien sûr, la crise est en partie à l'origine de cette diminution, mais celle-ci résulte aussi des politiques de dérégulation sociale qui ont été suivies, de la concurrence exacerbée qui a conduit au dumping social. Ont été ainsi mises en place les conditions propices à une déstructuration qui a également touché l'aménagement du territoire.

Par exemple, il n'est pas en France un seul canton qui n'accueille au moins d'un transporteur routier. Eh bien, nous avons fait reculer la Commission, qui avait la volonté de libéraliser la réglementation européenne en prévoyant d'assouplir un peu plus le cabotage.

Je pourrais également citer le combat que nous avons mené concernant le transport aérien et le fameux rendez-vous du Conseil informel au sujet du projet de Ciel unique européen. La France était, à l'origine, quasiment la seule à refuser que l'on s'engage une nouvelle fois dans une sophistication de réglementations qui tendaient, en définitive, à remettre en cause notre modèle d'organisation. D'ailleurs, les syndicats s'en sont émus, et nous nous sommes entendus avec l'Allemagne – c'est suffisamment rare pour que je le souligne! – pour adopter une position de plus en plus convergente.

Nous avons adressé des courriers au commissaire européen Siim Kallas pour lui demander que ne soient pas instaurées des règles destructrices dans ce domaine sensible des transports aériens, où une certaine stabilité est nécessaire pour assurer la sécurité et la régularité des vols.

En outre, lors du Conseil informel de Vilnius, nous avons tout simplement exigé l'arrêt d'une nouvelle réforme de dispositions qui n'étaient même pas encore mises en œuvre: à peine le Ciel unique II était-il engagé qu'un Ciel unique II+ était projeté!

S'agissant du contexte européen en matière d'infrastructures de transport, nous devons donc non seulement mobiliser des financements européens, mais aussi faire en sorte que soient élaborées des politiques qui s'inspirent claire-

ment de notre vision de l'aménagement du territoire comme une impérieuse nécessité, du rôle de l'État stratège, notre conception d'un État qui intervient.

Il n'est pas un seul domaine, concernant les transports, où nous ne fassions appel à la puissance publique, qu'il s'agisse de la réglementation, de l'investissement ou de la stratégie. Et c'est bien légitime ! D'ailleurs, les grands investissements ont toujours été structurants. Encore faut-il que, par des règles interprétées de manière parfois un peu dogmatique, on ne fasse pas obstacle à l'intervention de l'État, y compris à son action régulatrice. Je pense notamment à la réforme ferroviaire, aux éventuelles évolutions des modes de financement des infrastructures. Je pense également aux relations avec les transporteurs autoroutiers et aux secteurs maritime et portuaire. Si nous avons écouté la Commission, nous serions actuellement confrontés à une libéralisation des services portuaires qui nous poserait de grandes difficultés, à nous mais aussi à bien d'autres.

Ce contexte nous amènera, dans les prochains mois, à convoquer une grande conférence européenne, dont l'initiative revient à la France. Nous avons été rejoints par la présidence grecque, qui a souhaité organiser ce rendez-vous avec nous à Paris. Cette conférence aura pour thème l'harmonisation sociale dans le transport, notamment le transport routier de marchandises.

La France doit donc prendre position sur les orientations européennes, sur toute la démarche européenne. Nous avons trop souvent imputé à l'Europe la responsabilité de nos difficultés, alors que la France a elle-même appréhendé, de par ses politiques, voire par la promotion de certaines théories, la question européenne sous un angle qui était non pas purement « européen », mais bien national, et dogmatique. Je souhaite que nous puissions revenir sur cette attitude.

La France, dans le domaine des transports, n'est pas absente du débat européen, et cela pour une raison très simple : d'un point de vue stratégique, elle est offensive au niveau national pour l'ensemble de ses réseaux et dans la complémentarité des politiques qu'elle entend mener.

Je tiens à remercier les différents intervenants, notamment MM. Jean-Jacques Filleul et Michel Teston, d'avoir rendu hommage à la politique engagée par ce gouvernement, à la volonté qui a été la sienne d'allier pragmatisme, prise en compte des réalités, soutenabilité et ambition. Même Louis Nègre lui a rendu, au moins indirectement, sans l'avouer, cet hommage, sans doute de manière un peu retenue, plus timide...

M. Louis Nègre. Plus équilibrée !

M. Vincent Capo-Canellas. Moins enthousiaste !

M. Ronan Dantec. Plus pudique !

M. André Reichardt. Plus juste ! (*Sourires.*)

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. En tout cas, je l'en remercie aussi.

Je précise au passage que le pragmatisme n'est pas ennemi de l'ambition : il est au contraire une des conditions de la réalisation des projets engagés.

Du reste, un de mes premiers soucis a été de redonner de la soutenabilité aux projets, de rendre réalisable ce qui n'était encore que projeté et, lorsque ce n'était pas réalisable, de le dire en toute honnêteté. Car il fallait bien faire comprendre que, eu égard à l'évolution de la situation, nous ne pouvions

nous en tenir aux promesses accumulées l'instant d'un débat sur une politique globale, que nous devons au contraire avoir une vision intermodale, nous projeter dans le temps, mobiliser les moyens nécessaires à la mise en œuvre d'une politique responsable.

Cher Louis Nègre, je vous remercie donc d'avoir bien voulu souligner que nous avons engagé une démarche de vérité. Elle était indispensable, car nous ne pouvions en rester au mythe des 245 milliards d'euros de projets, dont certains n'étaient même pas esquissés, et considérer que nous pouvions avancer ainsi, sans nous soucier de redonner un peu de crédibilité à la parole publique.

Cette crédibilité a pu progresser grâce à des recommandations, des préconisations, un travail partenarial durant lequel chacun a eu le droit à la parole, notamment dans le cadre de la commission Mobilité 21. Elle a également été favorisée par la possibilité d'expertiser et de donner régulièrement à la représentation nationale le temps de la discussion sur ces grands projets structurants.

Il est en effet nécessaire que les représentants de la Nation, c'est-à-dire les parlementaires, puissent, à chaque étape de la réalisation de ce schéma des infrastructures de transport, en analyser le rythme, la pertinence et les méthodes. Ces paramètres doivent être revisités régulièrement pour donner leur chance à des réalisations, sur des bases nouvelles et saines, en fonction d'un environnement économique et budgétaire en constante évolution.

C'est de cette responsabilité et de cette démarche partenariale que procédera la réussite de nos ambitions. Cette démarche est totalement transparente, réaliste, concrète, évolutive, mais elle permettra ce vrai partenariat entre l'État et les collectivités territoriales.

Celles-ci ne peuvent pas être sollicitées seulement à l'occasion d'une contractualisation, sans que l'on s'appuie sur une vision partagée de l'aménagement du territoire. Car l'aménagement du territoire les concerne toutes, et pas seulement les régions comme je l'entends parfois, même s'il est nécessaire, pour faire avancer la décentralisation, de savoir qui est responsable de quoi, quelle est l'autorité organisatrice, le chef de file. Les départements sont également concernés, de même que les intercommunalités, les métropoles, les communautés d'agglomération.

Bref, nous devons parvenir à la mobilisation des acteurs publics autour des enjeux du transport. Ce sont ces bases qui donneront de la solidité à la construction d'une politique pertinente.

Les orientations ont été claires. Vous les avez entendues, car elles ont été énoncées à plusieurs reprises par le Premier ministre.

Il faut bien reconnaître que, dans les années passées, la priorité n'a pas été donnée – et vous l'avez tous regretté, quelle que soit votre appartenance politique – au maintien à niveau des infrastructures existantes dans le domaine ferroviaire. C'est le constat qu'a établi par deux fois l'École polytechnique fédérale de Lausanne, en 2005 et 2012. Elle a noté que la modernisation des infrastructures était insuffisante ; le niveau d'entretien et de renouvellement des infrastructures existantes ne permettait même pas d'atteindre un seuil garantissant la sécurité et l'efficacité du transport. Cela explique la disparition du transport de marchandises sur certains parcours, l'absence de tout trafic sur certains

tronçons, soit pour y effectuer des travaux, soit, surtout, pour éviter un accident. Hélas, nous avons néanmoins connu l'accident de Brétigny!

Avant même cet accident, fort du constat dressé par l'École polytechnique de Lausanne, j'avais demandé à RFF d'élaborer un grand plan de modernisation ferroviaire. Depuis, au-delà des 3,2 milliards d'euros consacrés à l'entretien de ces réseaux, 2,5 milliards d'euros ont été débloqués.

Voilà pourquoi la première des orientations est la priorité donnée à l'amélioration durable des infrastructures existantes, ferroviaires mais aussi routières.

Cela a été rappelé: aujourd'hui, 20 % de notre réseau routier est dans un état dégradé. Nous ne saurions laisser la détérioration se poursuivre.

Souvenez-vous des politiques menées naguère: elles excluaient de la contractualisation les fameux PDMI, les programmes de modernisation des itinéraires routiers.

Qu'il s'agisse des réseaux routiers, ferroviaires ou fluviaux, l'entretien des infrastructures existantes est nécessaire. L'époque est révolue où, en matière ferroviaire par exemple, la France n'entretenait que 500 kilomètres de voies quand il aurait fallu en rénover plus du double. Cette politique de rénovation sera clairement affichée dans le cadre de la contractualisation entre l'État et les collectivités territoriales, notamment les régions.

Les réseaux structurants doivent faire l'objet d'une mobilisation, ils doivent bénéficier de financements. Tous les territoires sollicitent des cofinancements pour réaliser tel équipement ou tel tronçon de voie. Gardons cependant cette réalité à l'esprit: les réseaux structurants doivent être remis à niveau. Nous commencerons par ce chantier. C'est, pour l'État, une obligation morale qu'il convient de traduire en réalités financières et matérielles.

Par ailleurs, le Premier ministre s'est engagé à assurer le renouvellement des trains Corail. Ces derniers sont fort anciens – ils ont plus de trente ans, voire trente-cinq dans certains cas. (*M. Louis Nègre acquiesce.*) Sur les lignes pour lesquelles l'État est autorité organisatrice des transports, aucune modernisation du matériel roulant n'a été assurée pendant des décennies!

Jean-Marc Ayrault a souhaité mettre un terme à cette situation. D'ici à 2025, tous les trains d'équilibre du territoire, les TET, seront renouvelés. Une enveloppe de 510 millions d'euros permettra de passer une première commande. L'appel d'offres est d'ores et déjà lancé. Le matériel roulant sera remplacé de manière progressive, en fonction des lignes, de leur fréquentation et des attentes des usagers, qui ont fait l'objet d'enquêtes spécifiques.

Ce soutien aux transports du quotidien est élaboré en dialogue avec les collectivités, notamment *via* les contrats de projets État-région pour 2014-2020. Il s'agit là d'une démarche partenariale. Jamais les collectivités n'auront été à ce point associées à cette mobilisation! De fait, j'ai tenu à ce que tout type de mobilité fasse l'objet d'un débat dans le cadre du volet « mobilité multimodale » de la contractualisation: le fluvial, le routier, le ferroviaire et les transports urbains. Quant aux nœuds intermodaux, ils seront étudiés dans toute leur diversité.

Lors de la réunion organisée il y a deux jours sous l'autorité du Premier ministre, j'ai rappelé aux préfets les priorités opérationnelles, au nombre desquelles figure le désenclavement. Je regrette que M. Mézard, qui avait un train à prendre, justement,...

M. André Reichardt. Espérons que le train était à l'heure! (*Sourires.*)

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ... ne soit plus présent, car il aurait été heureux de l'entendre. J'aurais aimé l'assurer de l'attention que le Gouvernement accorde aux enjeux de l'équilibre territorial. Mais je le lui confirmerai une prochaine fois.

Cela dit, à entendre ses revendications, on conçoit qu'il parte très tôt pour pouvoir atteindre, très tard, le département dont il est l'élu. Il est de notre responsabilité de réduire son temps de parcours à une durée raisonnable! (*Nouveaux sourires.*)

M. Vincent Capo-Canellas. Modernisons le réseau!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Nous accordons donc la priorité à l'égalité territoriale, au désenclavement, à la décongestion, à la modernisation et au développement des réseaux, à la sécurité des différents modes de transport. Nos engagements ont été définis et ils seront tenus.

Je rappelle que les enveloppes des CPER ont été majorées de 20 %. Bien sûr, cette mesure ne suffira pas à tout résoudre. Bien sûr, nous souhaiterions disposer de plus encore, tant les retards à combler sont grands. Mais cela manifeste tout de même la volonté du Gouvernement de répondre aux préoccupations exprimées par les élus locaux et les parlementaires.

M. Karoutchi n'est plus là non plus...

M. André Reichardt. Lui aussi avait peut-être un train à prendre! (*Sourires.*)

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Il a exprimé ses revendications avec la force de conviction qu'on lui connaît. Il reste que c'est bien l'actuel gouvernement qui a mobilisé des financements substantiels en faveur des transports quotidiens en Île-de-France! C'est bien dans le cadre du nouveau CPER que 7 milliards d'euros ont été négociés entre l'État, la région et la société du Grand Paris pour la modernisation du réseau existant. Cette somme sera engagée d'ici à 2017. Je rappelle que le précédent contrat ne consacrait que 2,9 milliards d'euros à ce dossier. On mesure l'ampleur des crédits mobilisés à ce titre.

De surcroît, le Gouvernement a remanié le projet du Grand Paris Express, qui, comme M. le Premier ministre l'a annoncé, bénéficiera de plus de 23 milliards d'euros d'ici à 2030.

Les travaux sur les lignes 15, 16, 17 et 18 du métro seront entrepris; le prolongement de la ligne 14 est engagé; la ligne 11 sera également prolongée, de même que celle du tramway T4, vers Clichy-Montfermeil, et celle du tramway T1, vers l'est.

Au surplus, quelque 2 milliards d'euros sont consacrés à la nécessaire amélioration des performances du réseau express régional, le RER. Je songe en particulier au RER B. Il convient par ailleurs d'adapter le schéma directeur du RER A.

Il est vrai que la situation actuelle sur ces lignes est intolérable. Lorsque de tels efforts sont accomplis, on ne peut accepter que la qualité et la régularité du service ne connaissent pas des améliorations sensibles! (*M. Vincent Capo-Canellas acquiesce.*)

Monsieur Capo-Canellas, je me souviens de la rencontre que nous avons eue avec des usagers, en présence du président de la région d'Île-de-France. Ce n'était pas une rencontre en grande pompe: vous savez que ce n'est pas mon style! Le but était simplement de rassurer les usagers en leur rappelant la mobilisation des pouvoirs publics en faveur de la qualité du service.

Alors même que nous dégageons les moyens de nos ambitions, il n'est pas tolérable que nos efforts restent vains et que la crédibilité de la parole publique soit mise en cause. Voilà pourquoi j'ai demandé une évaluation des travaux accomplis et des résultats obtenus pour le RER, notamment pour la ligne B.

M. Gilbert Roger. Merci!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Les services compétents de la RATP et de la SNCF mèneront cette enquête en vue d'évaluer les améliorations qualitatives réalisées. J'attends les résultats de ces travaux. De fait, il ne suffit pas de mobiliser des moyens: nous avons une obligation de résultat!

M. Vincent Capo-Canellas. Très bien!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je le répète avec force, mais je sais que cet engagement est largement partagé dans cet hémicycle.

Je tiens à évoquer un autre point, sur lequel les CPER doivent, à mon sens, insister: c'est le caractère intermodal des infrastructures, et je suis sûr, monsieur Dantec, que vous serez sensible à cette préoccupation. Il faut en effet multiplier l'efficacité des financements. Il ne s'agit pas de mener, isolément, un plan ferroviaire, un plan routier, un plan fluvial. À l'inverse, il faut élaborer une véritable démarche concertée, mobilisant l'ensemble des acteurs.

Cher Ronan Dantec, j'ai entendu votre message. J'ai bien compris que, pour les membres du groupe auquel vous appartenez, le transport routier doit être inclus dans la recherche d'efficacité dont vous faites une priorité. Il convient en effet d'avoir une vision globale et en même temps adaptée à chaque territoire, au plus proche de celui-ci. C'est à cet équilibre qu'il nous faut toujours être attentifs.

Conformément aux légitimes demandes exprimées par les collectivités elles-mêmes, un appel à projets a été lancé pour les transports collectifs en site propre, les TCSP. Je l'ai déjà dit à cette tribune: il s'agit là d'une des rares réussites du précédent gouvernement en matière de transports. Aussi avons-nous tenu à poursuivre ce travail, en l'étendant, au-delà des sites propres, aux différents types de mobilité. Je songe au transport par câble, qui peut représenter une solution pour certains territoires. Je songe également au vélo, aux circulations douces en général, bref à tout ce qui permet de faciliter la mobilité de nos concitoyens. En tout, cent vingt collectivités ont répondu à cet appel!

Le développement des différents types de mobilité constitue, en lui-même, un véritable succès. Encore faut-il pouvoir passer de la théorie à la pratique. Tant d'initiatives existent, comme l'autopartage ou le covoiturage! Sans aller plus avant dans le détail, je souligne simplement que l'autopartage permet de limiter sensiblement l'encombrement des centres villes: grâce à l'autopartage, là où il y avait huit

déplacements en voiture, on n'en compte plus que deux, ce qui permet au passage à ceux de nos concitoyens qui pratiquent cette formule de réduire sensiblement leur consommation d'énergie.

À ces initiatives s'ajoutent les grands projets.

Rien ne peut se faire au détriment des mobilités quotidiennes, de l'équilibre et de l'égalité des territoires.

Je l'ai déjà dit: nous n'abandonnons aucun chantier. Nous souhaitons simplement rendre les programmes futurs réalisables. De fait, il faut adapter ces grands projets aux infrastructures et aux réalités du pays, notamment sur le plan économique.

Alors même que nous nous attendions à une année difficile sur le front du transport aérien, Aéroports de Paris a enregistré une hausse de 1,7 % de sa fréquentation. Un aéroport comme celui de Nantes a vu le nombre de ses passagers augmenter de plus de 8,2 % en 2013 par rapport à 2012.

M. Ronan Dantec. Mais avec une baisse du nombre de rotations!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. En tout, ce site a accueilli plus de 4 millions de voyageurs l'an passé. Aussi est-il nécessaire d'en adapter les infrastructures.

M. Ronan Dantec. En tenant compte de la baisse des rotations?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Ce constat nous ramène à un projet à la fois utile et nécessaire. Je le souligne en réponse à l'interpellation formulée au cours de nos discussions. (*M. Ronan Dantec s'exclame.*)

M. Vincent Capo-Canellas. Laissons la majorité débattre! (*Sourires sur les travées de l'UMP.*)

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Il faut tenir compte de ces réalités, tout en accordant au débat public toute la place qu'il mérite. Le Gouvernement a pour habitude de réunir des groupes de réflexion pour débattre, notamment sur les sujets de dimension territoriale. J'ai moi-même organisé des tables rondes, à la demande du Premier ministre,...

M. Ronan Dantec. Mais leurs travaux ne sont pas allés jusqu'au bout!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ... afin de mener des expertises et de réactualiser les enquêtes précédemment réalisées. Nous sommes attachés à cette logique de dialogue, dans le respect des règles de droit, et à tous les niveaux.

Toujours est-il que les grands projets ne doivent pas être abandonnés. Ils doivent simplement être coordonnés. Par exemple, nous ne pouvons pas lancer concomitamment plusieurs chantiers de lignes à grande vitesse, comme cela fut fait dans le passé. Par contre-coup, cette politique aboutit à sacrifier budgétairement les infrastructures du quotidien!

Nous reviendrons à un rythme soutenable. En 2010 et en 2011, quatre projets de cette nature ont été mis en œuvre, alors que le critère de soutenabilité impose une LGV tous les six ans. Il est certain que l'impasse budgétaire se profile dès lors rapidement... Nous conduirons néanmoins ces projets à leur terme. Les financements correspondants – 15 milliards d'euros – sont d'ailleurs déjà engagés pour assurer la réalisation de 650 kilomètres de lignes nouvelles.

Parallèlement, nous poursuivrons le programme de désenclavement. M. Revet et M. Filleul ont attiré mon attention sur le désenclavement des ports, annoncé dans le cadre de la stratégie nationale de relance portuaire. Ce travail sera accompli pour tous les grands ports maritimes, en particulier Le Havre et Fos-sur-Mer.

Je ne reviendrai pas en détail sur l'électrification de la ligne Serqueux-Gisors, sur le caractère prioritaire du traitement du nœud du Mantois, sur la cohérence de l'axe Seine ou sur la dynamique dans laquelle est engagé le GIE HAROPA.

Je ne développerai pas non plus notre approche du canal Seine-Nord qui, contrairement ce qui était engagé jusqu'à présent, ne se fera pas au seul profit des ports du nord de l'Europe, mais s'appuiera sur la complémentarité avec les territoires, à travers les CPER, où le fluvial reprend toute sa place. Nous nous attelons donc à la réalisation de ce grand projet structurant, comme de tous ceux que je viens d'évoquer.

Nous avons également engagé le déplacement de l'A9, à Montpellier, ou la route Centre-Europe Atlantique, la RCEA.

M. Beaumont, qui m'a interrogé sur ce dernier sujet, a évoqué un phénomène de contamination de responsables politiques par une maladie consistant en un rejet des concessions autoroutières. Mais ce n'est pas une maladie : c'est un problème juridique ! Lorsqu'il n'existe pas d'itinéraire routier alternatif, la concession n'est pas juridiquement possible. Il doit y avoir possibilité de choix pour les différents usagers. Or cette condition n'est pas remplie sur l'ensemble de la RCEA, ce qui explique que nous ayons connu plusieurs phases de modernisation.

Nous pouvons nous engager sur un montant d'investissements s'élevant à 650 millions d'euros, concernant des réalisations soutenables. Il est vrai que cet itinéraire est particulièrement accidentogène. L'AFITF ayant voté son budget ce matin, je peux préciser que 25 millions d'euros en autorisations d'engagement et 10 millions d'euros en crédits de paiement seront consacrés à la RCEA. L'aménagement de cet axe est donc bien engagé.

Il en va de même de la réalisation de la rocade L2, à Marseille ; les habitants l'attendaient depuis plus de vingt ans !

Concernant les nœuds ferroviaires, ceux de Lyon, Marseille, Paris-Saint-Lazare, Rouen, figurent parmi priorités retenues par la commission Mobilité 21 et nous nous engageons à mener ces chantiers à bien.

Nous affirmons également notre volonté de redonner du sens au schéma de relance du fret ferroviaire, répondant ainsi à une revendication légitime. Pour la première année depuis bien longtemps, le fret ferroviaire gagne de nouvelles parts de marché. C'est encore très peu perceptible, et largement insuffisant, mais nous avons mis en place des conférences très actives sur ce sujet.

Nous avons, de surcroît, lancé les autoroutes ferroviaires Dourges-Tarnos et Côte d'Opale-Le Boulou. Cette dernière entrera en service dès 2015. Notre ambition s'attache à l'organisation du report modal, en misant sur l'efficacité d'infrastructures économiquement cohérentes et répondant aux attentes des industriels. La conférence périodique de l'ensemble des professionnels du secteur aura lieu le 12 février prochain sur ce thème.

Tous, vous m'avez interrogé sur les ressources budgétaires.

M. Ronan Dantec. Ah !

M. Vincent Capo-Canellas. Prenez tout votre temps sur ce sujet !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. À cet égard, il nous faut faire preuve d'un peu d'originalité pour trouver des financements innovants. J'ai demandé la mise en place d'une mission de l'Inspection générale des finances et du Conseil général de l'environnement et du développement durable, mission chargée d'anticiper la fin des concessions autoroutières.

L'objectif est de nous permettre de mobiliser des moyens financiers de manière à définir les conditions de la pérennité du financement des infrastructures de transport dans les années prochaines.

Il est important d'anticiper les conditions de financement des infrastructures. Elles seront peut-être difficiles, compte tenu des contraintes qui pèsent sur les budgets publics. Il nous revient donc de définir des solutions financièrement favorables et juridiquement recevables. Elles devront notamment être compatibles avec un droit européen qui, pour être parfois exigeant, n'est pas pour autant paralysant. La Commission européenne prête en effet une grande attention à ces questions. Il nous faudra parvenir à une discussion ouverte sur ce sujet.

Le premier axe vise donc la recherche de financements innovants : une mission d'étude est engagée. Le deuxième axe s'appuie sur les infrastructures susceptibles d'être financées autrement que par des ressources budgétaires. Par exemple, le CDG-express, dont le coût atteint 1,6 milliard d'euros, peut être financé par une société publique dédiée, rassemblant RFF et Aéroports de Paris. Là où d'autres auraient envisagé un partenariat public-privé, nous privilégions un partenariat public-public, sans sacrifier concomitamment l'enjeu du transport du quotidien.

Nous devons, selon moi, mettre également à contribution les concessionnaires autoroutiers. Cela a été fait : j'ai souhaité augmenter de 100 % la redevance domaniale. Le Conseil d'État a calmé mon enthousiasme en limitant cette hausse à 50 %. Il reste que c'est la première fois que cette redevance est réactualisée. Or il s'agit, je vous le rappelle, de la contrepartie de la gestion d'un bien public. Il est légitime qu'en échange de cet usage d'un domaine public, la redevance soit révisée, alors même que l'activité des concessionnaires dégage des sommes importantes.

Je ne reviendrai pas sur les conditions de privatisation de ce secteur. Vous avez dit tout le mal que vous en pensiez, et vous avez raison. Peut-être êtes-vous un peu plus indulgents sur certaines travées... Oui, ces milliards d'euros nous auraient été utiles. Oui, ils nous auraient permis de financer des infrastructures. Nous mesurons, aujourd'hui, en période de difficulté budgétaire, le poids de l'erreur stratégique qu'ont été la privatisation, surtout dans les conditions où elle a été réalisée, et le choix de ne pas affecter l'essentiel du vil prix obtenu au financement de l'AFITF. On peut même parler d'une forme de dilapidation du bien public.

L'AFITF doit être maintenue : cela n'est plus un sujet de débat. À ce titre, je considère que les conclusions de la Cour des comptes ne sont pas fondées. Au contraire, cette agence me paraît présenter une utilité réelle pour obtenir des

ressources au-delà de la subvention budgétaire : redevances domaniales, taxe d'aménagement du territoire, recettes tirées des radars, etc. Les financements de l'agence sont donc divers.

Il n'en demeure pas moins que le financement du plan concernant les infrastructures s'appuyait sur l'écotaxe poids lourds...

Nous avons eu à ce sujet un très bon débat, exigeant. Il était d'autant plus important que cette réforme initiait une démarche de transition environnementale, une vision équilibrée du changement sociétal que doit apporter l'infrastructure routière, et cela autour d'une idée très simple : l'utilisation des infrastructures à des fins économiques doit faire l'objet d'un financement de la part de ceux qui en bénéficient. Cela est parfaitement légitime, notamment lorsqu'il s'agit de valoriser l'atout que constitue la situation géographique notre pays.

Il ne faut pas laisser à la charge des seuls contribuables la modernisation et le renouvellement des infrastructures. Au contraire, lorsqu'il y a utilisation à visée économique, le transport de marchandises doit donner lieu à une redevance liée à l'usage. (*M. Ronan Dantec opine.*) On évite ainsi de faire peser sur le seul budget de l'État ou des collectivités des sommes pouvant être rassemblées par d'autres moyens.

Vous connaissez le contexte et les difficultés rencontrées, vous avez entendu les revendications qui ont amené le Premier ministre, en toute sagesse, à suspendre la mise en place de ce dispositif. Au demeurant, elle avait déjà été retardée à plusieurs reprises : la société concernée nous avait fait savoir qu'elle n'était pas en situation de livrer ses prestations en temps et en heure, c'est-à-dire le 20 juillet. La date a donc été reculée, une première fois au mois d'octobre, puis une seconde fois à la fin de l'année.

Finalement, le contexte a conduit à une instabilité qui a porté atteinte à la crédibilité du dispositif. Il fallait donc reprendre les choses à la base, afin de donner des chances à la réussite de cette écotaxe. Pour ce qui me concerne, c'est la seule chose qui me préoccupe. À ce titre, il est heureux que les parlementaires en soient saisis.

Le sujet est complexe : dès que l'on touche à l'une des dispositions, cela emporte des conséquences sur d'autres secteurs. Il en va ainsi, par exemple, des préconisations concernant le tonnage : elles induisent une concurrence des véhicules utilitaires légers, et c'est un problème qu'il faudra bien régler. De même en ce qui concerne le rayon d'action et d'éventuelles exonérations : il faut les confronter au droit européen, susceptible d'autoriser, ou non, certaines de ces dispositions.

Les choses sont donc plus compliquées qu'il n'y paraît. Pour autant, il est important que les parlementaires prennent leur part du problème : c'est la vocation de la mission d'information qui a été constituée, mais aussi celle du débat de ce soir. Celui-ci illustre d'ailleurs l'entente existant, au-delà des instrumentalisation politiciennes, autour de la nécessité de franchir le pas et de fonder cette redevance destinée à financer les infrastructures.

Il est dommage, à mes yeux, que quelques-uns de ceux qui ont porté cette mesure lorsqu'ils étaient dans la majorité en fassent, une fois dans l'opposition, une utilisation tactique ou politicienne. Cette réforme constitue pourtant un enjeu de société !

Oublions donc cela, pour tenter de nous mobiliser sur l'utilité de l'écotaxe pour les territoires. Je reçois les élus, je connais leurs attentes et je sais combien toutes les problématiques touchant aux infrastructures – modernisation, renouvellement, sécurisation – et tous les enjeux liés aux transports sont suspendus à la mise en place de ce dispositif.

Je ne peux que tenir ce discours de vérité aux élus que je reçois et qui revendiquent à juste titre telle ou telle amélioration d'infrastructure destinée au désenclavement de leur territoire, à son développement économique, à sa compétitivité, à l'amélioration de la vie quotidienne de ses habitants...

Nous devons donc parvenir à établir ce dispositif.

Il appartient au président Jean-Paul Chanteguet de présenter des propositions en ce sens au Gouvernement.

Une subvention budgétaire a d'ores et déjà été attribuée à l'AFITF, à titre de complément budgétaire de financement. Le conseil d'administration de l'AFITF a voté un budget qui prévoit 1,814 milliard d'euros de crédits de paiement et 646 millions d'euros d'autorisations d'engagement. La subvention de base sera abondée par une subvention complémentaire, afin de donner un peu de lisibilité à l'AFITF et d'assurer une certaine activité pendant la période de suspension de la mise en place de l'écotaxe. Certes, ce n'est pas suffisant, mais cela répond aux préoccupations exprimées par les membres de l'AFITF et son président.

Les préconisations de la mission d'information sur l'écotaxe poids lourds devront être au plus proche des territoires. En effet, l'écotaxe doit permettre d'apporter des solutions efficaces.

Aujourd'hui, je le dis, l'écotaxe poids lourds n'est pas abandonnée. Je n'ai d'ailleurs reçu nulle consigne de plaider en faveur de l'abandon total ou partiel de cette taxe. Non, il s'agit de mettre en place un dispositif robuste, qui soit acceptable et accepté.

À cet égard, plusieurs pistes peuvent être envisagées pour faire en sorte que l'application de cette taxe soit, notamment, au plus près des territoires. Je ne suis pas membre de la mission d'information, ...

M. Vincent Capo-Canellas. Mais vous êtes ministre !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ... mais je soumetts volontiers au président Chanteguet l'idée d'examiner la possibilité d'affecter les recettes de l'écotaxe par zone géographique, en vue d'assurer la modernisation des infrastructures. Nous devons réfléchir à une forme de fléchage régional de ces recettes en fonction des projets d'investissement. Voilà une piste qui permettrait de donner du sens à la fois à l'écotaxe et à l'investissement.

De même, il ne serait pas inutile d'étudier la possibilité de demander, par exemple, d'éventuels centimes additionnels pour faire financer le ferroviaire par les régions, en vue de lancer assez rapidement une marche à blanc pour assurer la solidité de ce dispositif.

Voilà quelques pistes rapidement esquissées, mais les parlementaires ont évidemment toute liberté pour faire des suggestions au Gouvernement. Ce qui importe, c'est que, au final, nous puissions mettre en place cette taxe.

Je terminerai mon intervention en revenant sur l'enjeu européen que j'ai évoqué au début de mon propos.

Il est nécessaire que nous n'abandonnions les filières industrielles du transport. En effet, derrière les transports, les moyens qui y sont consacrés et les investissements, il y a des structurations, souvent insuffisantes, de filières industrielles, des pôles d'innovation et d'excellence à développer. Ce sont autant de soutiens à l'activité de nos territoires en même temps qu'à la compétitivité de tout notre pays.

À cet égard, les initiatives que le ministère des transports prendra dans les toutes prochaines semaines seront de nature à apporter une visibilité et à donner des perspectives d'avenir dans le domaine des transports.

Mesdames, messieurs les sénateurs, vous avez abordé toute une série de sujets : le ferroviaire, le routier, l'aérien, le maritime, le désenclavement, la dimension sociale, l'enjeu européen. Ce sont là autant de thématiques enchevêtrées qui nous obligent à avoir une vision globale de la politique publique des transports. Toutefois, il nous faut aussi aller dans le détail de cette politique, et considérer parallèlement les enjeux des transports en Europe, ainsi que les politiques engagées par chacun de nos partenaires.

La Haute Assemblée accorde, je le sais, une attention toute particulière à ces questions et vous êtes d'une grande exigence quant aux réponses. Aussi je ne doute pas que vous me solliciterez à nouveau pour me demander des précisions sur tel ou tel pan de l'activité du ministère des transports, de la mer et de la pêche.

Mme la présidente. Nous vous remercions, monsieur le ministre, de votre réponse extrêmement fournie.

Nous en avons terminé avec le débat sur l'avenir des infrastructures de transport.

10

NOMINATION D'UN MEMBRE D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

Mme la présidente. Je rappelle que la commission des affaires sociales a proposé une candidature pour un organisme extraparlamentaire.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, cette candidature est ratifiée et je proclame M. Jean-Pierre Cantegrit membre de la Commission permanente pour la protection sociale des Français de l'étranger.

11

DÉCISIONS DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

Mme la présidente. M. le président du Conseil constitutionnel a communiqué au Sénat, par courriers en date du 6 février 2014, deux décisions du Conseil sur des questions prioritaires de constitutionnalité portant sur :

– les dispositions du c) du 1° de l'article L. 115-7 du code du cinéma et de l'image animée (décision n° 371189 du 6 novembre 2013) (Taxe sur les éditeurs et distributeurs de services de télévision) (2013-362 QPC) ;

– l'article 80 *quinquies* du code général des impôts (Définition des revenus imposables) (n° 2013-365 QPC).

Acte est donné de ces communications.

12

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 11 février 2014 :

De quatorze heures trente à dix-huit heures trente :

1. Suite de la proposition de loi visant à renforcer les sanctions prévues dans le cadre de la mise en œuvre de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage (n° 818, 2012-2013) ;

Rapport de M. Jean-Yves Leconte, fait au nom de la commission des lois (n° 197, 2013-2014) ;

Texte de la commission (n° 198, 2013-2014) ;

Avis de M. Claude Dilain, fait au nom de la commission des affaires économiques (n° 193, 2013-2014).

2. Suite de la proposition de loi visant à introduire une formation pratique aux gestes de premiers secours dans la préparation du permis de conduire (n° 355, 2011-2012) ;

Rapport de Mme Catherine Troendlé, fait au nom de la commission des lois (n° 122, 2013-2014) ;

Texte de la commission (n° 123, 2013-2014).

À dix-huit heures trente :

3. Dépôt du rapport annuel de la Cour des comptes par M. Didier Migaud, Premier président de la Cour des comptes.

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures vingt.)

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	203,70
33	Questions..... 1 an	150,80
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu..... 1 an	183,10
35	Questions..... 1 an	109,40
85	Table compte rendu..... 1 an	38,70

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 17 décembre 2013 publié au *Journal officiel* du 19 décembre 2013

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 : 3,80 €