

JEUDI 24 JANVIER 2013

Conférence des présidents

Débat sur la police municipale

Questions d'actualité

Débat sur l'avenir du service public ferroviaire

SOMMAIRE

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS	1
DÉBAT SUR LA POLICE MUNICIPALE	4
M. François Pillet, pour la commission des lois.	4
M. René Vandierendonck, pour la commission des lois.	5
M. Jean-Pierre Sueur, président de la commission des lois	5
M. Jean-Pierre Placade	6
M. Jean-Vincent Placé	6
Mme Éliane Assassi	7
M. Vincent Capo-Canellas	7
Mme Natacha Bouchart	8
Mme Virginie Klès	8
M. Louis Nègre	9
M. Gilbert Roger	9
Mme Catherine Troendle	10
M. Thani Mohamed Soilihi	10
M. Manuel Valls, ministre	10
QUESTIONS D'ACTUALITÉ.....	12
<i>Rythmes scolaires</i>	12
M. Gérard Le Cam	12
M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale	12
<i>Intervention au Mali</i>	13
M. Robert Hue	13
M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre	13
<i>Intervention au Mali (II)</i>	13
M. Henri de Raincourt	13
M. Bernard Cazeneuve, ministre délégué chargé des affaires européennes	13
<i>Rythmes scolaires (II)</i>	14
Mme Catherine Morin-Desailly	14
M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale	14
<i>Lutte contre l'exclusion et la pauvreté</i>	15
M. Martial Bourquin	15
M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre	15
<i>Diffusion de la culture scientifique et technique</i>	15
Mme Marie-Christine Blandin	15
Mme Geneviève Fioraso, ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche	15
<i>Rythmes scolaires (III)</i>	15
M. Jean-Claude Carle	15
M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale	16

AFPA	16
M. Claude Jeannerot	16
M. Thierry Repentin, ministre délégué chargé de la formation professionnelle	16
Pêche	16
Mme Odette Herviaux	16
M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports	16
Réforme territoriale	17
M. François-Noël Buffet	17
M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur	17
DÉBAT SUR L'AVENIR DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE.....	17
Mme Mireille Schurch, pour le groupe CRC	17
M. Jean-Vincent Placé	18
M. Roger Karoutchi	19
M. Michel Teston	20
M. Gérard Le Cam	20
M. Vincent Capo-Canellas	21
M. Jacques Mézard	21
M. Roland Ries	22
M. Jean-Jacques Filleul	22
Mme Delphine Bataille	22
M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports	23

SÉANCE du jeudi 24 janvier 2013

50^e séance de la session ordinaire 2012-2013

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PATRICK COURTOIS,
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :
M. GÉRARD LE CAM, MME MARIE-NOËLLE LIENEMANN.

La séance est ouverte à 10 heures.

Le procès-verbal de la précédente séance, constitué par le compte rendu analytique, est adopté sous les réserves d'usage.

Conférence des présidents

M. le président. – Je vais vous donner lecture des conclusions de la Conférence des présidents.

Semaine sénatoriale de contrôle

JEUDI 24 JANVIER 2013

À 15 heures :

1°) Questions d'actualité au Gouvernement

À 16 heures 15 :

Ordre du jour fixé par le Sénat :

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

Semaine sénatoriale d'initiative

LUNDI 28 JANVIER 2013

Ordre du jour fixé par le Sénat :

À 15 heures et le soir :

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

MARDI 29 JANVIER 2013

À 9 heures 30 :

1°) Questions orales

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

Ordre du jour fixé par le Sénat :

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

MERCREDI 30 JANVIER 2013

De 14 heures 30 à 18 heures 30 :

Ordre du jour réservé au groupe RDSE :

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

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

À 18 heures 30 et le soir :

Ordre du jour fixé par le Sénat :

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

JEUDI 31 JANVIER 2013

De 9 heures à 13 heures :

Ordre du jour réservé au groupe UMP :

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

2°) Proposition de loi pour une fiscalité numérique neutre et équitable, présentée par M. Philippe Marini (n°682 rect., 2011-2012, résultat des travaux de la commission, n°288, 2012-2013)

À 15 heures :

3°) Questions cibles thématiques sur le commerce extérieur

De 16 heures à 20 heures :

Ordre du jour réservé au groupe socialiste :

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

Semaines réservées par priorité au Gouvernement

MARDI 5 FÉVRIER 2013

À 9 heures 30 :

1°) Questions orales

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

À 14 heures 30 :

2°) Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le gouvernement de la République française et l'Institut international des ressources phytogénétiques (IPGRI)

relatif à l'établissement d'un bureau de l'IPGRI en France et à ses privilèges et immunités sur le territoire français (n°582, 2011-2012)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De 18 heures 30 à 19 heures 30 :

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

À 21 heures 30 :

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

MERCREDI 6 FÉVRIER 2013

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

À 14 heures 30 et le soir :

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

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

JEUDI 7 FÉVRIER 2013

À 9 heures 30 :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

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

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

À 15 heures :

3°) Questions d'actualité au Gouvernement

À 16 heures 15 et, éventuellement, le soir :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

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

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

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

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

LUNDI 11 FÉVRIER 2013

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

À 16 heures et le soir :

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

MARDI 12 FÉVRIER 2013

À 14 heures 30 et le soir :

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

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

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

MERCREDI 13 FÉVRIER 2013

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

À 14 heures 30 et le soir :

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

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

JEUDI 14 FÉVRIER 2013

À 9 heures 30 :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

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

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

À 15 heures :

2°) Questions cibles thématiques sur la gynécologie médicale

À 16 heures et le soir :

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

3°) Suite de l'ordre du jour du matin

ÉVENTUELLEMENT, VENDREDI 15 FÉVRIER 2013

Ordre du jour fixé par le Gouvernement :

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

- Suite de l'ordre du jour de la veille

Semaine sénatoriale de contrôle

MARDI 19 FÉVRIER 2013

À 9 heures 30 :

1°) Questions orales

Ordre du jour fixé par le Sénat :

À 14 heures 30 :

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

À 17 heures :

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

MERCREDI 20 FÉVRIER 2013

Ordre du jour fixé par le Sénat :

À 14 heures 30 :

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

À 17 heures :

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

JEUDI 21 FÉVRIER 2013

À 10 heures :

Ordre du jour fixé par le Sénat :

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

À 15 heures :

2°) Questions d'actualité au Gouvernement

À 16 heures 15 :

Ordre du jour fixé par le Sénat :

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

Semaine sénatoriale d'initiative

MARDI 26 FÉVRIER 2013

De 14 heures 30 à 18 heures 30 :

Ordre du jour réservé au groupe socialiste :

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

MERCREDI 27 FÉVRIER 2013

De 14 heures 30 à 18 heures 30 :

Ordre du jour réservé au groupe CRC :

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

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

JEUDI 28 FÉVRIER 2013

De 9 heures à 13 heures :

Ordre du jour réservé au groupe UMP :

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

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

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

De 15 heures à 15 heures 45 :

4°) Questions cibles thématiques sur la compétitivité

De 16 heures à 20 heures :

Ordre du jour réservé au groupe UDI-UC :

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

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

Les conclusions de la Conférence des présidents sont adoptées.

Débat sur la police municipale

M. le président. – L'ordre du jour appelle un débat sur la police municipale à la demande de la commission des lois.

M. François Pillet, pour la commission des lois. – L'État est garant de la sécurité sur l'ensemble du territoire ; le maire est, lui, chargé de la police municipale qui « a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques ». Cet article 2212-2 du code général des collectivités territoriales, bien écrit, évoque également la notion de tranquillité publique. Le cadre général des missions de toutes les polices municipales est posé par différentes lois dont celle du 15 avril 1999 qui a étendu les missions et les compétences des agents, puis par celles de 2001, 2007 et 2011. Tout semble dit. Et pourtant, sur le terrain, la confusion règne en raison de la diminution des effectifs des forces de police régaliennes. D'après la Cour des comptes, entre 2008 et 2011, la gendarmerie a perdu 3 717 postes sur 110 000, et la police nationale 1 322 sur 148 563. En miroir, le personnel de la police municipale a augmenté : de 5 600 en 1984, les effectifs sont passés à 18 000 aujourd'hui. Les gardes-champêtres ont été les grands perdants : 20 000 en 1950, 1 450 aujourd'hui. En d'autres termes, les maires ont pallié les manques sur le terrain.

Nous avons adressé un questionnaire à 3 935 maires, 1 900 ont répondu et ajouté des commentaires. Leur avis est unanime : ils dénoncent le retrait des forces régaliennes, la judiciarisation des missions de la police municipale. Nous avons également auditionné de nombreux acteurs : des représentants de la police municipale, de la police nationale, des gardes-champêtres, des procureurs. Nous avons effectué huit déplacements.

Le bilan ? La situation est contrastée : il n'existe pas une police municipale, mais des polices municipales. Certaines communes ont une police municipale moderne et bien équipée, avec des centres de supervision urbaine, d'autres n'en ont pas les moyens. L'organisation à Val-de-Montmorency nous a beaucoup impressionnés, l'exemple de Roissy-en-France est également éclairant. *Idem* pour Amiens où la vidéosurveillance a constitué un axe structurant de la coopération entre police municipale et police nationale.

Traditionnellement, la police municipale est tournée vers la prévention des conflits sociaux, elle assure la mission de police administrative du maire. À ce titre, elle a quelques missions répressives et verbalise les infractions au code de santé publique, au code rural, au code de la voirie routière, au code des débits de boissons. Ces dernières années, la notion de tranquillité publique s'est durcie pour répondre à la montée des comportements inciviques. Si bien que la police municipale s'est rapprochée de la police nationale, le maire d'Évry en sait quelque chose.

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur. – Je le connais bien. (*Sourires*)

M. François Pillet, pour la commission des lois. – Dans le cadre des conventions de coordination, la police municipale intervient en soutien de la police nationale. Une volonté qui procède souvent de la volonté de la police municipale, de nombreux maires considérant cette évolution périlleuse. Les citoyens ne comprennent pas pourquoi ils ne peuvent pas déposer plainte auprès des agents municipaux... L'exemple de la sortie des écoles montre bien un phénomène de délégation en chaîne : autrefois, la surveillance était assurée par la police nationale, puis par la police municipale, puis par des agents de surveillance de la voie publique...

Résultat, la police municipale s'éloigne du terrain... Faut-il élargir les compétences de la police municipale comme le souhaitent certains syndicats ? Nous ne le pensons pas. Mieux vaut mutualiser les moyens au niveau intercommunal.

Autre question, la revendication récurrente par les syndicats de police municipale du port d'arme de 4^e catégorie. Tous les maires n'y sont pas favorables. Pour nous, l'armement doit rester fonction des besoins sur le terrain et précisée dans les conventions de coopération. (*Applaudissements*)

M. René Vandierendonck, *pour la commission des lois*. – Je rassemblerai nos 25 propositions sous trois grands thèmes, à commencer par la substitution de la police territoriale à la police municipale. L'émission *Enquête exclusive* sur M6 donne une image caricaturale de la réalité : ne déconnectons pas la police municipale du maire. Il faut une police territoriale, comme l'avait proposé le préfet Ambroggiani dès 2009, fusionnant police municipale et gardes-champêtres. À cette filière s'ajouterait une autre réforme statutaire : la création d'un cadre d'emploi d'agents de surveillance de la voie publique (ASVP) de catégorie C avec une formation obligatoire. C'est important...

M. Louis Nègre. – En effet.

M. René Vandierendonck, *pour la commission des lois*. – ... car on note des dérives sur le terrain et l'emploi des ASVP pour des tâches autres que celles qui sont les leurs. Cela enclencherait une nouvelle dynamique de mobilité et de formation. Nous intégrerions les propositions élaborées par la Commission consultative de la police municipale en mars dernier : assouplissement des critères pour la création d'un directeur de la police municipale, généralisation de l'indemnité de fonction, création d'un grade de brigadier-chef.

Dans nos déplacements, M. Pillet et moi-même avons acquis la conviction que la clé, pour la nouvelle police territoriale est la formation *via* le Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT) au niveau interrégional avec une certification validée par le préfet et le procureur - c'est loin d'être toujours le cas sur le terrain.

Deuxième axe, le renforcement de la coopération sur le terrain, ce qui implique une mise à jour du code des collectivités territoriales pour la mutualisation intercommunale. Le cadre contractuel doit être plus précis. Les conventions de coordination, dit le maire de Vernouillet, dans les Yvelines, doivent être renouvelées pour une meilleure coopération entre police municipale et police nationale. Trop souvent, le flou règne même si un décret de janvier 2012 a amélioré la situation.

Restent des lacunes : entre autres, le procureur de la République devra être partie à la convention. Un rapport de l'inspection générale de 2010 l'avait noté. L'État doit s'engager, par ce contrat, en précisant les moyens de la police nationale car, dans la lutte contre la délinquance, un policier municipal a beaucoup moins de pouvoir que le Norauto du coin pour accéder à certains fichiers, comme celui des permis de conduire. On le voyait dans le documentaire de M6. L'armement ? Il doit relever du choix du maire mais strictement encadré par la convention de coopération.

L'autre voie est la mutualisation intercommunale. En zone de gendarmerie, il n'y a que 50 conventions intercommunales sur les 1 078 existantes. Pourtant, il existe un cadre légal, M. Alain Richard l'a rappelé :

l'intercommunalité peut recruter directement, un transfert de compétences est possible. Dans la réalité, les maires sont réticents à se dessaisir de leur pouvoir de police.

M. Louis Nègre. – Et c'est normal.

M. René Vandierendonck, *pour la commission des lois*. – Comment approcher une solution de la quadrature du cercle ?

Peut-être cela existe-t-il pour la vidéosurveillance avec un fichier commun aux données anonymisées par respect des recommandations de la Cnil. Cela fonctionne, n'est-ce pas, monsieur Nègre ? Quand les habitants se plaignent de ne pas voir de policiers, les maires peuvent leur présenter un relevé des informations. On peut encourager la mutualisation sans un transfert de compétences en bonne et due forme. Cela évite l'effet plumeau de la vidéosurveillance et réduit le *turn-over* dans la police municipale. Il a diminué de plus de moitié à Val-de-Montmorency.

Merci, monsieur le ministre, de votre coopération. Je ne doute pas que nous continuerons à travailler avec le Gouvernement dans cet esprit. (*Applaudissements*)

M. Jean-Pierre Sueur, *président de la commission des lois*. – Une fois encore, avec ce rapport, nous avons l'occasion de noter l'excellente démarche que notre commission des lois a pratiquée à une dizaine de reprises depuis quelques années. Hier soir, avec les présidents Garrec et Hyst, nous avons rendu hommage à la fonctionnaire qui, avec talent et sagacité, a dirigé le secrétariat de notre commission pendant quinze ans. Confier un rapport à un sénateur de l'opposition et à un sénateur de la majorité, partir des faits et de la réalité - et la réalité est têtue - aboutit à un consensus sur le constat. Vient ensuite le temps du débat car la contradiction est saine et utile en politique. Nos rapports, nos comptes-rendus, publiés, en attestent. Méthode exemplaire qui fait avancer la réflexion politique.

La sécurité est un droit et un devoir. Les chiffres sont frappants : 5 600 policiers municipaux en 1984, 18 000 aujourd'hui. Il faut donc établir un lien de confiance avec le personnel et, pour ce faire, vous proposez de créer un cadre d'emploi, celui de la police territoriale. Avec les gardes champêtres et les ASVP, il rassemblerait 27 260 personnes qui ne doivent pas avoir le sentiment d'être une force supplétive. Leurs missions sont différentes de celles de la police nationale, il faut le dire avec la plus grande clarté.

Pas de confusion, mais de la complémentarité et de la mutualisation. Messieurs les rapporteurs, vous voulez donner aux agents le droit de verbaliser par contraventions-timbres...

M. Louis Nègre. – Très bien !

M. Jean-Pierre Sueur, *président de la commission* – ... le droit d'accès au fichier routier, si utile pour l'immobilisation des véhicules par exemple. M. le ministre réfléchit, il nous dira ce qu'il en pense, peut-être pas aujourd'hui. Une question à laquelle je me suis beaucoup intéressé : revoir les critères de création des directeurs de la police municipale. Votre proposition est très concrète.

Enfin, je soulignerai l'intérêt de la mutualisation des forces municipales. Il y a quelques mois, des maires de trois communes voisines, comptant 1 000 à 3 000 habitants chacune, ont créé une unité de cinq personnes en réunissant leurs agents isolés. Cette équipe sera bien plus efficace que des forces dispersées ; la mutualisation est un gage de modernisation.

Votre rapport met également l'accent sur la formation, en particulier pour l'armement. Agrément, dit M. Vandierendonck, et à raison ! Tout ce qui va dans le sens de la démagogie, nous l'avons vu ces dernières années, se retourne contre la police municipale et va à rebours de la sécurité, une liberté fondamentale. (*Applaudissements*)

M. Jean-Pierre Placade. – J'ai pris le temps de lire attentivement ce rapport. Il est remarquablement réfléchi et cohérent, je partage ses conclusions pour l'essentiel. Oui, si les textes sont clairs, le flou règne sur le terrain. Compte-tenu de l'évolution dans nos villes et nos campagnes, peut-être faut-il voir plus loin. Ce rapport donne des pistes.

D'abord renforcer la mutualisation entre police municipale et police nationale - 50 conventions seulement en zone rurale. Ensuite, développer la coopération intercommunale.

Le message politique de ces dernières années a brouillé les repères : la police municipale est une police de l'État mais elle n'est pas la police nationale. Distinguons bien les missions des deux polices. D'ailleurs, le Conseil constitutionnel a refusé le renforcement des pouvoirs judiciaires de la police municipale dans la Loppsi. Mieux vaut suivre la voie dessinée par nos deux rapporteurs.

Nous ne voulons pas que soient mis en première ligne des agents qui ne soient pas formés comme le sont ceux de l'État ; la formation est un souci. Pour notre groupe, l'égalité devant la sécurité, partout sur le territoire, est fondamentale. La RGPP s'est traduite par l'obligation pour les collectivités de pallier les insuffisances de l'État. C'est inacceptable.

La proximité est essentielle pour prévenir la délinquance. Il faut renforcer la prévention, souvent oubliée ces dernières années. La montée en puissance des problématiques de sécurité, parfois instrumentalisée, a brouillé les choses ; dans certaines communes on rapproche les doctrines d'emploi.

Des mots reviennent sans cesse : coordination, coopération, intercommunalité, mutualisation. Votre

rapport est l'œuvre d'élus qui connaissent bien le terrain. Mais, ne le prenez pas mal, vous n'avez pas changé de logiciel. Vos propositions sont certes remarquables, elles sont inspirées de ce que vous connaissez parfaitement. Néanmoins, à aucun moment vous n'envisagez, peut-être parce que cela est iconoclaste, une décentralisation de la police municipale...

Mme Éliane Assassi. – Ah !

M. Jean-Pierre Sueur, *président de la commission des lois*. – Et pourquoi pas une suppression du ministère de l'intérieur ?

M. Jean-Pierre Placade. – C'est contraire à tout ce qu'on enseigne dans les écoles de droit, mais pourquoi ne pas changer d'état d'esprit ? Les décentralisations impensables par le passé ont prouvé leur succès. Telle est ma vision personnelle, et non pas celle du groupe que j'ai exprimée précédemment. (*Applaudissements*)

M. Jean-Vincent Placé. – La sécurité est un sujet de société. L'attente des Françaises et des Français est à juste titre très forte.

La police municipale ne fait pas consensus, en dépit des efforts des rapporteurs pour rapprocher les points de vue. Ma formation politique apporte des propositions novatrices : il est temps d'évoluer et de revoir le fonctionnement des polices municipales. La sécurité n'est pas seulement répression. Elle relève du vivre ensemble, ce qui appelle une nouvelle gouvernance locale pour privilégier la prévention ; on ne peut lutter contre l'insécurité sans une participation des habitants.

Nous avons intérêt à investir, je pèse mes mots, dans la médiation ; ce n'est jamais du temps perdu. La police municipale est utile, mais ses missions doivent être bien définies. Elle n'est pas supplétive de la police nationale ou de la gendarmerie qui, elles, répondent à la tradition républicaine. Le recours à la force doit rester du domaine de l'État ; en conséquence seules la police nationale et la gendarmerie nationale doivent être armées.

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

M. Jean-Vincent Placé. – Les tâches de la police municipale sont multiples. C'est une police du quotidien à laquelle on peut aussi donner un objectif de proximité, l'instauration d'une relation de confiance avec les habitants. Sa fonction est d'assurer la tranquillité et la salubrité de l'espace public dans les limites de la municipalité. Il n'est pas nécessaire pour cela qu'elle soit armée. Ils ne doivent pas être armés, mais il faut que ses agents soient bien équipés et protégés. Monsieur le ministre, il faut définir clairement les missions prioritaires et l'identité de la police municipale.

Le débat sur la vidéosurveillance doit être approfondi, y compris sur le plan budgétaire. Vous le

savez, je reste très critique. Je salue la diminution globale des crédits. C'est un gouffre financier pour les communes : investissement, maintenance, visionnage occupent des agents qui sont absents du terrain. Aucune étude n'a mis en évidence son efficacité.

Je dénonce l'intrusion du privé dans le domaine de la sécurité et un risque de prévention rampante de celle-ci. L'État doit avoir les moyens de répondre lui-même aux légitimes attentes de sécurité de nos concitoyens et mieux encadrer les activités de sécurité privées.

Quelques pistes de réflexion... Pourquoi ne pas créer des écoles régionales de police municipale, sous l'égide des CRFPT, mettre en place des corps d'inspection, mutualiser davantage les moyens au sein des intercommunalités ? Je salue l'action du ministre. *(Applaudissements sur les bancs socialistes et du RDSE)*

Mme Éliane Assassi. – L'État a le devoir de veiller sur l'ensemble du territoire de la République à l'ordre public et à la protection des personnes et des biens, voilà ce qu'on peut lire dans le code de la sécurité publique intérieure. Les dérives se sont accrues sous la droite et particulièrement avec le dernier président de la République.

Ce rapport est corédigé par deux sénateurs de bords différents, dont je salue le travail de fond rigoureux et sérieux. Le constat fait à gauche comme dans une partie de la droite nous satisfait. J'espère qu'il laisse présager une évolution prochaine, il serait dommage qu'il reste lettre morte. Des maires de tout bord sont contraints de renforcer leur police municipale face aux abandons de l'État, ce qui se traduit par des charges supplémentaires pour les budgets locaux, donc par des inégalités nouvelles face à la sécurité, mission qui doit demeurer régaliennne. L'argent des collectivités locales pourrait être mieux employé, par exemple pour construire des logements sociaux.

Le désengagement de l'État entraîne des confusions, en premier lieu chez les agents, au détriment de leurs missions de prévention, pourtant essentielles ; confusions entretenues dans la population par la proximité des uniformes et des équipements avec ceux des policiers nationaux. Une pression supplémentaire pèse dès lors sur les épaules des policiers municipaux face à des citoyens qui ne voient pas leurs demandes aboutir. Les agents souffrent d'un mal-être et d'un manque de reconnaissance.

Personnellement, je ne suis pas favorable à l'armement des policiers municipaux, quelle que soit la nature des armes. La polémique sur ce sujet cache un débat sur les missions qu'ils assument du fait du désengagement de l'État. La solution ne peut consister qu'en une réappropriation par l'État de ses missions régaliennes.

Pour empêcher la sécurité à double vitesse, je suis favorable à la création d'un grand service public de la sécurité, où les rôles de chacun seraient bien définis ; il mettrait un terme à toutes ces confusions.

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

Mme Éliane Assassi. – Avec votre conception d'un grand tout, où se mélangeraient police municipale, police nationale et gardes-champêtres, si ! Il est vrai que ma proposition est ambitieuse. Elle doit être débattue. Le rapport impulse la réflexion. Reste à agir, monsieur le ministre ; vous avez reçu les syndicats, pouvez-vous nous apporter des éléments de réponse sur les intentions de l'État ? *(Applaudissements sur les bancs CRC et de la commission)*

M. Vincent Capo-Canellas. – Les polices municipales représentent plus de 25 000 agents dans plus de 4 000 communes. Rappelons une évidence politiquement incorrecte : on crée une police municipale, faute de moyens donnés à la police nationale ou à la gendarmerie pour assurer la sécurité des habitants. J'en ai créé une il y a quatre ans au Bourget. Je n' imagine pas un instant d'y revenir. La police municipale est utile et nécessaire, c'est un outil central de la politique du maire et de la prévention de la délinquance. En cette matière le Sénat doit être pragmatique, pas révolutionnaire.

Il n'y a pas une police municipale, mais des polices municipales, très diverses. Quoi de commun entre celle de Nice et les gardes-champêtres des petites communes rurales ? En Île-de-France, la police municipale est devenue un acteur essentiel de la sécurité. Il importe qu'elle conserve sa proximité avec la population, sa connaissance du terrain. Je ne suis pas favorable à un changement radical du cadre législatif existant, qui donne au maire la souplesse nécessaire pour définir une réponse adaptée aux réalités locales.

Les polices municipales ne sont pas « la » solution, mais un élément d'efficacité supplémentaire. Elles ne sauraient servir de prétexte au désengagement de l'État, celui-ci devant exercer son contrôle.

Exposer les agents impose de se donner les moyens d'assurer leur sécurité : l'armement doit être envisagé de manière pragmatique. Chaque maire doit examiner la question à l'aune des réalités de son territoire. L'armement est selon moi nécessaire au Bourget, mais je comprends qu'il en aille autrement ailleurs. Je souscris aux propositions du rapport sur l'entraînement et la formation. La professionnalisation est une excellente chose. Nous avons tout à gagner à disposer d'agents encore mieux formés et encadrés.

La vidéosurveillance est un moyen utile. Elle permet de faire travailler ensemble au quotidien police nationale et police municipale, favorise un diagnostic partagé de la délinquance. Leurs relations, la coordination de leurs actions sont un sujet majeur. Au

Bourget, nous travaillons en parfaite entente, sous le contrôle de la police nationale et sous l'autorité du Parquet, en menant le cas échéant des opérations communes. En Seine-Saint-Denis, la police municipale est un accélérateur d'efficacité : en trois ans, la délinquance a baissé de 20 %. En somme, nous avons recréé la police de proximité - c'est la réalité et la réalité compte davantage que les mots. Travaillons ensemble, monsieur le ministre ! Les expériences de terrain doivent nous inspirer, dans le respect de l'autonomie des collectivités locales.

Les propositions d'amélioration pratique de la coopération vont dans le bon sens, accès aux fichiers routiers ou extension de la liste des contraventions passibles de timbres-amendes, entre autres. Le vieux modèle laisse place à une nouvelle complémentarité. Accompagnons le mouvement sur la base du rapport de la commission des lois. (*Applaudissements*)

Mme Natacha Bouchart. – Ma ville de Calais, qui compte 75 000 habitants, est dotée d'une police municipale dont j'assume la responsabilité ; je vous dirai quelle est mon expérience de terrain.

De 5 600 agents en 1984 les effectifs des polices municipales sont passés à plus de 18 000 aujourd'hui. Cette crise de croissance entraîne nécessairement une crise d'identité à laquelle s'attaque l'excellent rapport de la commission des lois.

Cette crise est liée à un paradoxe. Le *boom* des effectifs illustre l'engouement des élus et des populations, leur attachement à la police municipale qui s'est manifesté lors du décès de la policière Amélie Fouquet il y a deux ans ; le président de la République Nicolas Sarkozy avait d'ailleurs assisté à ses obsèques. Un flou permanent demeure néanmoins sur ses missions, d'où la méséstime dont ils souffrent parfois, tant de la part des fauteurs de troubles que de celle de la police nationale.

Clarifier les missions de la police municipale passe par la création d'une véritable filière de la sécurité au niveau local. Une police territoriale pourrait réunir les agents de la police municipale, les ASVP et les gardes-champêtres, sans confondre leurs missions. Le bon sens commande que la police municipale et les ASVP puissent être davantage coordonnés ; à Calais, les seconds sont placés sous la responsabilité directe du chef de la première.

La création d'une police intercommunale doit rester au libre choix des communes et des intercommunalités. Une mutualisation des moyens peut répondre aux besoins ponctuels des petites communes.

Les relations entre police nationale et police municipale, sources de malentendus, doivent être clarifiées. Les policiers municipaux se sentent encore parfois considérés, à tort, comme des policiers de seconde zone. La police nationale a ses missions, qu'il est de son honneur d'assumer ; la police municipale

doit avoir les siennes. Les policiers municipaux sont presque toujours recrutés localement, ils sont bien connus des habitants ; ils sont un atout pour le renseignement et la cohésion sociale. Les missions de proximité ne peuvent être confiées à la police nationale.

Les mentalités résistent aux conventions de coopération. L'accès aux fichiers routiers dont les policiers municipaux ont quotidiennement besoin ne leur est pas ouvert ; les agents restent sous la dépendance des policiers nationaux pour obtenir les informations indispensables, perte de temps inutile ! Les procédures doivent être simplifiées.

Sur le port d'armes, notre position est mesurée. Il peut être nécessaire dans certains endroits, mais pas dans d'autres. À Calais, où la délinquance est mesurée, je ne l'ai pas jugé utile pour nos 21 agents.

Les revendications indemnitaires sont légitimes. Elles coûteront aux communes et Calais ne dispose pas du même budget que Nice. Monsieur le ministre, y aura-t-il une contribution au niveau national ?

M. René Vandierendonck, *pour la commission des lois.* – Il faut une péréquation !

Mme Natacha Bouchart. – Je suis favorable à l'accès à la catégorie A pour les chefs de la police municipale. Les uniformes des agents ont déjà été changés il y a dix ans pour les différencier des policiers nationaux et des gendarmes. Supprimer le bleu, couleur de la sécurité pour nos concitoyens, n'est pas utile et peut même être vexant.

Je forme le vœu qu'un consensus droite-gauche émerge de ce débat. Le rapport de la commission des lois est une première étape. (*Applaudissements*)

M. Manuel Valls, *ministre.* – Merci de votre confiance.

Mme Virginie Klès. – Les rapporteurs ont mis en évidence la diversité des polices municipales. Faut-il n'en faire qu'une seule filière de la sécurité territoriale ? Oui, sans doute.

Distinguer entre les couleurs des forces de sécurité ? Je serais plus nuancée que mon prédécesseur à la tribune. Inventons des solutions nouvelles. Quand le policier municipal est médiateur, il importe qu'il soit en uniforme. Faut-il que celui-ci soit confondu avec celui des forces de sécurité ? Je ne crois pas. Attention en tout cas au coût pour les collectivités territoriales.

M. Alain Gournac. – Très important !

M. René Vandierendonck, *pour la commission des lois.* – Eh, oui !

Mme Virginie Klès. – Quelle variété de missions ! On leur confie généralement les missions de salubrité et de tranquillité publiques, de prévention. Ensuite, selon les lieux, on mettra l'accent sur l'environnement ou les transports publics. Nos policiers municipaux ne

sont qu'un maillon parmi d'autres acteurs. Ils ont affaire aux policiers nationaux, aux gendarmes, aux pompiers. Leur équipement varie considérablement. Où s'arrêtent les responsabilités des uns et des autres ? Il faut un minimum de culture professionnelle commune.

M. Roland Courteau et M. Jacky Le Menn. – Absolument !

Mme Virginie Klès. – Il y a quelques heures, j'ai écouté le Premier ministre. Éluë de terrain et de gauche, je me suis reconnue lorsqu'il nous a dit de ne pas multiplier les mesures comme l'a fait le gouvernement précédent. Sachons où nous allons, n'ayons pas peur de réformes de fond.

M. Roland Courteau et M. Jacky Le Menn. – Très bien !

Mme Virginie Klès. – Créer une véritable filière de la sécurité, oui. Les zones de chevauchement doivent être examinées précisément. Le CNFPT ne peut être le seul formateur. Donner une arme à une femme ou à un homme impose de s'assurer qu'elle ou il est bien formé, qu'elle ou il a appris à utiliser une arme et à ne pas l'utiliser.

M. Roland Courteau. – Vous avez raison !

Mme Virginie Klès. – Dans ma commune, j'ai procédé à un recrutement ; plus de 80 % des candidats étaient d'anciens gendarmes ou policiers municipaux qui n'avaient pas la moindre idée du métier de policier municipal.

M. Roland Courteau. – C'est vrai !

Mme Virginie Klès. – Les enjeux sont majeurs. L'État doit garantir le niveau minimum des compétences des uns et des autres, y compris des agents de sécurité privée.

Je rends hommage à tous les policiers municipaux de France. (*Applaudissements à gauche et à droite*)

M. Louis Nègre. – Je tiens à exprimer ma satisfaction face à ce rapport consensuel, exhaustif, construit, qui s'inscrit dans les efforts que nous menons pour faire évoluer la police municipale.

Elle existe, elle a de plus en plus d'agents. L'histoire s'est accélérée, pour répondre à la forte demande de la population et des élus. Nous, les maires, essayons d'y faire face. Le précédent président de la République qualifiait la police municipale de « troisième force de sécurité en France ».

Alors, quelles compétences, quelles missions ? Six cent deux agents à Nice, 750 caméras, 2 678 interpellations en 2012 ; deux réquisitions par jour ! Dommage que M. Placé ait mis en doute son efficacité. Elle est réelle, la police judiciaire en atteste.

Le soutien populaire est très large.

Il faut conserver l'adaptabilité de la police municipale à la diversité des situations ; ses missions doivent être librement définies par le maire. Attention aux normes technocratiques ! La police municipale a une double mission-socle : proximité et prévention et, en fonction de l'environnement local, répression et complémentarité avec la police nationale. Le risque de dérive a été signalé par le rapport et de nombreux maires. La police municipale doit rester une police de proximité, elle n'a pas vocation à remplacer ou, pire, à concurrencer la police nationale. Pour être plus efficace, il faut lui donner tous les moyens, dans le cadre de ses compétences actuelles.

Quelles améliorations ? C'est le maire plus que le sénateur qui s'exprime ici. Je suis plutôt favorable aux propositions des rapporteurs si ce n'est sur le transfert des compétences de police de la commune à l'intercommunalité. On touche là au noyau dur des compétences, à l'identité de la commune. D'où le *modus vivendi* trouvé à Nice et dont je veux remercier le président Estrosi. Donc plus de mutualisation mais sans toucher aux compétences.

Renforcer la complémentarité entre la police municipale et la police nationale ? C'est évident. Chez nous, la convention de coopération est signée par le procureur, cela n'a posé aucun problème. Mais, je le dis au ministre, évitons les transferts de charge unilatéraux aux communes.

M. François Pillet, *pour la commission des lois.* – Juste !

M. Louis Nègre. – Ma ville est la première des Alpes-Maritimes à avoir élaboré une stratégie de prévention de la délinquance.

Quant à l'armement, je suis favorable au port d'armes de 4^e catégorie mais surtout aux armes non létales, comme les *flash-ball* bien plus adaptés à la mission de proximité de la police municipale.

Mme Éliane Assassi. – Non létales ? Est-ce si sûr ?

M. Louis Nègre. – Sur le reste, je suis pour une formation renforcée et une école nationale...

M. Alain Néri. – Qui s'installerait à Nice, bien sûr !

M. Louis Nègre. – Pourquoi pas ? (*Sourires*)

La solution du compromis est celle d'une formation interrégionale.

La police municipale n'a pas accès aux fichiers routiers, c'est totalement absurde quand les garagistes, eux, l'ont !

L'État ne doit pas se désengager de la police municipale et j'espère, monsieur le ministre, que le groupe de travail s'attellera à la tâche très bientôt ! (*Applaudissements sur les bancs UMP*)

M. Gilbert Roger. – On ne le dira jamais assez, il faut distinguer police nationale et police municipale. La

seconde dépend du maire, elle ne substitue pas à la police nationale. Aussi le maire qui envoie ses agents pour des impayés de cantine se trompe : la police municipale n'est pas là pour assurer le maintien de l'ordre. La sécurité doit rester l'affaire de l'État, en dépit des usages anarchiques de la police municipale sur le terrain ces dernières années. Les policiers nationaux sont formés douze mois, les agents municipaux 121 jours, par le CNFPT. Raison pour laquelle je suis contre l'armement de la police municipale.

Je me réjouis que M. Valls ait obtenu 6 000 postes pour la police nationale en 2013 quand M. Nicolas Sarkozy avait supprimé plus de 10 000 postes ces cinq dernières années.

À la police nationale d'accomplir ses missions ; le Conseil constitutionnel a bien fait d'invalider la disposition de la Loppsi II donnant à la police municipale des attributions de police judiciaire. Ce n'est pas la bonne solution, y compris dans les quartiers où la délinquance progresse. En témoigne l'exemple de Nice : la délinquance a crû de 4,42 % entre juillet 2011 et 2012 à Nice malgré la présence de 1 233 agents de police municipale armés.

Clarifions la doctrine d'emploi de la police municipale qui peine à trouver son chemin entre prévention et répression, je plaide pour son recentrement sur la tranquillité publique et l'application du cadre strict du code des collectivités territoriales. Enfin, je suis pour la distinction des uniformes et des équipements entre police municipale et police nationale. Rue de Vaugirard, les ASVP font traverser en treillis bleu et chaussés de *rangers* !

Donnons à la police municipale les moyens d'assurer sa mission : celle de garantir le vivre ensemble. (*Applaudissements à gauche*)

Mme Catherine Troendle. – (*Applaudissements à droite*) Nous débattons aujourd'hui du rapport de la commission des lois.

M. René Vandierendonck, *pour la commission des lois.* – Jusque-là, c'est juste. (*Sourires*)

Mme Catherine Troendle. – Le Haut-Rhin a, vous le savez, une particularité : la brigade verte, un syndicat mixte de gardes-champêtres, autorisée, à la suite d'un amendement du sénateur Goetschy à l'article 4 de la loi du 5 janvier 1988 de décentralisation. Aujourd'hui, pour 308 communes, la brigade compte 58 gardes-champêtres, six agents administratifs, deux agents techniques de catégorie B, cinq contrats d'insertion et un contrat de travail après mise à la retraite. Répartis sur les dix postes du département, les gardes-champêtres effectuent des patrouilles 365 jours par an. Cette brigade est financée à 48 % par le département, pour les missions environnementales et à 52 % par les communes adhérentes, pour les missions liées aux pouvoirs de

police du maire. Elle donne pleine et entière satisfaction aux élus et aux habitants.

Quel avenir pour cette brigade si l'on fusionne gardes-champêtres et police municipale ? Comment serait-elle financée ? Le conseil général ne pourrait plus lui apporter une part de 48 %. Cette expérience, qui a fait ses preuves depuis vingt ans, doit inspirer les auteurs d'une prochaine loi, préservons-la ! (*Applaudissements à droite et au banc de la commission*)

M. François Pillet, *pour la commission des lois.* – Pourquoi pas ?

M. Thani Mohamed Soilihi. – On compte aujourd'hui 715 agents de police municipale outre-mer, soit trois fois plus qu'il y a quinze ans. Cette évolution résulte de la Loppsi et de la RGPP : les maires, quand ils le pouvaient, ont compensé les départs sur le terrain. D'où une police municipale à géométrie variable selon les moyens des communes. Tous, ici, nous rejetons cette inégalité de traitement de nos administrés.

Ce rapport ouvre des pistes. Un regret toutefois : les territoires ultramarins ont encore été oubliés. La coopération intercommunale est une bonne idée, de même que la formation interrégionale. Mais comment la financer quand onze des dix-sept communes de Mayotte sont placées sous tutelle de la chambre régionale des comptes ?

Mon département compte seulement 140 agents de police municipale, c'est peu pour faire face à la délinquance, sans compter que leur formation est insuffisante.

Monsieur le ministre, le groupe de travail que vous avez créé devra prendre en compte les spécificités des ultramarins ! (*Applaudissements à gauche*)

M. Manuel Valls, *ministre.* – Les gendarmes et les policiers garantissent l'ordre républicain sur l'ensemble de notre territoire. Assurer la sécurité de nos concitoyens est ma priorité et celle du président de la République. Elle mobilise chaque jour les policiers nationaux et les gendarmes. L'ordre républicain doit être le même pour tous, dans les villes, les quartiers périurbains, les campagnes. Car, en vérité, la sécurité est le préalable à la liberté.

D'où le terme mis à la politique de suppression de postes - 10 000 en cinq ans - qui se serait traduite, si elle s'était poursuivie, par 3 200 suppressions supplémentaires en 2013. Nous remplaçons, poste à poste, les départs en retraite et créons 480 postes supplémentaires. Les effectifs ne font pourtant pas tout. Vous l'avez dit et je le réaffirme, la sécurité est une mission régalienne. Les polices municipales ne doivent donc pas être le palliatif d'un État défaillant. Le rôle des polices municipales - et vous avez raison de parler au pluriel - est de venir en complément des forces nationales.

Élu d'Évry, maire de cette commune fort longtemps, je sais l'atout de la police municipale, qu'il ne faut pas confondre avec la police nationale. Ces forces permettent d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la tranquillité publiques.

La diversité de leurs missions doit être préservée. Toutes ont une mission de police administrative et le respect du code de la route. Outre cette mission de sécurité, elles contribuent à la lutte contre le trafic de drogue. C'en est fini des polices municipales *cow-boys*.

Le partenariat avec la police nationale est désormais une réalité. Cher monsieur Placé, vous avez encore une marge d'évolution sur la vidéoprotection : si cette dernière est bien installée, calque la carte de la délinquance, respecte les libertés fondamentales, elle est utile. Pour preuve, elle a été efficace pour faire avancer l'enquête sur le meurtre récent de trois militantes kurdes à Paris.

Le maître mot est coproduction de sécurité. Ce rapport, remis le 26 septembre dernier, dont je salue l'ampleur et le pragmatisme, nous donne un surplus d'expertise - l'ancien parlementaire que je suis mesure l'investissement qu'il suppose. Je veux donc saluer votre initiative, monsieur Sueur.

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

M. Manuel Valls, *ministre*. – Oui, il faut une appréciation fine de la police municipale - M. Nègre y a fait allusion. Je ne veux pas d'une solution unique. Je salue votre approche réaliste et pluraliste. Votre méthode, celle du questionnaire et des déplacements à Nice, Dijon, Évry,...

M. René Vandierendonck, *pour la commission des lois*. – À Amiens ?

M. Manuel Valls, *ministre*. – ... est le signe de votre intelligence politique, celle du terrain.

Ma méthode est simple et transparente : celle de la collégialité et de la concertation. J'ai créé un groupe de travail constitué du préfet Blanchou délégué interministériel à la sécurité privée, de deux inspecteurs généraux de la police nationale, d'un chef d'escadron de la gendarmerie nationale, avec le concours de la direction des libertés publiques et des affaires juridiques et de la direction des collectivités locales. Plusieurs d'entre eux étaient là ce matin pour vous entendre.

Grâce à cette collégialité, nous confrontons nos points de vue et expériences. Tous les syndicats ont été consultés ; des auditions, il ressort une attente de reconnaissance, Mme Bouchart l'a dit. Plus de reconnaissance ne signifie pas un désir d'uniformité. Pragmatisme encore sur le volet social : l'État ne promettra rien qu'il ne pourrait tenir.

À côté de ce groupe de contact, le préfet Blanchou réfléchit à la redéfinition des missions de la police

municipale et j'ai bien entendu l'appel du sénateur de Mayotte. Ma politique reposera sur trois axes : une meilleure coordination entre État et collectivités territoriales, une plus grande proximité et des moyens, gages de la reconnaissance de la police municipale.

Pour une meilleure coordination, il faut redéfinir les missions de la police municipale. Je me tiendrai, comme le veut Mme Assassi, au premier article du code de la sécurité publique. La coproduction de sécurité doit reposer sur un diagnostic partagé, fondé sur les conventions de coopération. Ce point est bien mis en évidence dans le rapport, il figurait déjà dans le rapport conjoint des inspections générales de l'administration, de la police nationale et de la gendarmerie nationale de 2010. Le décret du 2 janvier 2012 a amélioré les choses, continuons. Un guide des procédures doit exister, j'ai saisi le CNFPT.

Je ne crois pas aux solutions uniformes. Cet état d'esprit a présidé à la création des zones de sécurité prioritaire, qui avaient d'ailleurs associé la police municipale. L'État doit tenir compte de la commune et des intercommunalités, le principe constitutionnel de libre administration des communes est intangible. J'approuve votre démarche pragmatique, madame Klès et monsieur Capo-Canellas. Je comprends la volonté de Mme Assassi et de M. Placade d'aller plus loin mais restons-en au cadre régalien, toujours avec pragmatisme. C'est ainsi que nous garantirons une offre de sécurité efficace à nos concitoyens.

L'amélioration de la sécurité passe par un dialogue fructueux entre l'État et les collectivités territoriales. Le dialogue de confiance engagé avec l'éducation nationale et les partenaires sociaux doit se poursuivre. Le rapport s'arrête sur l'exemple de mutualisation intercommunale de Roissy-en-France, qui n'empiète pas sur les pouvoirs de police du maire ; vous voyez, monsieur Nègre, c'est possible ! Cette organisation autorise une meilleure adaptation des forces au terrain ; la loi de décentralisation prévoira un transfert de compétences à l'intercommunalité sur la circulation et le stationnement, à condition de ne pas aboutir à une couverture du territoire en peau de léopard.

L'armement ? Là encore, il n'y a pas de réponse unique. C'est nécessaire à Évry, non ailleurs. Ce n'est pas une question de taille ni de couleur politique : le maire de Bordeaux ne l'a pas souhaité, contrairement à celui de Lyon. Néanmoins, il faut donner aux policiers municipaux les moyens de se défendre. Je pense au drame d'Aurélié Fouquet, mais aussi aux policiers municipaux d'Évry, qui se font régulièrement caillasser. Un projet de décret est en cours pour confier à la police municipale, si besoin est, des tonfas ou des matraques télescopiques.

Enfin, la formation. La formation initiale d'abord. Il faut un même creuset pour la police municipale et la police nationale, Mme Klès y a insisté à raison. Un jury doit sanctionner la formation. Actuellement, le président du CNFPT délivre un avis, qui doit être

transmis au préfet et au procureur avant la délivrance de l'agrément.

La formation continue est bien sûr importante. Pourquoi pas une véritable filière de sécurité ? Je demanderai au groupe de contact du préfet Blanchou de réfléchir à une mutualisation possible entre CNFPT, police nationale, gendarmerie nationale et centres de formation pour les agents privés. Sur les questions statutaires, je m'engage à aboutir cette année sur l'échelon spécial de catégorie C. Vous voyez combien il est utile que le ministre de l'intérieur ait eu des fonctions de maire dans une ville dotée d'une police municipale. Bien entendu, je ne suis pas en train de chanter une ode au cumul des mandats.

M. Jean-Pierre Sueur, président de la commission des lois. – Bien entendu. (*Sourires*)

M. Manuel Valls, ministre. – Une étude d'impact sur l'assouplissement des critères pour créer un directeur de police municipale montre que cela conduirait à passer de 50 à 500 communes, ce qui n'est pas très progressif. Peut-être faut-il s'interroger sur des critères plus qualitatifs et fonctionnels.

Concernant les gardes-champêtres, nous respecterons la brigade verte, madame Troendle.

Restons prudents sur l'uniforme, le bleu est réclamé avec insistance. Prudence aussi sur l'accès aux fichiers. La jurisprudence constitutionnelle nous y oblige : les pouvoirs d'investigation restent à la police nationale. Il faudra approfondir la réflexion pragmatique. Un autre axe de réflexion est plus prometteur : l'interconnexion des radio-transmissions, qui renforcerait la sécurité des agents de la police municipale dans leurs missions. Je pense, naturellement, au drame de la policière Aurélie Fouquet.

Bien entendu cette interconnexion n'interviendra que dans le cadre de conventions renforcées. J'ai annoncé son expérimentation dans les villes. Nous devons améliorer les conditions d'exercice de la répression par les polices municipales. Mais leurs procès-verbaux doivent être transmis à la police et à la gendarmerie ; une réflexion est en cours avec la Chancellerie, sur les timbres-amendes.

Voici quelques pistes fondées sur votre rapport de qualité. Je propose, messieurs les rapporteurs, que vous soyez régulièrement associés au travail du ministère de l'intérieur.

M. Jean-Pierre Sueur, président de la commission des lois. – Nous vous en remercions.

M. Manuel Valls, ministre. – La sécurité dépend d'abord de l'État. D'autres acteurs s'y sont associés, je pense à la sécurité privée. La police municipale y contribue également. Elle doit être soutenue. Les conditions de travail doivent être améliorées. Nous pouvons le faire grâce aux travaux de grande qualité du Sénat. (*Applaudissements sur tous les bancs*)

La séance est suspendue à 13 h 5.

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE BEL

La séance reprend à 15 heures.

Questions d'actualité

M. le président. – L'ordre du jour appelle les questions d'actualité au Gouvernement. Je rappelle que l'auteur de la question et les ministres disposent chacun de deux minutes trente.

Rythmes scolaires

M. Gérard Le Cam. – La réforme des rythmes scolaires est l'objet d'oppositions massives. Telle qu'elle est prévue, elle ne fera que déstabiliser l'école. Le mois supplémentaire accordé hier ne changera rien. Ce débat a perdu de vue sa visée éducative pour se trouver enfermé dans l'appréciation des capacités financières des communes qui ont la charge de sa mise en œuvre.

Quel est le projet éducatif du Gouvernement ? Ce n'est pas en assouplissant les normes d'encadrement qu'un projet de qualité pourra être porté. Cette réforme va aggraver les inégalités territoriales, amplifiées depuis dix ans par la droite. Le coût de la réforme est prohibitif pour les communes les plus pauvres : 150 euros par élèves ! La dotation exceptionnelle de 250 millions d'euros est largement insuffisante : elle sert à inciter, non à compenser.

Il n'y a aucune urgence. Il faut prendre le temps de faire une réforme au service de la réussite de tous les élèves, sur tout le territoire. Allez-vous réaffirmer le rôle de l'État dans l'éducation nationale en compensant la totalité des coûts aux communes ? (*Applaudissements sur les bancs CRC et à droite*)

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. – Vous avez raison de ne pas enfermer la refondation de l'école dans des préoccupations purement financières... même si la suite de votre question y était consacrée !

Nous voulons la réussite de tous les enfants de France : le projet que j'ai présenté hier en Conseil des ministres tend à refonder l'école de la République. Il le fallait, car ses résultats se dégradent, avec 25 % des élèves en difficulté à l'entrée au collège, et les inégalités s'accroissent. L'école a été durement attaquée avec la suppression de 80 000 postes. Nous avons créé 376 postes dans notre académie de Rennes, merci de l'avoir souligné ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes*) L'école a également souffert de la suppression de la formation des enseignants : nous y consacrons 27 000 postes ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

Sur les rythmes scolaires, tout le monde sait que l'exception française est unique au monde : 144 jours de classe, c'est dans l'intérêt des adultes, non des élèves ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes et écologistes*)

Pour le primaire, j'ai pu annoncer 7 000 postes supplémentaires et de nouvelles méthodes pédagogiques. La grande réforme des rythmes scolaires, nous devons la porter tous ensemble. Un fonds de 250 millions d'euros, avec une péréquation juste, a été accordée par le Premier ministre aux communes les plus en difficulté, rurales et urbaines ; les obligations de service des enseignants ont été modifiées. Si nous conjuguons nos efforts, nous réussirons cette grande réforme. Elle est dans l'intérêt des élèves et de la France ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes et écologistes, exclamations à droite*)

Intervention au Mali

M. Robert Hue. – Monsieur le Premier ministre, le président de la République a pris le 11 janvier la courageuse décision d'engager nos forces au Mali, dans le respect des décisions du Conseil de sécurité des Nations unies. Il s'agit d'une rupture avec la période que nous espérons révolue de la Françafrique.

Je veux rappeler au nom du RDSE notre soutien sans réserve à nos troupes. Nous venons de célébrer le 50^e anniversaire du traité d'amitié franco-allemand, l'Europe est-elle suffisamment au rendez-vous ? Sa réponse ne paraît pas à la hauteur des enjeux.

Au bruit d'armes doit succéder celui des chantiers de reconstruction et de la paix ; monsieur le Premier ministre, pouvez-vous informer le Sénat des dernières évolutions de la situation au Mali ? Où en est la mise en place de la Misma et la coopération avec l'Algérie ? Quelles dispositions vous apprêtez-vous à prendre pour inciter nos partenaires européens à engager un partenariat nouveau avec l'Afrique pour consolider la démocratie et lutter contre la pauvreté ? (*Applaudissements sur les bancs socialistes et écologistes*)

M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre. – Vous avez raison de rappeler que la décision du président de la République est grave, courageuse et nécessaire. Il est vrai que le Conseil de sécurité de l'ONU a adopté à l'unanimité, le 20 décembre, une résolution prévoyant la mise en place d'une force militaire africaine, la Misma. Cette force n'était pas en mesure, le 11 janvier, d'arrêter ce qui était en train de se passer, les terroristes ayant décidé de déstabiliser totalement le Mali.

La France n'a pas prétendu se substituer à la mise en place de cette force multinationale africaine, qui est en train de se préparer. Son état-major est installé à Bamako ; dans quelques semaines, des milliers de soldats africains seront sur place et l'Union européenne accélère la mise en place de l'unité de formation de cette force internationale.

Le président de la République a décidé d'engager nos soldats, car si nous n'étions pas intervenus, la mise en œuvre de la résolution du 20 décembre aurait été impossible et le Mali serait devenu la proie des terroristes, avec toutes les conséquences que cela implique pour l'Afrique, l'Europe et la France. Le président Touré a appelé le président de la République au secours. La France a consulté tous ses partenaires ; ils ont affirmé leur soutien et leur reconnaissance. L'objectif d'arrêter la progression des groupes terroristes est atteint. La France n'a pas vocation à rester au nord Mali. La force africaine qui se prépare suppléera ses troupes.

Il est tout aussi important de veiller à la transition démocratique et à la poursuite du développement économique. La responsabilité de la France et de l'Europe est de tout faire pour développer l'Afrique de l'ouest. Pascal Canfin prépare les assises du développement. François Hollande, dans son discours de Dakar, a rappelé cette nécessité. (*Murmures d'impatience sur les bancs UMP*) Vous avez rappelé le passé heureusement révolu de la Françafrique. Le continent africain a un bel avenir devant lui ; soyons à la hauteur de l'Histoire. Et adressons à nos soldats une marque de solidarité et de soutien dans la situation difficile qui est la leur au service de la paix et de la liberté. (*Applaudissements à gauche*)

Intervention au Mali (II)

M. Henri de Raincourt. – Ma question s'adressait à M. Fabius, mais il n'est pas là ; il accueille notre compatriote Florence Cassez dont je mesure les sentiments en cet instant. (*Applaudissements à droite*) Je suis heureux que ces années de souffrance et de martyre soient derrière elle. (*Applaudissements sur tous les bancs*)

Je m'adresse donc à M. le ministre des affaires étrangères. Le président de la République, le 13 novembre dernier, avait indiqué qu'« en aucun cas la France n'interviendrait elle-même au Mali ». Devant l'aggravation de la situation et à l'appel des autorités maliennes, il a néanmoins pris la sage et responsable décision d'engager la France dans la lutte contre le terrorisme. Nous l'approuvons et nous soutenons cette action du Gouvernement et de nos soldats auxquels nous rendons hommage.

Je me réjouis d'entendre Mme Ashton affirmer que l'Union européenne va jouer un rôle actif, mais nous voudrions des décisions concrètes.

Quels sont les efforts du gouvernement français et quelles sont les perspectives de présence de l'Union européenne dans la lutte contre le terrorisme ? (*Applaudissements à droite*)

M. Bernard Cazeneuve, ministre délégué auprès du ministre des affaires étrangères, chargé des affaires européennes. – Le rôle de l'Union européenne dans la préparation de la formation des troupes maliennes est crucial. Notre intervention au Mali

s'inscrit dans le strict cadre de la légalité internationale, défini par les résolutions des Nations unies 2056, 2071 et 2085 obtenues grâce à l'action conjointe de tous les pays de l'Union européenne. Ils ont défini ensemble les modalités de formation de l'armée malienne, afin d'assurer durablement la sécurité du Mali. Nous avons mobilisé près de 500 militaires issus de toute l'Europe à cette fin avec la mise en place du dispositif de formation EUTM. Au moment où les terroristes ont décidé de faire mouvement, si la France n'avait pas réagi, le Mali serait tombé entre les mains des terroristes. Nous avons donc continué de travailler avec les Européens, qui ont mobilisé des moyens aériens, sanitaires et logistiques. Le 29 janvier, nous nous réunirons à Addis-Abeba pour une conférence des donateurs. Nous sommes dans une action européenne où la France joue un rôle de précurseur pour rétablir l'intégrité territoriale du Mali et assurer la sécurité du Sahel face au risque terroriste. (*Applaudissements sur les bancs socialistes et écologistes*)

Rythmes scolaires (II)

Mme Catherine Morin-Desailly. – Les communes de nos départements sont appelées à se prononcer en mars sur la réforme des rythmes scolaires, applicable en 2013 ou 2014. Ce projet flou, dont l'impact financier n'a pas été évalué, a été retoqué par toutes les instances de concertation : comité technique ministériel, conseil supérieur de l'éducation, commission consultative d'évaluation des normes... Les élus n'ont pas été consultés et se sentent pris à la gorge.

Le fonds de 250 millions pour 2013 est très insuffisant. Que se passera-t-il pour les années suivantes ? Sous quelle responsabilité seront placés les enfants entre 15 h 30 et 16 h 30 ? (*Protestations sur les bancs socialistes*) Qui les encadrera ? En ville comme en milieu rural, sera-t-il possible de recruter des personnels qualifiés pour les activités culturelles et sportives ?

Questions toutes simples, auxquelles vous n'avez pas répondu tout à l'heure, monsieur le ministre. Savez-vous comment est gérée une petite école ou un regroupement scolaire en milieu rural ? Les élus revendiquent autant que vous l'intérêt de l'enfant ! C'est bien pourquoi ils appréhendent une réforme qui risque de creuser les inégalités entre les territoires. Pour les sénateurs UDI, l'éducation est une priorité : ils vous mettent en garde contre un passage en force qui risque d'être contreproductif, alors qu'un aménagement du temps de l'école est nécessaire : telles étaient bien les conclusions de la conférence nationale sur les rythmes scolaires, initiée par Luc Chatel, au sein de laquelle j'ai travaillé avec deux autres sénateurs d'opinions différentes. Nos recommandations intégraient le rythme annuel, qui ne figure pas dans votre projet.

La méthode doit privilégier la concertation.

M. Alain Gournac. – Avec les maires. (*Protestations sur les bancs CRC et socialistes*)

Mme Catherine Morin-Desailly. – À la précipitation qui a été la vôtre, et contre laquelle le Premier ministre vous avait mis en garde en juin dernier, notre groupe préfère l'expérimentation et la souplesse.

Bref, pour réformer, vous devrez dialoguer avec tous les partenaires de l'école, et d'abord avec les élus. Ils vous demandent des moyens et du temps. Ce n'est pas le mois de réflexion supplémentaire accordé aux communes qui permettra de résoudre le problème, tant est grande la confusion actuelle. (*Applaudissements et bravos à droite*)

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. – Vous avez fait partie du comité de pilotage de la consultation nationale créée par mon prédécesseur qui a tiré le triste bilan de la suppression des quatre jours et demi. (*Protestations à droite*)

Vous avez conclu qu'il fallait revenir à quatre jours et demi de classe, cinq heures par jour, et même préconisé de rajouter deux semaines de cours. Et vous vous êtes arrêtés là !

C'est dommage, car l'intérêt des élèves qui est en jeu. Il faut de la concertation.

M. Alain Gournac. – Avec les maires !

M. Vincent Peillon, ministre. – Elle a duré plusieurs mois ; toutes les associations de maires ont été reçues à plusieurs reprises. Vos informations sont inexactes : la commission des normes a validé hier le projet de décret, en dépit de votre désinformation. (*Applaudissements sur les bancs socialistes ; vives protestations à droite*) Pour des raisons politiques, vous prenez les enfants de France en otage. Mais on a vu vos pratiques envers l'éducation nationale pendant cinq ans ! Nous sommes aujourd'hui obligés de réparer ; c'est vrai pour les rythmes : la semaine de quatre jours, c'est vous ! C'est vrai pour les remplacements : vous avez supprimé 80 000 postes ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes*) C'est vrai pour la formation des enseignants : vous l'avez supprimée !

Nous, nous pensons à la France et nous prenons des mesures concrètes. (*Protestations à droite*) Nous le ferons en liaison avec les collectivités territoriales, même si certains maires –je vois celui de Marseille– ne veulent pas donner priorité à l'éducation.

Je leur en laisse la responsabilité ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes ; protestations à droite*)

M. Alain Gournac. – Ça coûte trop cher !

M. Jean-Claude Gaudin. – C'est scandaleux ! Qui va payer ? Vous ?

Lutte contre l'exclusion et la pauvreté

M. Martial Bourquin. – Souvenons-nous : la politique de la précédente majorité a accru la pauvreté. (*Protestations à droite*) Un exemple significatif : la suppression de l'allocation équivalent retraite (AER) au 1^{er} janvier 2009 qui a jeté les classes d'âge de 1952-1953 dans la précarité. Le Sénat a obtenu une compensation de solidarité. Matignon nous a écoutés.

Monsieur le Premier ministre, je connais votre sensibilité à la justice sociale. Allez-vous réparer les erreurs du gouvernement Fillon ? (*Protestations à droite*) Ces hommes et ces femmes ont travaillé longtemps ; ils ont droit de retrouver espoir et dignité ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre. – Merci pour votre soutien. Neuf millions de personnes vivent en dessous du seuil de pauvreté en France, cela mérite une mobilisation générale.

M. Éric Doligé. – Payée par les départements !

M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre. – Vous avez évoqué une injustice flagrante qui résulte d'une tromperie. Des gens ont accepté le départ volontaire contre la promesse de toucher l'AER. Or le gouvernement précédent a fermé la porte et l'allongement de l'âge de départ à la retraite a doublement pénalisé ces personnes. L'allocation transitoire, accordée par le précédent gouvernement, a laissé le problème entier. Vous avez raison : il faut résoudre cette question et le Gouvernement s'y est engagé devant le Sénat le 26 novembre dernier. Des milliers de dizaines de personnes vivent au RSA alors qu'elles ont travaillé.

Mme Catherine Procaccia. – Ce n'est pas une réponse !

M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre. – D'où la décision de créer une prestation équivalente pour porter les revenus à 1 030 euros des personnes de 59 et de 60 ans inscrites à Pôle emploi. Cette mesure sera applicable dès le 1^{er} mars 2013. (*Applaudissements à gauche*) Cette mesure complète la décision que nous avons prise sur les carrières longues en juillet dernier. C'était donner un signal fort : ce gouvernement a le souci de prendre à bras-le-corps les problèmes économiques et financiers (*exclamations ironiques à droite*) en marquant ses décisions du sceau de la justice sociale ! (*Applaudissements à gauche*)

Diffusion de la culture scientifique et technique

Mme Marie-Christine Blandin. – Madame la ministre, une large concertation a eu lieu sur l'enseignement et la recherche. Mais le risque est de se focaliser sur l'innovation technologique. Votre loi peut s'inscrire dans une réflexion globale sur les rapports entre sciences et société : en quoi participent-elles au développement d'une société plus solidaire ?

Il y a 30 ans, on parlait de diffusion de la culture scientifique, puis on a évoqué son partage pour éviter d'opposer caricaturalement de rares sachants à une société inculte.

Puis une gouvernance aventureuse en 2010 a tout démantelé en externalisant la gestion au seul établissement parisien Universcience. Imagine-t-on donner tout le budget des théâtres de France au seul Odéon, à charge pour lui de le répartir ? La décentralisation en région ne règlera pas tous les problèmes. Que fait-on des initiatives remarquables comme le développement de recherches participatives dont le programme est défini avec des institutions comme le Museum, ou les projets coopératifs, comme celui sur les céréales panifiables mené en Île-de-France, avec l'Inra, les boulangers, les paysans et les consommateurs ? Quelle part concéder à l'intelligence collective résistant aux obscurantismes dans votre futur projet de loi ? (*Applaudissements sur les bancs écologistes*)

Mme Geneviève Fioraso, ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche. – La diffusion de la culture scientifique et technique est le gage d'une démocratie. Chacun doit pouvoir s'approprier la culture scientifique, c'est vrai. La stratégie nationale de la recherche s'appuiera sur les interrogations quotidiennes, sur la santé, l'alimentation, l'énergie. Ces questions feront partie de l'agenda de la stratégie de la recherche que mon ministère est en train de construire. Mon ministère, avec celui de la culture, se coordonnera avec le ministère de l'éducation et celui de l'environnement. L'acte III de la décentralisation donnera de nouvelles compétences aux conseils régionaux, qui coordonneront les réseaux territoriaux.

Ils pourront s'inspirer de l'initiative des Prix Nobel, Pierre-Gilles de Gennes et Georges Charpak, comme « la main à la pâte » et les « petits débrouillards ». Le programme d'investissements d'avenir consacre 200 millions à la diffusion de la culture scientifique en direction des scolaires. La formation des enseignants la prendra en compte en s'appuyant sur les réseaux territoriaux. En conclusion, je citerai une phrase de Marie Curie que nous pouvons partager : « Rien n'est à craindre, tout est à comprendre ». (*Applaudissements sur les bancs socialistes ; exclamations à droite*)

Rythmes scolaires (III)

M. Jean-Claude Carle. – Les enseignants sont dans la rue, n'en déplaise à M. Julliard qui commence à trouver que les syndicats en font trop, les parents craignent pour les activités périscolaires et les élus ne peuvent pas payer -15 millions pour Marseille.

M. Jean-Claude Gaudin. – C'est plus !

M. Jean-Claude Carle. – Pourtant, cette réforme est nécessaire parce que nous avons l'année et la semaine scolaires les plus courtes et les journées les

plus longues. (« Ah ! » à gauche) Mais vous ne proposez de réduire la journée que d'une demi-heure.

Pourquoi ces résistances ? D'abord, votre dogmatisme. Il faut tenir compte des rythmes économiques et climatiques dans une région comme la mienne : le décalage d'une semaine de vacances en mai, c'est 10 % de recettes touristiques de moins, qui pourraient financer la réforme. Du point de vue de la méthode, imposer le même modèle depuis la rue de Grenelle, ne fonctionne pas. Il faut du partenariat et de la proximité.

M. David Assouline. – Vous le savez avec M. Sarkozy ?

M. Jean-Claude Carle. – Vous annoncez un décret qui tarde à venir. Il faut de la contractualisation, un partenariat gagnant-gagnant. Hier après-midi, le Premier ministre vous a demandé de prolonger la concertation jusqu'à fin mars, preuve qu'elle était insuffisante. Espérons que cela suffira ! (« Très bien ! » et applaudissements à droite)

M. Vincent Peillon, ministre de l'éducation nationale. – nous allons dans le sens que vous souhaitez. Le décret publié vendredi prochain portera justement sur la concertation. La consultation des conseils d'école et des élus permettra de contractualiser des plans territoriaux d'aménagement des rythmes scolaires, qui seront bien différents selon les communes et les projets éducatifs. Nous avons donné raison aux élus de montagnes avec 50 euros universels mais 90 pour les communes qui reçoivent le DSU et la DSR. Des dérogations ? Si on rajoute trois heures le mercredi matin, ce n'est pas une demi-heure mais trois quart d'heure par jour. Le décret autorise une marge d'une demi-heure maximum, précisément...

M. Éric Doligé. – Quel bazar !

M. Vincent Peillon, ministre. – ... pour vous permettre de vous organiser comme vous le souhaitez : pause méridienne, faire plus le soir, regrouper toutes les activités périscolairesOui, cette réforme il faut la faire. Pourquoi ne l'a-t-on pas faite ? Parce qu'elle était difficile. Nous serons jugés sur notre capacité à résoudre les problèmes. Il y va de la réussite de nos enfants et de l'avenir de la France. Vingt-cinq pour cent des élèves arrivent avec des difficultés au collège. Sachons nous rassembler et nous élever, pour nos enfants ! Nous comptons sur vous et nous vous aiderons à construire vos projets. (Applaudissements sur les bancs socialistes)

M. Alain Gournac. – Vive Sarkozy !

AFPA

M. Claude Jeannerot. – Les Français connaissent bien l'Afpa. Depuis plus de 60 ans, elle a permis à plus de 5 millions d'adultes de se former. Pour eux, elle a constitué une seconde chance.

En cette période de chômage massif, nous avons plus que besoin de cet outil.

Une vision libérale a voulu en faire un instrument de formation comme les autres. Jeté dans le bain de la concurrence intégrale, l'Afpa était menacée de disparition.

Dès votre arrivée, le Gouvernement a pris des mesures d'urgence. À Caen, la semaine dernière, vous avez fait des annonces importantes. Quelle stratégie de long terme ? Les 9 300 personnels de l'Afpa et les 150 000 stagiaires attendent des réponses ! (Applaudissements sur les bancs socialistes et écologistes)

M. Thierry Repentin, ministre délégué auprès du ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social, chargé de la formation professionnelle et de l'apprentissage. – Cet outil, en offrant formation, mais aussi solution d'hébergement et de restauration, forme 120 000 stagiaires par an. Quand nous sommes arrivés, l'Afpa n'avait pas les moyens de payer ses salariés. Incroyable, mais vrai ! Nous avons dû colmater les brèches, changer la gouvernance en nommant un nouveau directeur chargé d'élaborer un plan de restructuration. Il n'y aura aucun licenciement, 120 millions de crédits ont été dégagés pour renforcer les fonds propres de l'association et un transfert du patrimoine qui sera géré directement par l'Afpa.

La formation professionnelle concerne les trois objectifs prioritaires de ce gouvernement : la jeunesse, l'emploi et l'éducation ! (Applaudissements à gauche)

Pêche

Mme Odette Herviaux. – Monsieur le ministre, des inquiétudes demeurent sur la politique commune de la pêche. Nous savons votre engagement pour la pêche durable. Les ports bretons connaissent bien la problématique des pêcheries multi-spécifiques. En décembre dernier, un chalutier allemand a été arraisonné, lui ne verra aucune difficulté à l'interdiction des rejets en mer, puisqu'il peut embarquer 4 000 tonnes de poisson. Cela va à l'encontre de la protection de la ressource et de l'environnement ; encourageons, en priorité, la sécurité des engins de flotte. La Commission européenne s'entête. Dans le cadre de la procédure de codécision, le Parlement européen doit se prononcer, le 6 février prochain, sur la pêche durable. Le Conseil de la pêche sera saisi ensuite. Quelle position entend défendre la France ? (Applaudissements sur les bancs socialistes)

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche. – La réforme de la politique commune de la pêche appelle notre mobilisation. J'ai assisté aux six conseils de la pêche organisés depuis mon entrée en fonction, contrairement à mon prédécesseur qui pratiquait la politique de la chaise vide. J'ai obtenu des

compromis équilibrés sur les aides à la pêche, les quotas individuels responsables, ou encore l'outremer. Ce n'est pas rien.

La question des rejets est au cœur de cette réforme. Le Parlement européen et certains États européens sont loin de la position de la France. Vous avez parfaitement résumé les préoccupations légitimes des professionnels. Il faut donner à la filière le temps de s'adapter. Nous devons travailler sur un certain nombre de points en suspens comme la date d'entrée en vigueur de la stabilité relative. Ils seront abordés en janvier et en février lors des prochains conseils.

D'intenses négociations se poursuivent avec le Parlement européen puisque la réforme des pêches relève de la codécision. *(Marques d'impatience à droite)*

Le gouvernement est déterminé à défendre l'intérêt de ses pêcheurs. *(Applaudissements sur les bancs socialistes)*

Réforme territoriale

M. François-Noël Buffet. – La semaine dernière le Sénat a rejeté le projet de loi relatif à l'élection des conseillers départementaux. Camouflet pour le Gouvernement...

M. Alain Néri. – Excessif !

M. François-Noël Buffet. – Vos partenaires -écologistes, communistes et radicaux- se sont alliés pour refuser cette atteinte grave à la représentation des territoires ruraux. Ce projet de loi visait à favoriser le Parti socialiste par le mode d'élection choisi sous couvert de parité. Il rendra plus complexe encore l'exercice des mandats locaux. Vous prétendez repousser les élections, pour retarder le verdict des urnes. La parité est un objectif légitime, mais sous couvert de ce prétexte, vous inventez un mode de scrutin sur mesure, en redécoupant les cantons à votre profit. *(Protestations à gauche)* Dans mon département du Rhône, un canton couvrirait 64 000 habitants, un tiers de la surface du département ! Le Sénat ayant rejeté ce texte, il serait contraire à l'esprit des institutions que le Gouvernement persiste et passe en force. Personne ne veut de votre réforme. Retirez ce projet de l'ordre du jour et revoyez votre copie pour un texte plus conforme à l'intérêt des territoires et, singulièrement, celui des territoires ruraux ! *(Applaudissements à droite)*

M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur. – Prolongeons de quelques minutes les 32 heures de débat ...

M. Jean-Pierre Sueur. – Très riche !

M. Manuel Valls, ministre. – ... sur ce texte. Même s'il n'a pas été voté, le Sénat a adopté des mesures importantes : la suppression du conseiller territorial

(applaudissements sur les bancs socialistes) le report des élections cantonales et régionales en 2015, l'élection des conseillers communautaires.

Qui peut se satisfaire de la sous-représentation des femmes dans les départements -13,5 % de femmes seulement ! Le scrutin proportionnel n'est pas satisfaisant non plus. Le maintien du scrutin actuel exigerait de toute façon une refonte du découpage actuel, datant de 1801. On peut admirer Bonaparte et le Consulat comme moi pour certaines des mesures qu'il a prises, *(exclamations)*, mais il faut savoir être de son temps et défendre une mise à jour, pour améliorer la représentation des territoires. Votre majorité avait introduit de la confusion entre département et région. *(Protestations à droite)* Vous ne teniez pas compte de la population. Votre mode de scrutin pénalisait les femmes, nous mettons en œuvre la parité. *(Applaudissements à gauche)*

La séance est suspendue à 16 h 10.

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE RAFFARIN,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 16 h 25.

Débat sur l'avenir du service public ferroviaire

M. le président. – L'ordre du jour appelle le débat sur l'avenir du service public ferroviaire à la demande du groupe CRC.

Mme Mireille Schurch, pour le groupe CRC. – Depuis de trop nombreuses années, le fer a été mis à mal par une succession de réformes libérales imposées par Bruxelles qui ont démantelé le service public ferroviaire de personnes ou de marchandises, au mépris du statut et des droits des cheminots qui sont si attachés à la notion de service public.

Après les Assises du ferroviaire, monsieur le ministre, vous avez annoncé une réforme d'ampleur, encourageante, puisqu'elle porte sur la création d'un pôle public ferroviaire, dont le contenu doit être encore précisé. La réforme ne doit pas en rester à des questions d'organisation ou de gouvernance, mais définir ce que doivent être un service public ferroviaire et ses missions. D'où la tenue de ce débat. Les sénateurs CRC accordent à la question ferroviaire beaucoup d'importance, celle-ci doit faire l'objet d'une forte maîtrise publique -je crois, monsieur le ministre, que vous partagez cette vision.

L'enjeu est climatique d'abord. La lutte contre le réchauffement et les émissions de gaz à effet de serre est une priorité. Les transports représentent 28 % des émissions totales de CO₂ dans l'Union européenne. C'est dire que le report modal est un enjeu d'intérêt

général. Le Grenelle de l'environnement avait défini des objectifs ambitieux dans ce domaine, mais les politiques des gouvernements de droite ont jeté encore plus de camions sur les routes. Comment la réforme ferroviaire, monsieur le ministre, pourra-t-elle opérer concrètement le nécessaire rééquilibrage ?

L'aménagement du territoire est un deuxième enjeu majeur. La rétraction des réseaux est trop longtemps demeurée un *leitmotiv*. N'est-il pas urgent de mettre en avant l'utilité économique et sociale des liaisons ferroviaires, en milieu rural comme en milieu urbain ? N'est-ce pas pour cela qu'existe un ministère de l'égalité des territoires ? Cela nécessite des investissements publics et une vision programmatique.

Troisième enjeu, une nouvelle conception du droit à la mobilité pour tous. Le transport n'est pas une prestation pour ceux qui peuvent se l'offrir, mais un droit. La politique tarifaire ne doit-elle pas être appréhendée sous le prisme de l'égal accès de tous ? De fait, le droit à la mobilité conditionne le droit à travailler, à se soigner, à accéder à la culture et aux loisirs. Partagez-vous, monsieur le ministre, cette vision du ferroviaire qui place au premier plan l'intérêt général -ce qui justifie la qualification de service public ?

Notre groupe a déposé une proposition de loi qui fixe les contours d'un tel service public. Il faut en finir avec le dogme de la concurrence. Notre gouvernement doit agir avec force au niveau européen pour obtenir, avant le lancement du quatrième paquet, un bilan des trois précédents. En a-t-il l'intention ?

Rien n'oblige à se diriger vers l'ouverture à la concurrence, qui n'est actée par aucun des paquets existants ; le règlement OSP n'y oblige nullement, pas plus qu'est nécessaire la fin du monopole de la SNCF. L'ouverture à la concurrence en 2014 ou 2019 n'est ni une obligation, ni la solution, au regard des expériences de libéralisation que nous connaissons. Partagez-vous ce sentiment, monsieur le ministre ? Cela impose de ne pas laisser agir le marché. Il faut réaffirmer la nécessaire maîtrise publique de ce secteur-clé de l'économie. Nous sommes particulièrement inquiets de la possibilité annoncée de confier aux régions de nouvelles prérogatives. Plus des deux tiers des lignes seraient transférées aux régions. Le transfert de compétences dans le cadre de l'acte III de la décentralisation s'opère dans un contexte financier particulièrement difficile. Pouvez-vous vous engager, monsieur le ministre, au maintien de l'ensemble des lignes d'aménagement du territoire ?

Les régions doivent se voir confirmer dans leur rôle d'autorité organisatrice. Cela implique l'entrée des régions au conseil d'administration de la SNCF et l'octroi de ressources pérennes, par exemple la généralisation du versement transport au bénéfice des régions. Etes-vous favorable à une telle évolution ?

La dernière loi de finances indique une baisse des crédits de la mission transports. Ce n'est guère encourageant. Il est indispensable de faire preuve de précision juridique et d'obtenir pour le fret ferroviaire et l'activité de wagon isolé la qualification de service d'intérêt général -ce que demandent les groupes de gauche depuis longtemps. Il est opportun d'agir auprès de la SNCF afin qu'elle n'abandonne pas le potentiel de développement du fret. Elle a déjà fermé 262 gares de triage, il faut que cela cesse.

L'État doit dégager de nouvelles ressources. Confirmez-vous, monsieur le ministre, votre engagement pour le fret ferroviaire et le wagon isolé, activité de service public d'intérêt général ?

Aujourd'hui la route dispose d'une fiscalité très favorable ; il faut rééquilibrer les conditions de la concurrence en prenant en compte les coûts externes. La révision du décret permettant le recours à des camions de plus en plus volumineux -jusqu'à 44 tonnes !- est nécessaire.

Le financement des infrastructures est un enjeu crucial. La priorité doit être donnée à la régénération de celles-ci et à la modernisation des lignes. Toutes les capitales régionales devraient être reliées à la grande vitesse. Ce n'est pas le cas d'Orléans, de Limoges ou de Clermont-Ferrand.

Il semble difficile pour l'État de s'engager à reprendre la dette de RFF. Que proposez-vous, monsieur le ministre ?

Les financements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) doivent être sécurisés, voire renforcés -je vous renvoie au diagnostic sévère de la Cour des comptes en 2009. La privatisation des concessions d'autorité a été unanimement décriée. La question de leur renationalisation doit être étudiée. Quelles sont les intentions du Gouvernement ? Comment comptez-vous dégager de nouvelles recettes pour le système ferroviaire ?

Nous confirmons notre intérêt pour la notion de pôle public. Nous sommes très attachés à ce qu'il se structure autour de la SNCF-Epic et à ce que les autres éléments du pôle soient des établissements publics. La création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié est une bonne décision. C'est le gage d'une meilleure efficacité.

La qualité du volet social sera décisive pour rassembler la grande famille cheminote, afin qu'elle continue à assurer un service public de qualité aux usagers.

Nous attendons vos réponses, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les bancs CRC et socialistes*)

M. Jean-Vincent Placé. – L'avenir du service public ferroviaire est pour le moins incertain. Je remercie le groupe CRC d'avoir pris l'initiative de ce

débat sur un sujet essentiel pour nos concitoyens, mais aussi pour nos entreprises.

Le transport ferroviaire répond à un enjeu environnemental. La réduction de notre empreinte carbone doit guider notre cap. La question ferroviaire est aussi économique. Le fret est un poumon de l'activité industrielle. Ce secteur souffre d'un manque criant d'investissement.

Je salue mes collègues franciliens. Je déplore le sous-investissement catastrophique de l'État...

M. Roger Karoutchi. – Il n'y a pas que l'État !

M. Jean-Vincent Placé. – La régionalisation des transports a joué un rôle bénéfique : l'offre de TER a crû nationalement de 20 %, et de 6,5 % en Île-de-France. Les régions sont les autorités les plus compétentes pour mener une politique de transports et d'aménagement du territoire cohérente. Pour autant, faute de moyens, tous les dysfonctionnements ne sont pas réglés. Et la part de marché de la route reste : près de 90 % en Île-de-France !

La question de l'ouverture à la concurrence, souvent présentée comme la solution miracle, est sensible. Nous ne sommes pas pour le dogme concurrentiel. L'expérience britannique nous incite à la plus grande prudence, voire à la défiance.

La recherche systématique des bénéfices dans les entreprises privées risque de provoquer un *dumping* social et le sous-financement des infrastructures, d'aboutir à une France à deux vitesses, avec des transports de qualité et fréquents en zone dense pour les clients aisés, et un service *low cost* et vétuste pour les zones les plus isolées et les usagers les moins favorisés. Certains affirment que l'ouverture à la concurrence est inéluctable. On verra. Encore faudra-t-il l'encadrer. Il faut pouvoir compter sur un couple État-région solide. Les régions devront bénéficier de ressources dynamiques -un versement transport additionnel est une solution logique et vertueuse.

Madame Schurch, je salue votre constance sur le sujet ; je salue aussi le ministre, il sait combien j'apprécie le travail qu'il a initié. (*M. Roger Karoutchi rit*)

Il est essentiel de défendre notre système au niveau européen, pour concilier ouverture à la concurrence et respect du principe de subsidiarité.

Quelle place et quels moyens souhaitons-nous donner aux régions ? Quelle volontarisme impulser en faveur du fret qui a bien besoin de moyens, plus peut-être que certains projets à l'ouest ou vers Turin ? (*Sourires*)

Telles sont les pistes du groupe écologiste. (*Applaudissements à gauche*)

M. Roger Karoutchi. – Le commissaire aux transports de l'Union européenne, M. Kallas, qui

semblait jusqu'ici sensible aux arguments de la France et de l'Allemagne, a -hélas !- réaffirmé qu'il présenterait le 30 janvier l'ensemble du projet d'ouverture à la concurrence. J'imagine qu'il le fera adopter. En réalité, la vision de la Commission n'a guère changé, quel qu'ait été le gouvernement français. Elle veut ouvrir à la concurrence les lignes nationales à grande vitesse dans l'ensemble de l'Union à partir de 2019. Le fret a certes déjà été ouvert à la concurrence, mais pour les passagers, seules les lignes internationales l'avaient été ; jusqu'ici la SNCF n'a pas trop souffert...

Dans le cadre du quatrième paquet, la Commission souhaite aussi renforcer la séparation entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant ferroviaire, ce qui nous posera problème au regard des orientations récemment annoncées par le Gouvernement. Nous ne sommes pas seuls. *Deutsche Bahn* contrôle aussi le gestionnaire du réseau allemand. Les assises du ferroviaire, lancées par Nathalie Kosciusko-Morizet et Jean-Louis Borloo avaient conclu à la nécessité de rapprocher le gestionnaire RFF et l'exploitant SNCF. Le Gouvernement a repris à son compte ces conclusions. Il n'y a donc pas d'affrontement politicien entre nous, bien plutôt une discussion franco-européenne.

Au-delà de la réforme consistant à unifier la gestion des infrastructures, il est prévu un cadre social harmonisé. Celui-ci est indispensable pour se battre à armes égales avec nos concurrents, dont la *Deutsche Bahn*.

L'idée d'ouverture à la concurrence date d'il y a 22 ans ; tous les gouvernements, de gauche comme de droite, y ont mis la main. On peut l'encadrer, la préparer mais elle est devant nous ; il faut le faire avec les régions en leur donnant les moyens de continuer à organiser TER et TET. Sur ce point, je suis d'accord avec M. Placé. Il faudra des contrats de service public. De toute façon, nos régions ne se désengageront pas du transport -c'est un élément politique sur lequel elles sont jugées, on le sait en Île-de-France. Les collectivités territoriales gèrent déjà des appels d'offres représentant des sommes importantes dans d'autres secteurs. Et puis, pour faire face à la SNCF, les autres opérateurs devront être particulièrement solides.

La tendance européenne est là. Si le 30 janvier, la Commission européenne maintient sa position, si des directives particulièrement contraignantes pour la France s'annoncent, comment le Gouvernement entend-il réagir ?

On a beaucoup parlé aujourd'hui de l'ouverture à la concurrence des lignes à grande vitesse ; parlons aussi de l'augmentation des tarifs rendue indispensable par le plan d'investissement de la SNCF...

En quelques mots, je dirai ce que je pense vraiment du service public ferroviaire en Île-de-France. (*Marques de curiosité sur divers bancs*) Avec

6 200 trains et 1 350 kilomètres de lignes, la région concentre 65 % des voyages de jour et 40 % des trains de la SNCF sur seulement 10 % du réseau. L'augmentation du trafic entre 2010 et 2012 a été de 32 à 33 %. L'Île-de-France a-t-elle été bien traitée ? Non, par les gouvernements de gauche comme de droite, car on considérait que la région était riche. Ajoutez à cela l'irresponsabilité totale de la SNCF qui n'a consenti aucun investissement et la région qui n'a donné aucun moyen pour répondre aux besoins. Même l'amortissement du matériel roulant n'était pas réinvesti dans la région mais allait aux TGV... La situation s'est améliorée depuis cinq ou six ans avec le transilien, l'achat de matériels roulants pour le RER et la création de nouvelles lignes. Mais la réalité reste triste.

Certes, la région Île-de-France peut faire plus mais il arrive un moment où on ne sait plus faire. Le retard accumulé depuis quinze ans ne pourra être rattrapé. Comparez les TER dans la plupart des régions de France avec nos trains de banlieue. Sincèrement, nous subissons encore les « petits gris » vétustes et mal équipés, les retards ou les annulations de train, l'inconfort. Un plan d'urgence a été adopté après un accord entre l'État et la région ; celle-ci a mis de l'argent, celui-là pas encore... Que fera le Gouvernement cette année et en 2014 ? Sans ce plan, on risque l'embolie. Et qui dit l'Île-de-France embolisée, dit la France perturbée car nombre de TGV partent de Paris...

M. Jean-Vincent Placé. – Tous !

M. Roger Karoutchi. – En effet ! En outre, la région n'est pas si riche d'autant qu'elle paye pour tous. Elle a payé son écot pour la LGV est. Franchement, les transports en Île-de-France relèvent aussi du niveau national. Par rapport au plan d'urgence de 15 milliards, comment le Gouvernement entend-il intervenir ?

Tous les Français sont attachés au service ferroviaire, c'est un élément de l'identité, de l'histoire même de notre pays avec l'image du cheminot résistant de la Seconde guerre mondiale. Donc pas de remise en cause de l'outil public, mais que faire face à l'Europe ? Quels nouveaux financements quand on refuse la hausse du versement transport, n'en déplaise à M. Placé ?

M. Jean-Vincent Placé. – Quoi d'autre ?

M. Roger Karoutchi. – Ces défis ne sont pas faciles. Vous avez, monsieur le ministre, une responsabilité considérable. *(M. Vincent Capocanellas applaudit)*

M. Michel Teston. – La SNCF, depuis sa création en 1938, représente un grand service public ferroviaire. Grâce à quoi, elle a pu conserver et développer un grand réseau ; à preuve, 1 884 km de lignes nouvelles à grande vitesse. Grâce à l'implication du personnel, les services sont globalement bons, ce

qui explique l'attachement que les Français lui accordent.

Que faire pour assurer son avenir ? À mon sens, réunir quatre conditions.

D'abord, un schéma d'organisation cohérent. Celui de 1997, entérinant la séparation entre la gestion du réseau et son exploitation, est artificiel. J'approuve donc la création d'un gestionnaire unifié à partir de la SNCF et de RFF. On ne peut pas ne pas évoquer les trains d'équilibre du territoire, les conseils régionaux qui ont renouvelé les TER. Quant au fret, s'il ne relève pas du service public, il doit être conforté. Faut-il lui accorder le qualificatif de service public ? La question a été posée au Sénat.

Deuxièmement, un cadre social harmonisé. Depuis que l'Union européenne a ouvert sans précaution le fret ferroviaire à la concurrence, celui-ci n'a cessé de diminuer tandis que s'installait un cadre social à deux vitesses avec le RH0077 applicable aux cheminots de la SNCF et le décret d'avril 2010 pour ceux des autres opérateurs. On fait ainsi courir un risque majeur au ferroviaire. Dans le nouveau cadre social qui sera défini par décret, il ne faudra pas que l'harmonisation soit faite par le bas. Aux opérateurs entrants de faire le plus gros effort.

Troisième condition, un réseau performant. À la suite de l'audit de 2005 par l'École polytechnique fédérale de Lausanne, nous avons adopté un plan d'1,7 milliard par an pour moderniser 1 000 kilomètres de voies. Un deuxième audit de la même école, mené en 2012, montre qu'il faut poursuivre.

Il faut, enfin, un financement maîtrisé. Beaucoup se plaignent que la France n'ait pas repris la dette de RFF, comme l'Allemagne l'a fait avec son gestionnaire de réseau. Où trouver le milliard et demi manquant ? Nous parlerons bientôt de l'écotaxe poids lourds. On peut aussi espérer gagner en efficacité grâce à l'unification de gestion, un gain qui pourrait atteindre les 300 millions.

Il faut tenir tête à la Commission européenne et se mobiliser face à la logique de la concurrence. *(Applaudissements à gauche)*

M. Gérard Le Cam. – Merci à Mme Schurch d'avoir présenté les enjeux de la question ferroviaire. Nous attendons les réponses du Gouvernement, en particulier sur la libéralisation du transport de voyageurs et le fret de proximité même si celui-ci n'est pas un service public au sens européen. Il pourrait proposer un moratoire sur les trois paquets ferroviaires ainsi qu'un bilan précis. Nous romprions ainsi avec cette fuite en avant libérale. La France peut œuvrer, comme l'Allemagne, pour un service public unifié et sous contrôle public.

Pour le fret, la situation est dramatique. La faute en revient à la SNCF avec la complicité du gouvernement précédent. Celui-ci avait pourtant pris des engagements dans le Grenelle : 25 % de transport de

marchandises en 2022. Qui veut se débarrasser de son chien dit qu'il a la rage... C'est ce qui s'est passé : on parlait de vétusté du matériel quand 332 machines sont à l'arrêt à Sotteville-les-Rouen, dont 164 neuves. Cette casse de l'outil industriel est insupportable. À l'heure où l'on parle tant du redressement productif, il faut travailler avec les régions et les entreprises pour relever cet outil. Notre pays a une longue histoire ferroviaire, honorons-la ! Les élus locaux que nous sommes sont souvent sollicités pour améliorer les transports de marchandises lors de l'installation d'entreprises. L'urgence de la réduction de la dette n'est pas un argument. Nous attendons autre chose d'un gouvernement de gauche !

Nous sommes favorables à la réunification de la famille ferroviaire autour d'un pôle public. Où en êtes-vous, monsieur le ministre, de la réflexion ? Nous serons vigilants sur les réformes à venir, nous entendons y être associés pour un service public ferroviaire ambitieux. (*Applaudissements à gauche*)

M. Vincent Capo-Canellas. – Notre système ferroviaire est à l'aube de réformes importantes. Le gouvernement précédent avait réuni des assises du rail pour dresser un bilan partagé qui inspire les projets actuels. Malgré les efforts des cheminots, notre système souffre de difficultés. Certains disent qu'il est à bout de souffle. En 2011, les deux tiers des Français disaient souhaiter sa réforme. Dette de RFF, manque d'investissements, services peu performants, les défaillances sont nombreuses. Il faudra y remédier en respectant les contraintes environnementales.

La dette se monte à 35 milliards, et risque d'atteindre les 60 milliards en 2025, dont 51 pour RFF, qui perd un milliard par an. La SNCF, après transfert de sa dette, enregistre une dette de 8 milliards. La Cour des comptes a esquissé des pistes : rationalisation, intermodalité. Les choix sont parfois douloureux. Il faut consentir un effort de productivité, ce qui sera impossible sans un cadre social renoué. Le nombre de kilomètres de ralentissement a triplé en dix ans. Les dépenses de renouvellement des voies ont baissé de moitié à partir de 1990. Bref, le problème est ancien. Il faut rénover avant de construire de nouvelles lignes. La croissance passe par une offre plus compétitive.

J'en viens à la région Île-de-France : avec près de 3 millions de voyageurs, elle concentre plus du tiers des déplacements en France sur 10 % du réseau. La situation dégradée est le fait de l'État mais la région n'y est pas pour rien, elle qui gère le Syndicat des transports en Île-de-France (Stif). Chaque année, la ponctualité régresse. Cette situation s'explique aussi par un problème de gouvernance spécifique à l'Île-de-France. Nous souffrons de la multiplication des acteurs. Il faudrait un chef de file sur chaque ligne. La ligne B, que j'emprunte pour venir au Sénat du Bourget avec un bonheur contrasté, transporte un million de voyageurs.

Un jour, j'ai eu un instant de stupeur. Oui ! Un beau train tout neuf ?

M. Roger Karoutchi. – « Ce n'est pas pour nous ! »

M. Vincent Capo-Canellas. – C'était un TER picard.

M. Roger Karoutchi. – Eh oui !

M. Vincent Capo-Canellas. – Sur la ligne B, un train sur cinq est en retard ou supprimé. Nous avons besoin d'un chef de file. Cette situation ne peut plus durer. Le général de Gaulle ne tolérait un pareil désordre qu'à condition qu'il soit « organisé », c'est une exigence minimale pour le transport en Île-de-France. Il y a eu des points d'accord sur la gouvernance lors des Assises du ferroviaire. Que faire si Bruxelles bloque ?

Donnons-nous des objectifs clairs et ambitieux pour plus d'intermodalité dans un cadre social renoué. Malheureusement, je n'ai pas le temps de parler du fret. Monsieur le ministre, vous avez la lourde responsabilité de tracer un chemin, nous serons attentifs à vos propositions.

M. Jacques Mézard. – Merci au groupe communiste d'avoir demandé ce débat. Le train et le service public, voilà un sujet qui nous rassemble, à propos duquel les Français ont une image contrastée : grande vitesse et grands retards. Ceux qui croyaient le rail dépassé ont dû revoir leur copie. La technologie française du ferroviaire apparaît désormais comme un atout pour nos exportations et en interne. Le service public ferroviaire doit intégrer la grande vitesse, le transport régional et le fret -les trois tiennent ensemble.

En période de crise, une logique de grands travaux est plus que jamais d'actualité. Dans nos territoires ruraux, nous rêvons d'entendre à nouveau « siffler le train » (*Sourires*), le train qui incarne l'aménagement du territoire si malmené par la V^e République.

Monsieur le ministre, vous avez engagé les concertations, c'est bien. Vous en avez exclu un seul groupe politique, le mien, et c'est moins bien. La création d'un ministère d'égalité des territoires n'aura de sens que si les discours se traduisent en actes. La V^e République s'est acharnée à contourner le Massif central.

M. Roger Karoutchi. – Il n'y a pas qu'elle !

Mme Mireille Schurch. – Certes.

M. Jacques Mézard. – Faut-il rappeler l'article L.111-3 du code des transports, qui définit très bien la desserte de tous les territoires par le service public ? Encore un texte inappliqué !

Aurillac est la préfecture la plus enclavée de France. Le train de nuit qui la reliait à Paris a été supprimé en 2003, la liaison directe en 2004. Depuis lors, la durée du trajet oscille entre six heures deux

minutes et dix heures trente, avec des tronçons en autocar, qui le rallongent d'une demi-heure. En 1905, on prenait le train à Paris à 20 h 45 pour arriver à 8 h 5 à Aurillac. Je vous remettrai l'horaire, monsieur le ministre ! Mais le changement, c'est maintenant, n'est-ce pas ? (*Sourires*)

Nous ne voyons pas d'un bon œil l'ouverture à la concurrence. La France doit s'opposer au quatrième paquet ferroviaire. La France a besoin d'une grande politique ferroviaire, d'une politique volontariste. Nous l'attendons de votre gouvernement ! (*Applaudissements sur les bancs socialistes*)

M. Roland Ries. – En exergue, une citation tirée de *Homo juridicus* d'Alain Supiot : « la différence entre l'État et l'entreprise tient moins à des questions de structure que de référence ». Oui, l'État est référé au « temps long de la vie des peuples », l'entreprise au temps court des marchés. Et d'ajouter que les différences s'effacent entre les pouvoirs politique, économique et industriel. Alors, la question est d'abord politique, il faut rendre à la puissance publique son autorité et sa responsabilité dans le service public ferroviaire.

Celui-ci est devenu un peu fou : une dette de RFF faramineuse qui dépassera 60 milliards d'euros, un corps social inquiet et donc rétif aux évolutions, des usagers désespérés. Littéralement, il a perdu la tête.

Il doit donc se réformer en redonnant du sens à son action. Comment ? Réunifions la gestion et l'exploitation au sein d'une même infrastructure. Le système de 1997 a montré ses limites ; vous l'avez dit, monsieur le ministre, le 30 octobre dernier. Ce consensus politique vous rendra plus fort pour plaider la position française devant la Cour de Luxembourg, où nous sommes mis en accusation pour non-respect des décisions européennes.

À partir de là, que faut-il faire. Intégration complète comme les Allemands ? Séparation complète comme les Espagnols ? La séparation complète relève du dogme. Elle a été un échec pour le fret. Je crois en un lien organique entre l'opérateur historique et le gestionnaire du réseau au sein d'une *holding* à la française. La dette de RFF fait figure d'épée de Damoclès. Certes, la situation des finances publiques n'autorise pas sa reprise totale par l'État. Il faut tout de même une implication de l'État, un effort de productivité de l'opérateur historique et une contribution accrue de la route.

Quant au statut des cheminots, la réforme de la dette devrait permettre un accord global, afin d'éviter que la concurrence ne provoque un *dumping* salarial. Bien entendu, les entreprises ferroviaires resteront libres dans ce cadre. Monsieur le ministre, il y a du pain sur la planche. Je vous fais confiance pour avancer avec les organisations syndicales. (*Applaudissements à gauche*)

M. Jean-Jacques Filleul. – Je porte au rail un profond attachement, comme tous les Français : les cheminots résistants, les TGV, font partie de notre histoire. Le législateur de 1982, avec la Loti, a voulu mettre en place un système qui satisfasse le « droit aux transports », posé à l'article 2. La SNCF devenue un Epic et consacrée comme un opérateur unique -je me sentais bien dans cette organisation. Mais la Commission européenne est, en matière ferroviaire, très impérative. Ainsi, la directive de juillet 1991 a exigé la séparation comptable entre gestion des infrastructures et exploitation. Les gouvernements de droite ont créé en 1997 RFF, juste avant la dissolution. Cet excès de zèle idéologique n'a rien assaini.

Nous savons, monsieur le ministre, combien vous souhaitez revenir à une vision plus propre du service public ferroviaire. Nous attendons avec impatience vos propositions. Le commissaire européen aux transports souffle le froid et le chaud. Une réforme libérale pure et dure constituerait une attaque frontale. Finalement, c'est un texte adouci qui pourrait être présenté.

Je ne doute pas que l'ouverture du trafic passagers à la concurrence sera discuté. Vous savez l'importance que j'attache au transport de marchandises par rail et par voie d'eau. La route a pris l'ascendant sur tous les autres modes : elle détient plus de 90 % du marché, à l'encontre de la demande sociale. Les conditions de rééquilibrage modal ont échoué, du fait de l'absence de législation européenne sur les conditions et le temps de travail. Il y a urgence à mener une politique globale de rééquilibrage. La tâche est rude et ambitieuse. Je crois à toutes les formes de transport combiné, totalement ignorées ; elles sont conformes à la demande sociale.

Ne soyons pas catastrophistes. Nous sommes à vos côtés, monsieur le ministre, pour accompagner le renouveau dans lequel vous êtes engagé. Le rail est aussi un enjeu industriel, avec le TGV du futur, l'intercité, le TER. J'espère que la grande aventure du rail retrouvera un nouvel élan. (*Applaudissements à gauche*)

Mme Delphine Bataille. – Le chemin de fer fut conçu dès l'origine dans une logique de service public, désormais remise en cause par des directives européennes qui poussent à ouvrir le marché des voyageurs à la concurrence. Les cheminots et la filière dans son ensemble sont inquiets, après le démantèlement subi ces dernières années. Le marché des marchandises ouvert à la concurrence depuis 2006 s'est effondré.

Nous sommes attachés à un service public d'intérêt national. Nous refusons toute scission d'un service qui a toujours fonctionné de manière satisfaisante du point de vue de l'intérêt général. L'idéologie libérale veut le tronçonner en plusieurs services. Ce n'est pas nous, c'est M. Barroso et la Commission européenne qui font de l'idéologie avec obstination.

Le précédent gouvernement avait décidé d'accélérer la libéralisation du transport domestique de voyageurs. Je suis heureuse, monsieur le ministre, que vous ayez choisi de ne pas précipiter cette évolution, afin de préserver notre filière industrielle, notre savoir-faire, nos emplois. Vous vous êtes exprimé à ce sujet dans le Nord, récemment, avec Mme la ministre du commerce extérieur et M. le ministre du redressement productif. Notre région est au troisième rang mondial de ce secteur. Elle donne l'exemple en matière de réseau ferroviaire.

Je compte sur vous pour construire un service public de transport assurant l'égalité des citoyens et un aménagement du territoire dynamique et équilibré. *(Applaudissements à gauche)*

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche. – J'ai gardé en tête les horaires d'Aurillac ! Merci au groupe CRC d'avoir organisé ce débat que j'appelle de mes vœux.

La réforme ferroviaire est en marche, sur la base de principes, avec une concertation en cours et une discussion parlementaire à la fin du semestre. Nous en sommes aux prémices.

Notre débat exprime le sentiment partagé d'un engagement nécessaire. Nos territoires ont besoin d'une vision et d'une efficacité. Avec le ministère de l'égalité des territoires, nous avons à cœur de répondre à cet enjeu.

Le système ferroviaire actuel ne peut poursuivre sa dégradation. Ce ne sont pas les hommes, MM. Le Cam et Teston l'ont souligné, qui sont en cause. Nous connaissons leur dévouement. Ce qui est en cause c'est un système qui doit se rénover en profondeur pour améliorer sa qualité de service.

À l'occasion des 75 ans de la SNCF, j'ai annoncé les grands axes de la réforme ferroviaire. Elle fait l'objet d'une concertation poussée. Je remercie Jean-Louis Bianco et Jacques Auxiette.

Les politiques régionales et la décentralisation ont un rôle majeur à jouer.

Monsieur Karoutchi, vous faites du commissaire européen aux transports Kallas dans le texte, sans le texte ! Les discussions sur le quatrième paquet ferroviaire sont en cours, rien n'est figé. J'ai confiance dans la force et l'équilibre de nos positions. La France doit répondre à l'invitation au débat. J'agis de même en matière maritime lorsqu'il s'agit de la pêche. La France n'a pas à pratiquer la politique de la chaise vide : elle doit porter sa propre vision en Europe, pour faire bouger les lignes. Quelle alliance franco-allemande ? Il y a une position française et une réforme concomitante, heureux hasard, indispensable ; saisissons-nous de ce débat européen.

Je tiens à vous rassurer sur notre vision. Il ne peut y avoir d'euro-incompatibilité sur un texte qui n'a été soumis ni à débat européen ni à débat parlementaire.

Il s'agit d'adopter une organisation qui réponde aux besoins des usagers et des entreprises. J'ai annoncé la création d'un gestionnaire d'infrastructure unique rattaché à la SNCF au sein d'un pôle public. Telle est la base de la discussion parlementaire et de la discussion avec les partenaires sociaux.

Monsieur Karoutchi, monsieur Capo-Canellas, vous dites que nous nous sommes inspirés du précédent gouvernement.

Là aussi, la pédagogie est nécessaire. Les assises du ferroviaire ? En décembre 2011, il était temps de réfléchir, en effet. Il est dommage d'avoir tant attendu. Au moins, notre réforme répondra à l'exigence de simplification et d'efficacité, afin d'optimiser les moyens. Cela ne peut se faire en dehors de l'opérateur historique.

Certains préconisent de forcer le pas de la libéralisation et d'ouvrir le transport domestique de marchandises dès 2014, sans avoir tiré les leçons des paquets européens précédents. La libéralisation du fret a conduit à réduire sa part dans le transport de marchandises quand le Grenelle fixait l'objectif ambitieux de le porter à 25 % en 2022. La création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié assurera un pilotage efficace du réseau. Le rattachement à la SNCF développera une culture professionnelle, en tirant partie des savoir-faire communs. La séparation isole les acteurs, chacun dans sa propre légitimité. Nous préférons travailler en réseau.

Vous avez évoqué les aspects financiers qu'il n'est pas question de dissimuler. Les dérives financières se traduisent par une augmentation annuelle de la dette de plus d'1,5 milliard. C'est autant d'argent qui ne va pas à la modernisation du réseau.

Mettons l'accent sur la priorisation des projets d'investissements, sur l'établissement de règles vertueuses, afin de stabiliser le dispositif de la dette. Cet effort d'équilibre nécessitera de repenser le fonctionnement et l'organisation.

Les partenaires du ferroviaire auront l'occasion de conclure un nouveau pacte social. La SNCF doit bénéficier des mêmes capacités d'organisation que les autres opérateurs. Toutes les entreprises de la branche -elles sont dix-huit- doivent opérer dans le même cadre. Ce nouveau dispositif, qui comprend le maintien du statut et de la protection sociale, fera l'objet d'un décret.

Les principaux aspects du temps de travail seront précisés au regard des exigences de sécurité. La convention collective de branche pourra être complétée par des accords d'entreprise.

Cette réforme sera défendue par la France, afin de bâtir une Europe du rail durable. C'est cela aussi l'État stratège. Je négocierai avec le commissaire Kallas.

Le principe de subsidiarité s'applique en la matière. Le modèle français prendra en compte la réalité européenne. Je crois le commissaire européen sincère dans sa volonté de favoriser la mobilité, l'interopérabilité. Nous devons défendre notre propre conception.

L'ouverture à la concurrence n'est pas inéluctable. Elle n'est pas une priorité. Il y a des textes européens à peine stabilisés et nous les remettons en cause. J'ai demandé du temps. C'est vrai pour le ferroviaire, comme pour l'aérien. Tirons les conséquences des expérimentations.

J'espère que la Commission comprendra l'intérêt de notre proposition, de notre discussion, de nos suggestions. À Berlin, j'ai rencontré mon homologue à l'occasion du 50^e anniversaire du traité de l'Élysée. Pour nos amis allemands aussi le ferroviaire est un enjeu.

Sur le quatrième paquet, la France a fait part de sa position. Elle est évolutive. Nous avons enfin un dialogue entre la France et la Commission. Il est heureux que nous l'ayons renoué. Pas de chaise vide, bien au contraire.

Le bilan de l'ouverture à la concurrence est nécessaire, de même que l'harmonisation des conditions de travail, le respect du principe de subsidiarité, du principe de l'égalité d'accès aux réseaux.

La France a agi très en amont pour que le quatrième paquet ne contienne pas d'obligation de séparation. Dans certaines formules, elle se serait appliquée dès le 1^{er} janvier 2013. Elle n'existe plus !

La discussion ne sera pas close avant d'avoir été ouverte.

Précisons nos propositions, afin que la Commission améliore son texte. Nous serons vigilants sur la séparation.

Vous avez évoqué l'efficacité, la rénovation du réseau. J'ai demandé à RFF, après l'audit de l'École polytechnique de Lausanne, un plan tendant à accroître la qualité de service, qui figure dans la lettre de mission du nouveau président. Il porte sur plus de 2 milliards d'euros.

Pour rénover le matériel roulant, j'ai annoncé avec Nicole Bricq et Arnaud Montebourg, vendredi 11 janvier, le déblocage d'une première enveloppe de 400 millions d'euros en 2013. On me dit dans le Nord-Pas-de-Calais et dans d'autres régions qu'il y aura un trou d'air en 2015. D'où la commande du TGV de demain aux industriels concernés à l'horizon 2018. Le président de la République a annoncé la mobilisation des investissements d'avenir. Trois à 4 milliards d'euros de commandes publiques sont en jeu pour le

renouvellement des TER dans les dix prochaines années. Nous débattons ultérieurement du versement transport, qui relèvera de la loi de décentralisation et des lois financières qui la suivront.

Cette relance des commandes renforcera les liens entre donneurs d'ordres et sous-traitants, afin de faire émerger les PME innovantes et de développer celles qui existent dans nos territoires. Il en va de notre dynamisme économique et de l'emploi.

Le gouvernement précédent a bâti un grand Schéma national des infrastructures de transport (Snit). Au mieux, les chantiers sont inachevés, au pire ils n'ont pas reçu le début d'un commencement d'exécution. Tirons-en les conséquences. Le schéma s'élève à pas moins de 245 milliards d'euros, l'Affitt ne peut en financer que 2 milliards !

Nous allons devoir faire une expertise, parce que toutes les promesses ne pourront être tenues.

J'ai souhaité une commission parlementaire, où députés et sénateurs de toutes tendances puissent expertiser les différents projets, qui devront être hiérarchisés et équilibrés sur le territoire. Cela permettra de réorienter ce grand chantier. Merci pour vos contributions.

La décentralisation fait partie des autres actions en cours. J'ai entendu vos inquiétudes sur les trains d'équilibre du territoire. Il faut rationaliser en tenant compte de l'ensemble des modes de transport.

Le prochain acte de décentralisation pourra créer un instrument permanent, au niveau régional, permettant d'articuler les différents modes de transport. La simplification et la lisibilité, la qualité de service aux usagers, la cohérence entre les schémas de long terme et les actions immédiates sont nos objectifs.

Nos reviendrons sur le financement dans la loi de décentralisation en clarifiant les compétences de chacun. Le fret ? Il est dans une situation qui n'est pas propre à la France : partout, il régresse avec la crise. Chez nous, la part est tombée à 9,1 % en 2011 après 10,2 % en 2010. D'où le projet d'autoroutes ferroviaires car ce mode de transport est d'autant plus compétitif que la distance est longue. La route doit y avoir sa place, M. Filleul l'a bien dit. Le fret doit être une exigence : 30 % d'activité et 70 % de déficit, ce n'est plus acceptable.

Vos interventions subtiles et denses mériteraient de longs discours. En quelques mots, l'État n'a pas attendu pour un chef de file sur le RER B. Nous reviendrons sur Aurillac, monsieur Mézard, le transport aérien, monsieur Placé. En attendant, sachez que nous défendons une politique du transport dynamique et ambitieuse pour nos entreprises et les usagers. Nous voulons un transport qui ne soit pas subi, mais agréable. Nous avons à cœur, messieurs les parlementaires, de vous rendre heureux de ce point de vue !

M. le président. – Merci de conclure sur cette vision du bonheur. (*Sourires*)

Prochaine séance lundi 28 janvier 2013, à 15 heures.

La séance est levée à 19 h 5.

ORDRE DU JOUR

du lundi 28 janvier 2013

Jean-Luc Dealberto

Directeur des comptes rendus analytiques

Séance publique

À 15 HEURES ET LE SOIR

Proposition de loi portant création d'une Haute autorité chargée du contrôle et de la régulation des normes applicables aux collectivités locales (n°119, 2012-2013)

Rapport de M. Alain Richard, fait au nom de la commission des lois (n°282, 2012-2013)

Texte de la commission (n°283, 2012-2013)