



N°3 . JANVIER 2015

LA LETTRE DU SÉNATEUR

Vincent Capo-Canellas

*Sénateur de la Seine-Saint-Denis
Maire du Bourget*



La présente lettre fait un retour sur quelques-uns des sujets que j'ai été amené à traiter durant l'année écoulée. Vous y retrouverez des éléments sur les transports, mais aussi sur les questions pénales, de sécurité, l'accessibilité des établissements recevant du public... Autant de sujets sur lesquels je me suis fait le porte-parole des collectivités.

Avec le renouvellement d'une moitié du Sénat, nous sommes entrés dans une nouvelle logique : autour d'une majorité UMP-UDI UC unie et d'un Président du Sénat qui a lui-même souhaité incarner « une opposition constructive », la Haute Assemblée a retrouvé sa voix et son rôle. Il reste encore du chemin à faire, tant la démocratie parlementaire est questionnée, parfois avec raison. Je crois que le Sénat doit continuer à se rénover. Le bicamérisme est utile, pour faire entendre les collectivités et pour permettre une élaboration sereine de la loi.

J'ai pu devenir Vice-Président du Groupe UDI-UC et participer ainsi plus étroitement à la vie du Groupe comme à celle de la majorité sénatoriale. Entré à la Commission des Finances au même moment, j'ai ainsi été l'un des deux orateurs de mon groupe sur l'ensemble des sujets budgétaires et financiers. La fin de l'année est traditionnellement chargée dans ce domaine.

Le pays est malheureusement confronté à de graves difficultés et la fuite en avant opérée par le Gouvernement est consternante. Trop peu, trop tard, contradictoirement, et toujours en regardant son aile gauche à l'Assemblée... ainsi agit l'exécutif.

2015 s'ouvre avec la perspective de la Métropole qui devrait être créée au 1^{er} Janvier 2016. Le Sénat, dans le cadre du projet de loi sur les collectivités, devrait examiner un amendement gouvernemental prenant acte des propositions quasi unanimes des élus pour une Métropole laissant plus de pouvoirs aux villes et mise en place progressivement. Il y a en effet un risque fort que les conséquences financières de cette construction hasardeuse se traduisent de manière négative, au moment où la DGF connaît une saignée sans précédent. Gare à nos budgets !

Bonne année à tous.

Vincent Capo-Canellas

■ NOUVELLE MAJORITÉ SÉNATORIALE VINCENT CAPO-CANELLAS DEVIENT VICE-PRÉSIDENT DU GROUPE UDI-UC

Le renouvellement sénatorial du 25 septembre a permis au Sénat de retrouver une majorité avec une quinzaine de sièges d'avance. La nouvelle majorité, composée des groupes UMP et UDI-UC, a porté Gérard Larcher à la présidence du Sénat.

Au sein de cette nouvelle majorité, le groupe centriste est devenu indispensable. Avec plus de dix nouveaux sénateurs, c'est le groupe parlementaire qui connaît la plus forte progression lors du renouvellement sénatorial. Le groupe UDI-UC devient ainsi la troisième force du Parlement avec 43 sénateurs. Il sort également rajeuni et féminisé de ces élections.

A l'évidence, ce basculement de majorité s'explique par le mécontentement des élus locaux envers la politique du Gouvernement : baisse drastique des dotations de l'Etat aux collectivités territoriales, accroissement de leurs charges avec la réforme des rythmes scolaires mais aussi réforme territoriale confuse et

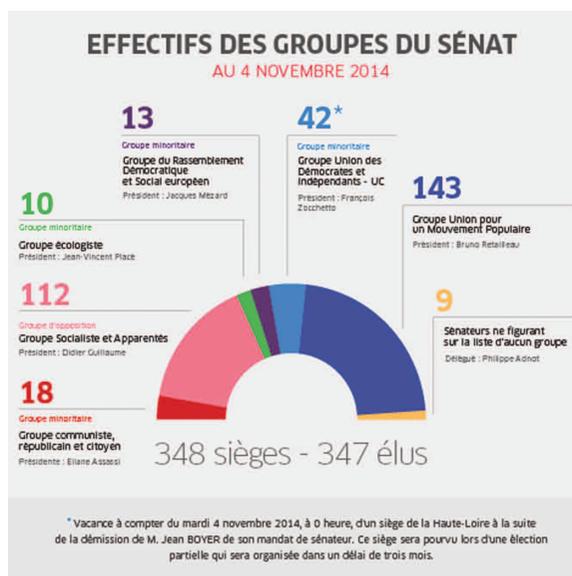
contradictoire.

Ce résultat traduit aussi une sanction à l'égard de l'expérience de gouvernance socialiste du Sénat. L'absence d'une majorité claire a rendu l'action du Sénat illisible, son rôle amoindri, et la « transparence » de son président a conduit à une remise en cause jamais vue de la deuxième chambre.

Afin de redonner au Sénat un rôle plein et entier, le groupe centriste s'inscrit résolument dans une démarche d'opposition constructive au Gouvernement en s'attachant à améliorer et corriger les textes gouvernementaux issus de l'Assemblée nationale. C'est à cette tâche que s'attellera Vincent Capo-Canelas dans ses nouvelles fonctions de Vice-Président du groupe en charge de l'animation.

Il s'agit également de rétablir le Sénat dans son autorité et

sa crédibilité et consolider sa légitimité démocratique par une plus grande transparence et une plus grande ouverture de l'institution.



■ FINANCES

VINCENT CAPO-CANELLAS DEVIENT MEMBRE DE LA COMMISSION DES FINANCES DU SÉNAT

Après le renouvellement sénatorial d'octobre, Vincent Capo-Canelas est devenu membre de la Commission des finances du Sénat.

La commission des finances est chargée d'examiner les lois de finances (le budget de l'Etat) et a un champ d'activité très large qui s'étend à tous les départements ministériels et à toutes les politiques publiques.

Elle a vocation à traiter les aspects fiscaux et financiers de la législation et dispose de prérogatives particulières en matière de contrôle budgétaire. Les rapporteurs budgétaires peuvent ainsi contrôler les administrations et les établissements publics sur place et sur pièces. Au sein de la commission, Vincent Capo-Canelas est rapporteur spécial du budget de l'aviation civile et de la météorologie.

LE SÉNAT CORRIGE LE BUDGET 2015

Traditionnellement le dernier trimestre permet au Parlement d'examiner la loi de Finances pour l'année suivante mais aussi la loi de finances rectificative pour l'année en cours. Cette année, s'est ajouté la loi de programmation des finances publiques.



Ce sont donc des textes importants que la nouvelle majorité sénatoriale s'est attelée à modifier, en choisissant non pas des mesures symboliques fortes difficilement applicables mais en faisant vivre la démocratie parlementaire et en montrant que d'autres orientations sont possibles. Le groupe UDI-UC a ainsi fait adopter un amendement favorisant l'investissement des PME et a voté un montant de la DGF supérieur d'1,4 milliards d'Euros à la proposition du Gouvernement. Ce chiffre prend notamment en compte le coût des charges transférées par l'Etat en direction des collectivités, en particulier celui de la réforme des rythmes scolaires. La nouvelle majorité sénatoriale s'est notamment appuyée sur les tra-

« **l'amélioration du solde budgétaire doit procéder d'économies sur les dépenses et non de la multiplication d'impôts et de taxes** »

vaux de la Commission nationale d'évaluation des normes. Le Sénat a rejeté les crédits de la Défense pour marquer le caractère irréaliste des prévisions de recettes exceptionnelles dont chacun convient qu'elles ne se réaliseront pas en 2015, ex-

posant ainsi nos armées à de graves difficultés. Le Gouvernement a opposé une fin de non recevoir aux propositions du Sénat.

Intervenant aux différents stades de l'examen budgétaire, Vincent CAPO-CANELLAS a notamment estimé que « *l'amélioration du solde budgétaire doit procéder d'économies sur les dépenses et non de la multiplication d'impôts et de taxes* ». « *La différence entre nous* » a-t-il dit au Ministre du

Budget « *c'est que nous prônons les économies quand vous prônez les taxes. Nous ne pouvons pas accepter une telle logique* ». Au total le Sénat a malgré tout permis qu'un certain nombre d'articles soient corrigés, même si la logique politique a repris ses droits à l'Assemblée Nationale.

■ ATTITUDE DU GOUVERNEMENT VIS À VIS DU SÉNAT

« LE GOUVERNEMENT EST-IL PRÊT À DIALOGUER AVEC LE SÉNAT ET À ENTENDRE LES PROPOSITIONS DE L'OPPOSITION ? »

Lors de la première séance de questions d'actualité au Gouvernement de la session, Vincent Capo-Canellas, sénateur de la Seine-Saint-Denis, a interrogé le Premier ministre sur les relations entre le Gouvernement et le Sénat. Pour le sénateur en effet, la démocratie parlementaire et le dialogue avec la Haute Chambre doivent permettre d'améliorer substantiellement tant la réforme territoriale que le projet de budget et d'engager enfin les réformes structurelles dont la France a besoin. Pour le sénateur-maire du Bourget, le groupe centriste, au sein de la nouvelle majorité sénatoriale, est prêt à faire des propositions de réformes courageuses au Gouvernement : « *La nouvelle majorité sénatoriale, dans laquelle le groupe UDI-UC jouera tout son rôle, s'est engagée dans la voie d'une opposition lu-*

« La nouvelle majorité s'est engagée dans la voie d'une opposition lucide et constructive. »

cide et constructive. Le groupe UDI-UC est d'abord lucide. Nous devons l'être face à l'état du pays et aux difficultés auxquelles sont confrontés les Français. Responsables, nous le serons si le Gouvernement emprunte un cap réaliste de réformes et d'adaptation de notre pays au monde moderne. »

« Êtes-vous prêt Monsieur le Premier Ministre, à faire œuvre utile et à ouvrir le dialogue avec le Sénat ou resterez-vous tourné vers les plus à gauche de votre majorité ? Ceux là mêmes qui refusent les réformes nécessaires à l'adaptation de notre pays » a donc de-

mandé Vincent Capo-Canellas à Manuel Valls. À Manuel Valls, qui a affirmé que le Gouvernement était prêt à entendre les propositions de la nouvelle majorité sénatoriale, Vincent Capo-Canellas a répondu "Chiche !"



■ LOGEMENT ET GRAND PARIS

COLLOQUE DE L'ADIL 93 À BOBIGNY : « CONJUGUER MÉTROPOLISATION ET PROXIMITÉ »

Vincent Capo-Canellas, Sénateur de la Seine-Saint-Denis, a participé le 13 juin dernier à un débat sur le thème « *Le Grand Paris et les politiques du logement* » organisé par l'Agence Départementale d'Information sur le Logement (ADIL) 93 à Bobigny. Ce débat était animé par Danielle DUBRAC, Présidente de l'Ecole de la Deuxième Chance 93 et 1ère Vice-Présidente de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris en Seine-Saint-Denis et a rassemblé plus de 200 participants.

Après avoir rappelé que, pour lui, la Métropole du Grand Paris était « nécessaire » pour « procéder à un rééquilibrage à l'échelle de l'Île-de-France », le Sénateur est revenu sur les différents points de blocage qui ont vu le jour au sujet des compétences qui seraient dévolues à la Métropole, notamment les compétences « du quotidien » (sécurité, logement, propreté, transports, ...) jusqu'ici aux mains des communes et intercommunalités : « *Un certain nombre de collectivités sont déjà engagées dans l'intercommunalité, ce serait régresser que de supprimer cet échelon. La Métropole doit pouvoir obtenir un prélèvement fiscal, tout en permettant aux territoires préexistants d'assurer la gestion de proximité. Pour que les opérations avancent, nous devons réussir à conjuguer un effet métropolitain et une préservation des réalités locales.* »

Concernant le logement, Vincent Capo-Canellas a constaté que « *le marché du logement est bloqué aujourd'hui, la production n'est plus ce qu'elle était. Dans ce contexte, nous avons besoin de nous fixer quelques lignes de force. En Seine-Saint-Denis, il faut, certes produire, mais la question des limites de la densification doit être posée. Celle-ci doit s'appliquer, mais de manière raisonnable* ». Et a précisé que son désaccord sur la gouvernance de la Métropole tire également son origine de là : « *Si dans tel quartier, on va construire beaucoup contre l'avis des*



voisins, contre l'avis des communes, en expliquant que c'est une structure de 124 communes qui en a décidé ainsi, ce n'est pas simple ! »

Pour le Sénateur, l'urgence aujourd'hui est de « débloquer le marché du logement » et la difficulté est d'« arriver à produire du logement à un prix correspondant aux jeunes et aux classes moyennes, qui se sentent exclus, ne pouvant pas rentrer dans le logement locatif aidé et n'ayant pas un niveau de ressources leur permettant d'aller dans l'accession pure ».

Concernant la loi MAPAM, Vincent Capo-Canellas a affirmé : « *le cadre actuel de la loi est en suspens, le processus n'est pas clair. Il faut régler le bricolage institutionnel qui est en train de se dessiner autour de la métropole, il faut conjuguer métropolisation et proximité. Nous ne devons pas mettre de côté l'avancement du sujet sur le logement, reporter encore la question. Les aménageurs se demanderont s'ils doivent conduire leurs projets auprès du Maire ou de la métropole quand elle aura vu le jour. C'est un temps d'attente, de recherche. Cette incertitude est en train d'aggraver la situation* ».

Retrouvez l'intégralité des actes du débat sur le site de l'ADIL 93 :
<http://www.adil93.org/public/files/observatoire/debats/Actesdebat2014.pdf>

■ SUPPRESSION DE LA JOURNÉE DE CARENCE : POUR VINCENT CAPO-CANELLAS, UNE MESURE INJUSTE ET CÔUTEUSE !

Lors des questions d'actualité au Gouvernement, Vincent Capo-Canellas a interpellé Marlyse Lebranchu, ministre de la Fonction publique, au sujet de la suppression de la journée de carence pour arrêts maladie des fonctionnaires : « *Allez-vous revenir sur la suppression de la journée de carence ? Ou bien, dans le cas contraire, comptez-vous compenser aux collectivités et aux hôpitaux le manque à gagner de sa suppression ?* »

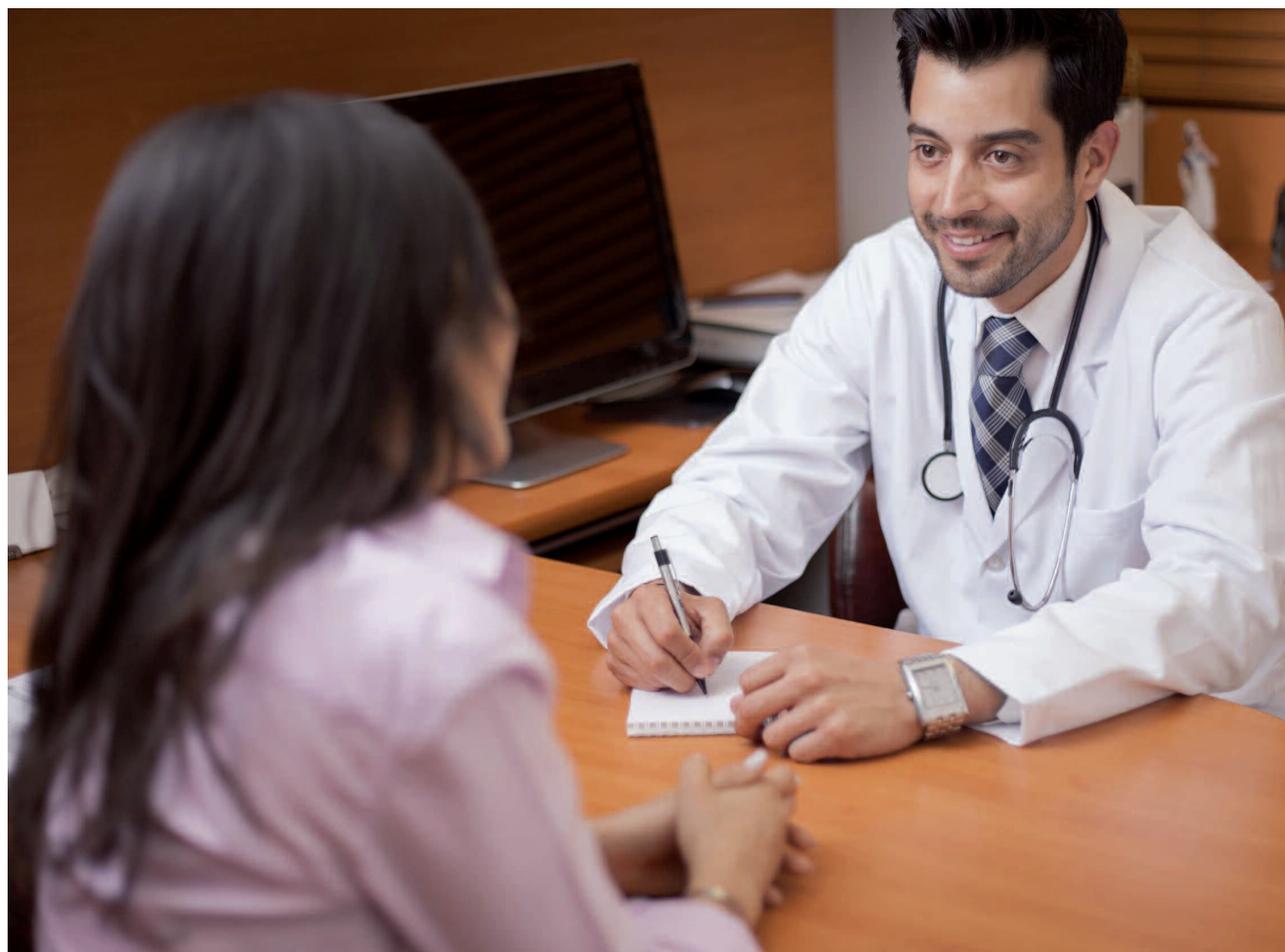
Le sénateur de la Seine-Saint-Denis a regretté que l'on abandonne une mesure expérimentée pendant deux ans avec succès. « *Vous évoquez l'inutilité de la mesure. Pourtant, depuis l'instauration de cette journée de carence à partir du 1^{er} janvier 2012, les arrêts maladie courts ont drastiquement chuté.* » En 2012, le nombre d'absences d'une journée a reculé de 41 % dans les hôpitaux et de 43 % dans les collectivités territoriales. « *Force est de*

constater que la journée de carence n'a rien d'inutile ! Et c'est justement le moment que vous choisissez pour la supprimer. »

« C'est un très mauvais signal au moment où les efforts de maîtrise de la dépense doivent être accrus. »

Le sénateur-maire du Bourget a souligné que la suppression de cette journée de carence aura en outre un impact pour les finances publiques puisqu'elle coûtera au minimum 157 millions d'euros l'année prochaine et désorganisera les services notamment dans l'hôpital public où le jour de carence a permis de faire des économies : « *C'est un très mauvais signal au moment où les efforts de maîtrise de la dépense doivent être accrus.* »

Pour Vincent Capo-Canellas, la journée de carence se justifie également sur le plan des principes : le délai de carence étant de trois jours dans le secteur privé, c'est donc aussi une mesure d'équité : « *Dans cette période où l'on demande des efforts aux Français, l'effort n'est juste que s'il est partagé.* »



■ ACCESSIBILITÉ DES ÉTABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC :

VINCENT CAPO-CANELLAS DEMANDE DE LA SOUPLESSE DANS L'APPLICATION DU DISPOSITIF PAR LES COLLECTIVITÉS LOCALES

Permettre l'accès de tous les bâtiments publics, aux transports et la voirie aux personnes à mobilité réduite, en situation de handicap ou en perte d'autonomie est un objectif fixé par la loi du 11 février 2005 à l'horizon 2015. Toutefois, compte tenu de son coût et de la complexité technique et normative, la mise en œuvre de la loi de 2005 s'est révélée particulièrement difficile sur le terrain. Si de nombreux efforts ont été faits par les acteurs publics et privés et des progrès tangibles constatés, l'objectif ne pourra pas être atteint et une majorité d'établissements, de services publics, de commerces, de gares ou de lignes de bus ne seront pas aux normes et accessibles en 2015. Enfin, à l'échéance 2015, les collectivités locales risquaient de se voir infliger des sanctions financières et pénales en cas de non

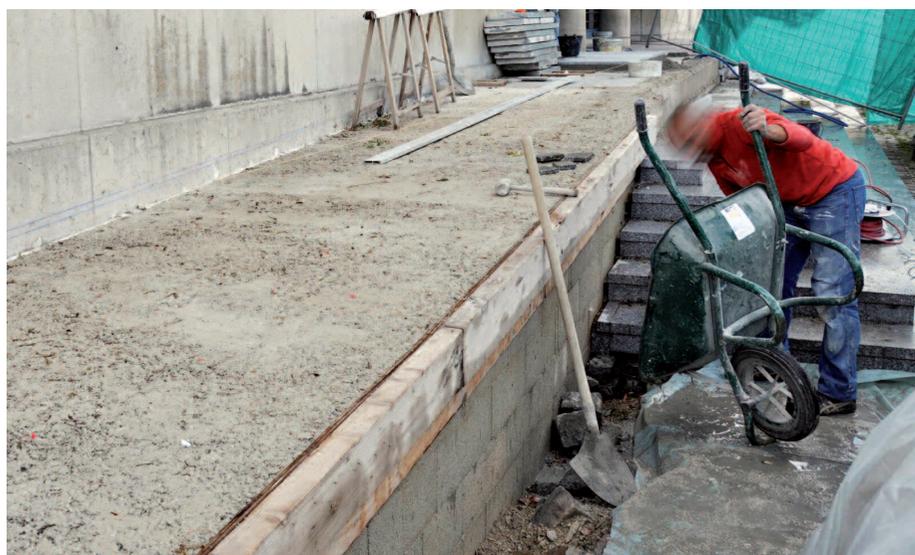
Le dispositif semble d'une telle complexité que de nombreuses collectivités, notamment les petites communes, ne pourront pas l'appliquer à l'échéance fixée.

la finalité de la loi de 2005 à la fois par conviction mais aussi pour des raisons éthiques et de responsabilité, Vincent Capo-Canellas, orateur du groupe centriste, a toutefois regretté la

procédure choisie par le Gouvernement de légiférer par ordonnances privant ainsi le Parlement de sa pleine capacité à se prononcer sur les dispositifs et normes d'accessibilité.

Le sénateur de la Seine-Saint-Denis a également attiré l'attention du Gouvernement sur la faisabilité technique et financière de la mise en accessibilité des

lieux publics et des transports aux handicapés, en l'exhortant à adopter une approche plus réaliste et plus pragmatique dans l'application de la loi. Dans la rédaction proposée, le dispositif semble d'une telle complexité que de nombreuses collectivités, notamment les petites communes, ne pourront pas l'appliquer à l'échéance fixée. Il a également demandé à la mi-



réalisation. Il fallait donc agir en urgence pour sortir d'une situation bloquée.

C'est pourquoi, le projet de loi habilitant le Gouvernement à légiférer par ordonnance, adopté par le Sénat, prévoit la **possibilité pour les collectivités locales de bénéficier de délais supplémentaires de 3, 6 ou 9 ans dans le cadre des « agendas d'accessibilité programmée »**, Ad'AP, pour se mettre aux normes sans encourir de sanctions.

Rappelant son profond accord avec les objectifs et

le ministre de veiller à la simplicité dans la rédaction des ordonnances et de prendre en compte la situation économique et financière des collectivités, qui voient leurs dotations se réduire chaque année.

Vincent Capo-Canellas a donc apporté le soutien du groupe UDI-UC à ce projet d'ordonnance, à la condition que le Gouvernement retienne les assouplissements proposés. Sinon, a-t-il prévenu, « *le texte risque d'être, comme celui de 2005, inapplicable dans les délais retenus* ».



JUSTICE ET SÉCURITÉ

Pendant plusieurs mois, Vincent Capo-Canellas a siégé à la Commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et de l'administration générale. Au sein de cette commission, le sénateur-maire du Bourget a ainsi suivi les sujets liés au droit constitutionnel, aux libertés publiques et au droit électoral ; au droit civil et au droit pénal ; à l'organisation de la justice et des collectivités territoriales ; au droit commercial et au droit des sociétés. Il a aussi pu intervenir directement dans les projets de réforme des collectivités territoriales, l'organisation de la métropole du Grand Paris, mais aussi tous les textes relatifs aux questions de justice, de sécurité et d'immigration, dont les enjeux sont particulièrement prégnants en Seine-Saint-Denis.

■ PROJET DE LOI SUR LA RÉCIDIVE :

« FAIRE DISPARAÎTRE LA PEINE DE PRISON REVIENT À ENVOYER UN SIGNAL DE LAXISME » SELON VINCENT CAPO-CANELLAS

Vincent Capo-Canellas est intervenu pour le groupe UDI dans la discussion sur le projet de loi relatif à l'individualisation des peines et renforçant l'efficacité des sanctions pénales, porté par Mme Christiane Taubira, garde des Sceaux et ministre de la Justice.

Ce projet de loi, qui a fait l'objet de nombreuses polémiques au sein même du Gouvernement entre M. Valls et Mme Taubira, vise principalement à supprimer les « peines planchers », instituées par le Gouvernement précédent, et à instituer une nouvelle

peine alternative aux peines d'emprisonnement, appelée « contrainte pénale ».

Pour Vincent Capo-Canellas, « *si la contrainte pénale indépassable fait échapper certains délits à la possibilité d'être sanctionnés par des peines de prison, nous ne voterons pas ce texte.* » résumant ainsi la position du groupe UDI-UC sur la réforme pénale.

Pour le sénateur, si l'instauration de la contrainte pénale enlève aux juges la faculté d'envoyer des auteurs de délits substantiels en prison, cela n'a pas

de sens. Cela aura par ailleurs un impact redoutable : « *Faire disparaître la peine de prison revient à envoyer un signal de laxisme à des Français déjà exaspérés par la petite délinquance.* »

La question centrale de la justice est celle des moyens, notamment ceux que l'on mettra en œuvre pour l'application de cette nouvelle peine : « *Aura-t-on assez de conseillers d'insertion et de probation ?* » « *Notre justice manque aujourd'hui cruellement de moyens. La réalité quotidienne de nombreux magistrats c'est de compter les ramettes de papier !* » selon le sénateur de la Seine-Saint-Denis.

En outre, les sénateurs centristes se sont opposés

au texte élaboré par la Commission des lois du Sénat qui accentue l'approche laxiste du projet de loi : « *En plus de l'abrogation des peines planchers, voilà que l'on supprime aussi la rétention de sûreté et les tribunaux correctionnels pour mineurs !* »

Il a souligné « *Pour nous, l'humanisme et la compassion qui motivent ce texte devraient s'appliquer d'abord aux victimes. Il faut rechercher un équilibre entre tradition humaniste et **une obligation pédagogique qui passe aussi par la répression.** Le point de rencontre se situe dans une logique de responsabilité.* » a conclu le sénateur, membre de la commission des lois.

■ PROPOSITION DE LOI SUR LE CONTRÔLEUR GÉNÉRAL DES PRISONS :

« UNE AUTORITÉ PROTECTRICE DES LIBERTÉS QUI A TROUVÉ SA PLACE PARMİ NOS INSTITUTIONS »

Vincent Capo-Canellas est intervenu au nom du groupe UDI-UC à l'occasion de l'examen de la proposition de loi renforçant les moyens d'action du Contrôleur général des lieux de privation de liberté.

Le sénateur-maire du Bourget a d'abord souligné que « *le Contrôleur général des lieux de privation de liberté, institué en 2007, est une autorité protectrice des libertés qui a su trouver sa place dans nos institutions, même si, au quotidien, dans l'accomplissement de ses fonctions, il doit souvent jouer l'équilibriste entre le respect de la dignité de la personne humaine et les considérations d'ordre public.* »

Saluant la qualité du travail réalisé depuis 2008 par M. Jean-Marie Delarue, Vincent Capo-Canellas a rappelé le bilan largement positif des six années d'activité du Contrôleur général : plus de 800 établissements de privation de liberté visités depuis 2008 (notamment les locaux de garde à vue), 4 000 lettres traitées en 2013 et suivies pour près d'un tiers d'entre elles par une enquête, et, toujours pour l'année 2013, la situation de 1 683 personnes a été portée pour la première fois à la connaissance du

Contrôleur général, soit une augmentation de 12 % par rapport à 2012. « *Les mentalités et les pratiques ont évolué ces dernières années, grâce aux visites et aux observations qui ont été réalisées.* »

« *Dans un contexte inédit de surpopulation carcérale et de détérioration des conditions de détention, le Contrôleur général a donc su, au fil des années, trouver sa place au sein de nos institutions et devenir le porte-parole et le défenseur des personnes privées de liberté.* »

Mais beaucoup reste à faire dans nos prisons : « *le nombre de détenus est supérieur de 34 % à celui qui était constaté en 2002, où 44 établissements ont une densité supérieure ou égale à 150 %, et 8 d'entre eux une densité supérieure à 200 %, et où les conditions de travail des surveillants pénitentiaires sont de plus en plus difficiles, l'existence d'un Contrôleur général doté de moyens supplémentaires est absolument primordiale.* »

Pour le sénateur centriste, le texte vient opportunément proposer des aménagements utiles à la loi du 30 octobre 2007 pour réaffirmer et renforcer les missions importantes du Contrôleur général des lieux de privation de liberté.

* A noter que Vincent Capo-Canellas a participé à l'audition par la commission des lois de **M^{me} Adeline Hazan** pour valider sa nomination par le Président de la République au poste de **Contrôleur général des lieux de privation de liberté**.

■ PROJET DE LOI GÉOLOCALISATION : UN TEXTE INDISPENSABLE POUR PERMETTRE L'UTILISATION DES TECHNIQUES DE GÉOLOCALISATION DANS LES ENQUÊTES JUDICIAIRES

A l'occasion de l'examen du projet de loi relatif à la géolocalisation, dont l'objet est de mettre le droit français en conformité avec les exigences posées par la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH), Vincent Capo-Canellas a insisté sur l'urgence et la nécessité à combler un vide juridique empêchant enquêteurs et magistrats de travailler efficacement en matière de lutte contre la délinquance.

Cette situation est la résultante de deux décisions de la Cour de cassation qui a, par deux arrêts en date du 22 octobre 2013, considéré que le recours à la géolocalisation en temps réel lors d'une procédure judiciaire constitue une ingérence dans la vie privée, qui doit être exécutée sous le contrôle d'un juge. Pour répondre à ce vide juridique, le projet de loi, examiné en urgence, complète le code de procédure pénale afin d'encadrer les conditions dans lesquelles il pourra être procédé aux opérations de géolocalisation en temps réel.

« Il faut trouver une voie qui concilie le respect des libertés, l'efficacité des enquêtes et la sûreté des procédures »

Dans son discours, le sénateur-maire du Bourget a estimé que « *l'intervention du législateur est aujourd'hui indispensable afin de rendre à nouveau possible l'utilisation des moyens de géolocalisation dans le cadre des enquêtes préliminaires et des enquêtes de flagrance.* » Cette intervention

est également nécessaire pour améliorer l'encadrement des moyens techniques en cause : « *en l'absence d'un texte législatif suffisamment clair et précis, la porte est sans doute ouverte à des pratiques occultes, au bord ou même en dehors de toute légalité, ne pouvant être tolérées dans un État de droit.* »

C'est donc dans l'intérêt de la sécurité de nos concitoyens, mais aussi pour un bon fonctionnement de notre justice pénale que le législateur se devait de réagir rapidement, après les arrêts rendus par la Cour de cassation en octobre dernier, d'autant que les délinquants continuent d'utiliser ces moyens. Pour le sénateur, particulièrement dans ce domaine de l'utilisation des nou-

velles technologies, « *il faut trouver une voie qui concilie le respect des libertés, l'efficacité des enquêtes et la sûreté des procédures* ».

Vincent Capo-Canellas a conclu en apportant son soutien à un texte équilibré qui va permettre aux policiers, aux gendarmes et aux magistrats de pouvoir à nouveau s'appuyer sur ces moyens technologiques avec la sécurité juridique requise.



■ POLICES TERRITORIALES :

« NOUS DEVONS METTRE EN PLACE L'ENSEMBLE DES MOYENS QUI CONCOURENT À L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ »

Lors de l'examen de la proposition de loi visant à créer des polices territoriales, Vincent Capo-Canellas a salué l'approche pragmatique de la proposition de loi, qui reconnaît le rôle des polices municipales dans l'effort de coproduction de sécurité. « *Mon expérience de maire d'une commune de banlieue, en Seine-Saint-Denis, me permet d'affirmer que, face au grand défi que constitue l'insécurité vécue par nos concitoyens*



comme un fléau, nous devons faire preuve de pragmatisme et essayer, en tant que législateurs et représentants des élus locaux, de mettre en place l'ensemble des moyens qui concourent à l'amélioration de la sécurité. »

Le sénateur-maire du Bourget a ensuite réaffirmé son attachement aux polices municipales, qui se sont professionnalisées et dont l'utilité est aujourd'hui incontestable. « *En tant que représentant du secteur urbain, je tiens à dire que, dans des communes comme la mienne, avec des taux de*

délinquance qui avoisinent 100 faits pour 1 000 habitants, le travail de retissage du lien avec la population est très important. C'est une question de présence sur le terrain, de remontée d'informations, mais aussi de partenariat avec des services d'enquête, parfois à leur demande : un CSU bien mené fournit à la police nationale et aux services d'enquête spécialisés des éléments de preuve tout à fait appréciables. »

Appelant ses collègues à traiter le sujet de la sécurité avec pragmatisme et responsabilité, il a estimé que « *les maires en viennent à créer des polices municipales lorsqu'ils ont perdu l'espoir de voir dans*

« Il ne faut pas tomber dans le piège d'une restriction des pouvoirs des polices municipales ou des objectifs qui leur sont donnés. Celles-ci doivent s'inscrire dans une complémentarité avec la police nationale »

leur commune des effectifs de police nationale suffisants pour faire face à la délinquance. En mettant alors en place un service complémentaire par rapport à la police nationale, ils font preuve de responsabilité, prenant pleinement la mesure de l'engagement nouveau et quotidien que cela implique et les risques afférents face à une délinquance changeante et toujours mouvante. »

Le sénateur de la Seine-Saint-Denis a en outre prévenu contre le risque de voir les pouvoirs des polices municipales réduits : « *Il ne faut pas non plus tomber dans le piège d'une restriction des pouvoirs des polices municipales ou des objectifs qui leur sont donnés. Celles-ci doivent s'inscrire dans une complémentarité avec la police nationale, pouvoir ainsi participer à l'information de la police nationale, à la remontée des témoignages et permettre de prévenir la délinquance et de fournir des éléments de preuve.* »

Enfin, alors que la proposition de loi prévoyait d'imposer la dénomination de polices territoriales, Vincent Capo-Canellas a défendu la possibilité de maintenir l'appellation de polices municipales lorsque les conseils municipaux le demandent.



TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES



COMMISSION D'ENQUÊTE SUR L'ÉCOTAXE POIDS LOURDS

Face à la contestation de l'écotaxe poids lourds, à sa suspension par le Gouvernement à l'automne 2013 et aux questions posées par le contrat signé par l'Etat avec Ecomouv', chargée de collecter et de recouvrer l'écotaxe, le Sénat a décidé de créer en décembre 2013 une commission d'enquête sur les modalités du montage juridique et financier et l'environnement du contrat retenu *in fine* pour la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds, afin de faire la lumière sur ce dossier.

L'objectif de la commission d'enquête est d'éclairer la représentation nationale sur les conditions dans lesquelles l'État a opéré le choix de recourir à un contrat de partenariat impliquant le recouvrement d'une taxe par un opérateur privé qu'il a désigné et sur les conditions d'exécution de ce contrat, notamment la rémunération du prestataire.

Composée de 21 sénateurs représentant les diffé-

rents groupes politiques, dont Vincent Capo-Canelas, élu vice-président pour le groupe UDI-UC, elle a procédé à 37 auditions (entreprises concernées, membres du consortium, ministres successifs et

La commission d'enquête a clairement montré que la décision du Gouvernement de suspendre l'écotaxe avait créé une situation juridiquement complexe, préjudiciable pour l'ensemble des acteurs.

leurs cabinets, administrations et instances parties prenantes de la mise au point, de la dévolution et du suivi du contrat) ainsi qu'à 3 déplacements (Metz, Bruxelles et Berlin). Elle a également obtenu communication de très nombreuses pièces (version intégrale du contrat de partenariat, documents de la procédure d'appel d'offres et du dialogue compétitif, les avis non publics des services de l'Etat et les comptes rendus des réunions interministérielles).

Après six mois de travaux, la commission d'enquête a adopté son rapport le 20 mai 2014 à l'unanimité moins une abstention. Le rapport, qui a été largement amendé par la présidente Marie-Hélène des Esgaulx et le vice-prési-

dent Vincent Capo-Canellas, apporte des réponses argumentées aux interrogations portant sur les choix de la procédure, les conditions de dévolution du contrat de partenariat à la société Écomouv', ses aspects financiers ainsi que sur les conséquences de la suspension de l'écotaxe pour les finances publiques et le financement des infrastructures de transport. Sur ce dernier point, la commission d'enquête a clairement montré que la décision du Gouvernement de suspendre l'écotaxe avait créé une situation juridiquement complexe, préjudiciable pour l'ensemble des acteurs.

Comme vice-président, Vincent Capo-Canellas s'est interrogé sur les conséquences de la suspension de l'écotaxe pour la politique des transports tant du point de vue environnemental que de celui du transfert modal. Il a également demandé au Gouvernement de sortir rapidement de l'impasse d'une part, en redéfinissant avec Ecomouv' le périmètre de l'opération et les responsabilités de l'Etat et de son mandataire, et d'autre part en prenant une décision sur l'instauration d'une fiscalité écologique conforme aux principes du Grenelle de l'environnement.

Le rapport « Le contrat Ecomouv' : un contrat exceptionnel » est consultable à cette adresse : <http://www.senat.fr/notice-rapport/2013/r13-543-1-notice.html>

NATIONALISATION DES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES : « NI LA BONNE SOLUTION NI LA BONNE RÉPONSE À LA QUESTION »

A l'occasion de la discussion d'une proposition de loi du groupe communiste visant à nationaliser les sociétés d'autoroutes, Vincent Capo-Canellas a estimé que la privatisation des concessions d'autoroutes décidée en 2005 avait été une erreur, d'ailleurs dénoncée par les parlementaires centristes à l'époque. « *La privatisation des sociétés concessionnaires d'autoroute a eu une conséquence particulièrement dommageable pour la politique des infrastructures de transport. L'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, s'est ainsi trouvée privée*

de recettes durables puisque sa principale ressource devait être constituée par le produit de la cession des participations détenues par l'État dans le capital des trois sociétés d'économie mixte concessionnaires. » De fait, cette décision de court terme a engendré un manque à gagner déterminant pour le financement des infrastructures de transport.

Mais, proposer la nationalisation n'est sans doute pas la bonne solution ni la bonne réponse à la question posée. Renationaliser aujourd'hui est irréaliste car cela coûterait quelque 50 milliards d'euros, soit

grosso modo le produit actuel de l'impôt sur les sociétés, ce dont l'Etat n'a pas les moyens.

En revanche, la discussion a été l'occasion pour le sénateur de la Seine-Saint-Denis de dénoncer la hausse des tarifs des péages autoroutiers que subissent les usagers et la rente tarifaire. « *La Cour des comptes a mis en lumière un certain nombre d'anomalies et de lacunes dans le contrôle par les services de l'État des obligations des sociétés concessionnaires d'autoroutes, qui se traduisent notamment par des hausses régulières des tarifs*

des péages autoroutiers, définis par ailleurs dans des conditions très opaques. »

Pour Vincent Capo-Canellas, « *il ne s'agit pas de remettre en cause le système des concessions qui a permis de développer en quelques dizaines d'années dans notre pays un réseau autoroutier dense et moderne. En revanche, l'État doit contrôler de façon beaucoup plus précise le respect par les sociétés concessionnaires d'autoroutes de leurs obligations contractuelles.* » C'est la demande qu'il a adressée au ministre des transports.

« L'État doit contrôler de façon beaucoup plus précise le respect par les sociétés concessionnaires d'autoroutes de leurs obligations contractuelles. »

■ RÉFORME FERROVIAIRE :

POUR VINCENT CAPO-CANELLAS

« IL FAUT RELEVER LE DÉFI DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE »

Vincent Capo-Canellas, sénateur de la Seine-Saint-Denis, est intervenu dans le cadre de l'examen au Sénat de la réforme ferroviaire. Pour le sénateur, les enjeux sont de taille car il s'agit d'assurer l'avenir du système ferroviaire français en lui redonnant un cadre clair, qui lui permette de se développer. Mais le projet de loi souffre d'insuffisances et doit être amendé.

Le projet de loi a pour objectif de moderniser en profondeur l'organisation du système de transport ferroviaire français, notamment en mettant fin à la séparation actuelle entre Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF, qui se traduit par des surcoûts et des difficultés à coordonner les travaux et les circulations ferroviaires, préjudiciables à la qualité de service. Mais, pour Vincent Capo-Canellas, si l'Assemblée nationale a amélioré le texte, il reste du chemin à faire : « *Sur le projet initial nous avons de grandes réserves, une partie a été levée. Nous mesurons l'enjeu pour le système ferroviaire et les cheminots. L'enjeu, c'est de s'adapter et de se redonner les moyens d'être compétitifs. Repousser la mise en concurrence sans s'y préparer n'est pas la solution. Au contraire, c'est l'assurance de réveils douloureux* ».

Le constat est clair : le système actuel est trop complexe ; il est dans une impasse financière avec une dette de 40 milliards d'euros ; le réseau a besoin d'être modernisé. Il s'agit donc d'adapter le système ferroviaire français aux exigences d'aujourd'hui : qualité de service aux voyageurs, sécurité, coût,



« La séparation actuelle entre Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF, se traduit par des surcoûts et des difficultés à coordonner les travaux et les circulations ferroviaires »



stratégie globale de mobilité, en complémentarité avec d'autres modes de transport et enfin concurrence « *mot tabou mais réalité de demain* ».

- ▶ Face aux insuffisances de la réforme, le sénateur a fait part de son souhait de voir le texte amélioré. Il a ainsi déposé des amendements allant dans le sens de 4 objectifs :
- ▶ inscrire la stabilisation, voire la diminution, de la dette comme priorité de cette réforme ;
- ▶ préparer le système ferroviaire au quatrième paquet européen et à l'ouverture à la concurrence ;
- ▶ renforcer l'indépendance des établissements publics au sein du pôle unifié afin de rendre le projet de loi pleinement compatible avec les règles européennes ;
- ▶ faire de l'ARAF, l'autorité de régulation des autorités ferroviaires, une véritable autorité de régulation indépendante afin de garantir un accès équitable au réseau.

« *La France a trop souvent l'image d'un pays qui ne sait pas se réformer. Si cette réforme doit être complétée par d'autres, elle peut malgré tout contribuer à améliorer la situation du chemin de fer*

français » a affirmé le sénateur.

Selon Vincent Capo-Canellas, « *Le chemin de fer français se trouve à un tournant. Soit c'est la politique de l'autruche et nous connaissons pour le trafic voyageurs ce que nous avons connu pour le fret. Soit c'est un pas pour adapter réellement le système ferroviaire aux réalités d'aujourd'hui. Si, comme je le souhaite, la deuxième hypothèse est*

la bonne, vous devez accepter ici de faire bouger les curseurs » a conclut le sénateur exhortant le ministre des transports à « lever l'ambiguïté qui subsiste dans cette réforme. »

Au total, Vincent Capo-Canellas a fait adopter 13 amendements par le Sénat, qui ont été confirmés par la Commission mixte paritaire et ainsi intégrés au texte final.

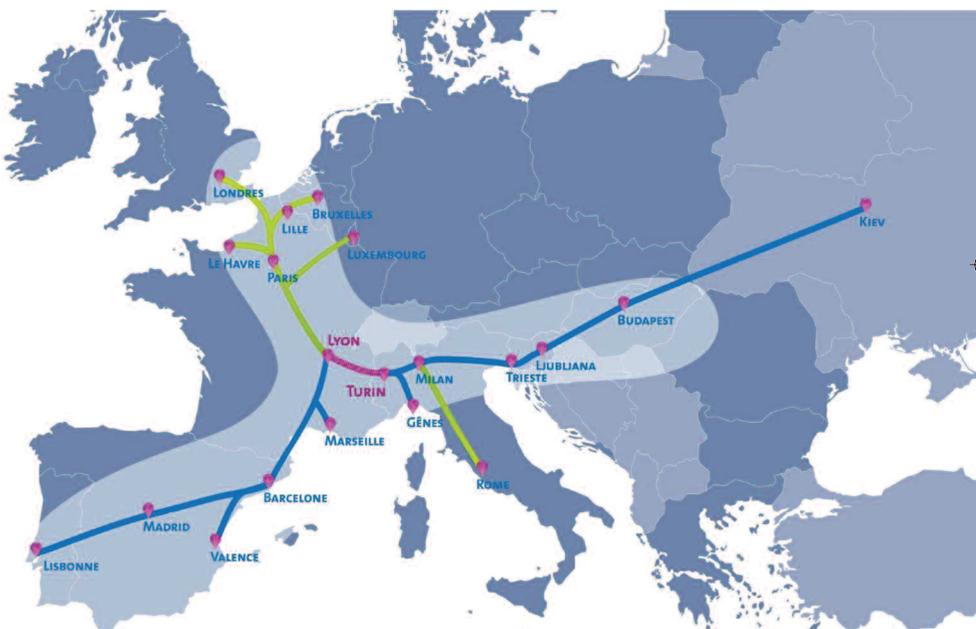
■ LIGNE FERROVIAIRE LYON-TURIN : UN PROJET EUROPÉEN MAJEUR D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT SELON VINCENT CAPO-CANELLAS

Orateur du groupe UDI-UC sur les questions d'infrastructures et de transports, Vincent Capo-Canellas est intervenu en séance sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre les Gouvernements français et italien pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin. Tout en rappelant les inquiétudes et les incertitudes du projet liées à sa complexité technique et à son coût, le sénateur a souligné l'intérêt de ce projet européen majeur de transport pour les déplacements des personnes et les flux de marchandises au sein de l'Europe.

« *La ligne ferroviaire Lyon-Turin permettra de basculer de la route vers le fer le trafic de marchandises traversant les Alpes entre la France et l'Italie et d'améliorer les liaisons entre les grandes agglomérations alpines des deux pays (le temps de trajet Paris-Milan sera réduit à 4 heures contre 7 heures aujourd'hui) avec un nombre de voyageurs estimé à 4,7 millions à l'horizon 2035. »*

Selon Vincent Capo-Canellas, « *avec la ligne ferroviaire Lyon-Turin, il s'agit bien de créer une offre de très haute qualité, performante et donc compétitive par rapport à la route, permettant un report efficient de la route vers le rail. »*

Il a en outre insisté sur l'intérêt environnemental et écologique du projet, qui comprend un volet majeur



de développement du fret ferroviaire : « *De nos jours, 40 millions de tonnes de marchandises transitent chaque année par les Alpes franco-italiennes ; 85 % des flux de fret entre la France et l'Italie sont routiers ; près de 7 400 poids lourds circulent chaque jour dans cette zone transalpine. En transférant sur la nouvelle ligne ferroviaire la moitié du fret circulant entre les deux pays à l'horizon 2035, on éviterait 1 million de tonnes d'émissions de gaz à effet de serre par an. Cela limiterait aussi grandement les nuisances environnementales dans les Alpes françaises et les risques dus au trafic routier. La nouvelle ligne sera, en cela aussi, un élément d'amélioration de la sécurité des passages routiers alpins. »*

■ DÉBAT SUR LE DIALOGUE SOCIAL ET LA CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC DANS LES TRANSPORTS :

UNE AVANCÉE NOTABLE POUR NOS CONCITOYENS

Au moment où le Sénat débattait du dialogue social et de la continuité du service public (« service minimum ») dans les transports, une grève débutait à la SNCF contre la réforme ferroviaire. Pour Vincent Capo-Canellas « *ce débat tombe à point nommé puisque à partir de ce soir débute une grève reconductible à la SNCF à l'appel de deux syndicats de cheminots opposés à la réforme ferroviaire* ». Il a d'ailleurs exprimé son incompréhension face à ce mouvement social en s'interrogeant : peut-on pratiquer le dialogue social autrement que par la confrontation ?

S'agissant du dispositif de déclaration préalable des grévistes, instauré par la loi du 21 août 2007, et inspiré de la procédure d'alarme sociale existant préalablement à la RATP, le sénateur de la Seine-Saint-Denis a estimé que c'était une avancée notable : « *Grâce à lui, nos concitoyens sont informés des trains qui circuleront demain. Avant 2007, les voyageurs ne disposaient pas de ces informations essentielles pour l'organisation de leur journée.* »

« *Certes, les conflits sociaux et les grèves sont une part minime des perturbations du trafic. Je*



■ « **Seuls des investissements massifs de rénovation et de modernisation du réseau permettront d'améliorer à terme les conditions de circulation.** »

parle d'expérience, j'emprunte le RER B quasi quotidiennement. Les incidents, accidents, retards, avaries touchent les transports, particulièrement en Ile-de-France et pourrissent littéralement la vie quotidienne des usagers. » a souligné Vincent Capo-Canellas.

C'est pourquoi, il a estimé que seuls des investissements massifs de rénovation et de modernisation du réseau permettront d'améliorer à terme les conditions de circulation. « *Là est l'enjeu majeur pour l'avenir des transports terrestres et renvoie à la question du financement des infrastructures de transports et à « l'éco-redevance ».* »

Il a enfin profité de ce débat pour rappeler l'utilité de la « loi Diard », qui a transposé ce dispositif dans le transport aérien, permettant ainsi d'informer les passagers des annulations de vols et d'assurer un « service minimum » en cas de grèves.



■ DÉBAT SUR L'AVENIR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : VINCENT CAPO-CANELLAS OBTIENT DU MINISTRE UNE MISSION D'ÉVALUATION DES TRAVAUX RÉALISÉS SUR LE RER B

Lors du débat organisé au Sénat sur l'avenir des infrastructures de transport, Vincent Capo-Canellas, sénateur de la Seine-Saint-Denis, a interpellé le ministre des transports sur les récents incidents qui ont affecté la branche nord du RER B, qui a pourtant fait



qu'auparavant ! » Il n'a pas manqué d'évoquer le coût psychosocial pour la collectivité, entre l'étudiant qui rate son examen ou son concours et le salarié qui arrive en retard à un entretien d'embauche.

Le ministre des transports a reconnu que les dysfonc-

tionnements constatés étaient inacceptables, étant donné les travaux récemment réalisés sur le tronçon nord du RER B+ : « Il est vrai que la situation actuelle sur ces lignes est intolérable. Lorsque de tels efforts sont accomplis, on ne peut accepter que la qualité et la régularité du service ne connaissent pas des améliorations sensibles ! (...) »

Vincent Capo-Canellas a dénoncé dans l'hémicycle le scandale des transports en commun en Ile-de-France et en particulier sur la ligne B du RER.

l'objet de travaux. « Une coupure totale du réseau est intervenue sur la ligne B nord le 15 janvier dernier, de huit heures et demie à dix-sept heures. Des passagers qui se rendaient à Roissy se sont retrouvés bloqués durant une heure et quart à l'intérieur du RER. Et ce sont les salariés d'Aéroports de Paris et les policiers présents sur place qui ont fini par délivrer les voyageurs, lesquels ont dû traverser les voies avec leurs bagages. (...) J'ai déjà eu l'occasion de le dire à cette tribune : ce scandale ne peut plus durer. Roissy est la deuxième plateforme aéroportuaire d'Europe. L'immense bug qui ne manquera pas d'arriver finira par donner envie au monde entier d'oublier Roissy, et peut-être même Paris. »

Vincent Capo-Canellas a dénoncé dans l'hémicycle le scandale des transports en commun en Ile-de-France et en particulier sur la ligne B du RER. Les usagers vivent un véritable enfer quotidien. Rails cassés, pannes électriques, incidents divers, colis suspects, retards permanents sont le lot quotidien des usagers de cette ligne, qui subissent une prise d'otage permanente. « C'est le quotidien de l'ensemble des Franciliens qui est véritablement massacré. (...) Par moments, la situation est pire

notamment pour la ligne B. (...) Les services compétents de la RATP et de la SNCF mèneront cette enquête en vue d'évaluer les améliorations qualitatives réalisées. J'attends les résultats de ces travaux. De fait, il ne suffit pas de mobiliser des moyens : nous avons une obligation de résultat ! » Vincent Capo-Canellas attend les conclusions de cette mission d'évaluation et demande au ministre des transports que des résultats concrets soient rapidement obtenus pour les usagers du RER B.

En réponse à l'interpellation du Sénateur-maire du Bourget, le Ministre a annoncé qu'une mission d'inspection de ses services serait lancée pour faire la lumière sur les multiples incidents qui ont récemment perturbé la circulation et la réalité des travaux réalisés par la SNCF et RFF : « j'ai demandé une évaluation des travaux accomplis et des résultats obtenus pour le RER,

notamment pour la ligne B. (...) Les services compétents de la RATP et de la SNCF mèneront cette enquête en vue d'évaluer les améliorations qualitatives réalisées. J'attends les résultats de ces travaux. De fait, il ne suffit pas de mobiliser des moyens : nous avons une obligation de résultat ! » Vincent Capo-Canellas attend les conclusions de cette mission d'évaluation et demande au ministre des transports que des résultats concrets soient rapidement obtenus pour les usagers du RER B.

■ PROPOSITION DE LOI RELATIVE AUX TAXIS ET VTC :

REVOIR L'ARCHITECTURE GLOBALE DU SYSTÈME POUR TRAITER LA QUESTION DE LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

Lors de l'examen de la proposition de loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (VTC), Vincent Capo-Canellas, orateur pour le groupe UDI-UC, a jugé que le texte, qui a pour but de rétablir un équilibre entre les règles visant les taxis et les VTC pour garantir une concurrence équilibrée, n'était pas acceptable en l'état.

Pour le sénateur de la Seine-Saint-Denis, la proposition de loi entérine un déséquilibre alors qu'il faut revoir l'architecture globale du système car il ne remplit plus sa mission : « *le monopole des taxis, dont la réglementation est surannée, est battu en brèche par deux*

facteurs : ils ne sont pas en nombre suffisant pour répondre à la demande et ils sont concurrencés par les VTC qui répondent à une demande nouvelle par une offre plus moderne et une qualité de service plus adaptée ».

En outre, « *tenter de concilier chacun des acteurs de la mobilité est une mission impossible* » a déploré le sénateur. « *La question est posée à l'envers. Il ne devrait pas s'agir d'être pour les taxis et contre les VTC ou l'inverse. Nous devrions considérer la question de la mobilité à l'échelle de la métropole. Et avoir à l'esprit que taxis et VTC remplissent deux missions complémentaires.* »

Pour le sénateur-maire du Bourget, engager une remise à plat globale est une nécessité : « *Au lieu de cela, c'est cautère sur jambe de bois. On évite toute réforme globale, on choisit la réglementation et la contrainte dans un secteur déjà hyper régle-*



Engager une remise à plat globale est une nécessité

menté là où il faudrait plus de flexibilité et de liberté, on répond à la pression des taxis, leur laissant croire que c'est une planche de salut alors que c'est au contraire boucher leur propre horizon. »

Enfin, pour Vincent Capo-Canellas, si certaines mesures vont dans le bon sens pour favoriser la modernisation et l'adaptation des taxis aux nouvelles technologies, le texte introduit deux dispositions extrêmement contestables : l'interdiction de la géolocalisation pour les VTC et la question de leur retour à la base après chaque course, « *des mesures dangereuses pour les VTC qui risquent de tuer totalement la profession* ». L'obligation de retour à la base est anti-économique et anti-écologique ; la plupart des VTC ne pourra pas survivre au surcoût lié soit au carburant soit au parking à payer. L'interdiction de la géolocalisation revient à supprimer ce qui a fait le modèle économique des nouveaux VTC, un nouveau mode de réservation de mobilité. C'est pourquoi, en séance, il a fait adopter des amendements sur ces deux points afin de permettre aux VTC de poursuivre leurs activités.

■ PERSPECTIVES DE L'AVIATION CIVILE À L'HORIZON 2040 :

« L'OBJECTIF EST DE PRÉSERVER L'AVANCE DE LA FRANCE ET DE L'EUROPE DANS CE SECTEUR STRATÉGIQUE »

Rapporteur pour avis des crédits des transports aériens, Vincent Capo-Canellas est intervenu dans le débat sur les perspectives de l'aviation civile à l'horizon 2040, organisé à l'initiative de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST).

Le sénateur-maire du Bourget a tout d'abord posé les termes du débat : « *La France a une responsabilité particulière dans le domaine de l'aviation civile. Elle doit cette responsabilité à son histoire, marquée par la créativité de ses ingénieurs qui fu-*

par un accompagnement public visant à pérenniser nos positions sur les marchés à l'exportation. »

Il est donc indispensable de garder une longueur d'avance en matière d'innovation et d'offre commerciale pour répondre aux attentes des clients, qui ont des exigences toujours plus fortes en termes de performance des aéronefs, de maintenance et d'impacts environnementaux. « *Notre industrie et l'industrie européenne sont engagées dans une course contre la montre. Les investissements dans la recherche en amont et en aval sont indispensables pour que la France conserve sa place en 2040.* »



rent d'illustres pionniers. Elle occupe aujourd'hui un rang de premier plan. L'enjeu est important : comment garder ce rang et ce rôle de premier plan sur le long terme ? »

Pour Vincent Capo-Canellas, face à une concurrence renouvelée et renforcée, si la France et l'Europe veulent préserver leur avance dans ce secteur stratégique : « *l'investissement dans l'innovation et la créativité est donc plus que jamais nécessaire pour maintenir la compétitivité de l'offre de l'industrie française. L'aviation civile de 2040 se prépare dès aujourd'hui en ne ratant pas les innovations et les ruptures technologiques. Cela passe par un soutien public fort à la recherche-développement et à l'innovation dans la production industrielle, mais aussi*

■ L'aviation civile de 2040 se prépare dès aujourd'hui

Ces investissements permettront de relever les défis qui attendent le transport aérien tant pour répondre à l'accroissement du trafic, qui devrait doubler d'ici à la période 2030-2040, que pour répondre aux préoccupations environnementales. « *L'accroissement de la performance des avions, et plus globalement du système de transport aérien, en termes de réduction de la consommation de carburant et des émissions sonores, de CO₂ ou de gaz à effet de serre, requiert des ruptures technologiques et de nouvelles architectures.* »

C'est pourquoi Vincent Capo-Canellas a insisté sur le rôle stratégique de l'État, car la compétitivité et l'excellence technologique du secteur résultent de l'engagement fort et constant de la puissance publique. « *L'obligation d'investir dans la recherche nécessite le maintien d'une forte présence de la puissance publique dans le secteur aéronautique, qui possède une dimension de souveraineté économique.* » Il a donc plaidé pour le maintien et le renforcement des crédits et des dispositifs publics en faveur de la recherche et de l'aéronautique.

■ SÉCURITÉ EN GARE DE NOISY-LE-SEC : VINCENT CAPO-CANELLAS OBTIENT UNE RÉPONSE PUBLIQUE DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Lors de la discussion de la réforme ferroviaire le sénateur de la Seine-Saint-Denis a interpellé Frédéric Cuvillier, ministre des Transports, sur la vétusté du réseau ferroviaire en gare de Noisy-le-Sec : « Les annonces du procureur de la République d'Evry quant à l'état de vétusté du réseau, en particulier en gare de Noisy-le-Sec dont l'état a été jugé alarmant par les experts, interrogent et interpellent nos concitoyens. Il faut, Monsieur le Ministre, rassurer sur les moyens mis en œuvre par

RFF pour garantir la sécurité car les usagers et le Maire de Noisy-le-Sec sont légitimement inquiets. »

Suite à son interpellation, le ministre des Transports lui a apporté les éléments de réponse suivants, plutôt rassurants :

« Le 11 février 2014, le Procureur de la République

a adressé un courrier au Président de la SNCF l'informant d'une série d'observations menées à Noisy-le-Sec par des experts judiciaires dans le cadre de l'enquête de Brétigny.

Le même jour, la SNCF a diligenté une expertise du site. La direction de l'infrastructure de la SNCF s'est mobilisée pour contrôler immédiatement les appareils de voie pointés par les experts comme présentant des défauts susceptibles d'altérer la sécurité ferroviaire, situés à Noisy-le-Sec.



Le 25 février 2014, le Président de la SNCF a répondu au Procureur de la République pour l'informer que des experts de la SNCF n'ont mis en évidence aucun risque pour la sécurité ferroviaire et que les anomalies signalées sont traitées dans le cadre de la maintenance programmée.»

■ VOUS ÉCOUTER POUR AGIR

Les questions, écrites ou orales, sont un instrument essentiel du contrôle parlementaire du Gouvernement notamment sur des sujets ponctuels ou sur des points d'actualité. L'expérience d'élus locaux de Vincent Capo-Canellass, ainsi que ses rencontres régulières avec les élus et les acteurs de la Seine-Saint-Denis, lui permettent d'interpeller régulièrement les membres du Gouvernement sur différents dossiers qui concernent nos collectivités locales.

N'hésitez pas à contacter l'équipe parlementaire de votre Sénateur pour lui signaler les problèmes auxquels vous êtes confrontés ainsi que vos suggestions de questions.

■ CONTACTEZ-NOUS !

Une question sur le Sénat, une demande d'information sur un projet de loi, une visite à organiser ?



Palais du Luxembourg – 15, rue de Vaugirard 75291 Paris Cedex 06
Téléphone : 01 42 34 30 07 – Télécopie : 01 42 34 42 01
Courriel : v.capo-canellass@senat.fr



à Paris :
Stéphane Hélière
01 42 34 30 07



En Seine-Saint-Denis :
Yannick Hoppe
06 09 43 01 56



© Antoine Rozès

Retrouvez toute
l'actualité du Sénateur
sur www.vccblog.fr