

La Revue du **Trombinoscope**

L'information professionnelle du monde politique, économique & des territoires

Juillet 2025 - N°304



INTERVIEW

Apóstolos Tzitzikóstas

Commissaire européen
aux Transports durables
et au Tourisme

**Train : bientôt un espace
ferroviaire européen ?**

DOSSIERS

Ferroviaire

Les 10 ans de la loi NOTRe

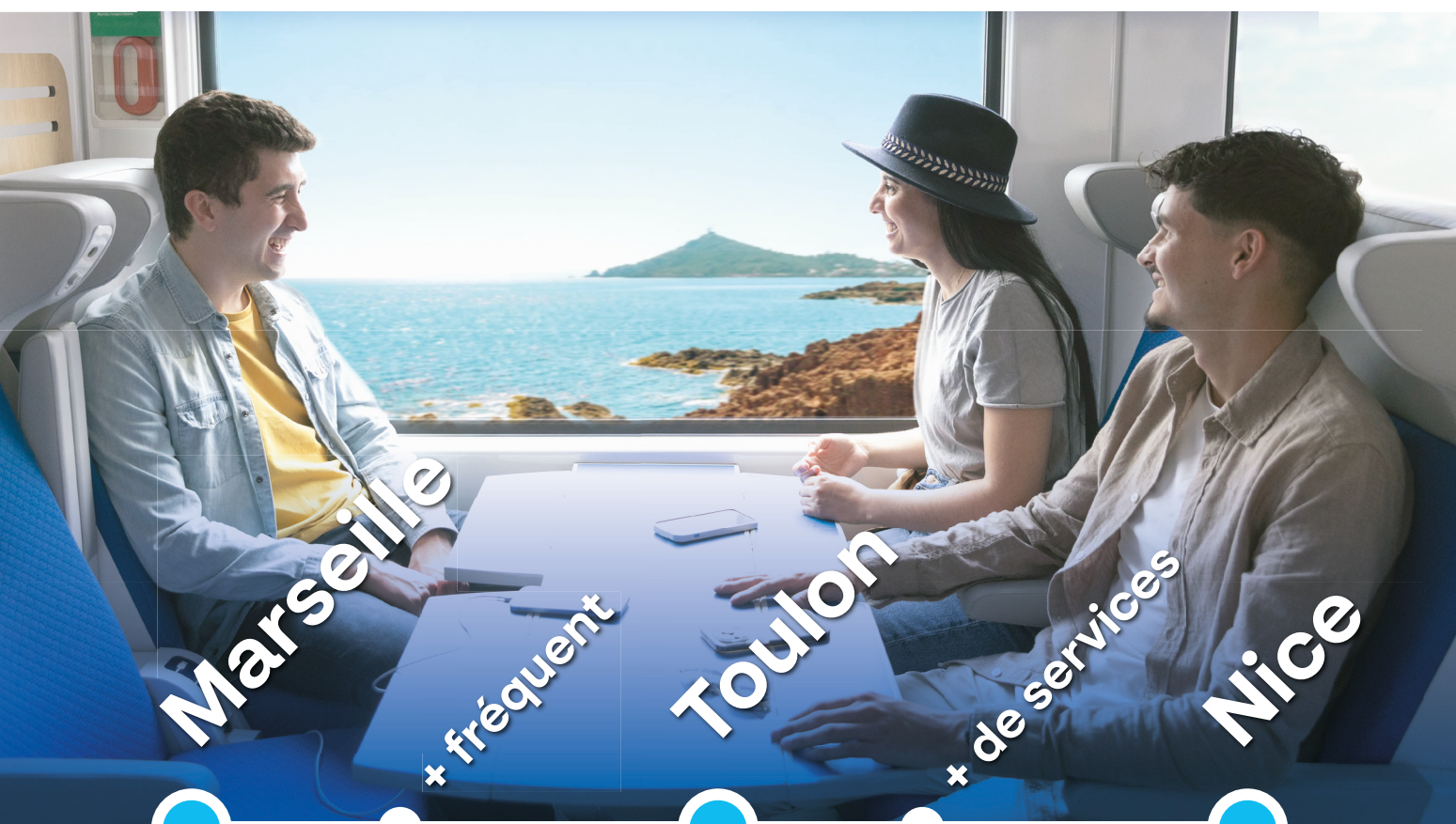
Les thérapies géniques

MOUVEMENTS

Nominations

Missions

Élections



Marseille

+ fréquent

Toulon

+ de services

Nice

Avec ZOU! le 29 juin

Tout change
sauf la vue



Éditeur

François-Xavier d'Aillières
fxdaillieres@trombinoscope.com

DOCUMENTALISTES

Isabelle Hay
ihay@trombinoscope.com
Sylvain Ragot
sragot@trombinoscope.com

RÉDACTION

Adèle Hospital
ah.trombinoscope@gmail.com
Mailys Khider
mk.trombinoscope@gmail.com

PUBLICITÉ

Directrice de clientèle
Delphine Léguillon
dleguillon@trombinoscope.com

MAQUETTE

Delphine Léguillon

ABONNEMENT

Abonnement 1 an Tome I, Tome II
et Revue : 890 euros H.T.
Tél. 03 27 56 38 57
trombinoscope@propublic.fr

LE TROMBINOSCOPE
L'information du monde politique, économique et des territoires

SAS au capital de 20.000 euros
922 389 929 RCS Nanterre
TROMBIMEDIA
Le Trombinoscope
5 rue d'Amboise
75002 Paris
Dépôt légal à parution
ISSN 2266 5587
Président : Alexandre FARRO

IMPRESSION

Printcorp

Édito

Ferroviaire : les conditions du rebond

Bonne nouvelle, l'usage du train par les voyageurs est à la hausse ; il assure en France le transport de 5 millions de personnes par jour.

Toutefois, cela ne représente que moins de 12 % du total des déplacements : ils restent dominés par les facilités d'usage de la voiture. Pour les marchandises, le déclin est lié essentiellement aux évolutions de la demande des clients dans un pays hélas désindustrialisé.

Cela m'amène à rappeler les créneaux de pertinence du ferroviaire : c'est un mode capacitaire et de massification. Pour le fret, l'optimum est atteint pour plusieurs centaines de tonnes, et pour les longues distances. Pour les voyageurs, l'efficacité économique et écologique est assurée au mieux par la densité de la fréquentation comme on la trouve sur les TGV, l'accès aux agglomérations, les lignes de TER transportant plusieurs centaines de personnes.

Cette réalité industrielle et opérationnelle est en arrière-plan des politiques volontaristes de développement du ferroviaire qui sont l'un des objectifs de la conférence Ambition Transports 2050 lancée par le Premier ministre et le ministre des Transports.

D'abord l'état des infrastructures rend nécessaire des investissements massifs : s'il reste quelques compléments nouveaux à apporter au réseau TGV, et pour certains nœuds urbains, l'essentiel est la régénération et la modernisation de l'existant. Cela mérite une programmation ambitieuse en argent public.

La définition des priorités doit prendre en compte le coût budgétaire à la fois par passager et par tonne de CO₂ évitée. Je pense notamment à la nécessité environnementale et sociale d'un choc d'offre pour pallier les lacunes des services proposés pour les transports au quotidien des habitants des périphéries urbaines où l'importance de la demande justifie totalement le ferroviaire.

Il faut aussi souligner l'importance d'approches intermodales. Pour le fret, le transport combiné avec des plateformes de transbordements efficaces est ainsi particulièrement prometteur. Pour les voyageurs, toutes les interfaces de connectivité avec les autres modes permettent d'améliorer l'attractivité du train.

De manière générale, la qualité de l'offre et des services est essentielle. Les nouvelles technologies peuvent y contribuer, comme à toutes les performances du secteur.

L'arrivée de la concurrence est un autre stimulant : on commence à en voir les effets sur quelques grandes lignes avec de nouveaux entrants ; et sur les TER, même lorsque les Régions ont après appel d'offres choisi de garder la SNCF, celle-ci a dû consentir des efforts de réduction des coûts et d'amélioration de ses prestations.



Au total, le ferroviaire est très porteur d'espoirs ; pour en permettre le développement à tous points de vue soutenable je suis certaine qu'il saura avec les soutiens nécessaires réconcilier écologie, économie et social. ●

Anne-Marie IDRAC

Ancienne secrétaire d'Etat aux transports et présidente de la SNCF

Forum francophone sur la nicotine : quand la science bouscule les dogmes



Norbert Neuvy
Fondateur de Nicotine World

Norbert Neuvy est fondateur de Nicotine World, une plateforme d'information santé sur la nicotine. Son engagement, à travers cette initiative, est de permettre aux fumeurs adultes d'accéder à des solutions de sevrage efficaces et sans combustion. Depuis sa création, **Nicotine World** ouvre le débat sur les bienfaits de la nicotine quand elle est utilisée de manière contrôlée, loin des dangers du tabac. Aujourd'hui, avec ce 1er forum Francophone sur la nicotine, la plateforme a réuni des experts et des personnalités politiques dont l'ancien ministre de la Santé **Olivier Véran**, pour approfondir cette discussion essentielle et pour inciter les pouvoirs publics à adopter des politiques plus éclairées et basées sur des données scientifiques solides.

Vous venez d'organiser à Paris le 1er forum Francophone sur la nicotine. Quels sont les principaux enseignements qui ressortent de ces débats ?

Le premier enseignement majeur est le consensus scientifique qui s'est dégagé lors de ce forum : la nicotine ne cause pas le cancer, c'est la fumée issue de la combustion qui tue. Cette distinction fondamentale, rappelée notamment par des personnalités comme **Olivier Véran** présent lors de l'événement, doit être au cœur de nos politiques de santé publique.

Le second enseignement concerne l'efficacité avérée des alternatives nicotiques comme les sachets de nicotine dans la réduction des risques. Ces produits sans tabac et sans combustion présentent un risque largement inférieur à la cigarette et constituent de véritables outils de réduction des risques pour les fumeurs adultes qui n'arrivent pas à arrêter.

Comment expliquez-vous cette méconnaissance en France de la nicotine et ces blocages culturels ?

La France souffre d'une approche dogmatique qui confond nicotine et tabac. Cette méconnaissance s'explique par des décennies de communication axée sur l'interdiction plutôt que sur la réduction des risques.

Le tabac a été perçu pendant longtemps comme un fléau sanitaire, et par extension, la nicotine a été diabolisée, malgré ses alternatives moins risquées. Contrairement à d'autres pays européens qui ont adopté une approche pragmatique, la France

privilégie une vision moralisatrice qui prive les fumeurs d'alternatives efficaces.

Cette méconnaissance est particulièrement problématique quand on sait que 87 % des usagers de substituts nicotiques étaient fumeurs et que 61 % ont réduit ou arrêté grâce à ces alternatives, selon le sondage OpinionWay de 2025 que nous avons présenté lors du Forum. Pourtant, les pouvoirs publics persistent dans une logique d'interdiction qui va à l'encontre de l'opinion publique : toujours selon le sondage, 65% des Français souhaitent que l'État encourage l'usage de ces substituts.

Quels sont les modèles à l'étranger dont la France pourrait s'inspirer ?

Certains pays comme la Suède, le Royaume-Uni et le Japon ont déjà pris une avance significative dans la réduction des risques liés à la nicotine.

Le modèle suédois, avec sa politique proactive en matière de sachets de nicotine et de snus, a permis une réduction notable des décès liés au tabagisme, tout en offrant une alternative moins nocive à la cigarette. La Suède a en effet atteint son objectif "sans tabac" dès 2023, avec seulement 5,9 % de fumeurs contre 28 % en France. Ce succès repose sur une réglementation stricte mais incitative des sachets de nicotine, avec des taux de 17-20 mg qui permettent une substitution efficace.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : la Suède a enregistré une baisse de 60 % des fumeurs, la plus grande jamais enregistrée en Europe, contre seulement 15 % en France. Le pays affiche également les taux de mortalité liés au tabagisme les plus bas d'Europe, avec des taux de cancers deux fois inférieurs à la moyenne européenne.

D'autres pays de l'UE ont également adopté des approches équilibrées : la Hongrie autorise jusqu'à 17 mg de nicotine par sachet, la Roumanie et la Slovaquie jusqu'à 20 mg, montrant qu'il est possible de concilier santé publique et réduction des risques.

Quelles sont vos solutions et qu'attendez-vous des pouvoirs publics ?

Nous appelons à une réglementation plutôt qu'une interdiction. Nous souhaitons une réglementation intelligente inspirée du modèle suédois, articulée autour de trois axes prioritaires :

Premièrement, reconnaître officiellement

les sachets de nicotine comme alternative moins nocive au tabac. Cette reconnaissance officielle est indispensable pour lever les blocages idéologiques et permettre aux fumeurs d'accéder à ces solutions de réduction des risques.

Deuxièmement, encadrer leur distribution et leur usage pour protéger les mineurs tout en assurant l'accès aux fumeurs adultes. Cela passe par un contrôle strict des taux de nicotine entre 17 et 20 mg par sachet, permettant une substitution efficace, accompagné d'une interdiction ferme de la vente aux mineurs et de toute communication susceptible d'attirer les jeunes.

Troisièmement, intégrer ces produits dans les stratégies officielles de lutte contre le tabac. Plutôt que de les considérer comme un problème supplémentaire, les pouvoirs publics doivent les inclure dans leur arsenal de santé publique.

Pour garantir la qualité et la sécurité, nous préconisons des normes strictes de type AFNOR pour assurer la traçabilité et le sérieux des produits. La nicotine doit être de qualité pharmaceutique et les arômes de qualité alimentaire.

Nous demandons également que les pouvoirs publics soutiennent la recherche et l'innovation dans ce domaine. En ouvrant le marché à de nouveaux produits tout en garantissant leur qualité, la France pourrait non seulement réduire le nombre de fumeurs, mais aussi promouvoir des alternatives plus saines tout en soutenant l'innovation française.

En tant qu'ancien fumeur, je peux témoigner personnellement de l'impact positif de ces alternatives. Nous devons offrir aux 13 millions de fumeurs français une véritable chance de se libérer du tabac, en s'appuyant sur des solutions innovantes portées par des entreprises locales.

L'enjeu est considérable : il s'agit de sauver des dizaines de milliers de vies chaque année en France. Les pouvoirs publics doivent avoir le courage de dépasser les blocages idéologiques pour adopter une approche pragmatique, fondée sur la science et l'expérience internationale réussie. La Suède nous montre la voie, il ne nous reste qu'à la suivre avec intelligence et détermination.



NICOTINE WORLD
L'INFO SANS TABAC

nicotineworld.fr

Sommaire

Juillet 2025

4

Interview

**Apóstolos
Tzitzikóstas**

Commissaire européen aux
Transports durables et au
Tourisme

**Train : bientôt un espace
ferroviaire européen ?**



24 Un bilan de l'intercommunalité. *Jean-Marc MIZZON*

25 Loi NOTRe : dix ans d'un modèle centralisateur à bout de souffle.
Etienne BLANC

26 Médecine personnalisée et thérapies géniques

27 Développer les thérapies géniques et les rendre accessibles.

Cyrille ISAAC-SIBILLE

28 Mettre des moyens à la hauteur de la recherche française.

Géraldine BANNIER

29 La santé n'est pas une marchandise. La recherche n'est pas un
marché. *Anais BELOUASSA-CHERIFI*

30 L'importance de l'accès précoce aux traitements. *Jean LESSI*

31 Les thérapies du gène, une révolution médicale, un enjeu de
d'indépendance sanitaire et de développement économique.

Frédéric REVAH

8 Le grand retour du rail

9 Sans le train, rien ne changera. *Jean-François LONGEOT*

10 Le rail peut contribuer à tout changer à condition d'en avoir les
moyens ! *Gérard LESEUL*

11 Le retour du train de nuit : un succès au-delà des espérances.
Vincent DESCEUR

12 Investir dans le réseau ferroviaire : un impératif d'efficacité et de
cohésion. *Peio DUFAU*

13 Le transport du futur existe déjà. *Guillaume GONTARD*

16 Remettre le transport public sur les rails. *Thomas PORTES*

17 Sortir du dilemme ferroviaire : choisir pour ne pas renoncer.
Laurianne ROSSI

18 Croyons à l'avenir du ferroviaire dans le monde de demain !
Bérenger CERNON

19 A Strasbourg, la transition des déplacements est une priorité
politique. *Anne-Marie JEAN*

20 Loi NOTRe, 10 ans après

21 Loi NOTRe : le grand sabordage. *François SAUVADET*

22 L'intercommunalité au cœur d'une révolution territoriale.
Sébastien MARTIN

23 Loi NOTRe : 10 ans de trop ! *David LISNARD*

32 Entre Lois & Décisions

32 Article 12 de la Constitution : clé et mécanisme de la dissolution.

Mélody MOCK-GRUET

34 Missions, Nominations, Élections

35 Présidence de la République, Gouvernement

42 Parlement

43 Conseil territorial, conseils départementaux, communes,
préfectures

48 Santé

49 Autres Mouvements, Affaires publiques

Apóstolos Tzitzikóstas

Commissaire européen aux Transports durables et au Tourisme

Train : bientôt un espace ferroviaire européen ?

Investissements, harmonisation, tentative de réduction des coûts... L'Union européenne construit une politique ferroviaire à échelle de l'Union. Entretien avec Apóstolos Tzitzikóstas, Commissaire européen aux Transports durables et au tourisme.

Interview réalisée par Maily Khider

Comment mettez-vous en œuvre une politique ferroviaire à l'échelle européenne ?

Nous sommes déjà en train de mettre en œuvre une politique ferroviaire à l'échelle européenne, et à toute vitesse ! Notre vision est de créer un espace ferroviaire unique européen. Grâce à nos politiques et notre législation, nous transformons cette vision en réalité. Nous nous efforçons de veiller à ce que les règles existantes soient pleinement mises en œuvre et de concevoir de nouvelles initiatives politiques pour combler les lacunes restantes. La prochaine initiative majeure est le plan d'action pour le rail à grande vitesse, que j'ai hâte de présenter cette année.

Parallèlement, nous soutenons les ambitions politiques par des investissements. Le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), le Fonds de cohésion, le Dispositif de récupération et de résilience, le Fonds européen de développement régional, le Fonds européen pour les investissements stratégiques et le programme Horizon Europe contribuent tous à la modernisation du rail.

Dans le cadre du MIE (2014-2020), la Commission a soutenu 450 projets ferroviaires pour un montant d'environ 16,6 milliards d'euros. Cela représentait plus de 70 % du MIE. Pour la période 2021-2027, l'infrastructure ferroviaire continue d'être le principal bénéficiaire du MIE, en particulier les projets transfrontaliers clés, les mises à niveau du réseau nécessaires pour faciliter le transport ferroviaire international de passagers, l'augmentation de la capacité dans les nœuds ferroviaires et l'achèvement des connexions ferroviaires avec les grands aéroports de l'Union européenne.

Une réunion des opérateurs, des fournisseurs et des partenaires sociaux a été organisée au printemps 2025 pour discuter des lignes à grande vitesse.

Quelles ont été les conclusions de cette réunion ? Comment envisagez-vous l'avenir de la grande vitesse ferroviaire en Europe ?

Cette réunion a été très constructive. Il a été extrêmement utile d'entendre les expériences et les points de vue d'un groupe aussi hétérogène.

Nous nous sommes accordés sur plusieurs priorités essentielles :

- réduire les goulets d'étranglement en adoptant de nouvelles règles sur la gestion des capacités et en investissant dans les infrastructures,
- mettre pleinement en œuvre les règles européennes existantes et réduire les exigences techniques et opérationnelles nationales inutiles,

- rationaliser et accélérer les procédures de construction d'infrastructures et de certification du matériel roulant,
- améliorer l'interopérabilité et la normalisation, et coordonner le déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire,
- assurer la stabilité du financement à long terme et le maintien du financement de l'UE pour les projets d'infrastructure transfrontaliers.

Je suis extrêmement optimiste quant à l'avenir du rail à grande vitesse en Europe. C'est pourquoi nous y consacrons tant d'efforts. La demande est manifeste et la dynamique est de notre côté.

Comment rendre le train compétitif par rapport à l'avion et à la voiture ?

La réponse est simple : nous devons faire en sorte que voyager en train soit moins cher, plus rapide et plus fiable ! Et nous ne nous contentons pas d'affirmer cela, nous avons un plan pour atteindre ces trois objectifs. Je mentionnerai quatre actions principales que je considère comme prioritaires. Nous devons :

- investir dans l'entretien et le développement des infrastructures, afin de minimiser les perturbations et réduire l'encombrement des voies,
- supprimer les derniers obstacles à l'accès au marché, car en agissant ainsi, nous augmenterons la concurrence, stimulerons l'innovation et réduirons les coûts pour les consommateurs.
- offrir aux passagers la possibilité de trouver, de comparer et d'acheter leurs billets de train à partir d'une source unique, en utilisant uniquement leur smartphone,
- mettre en œuvre le principe du pollueur-payeur, comme nous le faisons avec le système d'échange de quotas d'émission, afin que la concurrence avec les voitures et les avions se fasse sur un pied d'égalité.

Quels sont les investissements nécessaires pour encourager l'utilisation du train ?

Tout d'abord, il est très important que les États membres offrent aux gestionnaires d'infrastructures un financement adéquat, stable et prévisible. Sans cela, il est impossible de planifier les travaux d'infrastructures, qu'il s'agisse d'entretien ou de développement. Parmi les investissements nécessaires sur le réseau, je considère celui du système européen de gestion du trafic ferroviaire comme une priorité absolue. Ce système européen unique de signalisation et de contrôle de la vitesse permettra aux opérateurs d'utiliser leur matériel roulant dans l'ensemble de l'UE sans ajustements coûteux. Ce système ouvre la voie à des vitesses de trajet supérieures, à une

capacité infrastructurelle étendue et à une sécurité optimisée.

Enfin, l'attelage automatique numérique profitera principalement aux opérations de fret. Aujourd'hui, l'attelage est encore effectué manuellement par un ouvrier qui doit grimper entre les wagons pour les accrocher et les décrocher. Il s'agit d'une opération physiquement exigeante, dangereuse et longue. En améliorant sensiblement la sécurité et l'efficacité, ce système pourrait véritablement changer la donne pour le fret par wagon isolé.

Quel rôle les chemins de fer jouent-ils dans les stratégies de réduction des émissions de carbone ?

Les qualités écologiques du rail sont la raison pour laquelle il figure en bonne place dans la stratégie de la Commission pour une mobilité durable et intelligente. Plus de 80 % des trains-kilomètres dans l'UE sont réalisés avec des trains électriques. Le rail est une alternative efficace et sûre aux modes de transport plus polluants tels que la voiture, les voies de fret et les avions.

En combinant le rail avec d'autres modes de transport pour le fret, et en proposant des services à grande vitesse pour les passagers, le rail peut devenir un mode de transport hautement compétitif.

Le développement du transport ferroviaire à l'échelle européenne semble entraîner une accélération du mouvement de privatisation du rail. Que répondez-vous à ceux qui craignent que les trains ne cessent d'être un service public ?

Nous devons faire une distinction claire entre les infrastructures et les services de transport.

L'infrastructure ferroviaire est un monopole naturel qui doit être réglementé. Dans la plupart des cas, elle est détenue et gérée par les autorités publiques, ce qui est probablement le meilleur moyen de s'assurer qu'elle est utilisée dans l'intérêt du public.

En ce qui concerne les services de transport, la Commission a toujours soutenu la libéralisation. Lorsque plusieurs opérateurs ferroviaires se font concurrence pour offrir des services, ce sont les usagers du rail qui en sortent gagnants. L'évolution récente du marché confirme que cette approche fonctionne.

La libéralisation ne signifie pas la privatisation. Je ne vois pas pourquoi les opérateurs privés et publics ne pourraient pas coexister, tant qu'ils respectent les mêmes règles.

N'oublions pas non plus que les autorités de transport ont la possibilité d'« acheter » des services de transport sur des itinéraires où les acteurs du marché ne sont pas en mesure de fournir des services économiquement viables. Les opérateurs publics et privés peuvent entrer en concurrence pour obtenir ces services, ce qui garantit que les passagers et les contribuables en ont pour leur argent.

Dans quel domaine pensez-vous que le rail se développera le plus dans les années à venir ? Le transport de passagers ? Le transport de marchandises ? Le domaine militaire ?

Je crains de ne pas pouvoir vous donner une hiérarchie - tous ces domaines sont importants et pour des raisons différentes. Je suis sûr que je ne suis pas le seul à espérer que le transport militaire continuera à représenter une infime partie des opérations de transport en Europe. Mais il est très important d'être préparés, et le rail est un élément central de la mobilité militaire. Nous y consacrons donc beaucoup d'efforts en ce moment.

En ce qui concerne le transport des passagers, nous constatons une demande croissante pour les trains à grande vitesse et les voyages transfrontaliers à longue distance. Il s'agit d'un changement bienvenu dans les habitudes et les préférences, que je souhaite à la fois encourager et accompagner.

Le transport de marchandises est étroitement lié aux développements économiques. Par exemple, nous constatons aujourd'hui une baisse de la demande de transport de matériaux en vrac tels que le charbon, les métaux et les produits pétroliers. En revanche, la demande de transport de conteneurs augmente. Le

transport intermodal est un segment de marché particulièrement dynamique. Nous soutenons ces trois types d'utilisation du rail, ainsi que d'autres, par la législation européenne,

complétée par des initiatives politiques. Et nous continuerons dans cette voie.

Quel était l'objectif de votre voyage à Paris en juin ?

J'étais à Paris pour le Salon international de l'aéronautique et de l'espace, où j'ai eu le privilège de rejoindre des leaders du secteur, des innovateurs, des décideurs politiques et autres parties prenantes. Tous étaient là pour contribuer à façonner l'avenir de l'aviation européenne.

Ces réunions ont réaffirmé l'orientation stratégique de l'UE : renforcer la compétitivité, faire progresser la décarbonation, renforcer les capacités de défense et stimuler l'innovation. De même que pour le secteur ferroviaire, où ces enjeux sont essentiels. ●



Faire du modèle coopératif un pilier du renouveau économique

*Présentation de l'étude Caisse d'Epargne 2025
"Les coopératives, un modèle d'avenir"
Jeudi 10 juin au Sénat*

La France a cette singularité : elle possède l'un des modèles économiques les plus puissants et les plus stables du monde – le modèle coopératif – mais elle ne le revendique pas suffisamment.

Les coopératives irriguent pourtant notre tissu économique depuis des décennies. Présentes dans le logement, l'assurance, la banque, l'agriculture, l'énergie ou encore la santé, elles emploient plus d'un million de personnes et représentent près de 10 % du PIB. Et pourtant, elles demeurent quasiment invisibles aux yeux du grand public.

C'est cette contradiction que la Fédération nationale des Caisses d'Epargne (FNCE) et Le Trombinoscope

ont voulu aborder lors d'un débat au Sénat le 10 juin dernier. Autour de parlementaires engagés, d'acteurs de terrain et de représentants de l'économie sociale et solidaire (ESS), ce sont dessinés les contours d'une ambition nouvelle : replacer la coopération au cœur du projet économique français.

Le paradoxe de la reconnaissance sans notoriété

Selon l'étude menée par la FNCE, **71 %** des Français interrogés sont incapables de citer spontanément le nom d'une coopérative, alors même qu'ils en plébiscitent les valeurs (égalité, entraide et solidarité, démocratie, équité et justice sociale). La confiance est là, mais la connaissance fait défaut. Cette situation

crée un angle mort démocratique : comment soutenir un modèle que l'on ne sait pas identifier ? Comment encourager son développement si ses spécificités restent floues, y compris pour les décideurs publics ?

Un levier immense pour la transmission d'entreprise

L'un des enjeux abordés au Sénat est central : **plus de 700 000 entreprises sont à transmettre d'ici 2030**. Cela représente un potentiel colossal pour la préservation de l'emploi et du savoir-faire local. Pourtant, les reprises sous forme coopérative – notamment en SCOP – restent marginales.

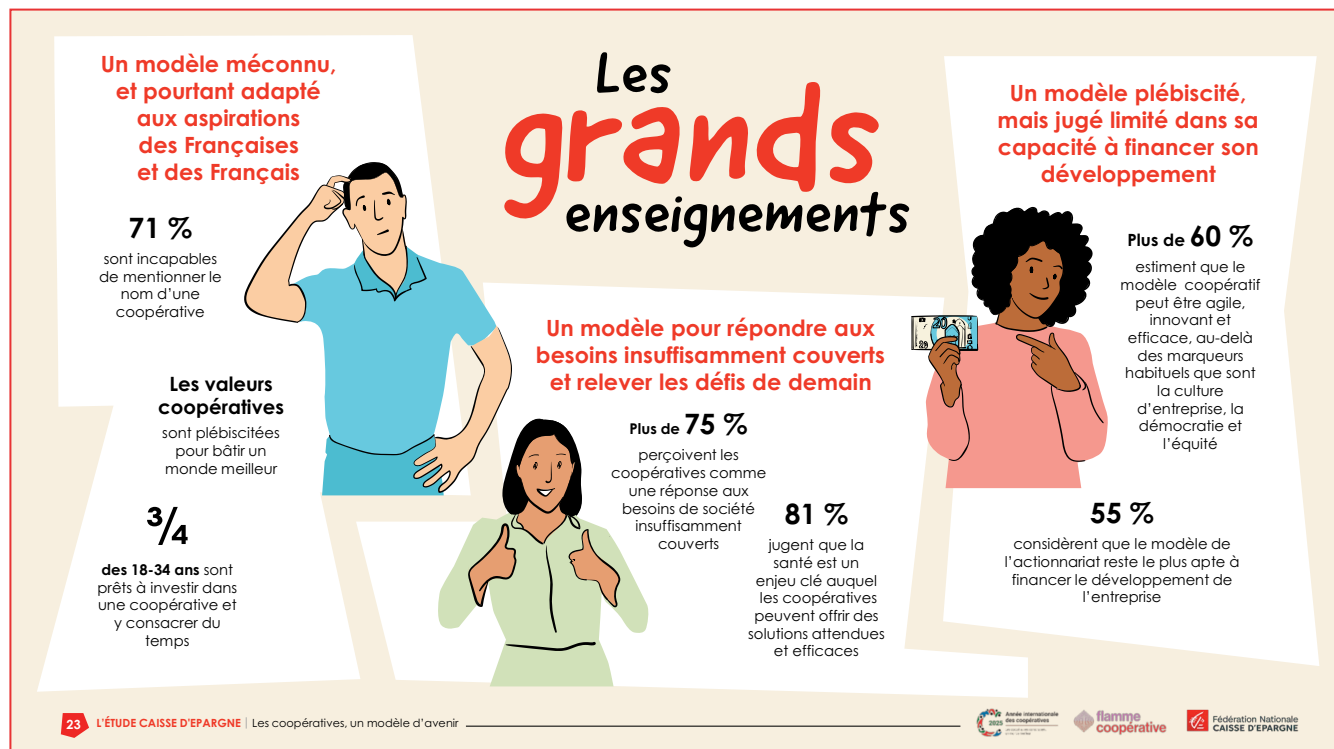
Trop souvent, les SCOP apparaissent comme une solution de la dernière chance, là où elles devraient être une



Alain Di Crescenzo, président de la FNCE



Marie-Agnès Poussier-Winsback, ancienne ministre de l'Économie sociale et solidaire, de l'Intéressement, de la Participation, députée de Seine-Maritime



option stratégique de premier plan. Pour cela, il faut **lever des freins majeurs** : rigidité statutaire, méconnaissance des magistrats, dispositifs publics inadaptés.

Une jeunesse prête à s'engager

Contrairement à certaines idées reçues, les jeunes ne sont pas indifférents à l'économie coopérative. Bien au contraire. **63 % des 18-34 ans se disent prêts à s'investir dans une coopérative**, à condition d'en comprendre le fonctionnement.

L'enjeu est alors pédagogique et symbolique. Il faut parler à cette génération en quête de sens, d'impact et de démocratie. Cela passe par l'éducation, mais aussi par la valorisation des parcours entrepreneuriaux coopératifs dans les médias, les universités, les programmes d'insertion.

Pour une stratégie coopérative ambitieuse et visible

À l'automne prochain, le gouvernement présentera sa **stratégie nationale ESS**, attendue de longue date.

Plusieurs pistes favorables aux coopératives ont été abordées lors du débat ayant suivi la présentation de l'étude :

1. **La notoriété** : créer un label ou un sticker "coopérative" facilement identifiable, déployer des campagnes publiques et intégrer le sujet dans les programmes scolaires et universitaires.
2. **Le financement** : ouvrir les dispositifs publics à toutes les formes coopératives, créer des fonds dédiés à la transmission et à la croissance coopérative.
3. **La simplification juridique** : sensibiliser les magistrats, adapter les statuts, faciliter les reprises.
4. **L'essaimage générationnel** : faire des jeunes non seulement des bénéficiaires, mais aussi des porteurs du modèle coopératif.

Une voix qui s'exprimera à Bordeaux et au-delà

Le prochain Forum Mondial de l'Economie Sociale et Solidaire du GSEF, prévu à Bordeaux du 29 au 31 octobre 2025, sera l'occasion de donner à cette ambition une dimension internationale. Nous devons bâtir des passerelles avec les autres modèles coopératifs dans le monde : québécois,

coréens, africains. Car ce qui se joue ici, c'est aussi une vision globale de l'économie : plus humaine, plus résiliente, plus durable.

Le moment d'agir est maintenant

Nous appelons à un sursaut coopératif. Les idées sont là. Les réussites existent. Ce qu'il manque encore, c'est une mobilisation transversale : celle des élus, des institutions, des entreprises, des universités, des citoyens.

À l'heure où notre pays cherche des voies nouvelles pour faire face aux crises sociales, écologiques et démocratiques, le modèle coopératif apparaît non pas comme une alternative, mais comme une évidence.

Il est temps de lui donner la place qu'il mérite.

Retrouvez l'étude dans son intégralité sur www.federation.caisse-epargne.fr

débat organisé par
LE TROMBINOSCOPE
L'information du monde politique, économique et des territoires

TRIBUNES

LE GRAND RETOUR DU RAIL : SOUVERAINETÉ, CARBONE ET BUSINESS MODEL, LE TRAIN PEUT-IL (ENCORE) TOUT CHANGER ?



Longtemps vu comme un reliquat du XXe siècle, trop rigide, trop cher, trop lent, le train s'impose désormais dans de nombreux domaines - voyages, fret, usage militaire -, mais aussi dans des stratégies de transition, notamment bas-carbone. La SNCF investit massivement pour régénérer le réseau en "verdissant les rails", c'est-à-dire en construisant avec du matériel moins polluant et moins émetteur de gaz à effet de serre. Le train n'est plus un simple mode de transport : il devient outil de souveraineté.

Le business model déterminera aussi la place qu'occupera l'usage du train dans les années à venir. Car la libéralisation et l'ouverture à la concurrence comptent parmi les plus grands bouleversements en matière de transports de ces dernières années. Depuis 2020, les lignes de TGV peuvent par exemple être exploitées par l'entreprise Trenitalia. Depuis décembre 2024, une filiale privée de la société anonyme SNCF voyageurs exploite des lignes TER. Très prochainement, la ligne Marseille-Nice sera utilisée par Transdev. Puisque la privatisation partielle est censée faire diminuer les prix des billets, le train peut-il encore s'imposer comme choix privilégié et écologique, face aux prix compétitifs de l'avion ?

De nombreuses lignes de fracture subsistent : industrialisation vs sobriété, startup vs grands groupes, usage régional vs logistique européenne. Alors, qui tient vraiment les commandes de ce retour en grâce ? Et pour combien de temps ?

Mailys Khider

SANS LE TRAIN, RIEN NE CHANGERA

Jean-François LONGEOT

- Sénateur UC du Doubs
- Président de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable



Alors que le dérèglement climatique impose une transformation profonde de nos modes de vie et de déplacement, alors que la souveraineté énergétique et logistique devient une exigence stratégique, le transport ferroviaire revient au cœur des débats politiques et économiques. Mais derrière les slogans, une question subsiste : le train peut-il vraiment tout changer ? Oui, à condition d'un sursaut politique et d'une révolution de modèle économique.

Le rail, pilier de la souveraineté écologique

Le secteur des transports représente plus de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Le fret ferroviaire, lui, n'en représente que 0,3 %, tout en transportant massivement des marchandises. Voilà un levier écologique évident. La loi « Climat et Résilience » de 2021 fixe un objectif ambitieux : doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030. Or cette part a reculé à 8,9 % en 2023, plombée par les grèves, l'effondrement du tunnel de la Maurienne, l'inflation et l'absence de cap clair.

Un outil de rééquilibrage territorial

Le train, c'est aussi l'arme de l'équité territoriale. C'est un lien entre la France des métropoles et celle des territoires. L'ouverture à la concurrence nous impose d'imaginer un nouveau modèle de péréquation territoriale. La loi de 2018 a permis à l'État de conclure des contrats de service public incluant des services à grande vitesse. Il serait pertinent de regrouper dans des lots concurrentiels des lignes rentables avec des lignes d'aménagement du territoire.

Une question de modèle économique

L'ouverture à la concurrence ne peut être une fin en soi. Les nouveaux entrants dans le ferroviaire sont confrontés à une muraille de défis : péages excessifs, normes nationales surabondantes, accès restreint aux centres de maintenance, absence de visibilité sur les sillons disponibles. Le rôle du régulateur pourrait être renforcé pour garantir un accès équitable au marché pour les nouveaux entrants. Mais plus profondément, c'est le modèle économique du ferroviaire qu'il faut repenser. Un train rentable ne l'est

que s'il circule souvent, avec un taux d'occupation élevé, sur des voies bien entretenues, et avec un matériel bien utilisé. Or aujourd'hui, les rames françaises parcourent moins de kilomètres par an que la moyenne européenne, faute d'optimisation. La SNCF a vu son parc de TGV diminuer, alors même que la demande augmente. Nous devons rouvrir le chantier de la gouvernance du parc roulant, du financement des opérateurs alternatifs, et des plateformes de vente de billets. La multiplicité des opérateurs ne doit pas se traduire par une archipellisation du service public. Il est indispensable que la billetterie ferroviaire soit intégrée, transparente, interoperable, y compris entre compagnies concurrentes. L'usager ne doit pas devenir une victime de la complexité : le train doit redevenir simple, accessible, fiable.

Le train ne changera pas tout, mais sans lui, rien ne changera

Le train est au croisement de toutes nos exigences contemporaines : climat, souveraineté, mobilité, équité. Il peut être un levier immense de transformation, à condition que nous levions les blocages structurels et que nous assumions une vision de long terme. Cette transition ne pourra se faire sans un dialogue approfondi avec l'ensemble des parties prenantes. C'est pourquoi, en tant que président de la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, j'ai organisé cette année deux tables rondes sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Je salue également la tenue de la conférence Ambition

« Le train est au croisement de toutes nos exigences contemporaines : climat, souveraineté, mobilité, équité »

France Transports, qui devra proposer de nouvelles pistes de financement pour l'entretien et le développement de notre réseau. Ses conclusions, attendues prochainement, seront décisives pour bâtir l'avenir du rail. ●



LE RAIL PEUT CONTRIBUER À TOUT CHANGER À CONDITION D'EN AVOIR LES MOYENS !

Gérard LESEUL

- Député Socialistes et App. de la Seine-Maritime
- Vice-président de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- Vice-président de l'OPECST
- Coprésident du groupe d'études Économie sociale et solidaire et responsabilité sociétale des entreprises



Dans son étude sur les émissions de gaz à effet de serre en 2022, le Haut Conseil pour le Climat indique que le secteur des transports est l'émetteur principal avec 32 % de nos émissions.

La décarbonation des transports est donc un impératif si nous voulons respecter nos engagements environnementaux et sanitaires. Le rail, qui apporte une solution décarbonée de mobilité et de fret est un outil essentiel pour relever ce défi. Toutefois, si la réussite de la transition de nos mobilités ne peut se faire qu'avec une action sur le plan ferroviaire, il est essentiel de s'engager dans la décarbonation de tous les modes de transport et de mobilités collectives et individuelles.



Imaginer la fin de la voiture individuelle ou du camion est totalement illusoire, a fortiori dans nos campagnes et de fait, le rail ne peut seul représenter la solution pour décarboner tout le secteur des transports. Il a toutefois une place centrale et emblématique qu'il convient de conforter.

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports indique qu'en moyenne 1 français sur 2 prend le train au moins une fois par an. Ce chiffre est à la fois le reflet d'un bon recours au rail dans plusieurs de nos mobilités, mais également du fait qu'il n'est pas aujourd'hui en capacité de répondre à l'ensemble des besoins de mobilité, notamment quotidienne. Sa part relative dans le transport de marchandises (fret) atteste des progrès qu'il conviendrait de réaliser pour revenir dans une moyenne européenne.

Nous sommes les héritiers des choix politiques antérieurs qui ont mis l'accent sur les liaisons à grande vitesse et entre les principales aires urbaines au détriment des lignes capillaires qui irriguaient nos territoires ruraux et qui ont délaissé la place centrale que le fer occupait sur les plateformes logistiques.

Alors que le rail doit être au cœur de notre stratégie de décarbonation des mobilités, il est clair qu'il souffre d'un sous-financement chronique et d'une planification insuffisante.

Les dirigeants de la SNCF indiquent qu'il faudrait investir 4,5 milliards d'euros chaque année pour maintenir la qualité du réseau, soit 1,5 milliard de plus que le budget retenu pour cette année.

Ce sous-financement chronique induit un vieillissement du réseau, une baisse de résilience de celui-ci, une diminution de la ponctualité et une contrition de l'offre.

Alors que nous avons à traiter de la question du modèle de financement de l'entretien du réseau existant, nous avons besoin de développer l'offre avec un renforcement des liaisons existantes et la création de nouvelles dessertes.

« Alors que le rail doit être au cœur de notre stratégie de décarbonation des mobilités, il est clair qu'il souffre d'un sous-financement chronique et d'une planification insuffisante. »

Si nous voulons engager une conversion de nos modes de déplacement, il est nécessaire de travailler sur l'offre ferroviaire globale, sur les liaisons capillaires dans les zones rurales et périurbaines, mais également sur l'intermodalité avec la route et le fluvial.

Face à ces enjeux majeurs et pour que le rail prenne toute sa part dans la décarbonation de nos mobilités, il est urgent d'engager des moyens importants et de poser la question du financement de ces infrastructures.

Attendu depuis plusieurs mois, le Gouvernement a officiellement lancé, le 5 mai 2025, la conférence « Ambition France Transports » qui a pour objectif de repenser le modèle de financement des transports et d'aboutir à des propositions pour l'avenir des mobilités. J'ai l'honneur de participer à ces travaux en copilotant l'atelier consacré au fret.

Alors que les travaux sont en cours, il apparaît que si nous ne mutualisons pas les ressources des mobilités, si le budget national ne considère pas le rail comme une priorité, si nous ne traitons pas du sujet de la participation de la rente autoroutière au financement du rail, si nous n'abordons pas la question de la péréquation entre les différentes liaisons ferroviaires et si nous n'actons pas un engagement financier de l'État pour ces investissements d'avenir, cette conférence n'aura pas atteint son objectif.

Je suis convaincu que le train peut contribuer à tout changer et à décarboner nos mobilités si nous lui donnons les moyens nécessaires pour assurer un haut niveau de service (desserte fine, cadencement, régularité, ponctualité) et une offre adaptée aux différents usages (fret, grandes lignes et lignes du quotidien). ●

LE RETOUR DU TRAIN DE NUIT : UN SUCCÈS AU-DELÀ DES ESPÉRANCES

Vincent DESCŒUR

- Député Droite républicaine du Cantal
- Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- Président du groupe d'études Maladie de Lyme
- Membre du Conseil national de la montagne



Si la relance des trains de nuit s'est heurtée à des réticences, voire un certain scepticisme, force est de constater qu'elle est un succès, malgré des dysfonctionnements qui n'ont manifestement pas dissuadé les voyageurs d'utiliser ce mode de transport. Le train de nuit répond donc à une demande et semble promis à un vrai renouveau pour peu que les investissements suivent et qu'une amélioration de la qualité du service soit recherchée.

L'exemple d'Aurillac, ville préfecture du département du Cantal, est édifiant : en décembre 2023, la ligne de train de nuit entre Aurillac et Paris était remise en service après avoir été supprimée vingt ans plus tôt. Une réouverture décidée par le Premier ministre de l'époque, Jean Castex, qui répondait à une demande forte des parlementaires et élus de ce département qui y voyaient un moyen supplémentaire de désenclavement. En 2024, alors que des rotations n'étaient proposées que durant les week-ends et vacances scolaires, la ligne a déjà enregistré quelque 20 000 voyageurs, ce qui peut être considéré comme remarquable dans un département rural qui compte 145 000 habitants. D'autant plus que les pannes, retards ou annulations ont été nombreux durant cette première année d'exploitation.

Ce mode de transport semblait pourtant condamné : alors qu'une centaine de lignes de train de nuit fonctionnaient en France au début des années 1980, il n'en restait plus que deux quotidiennes en 2017. Jusqu'à ce que l'État, répondant à une forte mobilisation d'élus et d'associations d'usagers, au premier rang desquelles le collectif « Oui au train de nuit », fasse le pari de les relancer en rouvrant plusieurs liaisons à partir de 2021, dont celle d'Aurillac fin 2023. Pari gagnant puisque la fréquentation des trains de nuit n'a cessé de progresser ces dernières années pour atteindre un record en 2024, avec plus d'un million de passagers transportés en France, en hausse de 26 % par rapport à l'année précédente, plus du double par rapport à 2019.

Il faut dire que le train de nuit présente de nombreux avantages et répond à des enjeux sociétaux : il est utile pour l'aménagement du territoire car il permet de desservir des

zones enclavées en les reliant aux métropoles ; il est économique pour les passagers qui peuvent voyager à moindres frais tout en évitant le coût d'une nuit d'hôtel ; il est bénéfique pour l'environnement puisqu'il ne nécessite pas la création de nouvelles infrastructures et présente des performances en matière de bilan carbone nettement supérieures à celles d'un transport en voiture ou en avion.

Mais l'essor du train de nuit est freiné par des dysfonctionnements liés en particulier à des pannes récurrentes de locomotives vétustes qui engendrent retards ou annulations. La plupart des lignes souffrent aussi de trop nombreuses annulations de dessertes en raison des nécessaires travaux de modernisation qui doivent être réalisés la nuit sur un réseau ferré vieillissant. Son développement se heurte également à un manque criant de matériel roulant, même si l'État, dont il faut souligner l'engagement, a lancé début 2025 un appel à candidatures pour la location de 180 voitures et 27 locomotives.

Un effort sans précédent qui demandera à être amplifié eu égard aux opportunités de croissance de ce mode de transport, qui ne demande qu'à se développer. Il serait en effet pertinent de créer des lignes transversales qui ne desserviraient pas uniquement Paris, ainsi que des liaisons internationales. Il faudrait aussi rendre quotidiennes

les lignes qui ne le sont pas encore, comme ce sera le cas dès juillet 2025 pour la ligne Aurillac-Paris. Il serait enfin opportun d'adapter leurs horaires, d'améliorer encore le confort des voitures couchettes et de rechercher les moyens de prolonger les lignes actuellement en service.

A l'heure où le transport ferroviaire dans son ensemble enregistre des hausses de fréquentation, le train de nuit est redevenu une solution d'avenir. ●

« La fréquentation des trains de nuit n'a cessé de progresser ces dernières années pour atteindre un record en 2024 »



INVESTIR DANS LE RÉSEAU FERROVIAIRE : UN IMPÉRATIF D'EFFICACITÉ ET DE COHÉSION

Peio DUFAU

- Député App. Socialistes des Pyrénées-Atlantiques
- Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- Coprésident du groupe d'études Langues et cultures régionales



La mission d'information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires, que je préside à l'Assemblée nationale, dresse un constat clair : nous avons besoin d'un État stratège, capable de replacer le ferroviaire au cœur de sa politique de mobilité. Face au vieillissement du réseau et au risque d'une "spirale de paupérisation" pointé par l'Autorité de régulation des transports (ART), des choix cohérents sont nécessaires pour renforcer la résilience des mobilités, répondre aux

« Lorsque la voiture devient une contrainte et qu'aucune alternative n'est proposée, la mobilité devient un facteur de tension sociale. »

enjeux environnementaux et préserver la cohésion des territoires. Sans réponse adaptée, les colères sociales que nous avons connues pourraient resurgir.

L'urgence d'un investissement massif

Dans la lignée des précédents travaux parlementaires et institutionnels (rapport du Sénat de 2023, rapport de la commission d'enquête sur le fret ferroviaire de 2022, rapport Spinetta de 2018), nos auditions confirment l'état préoccupant de notre réseau ferré. Les projections de SNCF Réseau sont claires : il faut mobiliser 100 milliards d'euros d'ici 2040 pour moderniser les infrastructures, assurer la régénération du réseau, désaturer les nœuds ferroviaires et renforcer les dessertes. Sans une véritable trajectoire de financement pluriannuelle, nous risquons une dégradation importante et à court terme du réseau et, comme l'a vécu l'Allemagne, un effondrement de la fiabilité des trains. La trajectoire budgétaire actuelle n'est pas suffisante. Le ferroviaire est pourtant reconnu comme le mode de transport le plus sobre et le plus efficace. Réinvestir dans le réseau

structurant et dans les lignes de proximité répond à un triple impératif : efficacité économique, performance environnementale, et continuité territoriale.

La réalisation des objectifs de décarbonation suppose d'examiner les conditions d'un financement du ferroviaire par les ressources issues du secteur routier. Plusieurs outils existent à cet effet (crédits ETS2, éco-contribution poids lourds, fin des concessions autoroutières), mais une clarification des priorités d'investissement restera déterminante.

Réduire les fractures territoriales par les trains du quotidien

Au-delà des montants, une question essentielle demeure : pour qui investissons-nous ? Un investissement massif n'aura de sens que s'il profite aux mobilités du quotidien des habitants, notamment dans les territoires périphériques et ruraux.

Le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Dax représente à lui seul, d'après les estimations les plus basses, plus de 14 milliards d'euros, pour un projet à forte emprise foncière et aux effets délétères sur la pression immobilière dans les zones concernées. Il bénéficierait à une population déjà bien connectée et, selon une enquête de l'ART de 2020, majoritairement issue des catégories les plus aisées. A l'heure où les petites lignes sont fragilisées, ce déséquilibre interroge : il risque d'alimenter la fracture entre une infrastructure coûteuse et concentrée, et un réseau existant vétuste bien qu'essentiel à la desserte fine du territoire.

Dans de nombreuses zones rurales et périurbaines, la voiture individuelle reste l'unique solution de mobilité. Chaque hausse des prix du carburant a un effet immédiat sur le budget des ménages, alimentant un sentiment d'abandon. Ces territoires, où progresse le vote d'extrême droite, illustrent le lien entre précarité de mobilité et défiance politique.

La crise des Gilets Jaunes l'a rappelé : lorsque la voiture devient une contrainte et qu'aucune alternative n'est proposée, la mobilité devient un facteur de tension sociale. Réduire cette dépendance, notamment par un investissement massif dans les trains du quotidien, est un enjeu de cohésion et de stabilité. Au-delà de l'accompagnement nécessaire des ménages dans la transition vers des véhicules individuels électriques, un maillage ferroviaire de proximité doit permettre d'assurer un accès équitable aux services essentiels et de permettre une transition écologique des mobilités socialement acceptée et efficace. ●



LE TRANSPORT DU FUTUR EXISTE DÉJÀ

Guillaume GONTARD

- Sénateur Écologiste-Solidarité et territoires de l'Isère
- Membre de la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées
- Président du groupe Écologiste-Solidarités et territoires
- Vice-président de la délégation sénatoriale aux entreprises



restaient minimes, la fréquence limitée, les retards nombreux et les tarifs élevés. Les gouvernements successifs ne voyaient plus d'avenir hors du TGV et invoquaient les contraintes budgétaires pour ne pas financer la rénovation du réseau et l'achat de trains, tout en surinvestissant dans le routier.

Et puis le nouveau choc pétrolier est arrivé avec la guerre entre Israël et l'Iran à partir de 2025. Avec un baril à minimum 180 dollars depuis, la voiture est devenue un luxe, tandis que la France se ruine à acheter des hydrocarbures au Moyen-Orient. Le RN a proposé d'exploiter le gaz de schiste, mais la sécheresse historique de 2026 a convaincu les Français de la nécessité de préserver l'eau. La gauche unie a finalement gagné en promettant d'investir massivement dans l'isolation énergétique des bâtiments et les transports publics, rendus quasi-gratuits grâce à la taxe Zucman sur les grandes fortunes.

Le succès de la renationalisation du rail au Royaume-Uni, débutée en 2025, avait montré la voie. Si le pays qui était allé le plus loin

Mars 2032. Malgré le froid matinal, la gare de Clelles-Mens est bondée. De nombreux voyageurs attendent le TER pour Grenoble, qui passe toutes les 30 minutes grâce au RER métropolitain. D'autres vont vers le Sud, destination Gap, Briançon ou Die. Certains ont leur vélo avec eux, d'autres le déposent au parking vélo de 100 places. D'autres enfin ne prennent pas le train, mais déposent ou récupèrent des colis au bureau de poste de la gare, ensuite transportés dans un wagon dédié.

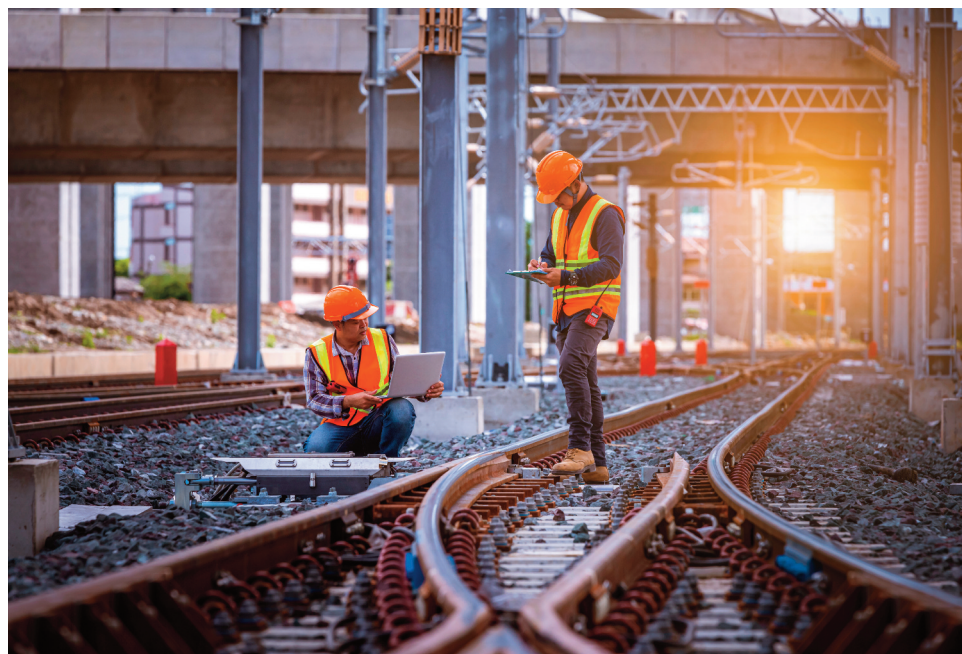
Autour d'eux, la gare est en pleins travaux : chaque nuit, des ouvriers de SNCF Réseau travaillent d'arrache-pied pour doubler et électrifier la ligne et moderniser la signalisation. D'ici quelques années, le trafic pourrait doubler. Il faut dire que les tarifs sont attractifs : seulement 2€ pour Grenoble-Gap et même gratuits pour les jeunes, les personnes âgées et à faibles revenus. Et il faut aussi faire de la place pour les trains de fret et les trains de nuit, dont le trafic est en forte hausse.

Difficile d'imaginer qu'il y a 10 ans, cette ligne était fermée ! La SNCF, alors une société privée, sacrifiait les petites lignes pour se concentrer, comme ses concurrents, sur les liaisons TGV, plus rentables. Bien sûr, les habitants des zones délaissées et les syndicats de cheminots ont protesté, avec l'appui d'associations et d'élus. Si la ligne a été rouverte fin 2022, les investissements

« Les gouvernements successifs ne voyaient plus d'avenir hors du TGV et invoquaient les contraintes budgétaires pour ne pas financer la rénovation du réseau et l'achat de trains, tout en surinvestissant dans le routier. »

dans la privatisation faisait marche arrière, ne fallait-il pas l'imiter ? La gauche française s'est donc empressée de faire de même. Malgré la pression du lobby automobile et des concurrents de la SNCF, l'Union européenne a accepté la renationalisation, rapidement suivie par d'autres pays.

Le gouvernement a alors débloqué 100 milliards sur 10 ans pour le rail et mis les bouchées doubles : les effectifs de SNCF Réseau ont presque doublé et ceux pour la conduite, la maintenance des trains et les services en gare ont bondi de 30 %. Les salariés de l'automobile au chômage ont mis leur savoir-faire au service d'Alstom, dont les commandes ont explosé.



Le trafic routier a fortement baissé et les grands travaux routiers ont été stoppés et les voies de dépassement de la RD1075 dans le Trièves sont devenues des pistes cyclables. Les économies réalisées sont allées vers le réseau ferré, qui atteindra bientôt 32.000 kilomètres, soit 5.000 de plus qu'il y a dix ans. Les voitures restent nécessaires pour certains trajets, mais elles sont désormais en autopartage et remplies par le covoiturage. Quant aux zones à faibles émissions (ZFE) qui avaient suscité de nombreuses oppositions, elles sont une réalité, puisque les alternatives existent : des trains à l'heure et à un prix correct. Et qui permettent de contempler les paysages incomparables de la ligne Grenoble-Gap ou de dormir paisiblement ! ●

Modernisation du rail français : entre ambitions écologiques et réalité

Entre les Français et le chemin de fer, c'est une histoire d'amour qui dure depuis deux siècles. Prendre le train pour se déplacer (ou même expédier des marchandises) ont d'emblée séduit les usagers. A peine bousculé dans les années 30 et les années 60, le transport ferroviaire s'est toujours vite remis d'aplomb grâce à l'Etat impliqué depuis ses débuts. En 1938, ce dernier crée la SNCF pour regrouper les compagnies privées de l'époque en faillite. En 1973, le choc pétrolier remet le train en selle qui avait été un temps ringardisé par l'avion et le tout-voiture. Le projet du TGV est impulsé et deviendra réalité commerciale en 1981 avant de s'exporter avec succès partout dans le monde. Aujourd'hui, le transport ferroviaire est à un autre virage de son existence. Qu'en disent les parlementaires ? Quelques indices avec Follaw.sv, la plateforme de veille sociétale et législative.

Le train est régulièrement vu comme un atout majeur dans la transition écologique par rapport aux autres modes de transports, particulièrement l'aérien et le routier qui sont les plus émetteurs de particules fines, de CO2 et d'oxydes d'azote. Avec le deuxième réseau ferré en Europe juste derrière l'Allemagne, la France mise beaucoup sur celui-ci dont 60 % de ses 28 000 km de voies sont électrifiés.

En termes de fréquentation par les usagers, le succès ne se dément pas non plus. Notamment avec ses rames TGV qui ont atteint de nouveaux records en 2024, avec 163 millions de voyageurs en France et en Europe. A cet égard, la SNCF est ambitieuse. Elle vise les 240 millions de passagers d'ici dix ans, ceci dans un contexte toujours plus concurrentiel depuis la libéralisation du rail en 2020. Sur le papier, tous les rêves semblent permis sauf que quelques cailloux sont venus s'insérer dans les aiguillages.

L'enjeu crucial de la modernisation des infrastructures

L'État a longtemps sous-investi dans l'entretien et la modernisation de son réseau ferroviaire. Les lignes nationales classiques, les lignes de banlieues et les lignes régionales ont été les grandes oubliées par rapport au fleuron technologique incontestable qu'est le TGV et ses rails à grande vitesse. Résultat : les infrastructures sont vieillissantes comme le symbolisent à leur détriment les trains corail des lignes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse. Les collectifs d'usagers n'en finissent plus de pester contre les pannes à répétition des locomotives qui entraînent des suppressions inopinées de trains et des retards récurrents qui se comptent souvent en heures.

Depuis 2018 avec le concours de l'Etat, la SNCF a certes entrepris un vaste programme de modernisation grâce à une dotation budgétaire annuelle de 3 milliards d'euros jusqu'en 2030. Problème : le montant est jugé insuffisant pour mettre à niveau le matériel roulant, les équipements comme la signalisation et les caténaires et les infrastructures où circulent les trains. Les experts comme le PDG de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, estiment qu'il manque 1,5 milliard par an pour parvenir à être au rendez-vous en 2030. De quoi agacer beaucoup de monde qui déplore la dégradation de la qualité de service avec une ponctualité déficiente quand elle n'est pas carrément handicapée par des mouvements sociaux répétitifs et des hausses de prix des billets.

Deux projets de loi en cours d'examen

Face à ces enjeux de transition écologique où le transport ferroviaire peut tirer son épingle du jeu et la nécessité urgente de remettre en état et/ou de moderniser le réseau ferré, Follaw.sv, l'outil de veille sociétale et législative s'est penché sur le travail des parlementaires. Le rail est-il à leur agenda et sur quelles thématiques ?

Côté propositions de loi déposées durant la XVIIème législature, deux textes sont en cours d'examen en commissions. Le premier date d'octobre 2024 à l'initiative du député LFI, Thomas Portes qui vise à développer les interconnexions entre le chemin de fer et les plateformes logistiques dans le cadre de la transition écologique. Le second porté par le député LFI, Béranger Cernon, demande l'abaissement de la TVA à 5,5 % pour les transports collectifs ferroviaires et favoriser ainsi les mobilités durables.

A noter également la résolution déposée en lecture unique du député PS, Peio Dufau qui s'insurge contre une révision d'une directive européenne qui prévoit dorénavant la circulation routière de « méga-camions » d'une longueur de 25 mètres et d'un poids de 60 tonnes. Une autorisation qui est selon l'élus, un retour en arrière au détriment du transfert modal ferroviaire (et fluvial) des marchandises. En revanche, côté rajeunissement des infrastructures ferroviaires, personne, ni à l'Assemblée nationale, ni au Sénat, ne s'est emparé de la question à travers une proposition de loi.

Connectez-vous dès maintenant sur Follaw.SV, et accédez gratuitement et simplement à votre veille 100 % personnalisée en fonction de vos enjeux : <https://app.follaw.sv/>

Des amendements et des questions très territoriaux

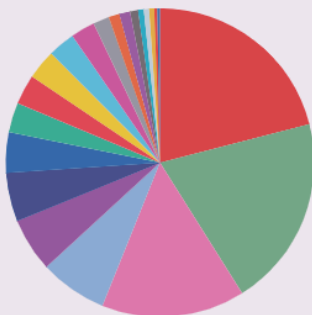
Une proposition de loi a très récemment suscité de vifs débats à l'Assemblée nationale. Sans concerner directement la question du ferroviaire, elle n'en demeure pas moins un corollaire puisqu'il s'agissait d'examiner le texte législatif à la raison impérative d'intérêt public majeur de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse, la fameuse A69. Ce dossier a fortement mobilisé les députés du groupe LFI et écologistes avec 11 amendements déposés dont 6 en cours de traitement à l'heure où ces lignes sont écrites.

Au bout du compte, la grande majorité des amendements concerne des questions environnementales où le ferroviaire est défendu comme un axe devant être prioritaire face aux autres modalités de transports. Sans réelle surprise, LFI et Verts se taillent la part du lion avec 40 % d'amendements générés auxquels il faut associer les 15 % du PS. Loin derrière, se trouvent les groupes Droite républicaine (7 %) et Ensemble pour la République (5,6 %) sur un registre plus économique qu'environnemental.

Du côté des questions, il est en revanche intéressant de souligner que l'échiquier des groupes actifs diffère de celui observé pour les amendements. Cette fois, c'est le RN qui est très présent dans les questions adressées (20 % à lui seul) dont la

plupart aborde les risques qui pèsent sur les lignes départementales et régionales mais aussi sur la fermeture de gares et l'arrêt de certaines dessertes. Deux autres groupes sont également actifs. Les sénateurs Les Républicains et ceux de l'Union centriste interviennent sur les mêmes préoccupations (24 % à eux deux). Un troisième groupe situé à gauche (Socialistes, Ecologistes & Républicains et Communiste républicain citoyen écologiste et Kanaky) est aussi impliqué et pèse au total près de 20 %. Avec une caractéristique transversale à tous ces acteurs : la question posée porte le plus fréquemment sur un dossier ferroviaire qui concerne la circonscription de l'élu.

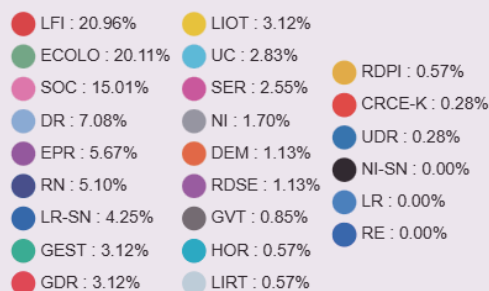
Groupes politiques



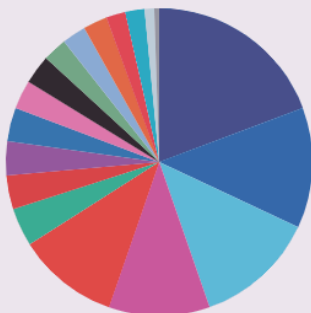
Activités

Amendements

Questions



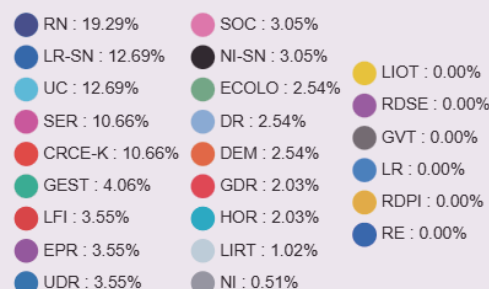
Groupes politiques



Activités

Amendements

Questions



Le financement du réseau : un sujet minoré

S'il existe bien des parlementaires qui abordent directement la thématique du financement de la modernisation des infrastructures ferroviaires dans les débats, il convient malgré tout de constater que ce sujet n'est pas le plus prééminent par rapport aux autres dossiers qui concernent le devenir du transport ferré. Ce sont clairement les items environnementaux (prioritairement à gauche) et la vie quotidienne des usagers (trans-courants) qui mobilisent le plus les interventions des élus qu'ils soient sénateurs ou députés.

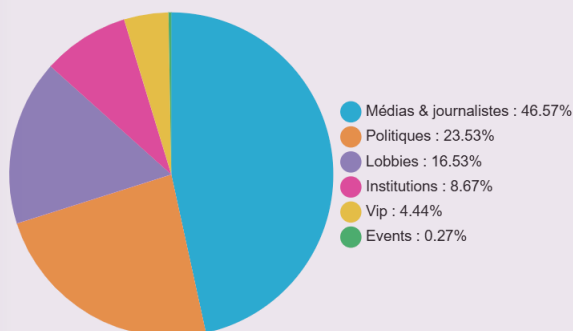
Parties prenantes



Auteurs

Publications

Classement



Cela peut quelque peu surprendre d'autant que les médias traitent de façon massive et régulièrement de sujets liés aux chemins de fer. Souvent sous l'angle territorial de la gare qui ferme ou de l'accumulation des retards sur une ligne donnée. A cet égard, la manifestation des usagers de 2 lignes dégradées citées au début de cet article avait rencontré un franc succès médiatique en avril 2025. Mais sur la question de comment mettre les moyens financiers suffisants pour moderniser le réseau ferré français, c'est plus en filigrane qu'elle apparaît aussi dans la presse !

REMETTRE LE TRANSPORT PUBLIC SUR LES RAILS

Thomas PORTES

- Député LFI-NFP de la Seine-Saint-Denis
- Membre de la commission des Lois constitutionnelles, de la Législation et de l'Administration générale de la République
- Membre du Haut comité du système de transport ferroviaire



Après des décennies d'accidents, dont certains mortels, d'explosion des tarifs et de dégradation du service, le gouvernement britannique renationalise en mai dernier le réseau ferroviaire après 35 ans de privatisation.

Pendant ce temps, la France s'engage dans un processus inverse. Depuis 2018 et l'adoption du pacte ferroviaire, sur consigne de Bruxelles, Emmanuel Macron est à la manœuvre pour livrer le rail public aux opérateurs privés. Fermetures de gares et de lignes, suppression des guichets et des personnels humains dans les trains, ouverture à la concurrence du transport de passagers et de marchandises, abandon des triages et du transport de marchandises... Notre rail public est sacrifié au nom du dogme libéral. Un choix mortifère à tous les niveaux : social, écologique, sanitaire et industriel.

La libéralisation du service public ferroviaire au nom de la course



à la rentabilité aura pour conséquence de sacrifier l'égalité d'accès au transport. Nous savons que lesdites "petites lignes" sont les premières à être fermées car jugées non rentables par les opérateurs privés. Avec la fermeture de gares et de lignes, on va accentuer le déséquilibre territorial qui privilégie les axes périurbains et les métropoles. Que fait-on des territoires ruraux ? Sont-ils des citoyens de seconde zone qui n'auront plus le droit de prendre le train ? Face aux enjeux environnementaux et aux besoins croissants des déplacements, nous avons besoin d'une entreprise publique qui raisonne en termes de rentabilité sociale et environnementale.

Alors que chaque année plus de 40 000 Français décèdent du fait de la pollution de l'air et que les transports sont responsables d'un tiers des émissions de gaz à effets de serre, la question du rail public est centrale. Le transport d'un voyageur par rail divise par 30 les émissions de CO₂ par rapport aux alternatives de la route et des airs. Quant aux marchandises, elles empoisonnent 14 fois moins les poumons des Français lorsqu'elles ne font pas le voyage en camion.

« Avec la fermeture de gares et de lignes, on va accentuer le déséquilibre territorial qui privilégie les axes périurbains et les métropoles. »

Difficile équation que d'atteindre nos objectifs "zéro émission" des transports d'ici 2050 en laissant de côté le train, champion de la décarbonation.

Le transport de marchandises par train illustre les ravages de l'ouverture à la concurrence. Depuis 2006, date de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, on estime à 1,6 million le nombre de camions supplémentaires sur nos routes chaque année. Après plus de 15 ans de "libre" concurrence, le fret ferroviaire a perdu la moitié de son volume de marchandises, désormais transportées par camion et le nombre de cheminots est passé de 15 000 à moins de 5 000. Un chiffre résume à lui seul l'enjeu : un train de 35 wagons, c'est 55 camions de 32 tonnes en moins sur les routes. Qui, aujourd'hui, peut nier l'utilité de l'outil fret ferroviaire ? La France doit renoncer au plan de discontinuité de Fret SNCF imposé par la commission européenne !

L'obsession de la rentabilité économique immédiate a, au long court, un coût faramineux : plus de pollution, moins de solutions de transports du quotidien, la dégradation des conditions de transport des usagers et la destruction des conditions de travail des salariés.

Seule une SNCF 100 % publique, unique et unifiée, peut accomplir ces missions d'intérêt général tout en respectant nos engagements climatiques.

Lutter pour un service public ferroviaire, c'est lutter pour défendre un maillage territorial qui répond non pas à des intérêts financiers mais à des intérêts humains. Lutter pour un service public ferroviaire, c'est lutter pour un mode de transport qui fait primer la notion de sécurité sur celle de rentabilité. Lutter pour un service public ferroviaire, c'est œuvre en faveur de la transition écologique. Enfin lutter pour un service public ferroviaire, c'est lutter contre les discriminations sociales, économiques et territoriales.

S'insurger ne suffit plus, il faut agir. ●

SORTIR DU DILEMME FERROVIAIRE : CHOISIR POUR NE PAS RENONCER

Laurianne ROSSI

- Fondatrice et dirigeante de LRC Conseil et Médiation
- Médiatrice judiciaire et administrative près les juridictions
- Membre du conseil municipal de Montrouge



A cet égard, l'idée d'une taxe sur les billets de train évoquée récemment serait contre-productive et socialement injuste (d'autant plus si elle cible uniquement les trains du quotidien). Taxer les usagers du train pour financer le rail relèverait de l'erreur politique et environnementale, alors que l'on cherche à faire du train une alternative à la voiture plus attractive et plus compétitive et à l'heure où l'engouement pour le train n'a jamais été aussi fort (+30 % de hausse de fréquentation des TER et Intercités entre 2019 et 2024, +11 % des TGV), ce malgré les hausses tarifaires successives (2,6 % en 2024). D'autres sources de financement existent et méritent d'être explorées, notamment le futur système de quotas carbone européens dont une part pourrait être affectée au ferroviaire ou encore le dispositif des Certificats d'économies

Sept ans après la loi pour un nouveau pacte ferroviaire (27 juin 2018), le modèle ferroviaire français cherche encore sa soutenabilité et les moyens de régénérer un réseau devenu vieillissant voire vétuste, tout en conservant des ambitions de développement (lignes nouvelles, services métropolitains) qui appellent plus que jamais des choix, donc des renoncements.

Le réseau ferré national est aujourd'hui à un point critique. S'il est l'un des plus étendus d'Europe, il est aussi l'un des plus anciens avec 30 % des voies âgées de plus de 40 ans et des signalisations et des ouvrages d'art souffrant d'un manque d'entretien chronique. Sur les 30 000 km de voies, 4 000 km pourraient ainsi subir un effondrement irréversible de la qualité de service. Un chiffre qui pourrait rapidement monter à 10 000 kilomètres dans les dix prochaines années avec des coûts d'entretien qui pourraient augmenter de 20 à 25 % à l'horizon 2040. La maintenance ne suit plus l'usure. Cette dégradation du réseau sera inéluctablement celle de la qualité de service sur ces lignes (ralentissements, retards, suppressions). Or, l'avenir du rail et de nos territoires se joue prioritairement dans la capacité à tenir les trains du quotidien partout où sont les besoins, à l'heure, en sécurité, et à un prix juste.

Dans le contexte de rigueur budgétaire actuel, le dilemme ferroviaire n'est plus uniquement financier : il est stratégique. La régénération du réseau nécessiterait 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an pendant au moins 10 ans, soit 4,5 milliards par an. Or, le besoin n'est plus seulement de trouver de l'argent, mais de faire les bons choix, au premier rang desquels l'entretien du réseau structurant, c'est-à-dire les 17 000 km de voies (TGV, TER, Intercités) qui concentrent à elles seules 90 % du trafic. Sans un réseau fiable, aucun développement ferroviaire n'est permis. Les projets les plus coûteux - certaines LGV à l'utilité contestée comme certains services métropolitains - doivent être réinterrogés et pilotés rigoureusement (planification territoriale, rapport coût/bénéfice, évaluation et maîtrise des coûts d'exploitation).

« Les projets les plus coûteux - certaines LGV à l'utilité contestée comme certains services métropolitains - doivent être réinterrogés et pilotés rigoureusement »

d'énergie (CEE) qui pourrait être élargi au rail.

Par-delà les ressources nouvelles qui pourront être trouvées, l'avenir du train passe par une stratégie lisible et structurée autour de choix courageux et de trois priorités : régénérer le réseau, concentrer l'investissement là où il répond à un besoin avéré et améliorer encore la performance de la SNCF. C'est à ce prix que le train pourra pleinement jouer son rôle au service de la transition écologique et de l'aménagement équilibré du territoire. ●



CROYONS À L'AVENIR DU FERROVIAIRE DANS LE MONDE DE DEMAIN !

Bérenger CERNON

- Député LFI-NFP de l'Essonne
- Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- Membre de la délégation aux Collectivités territoriales et à la Décentralisation
- Membre du Haut comité de la qualité de service dans les transports



Nous sommes à la croisée des chemins. Trois urgences, un seul impératif d'intérêt général : répondre à la croissance des besoins de mobilité, relever le défi écologique, et garantir une vie digne et apaisée dans tous les territoires. Le temps n'est plus à la tergiversation, il est à l'action.

Sans investissements supplémentaires, un tiers du réseau ferroviaire français sera dégradé d'ici dix ans, impactant 10 000 kilomètres de lignes. Moins de trains, plus de retards, des suppressions de lignes et une France toujours plus fracturée.

Il y a bien évidemment la question du réseau mais également la question du transport de marchandises, des trains de nuit, des trains d'équilibre du territoire, des services express régionaux métropolitains (SERM), des TER et du TGV.

Le train est notre levier. La mission d'information concernant le rôle du ferroviaire dans le désenclavement des territoires en est la parfaite illustration. Le train est devenu un frein à la mobilité dans certains territoires alors qu'il devrait être un atout indéniable. C'est le cas avec les RER avec un taux de régularité extrêmement faible, le TGV dont le coût du billet est extrêmement élevé mais aussi avec les TER dont la fréquence est parfois largement insuffisante.

Le fret ferroviaire comme le transport de voyageurs sont les piliers d'une souveraineté économique à rebâtir. Le rail est une évidence,

une solution immédiatement disponible. Il est notre avenir... à condition que nous le décidions. Choisir le train, c'est choisir la planète.

Le transport ferroviaire, c'est 0,3 % des émissions de CO₂ du secteur des transports, pour 10 % de part modale. Un TGV émet 50 fois moins de CO₂ qu'une voiture pour une même distance. Il consomme 10 fois moins d'énergie par passager pour un même trajet. Pour le fret, c'est 6 fois moins d'énergie, 9 fois moins d'émissions pour un tonnage équivalent. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : le rail est imbattable.

Mais ces performances ne suffisent pas si les Français restent contraints à prendre leur voiture, et si les marchandises continuent de saturer nos routes en camions.

Le constat est clair : 85 % des Français se déplacent encore en

« Si nous n'investissons pas, le rail deviendra un frein, alors qu'il est aujourd'hui un formidable levier de développement. »

voiture. Seuls 10 % prennent le train. Il faut inverser cette logique. Il faut doubler la part modale du train dans les 15 prochaines années. D'ici 2040, il nous faut passer à 20 % de déplacements en train. C'est une nécessité.

Car sans report massif de la route vers le rail, il n'y aura pas de neutralité carbone. Or, la France s'y est engagée. Et le climat, lui, n'attend pas.

La bataille contre le dérèglement climatique exige la mobilisation de toutes et tous, à commencer par l'État. Et cela passe par un système ferroviaire performant. Il n'y a pas de miracle : il faut investir. Massivement.

Investir dans la régénération du réseau, dans sa modernisation face aux bouleversements climatiques, et dans son extension, pour irriguer tous les territoires. Si nous n'investissons pas, le rail deviendra un frein, alors qu'il est aujourd'hui un formidable levier de développement.

Derrière ces investissements, il y a des centaines de milliers d'emplois, de la relocalisation industrielle. Il y a des trains qui arrivent à l'heure, des gares qui rouvrent, des territoires désenclavés. Il y a un choix de société.

Il est impératif d'associer les collectivités locales, et en premier lieu les régions, compétentes en matière de transport ferroviaire, à la gouvernance de ce programme.

Depuis toujours, le train est un outil d'aménagement du territoire. Aujourd'hui, il est l'épine dorsale des mobilités durables. Il est temps d'en faire le choix de raison, le choix de justice, et même le choix de cœur des Français.

Alors agissons. Pour le climat, pour la justice sociale, pour notre avenir commun. ●



A STRASBOURG, LA TRANSITION DES DÉPLACEMENTS EST UNE PRIORITÉ POLITIQUE

Anne-Marie JEAN

- Vice-présidente de l'Eurométropole de Strasbourg en charge de l'économie et de la logistique
- Présidente du conseil d'administration du Port autonome de Strasbourg



Le train revient. Pas par nostalgie mais par nécessité. Face à l'urgence climatique, aux enjeux de santé publique liés à la qualité de l'air et à la congestion des axes routiers, le rail offre une solution stratégique, résiliente et décarbonée. Encore faut-il lui redonner toute sa place dans la conception des politiques publiques et construire un modèle économique robuste pour être au niveau des enjeux.

À Strasbourg, nous avons fait ce choix avec détermination en faisant de la transition des déplacements une priorité politique. Avec 500 millions d'euros, la Révolution des mobilités offre dans chaque espace du territoire les réponses pertinentes aux besoins de déplacements.

L'Eurométropole s'est notamment engagée dès 2022, aux côtés de la Région Grand Est, dans le développement du premier Réseau Express Métropolitain hors de l'Île-de-France. Ce projet ambitieux, que nous cofinancions à parts égales dans son fonctionnement, marque un tournant : il permet enfin, alors que les centres urbains

réduisent légitimement la place de la voiture, de faire du rail une alternative crédible à la voiture individuelle à l'échelle du bassin de mobilité. Et les résultats sont probants : près de 20 % d'augmentation de la fréquentation des lignes concernées par le REME.

Mais le débat sur le rail ne se limite pas aux voyageurs. Le fret ferroviaire est un levier majeur pour répondre aux enjeux de souveraineté, de logistique durable et de compétitivité. Longtemps négligé, il doit redevenir une priorité.

Le Port autonome de Strasbourg, deuxième port fluvial de France et première gare de fret ferroviaire d'Alsace, en est une illustration concrète. Situé au cœur de l'axe rhénan, il est un nœud logistique stratégique à l'échelle européenne. Nous y développons un nouveau terminal multimodal pour doubler la capacité ferroviaire et nous accompagnons les entreprises portuaires pour qu'elles se saisissent des opportunités de massification et de décarbonation que leur offre le rail. Le ferroviaire est un pilier de notre stratégie logistique qui articule fleuve, route, rail, logistique urbaine fluviale et cyclo-logistique.

Ce modèle intégré permet de réduire les émissions de CO₂ tout en servant efficacement l'activité économique. Mais pour en faire une réalité à grande échelle, il faut investir massivement : dans les infrastructures, dans les dessertes, dans les connexions

« Le ferroviaire est un pilier de notre stratégie logistique qui articule fleuve, route, rail, logistique urbaine fluviale et cyclo-logistique. »

intermodales. L'inaction, elle, a un coût bien plus élevé : le coût de la dette grise — cette dégradation lente mais continue de nos réseaux, de notre climat ; le coût d'un modèle logistique dépendant des énergies fossiles, vulnérable et à bout de souffle.

À Strasbourg, nous avons mis sur le rail comme l'un des leviers de transformation écologique, économique et territoriale au sein d'un bouquet global de solutions de mobilités. Ce pari doit désormais devenir un cap à l'échelle nationale et européenne. ●



TRIBUNES

TERRITOIRES EN PUISSANCE – 10 ANS APRÈS LA LOI NOTRe. QUELLES PERSPECTIVES INDUSTRIELLES ET TERRITORIALES ?



Dix ans après la promulgation de la loi NOTRe (Nouvelle organisation territoriale de la République), les territoires sont devenus des leviers stratégiques pour la reconquête industrielle et la transition écologique. Les régions ont gagné en compétences, notamment en matière de développement économique, d'aménagement du territoire et de formation professionnelle. Les départements, qui ont perdu en compétence, ont conservé leur rôle en ce qui concerne l'éducation et l'aide sociale. Les communes, elles, ont été encouragées à fusionner et les intercommunalités ont été renforcées, créant parfois un sentiment de dépossession chez les maires. Le paysage territorial s'est complexifié mais a aussi gagné en capacités d'initiative des régions, tout en éloignant les citoyens des centres de décision.

Comment les territoires peuvent-ils devenir les piliers d'une nouvelle souveraineté industrielle ? Quels partenariats publics-privés pour répondre aux défis d'avenir ?

Quelles coopérations pour mieux articuler planification écologique, innovation et attractivité locale ?

Mailys Khider

LOI NOTRe : LE GRAND SABORDAGE

François SAUVADET

- Président du conseil départemental de la Côte-d'Or
- Président de l'Assemblée des Départements de France



La loi NOTRe a infligé à la Décentralisation ce que la bureaucratie fait de pire. Là où elle prétendait clarifier, simplifier, rationaliser ; elle n'a fait que fracturer, affaiblir et complexifier jusqu'à l'absurde, l'organisation territoriale de notre pays.

Que n'a-t-on pas entendu, au nom du progrès ! De brillants esprits, armés de certitudes, ont cru bon de renvoyer le couple Commune-Département au musée des archaïsmes. Jugé coûteux, illisible : ce modèle, sans doute trop enraciné dans le pays profond pour leur vision hors-sol, a été gommé sur un coin de table au profit de constructions administratives hypertrophiées. La loi NOTRe a éloigné, pour de bon, le citoyen de la démocratie locale, en érigeant la distance, entre l'électeur et le centre de décision, comme principe absolu.

Plus grave encore, les zéloteurs du grand chambardement, ont méthodiquement déconstruit l'architecture territoriale de notre pays à l'aveugle, sans que la moindre étude d'impact n'ait été réalisée. Une réforme au marteau-piqueur.

La loi NOTRe a ignoré les apports essentiels de l'action territoriale : ses réussites économiques, ses innovations sociales, ses réalisations concrètes en matière d'équipement ou d'aménagement, les synergies naturelles entre les acteurs de la proximité. Elle s'est

imposée de toute sa verticalité, balayant d'un revers de plume ce qui, depuis des décennies, avait permis de moderniser la France.

La loi NOTRe a ignoré l'Histoire et méprisé l'autonomie locale en dévitalisant le Département, né de la Révolution, et de la volonté « de rapprocher l'administration des hommes » ; en le dépossédant de ses compétences, puis en s'attaquant à ses moyens d'agir ; allant jusqu'à supprimer toute autonomie financière et fiscale, sans même que le Conseil constitutionnel ne s'y oppose !

Ce démembrement, calculé au profit de Régions et d'intercommunalités XXL, est allé à rebours du bon sens. En matière de développement économique, par exemple, le Département a été évincé de son rôle historique forgé au plus près des tissus d'entreprises, des artisans, des agriculteurs.

Quant à la suppression de la clause de compétence générale, c'est un coup fatal porté à l'autonomie locale. On a cessé de faire

« Ce démembrement, calculé au profit de Régions et d'intercommunalités XXL, est allé à rebours du bon sens. »

confiance aux élus de terrain. On a cessé de leur reconnaître la liberté d'initiative, d'agir, d'innover ; les condamnant à l'impuissance. La loi NOTRe, c'est le sacrifice de la proximité et du sur mesure, au profit d'un gigantisme distanciant. Les législateurs de l'époque se sont laissé abuser par des promesses d'économies qui n'ont jamais vu le jour. Il est plus que temps de mesurer, enfin, le coût réel de cette folie ignorante du temps long de l'aménagement du territoire, ou des grandes mutations.

Les Départements se sont vus assignés à leurs couloirs de nage, comme si l'action publique se réduisait à une discipline en ligne droite, et que l'on pouvait feindre d'ignorer la porosité naturelle qui existe entre les champs de compétence.

La loi NOTRe a affaibli les Départements. Mais elle a surtout affaibli la République, que construisent, chaque jour, dans nos campagnes, dans nos quartiers, nos villes et nos villages, des élus de proximité que la loi, décrétée ex abrupto, a méprisés.

Il est urgent de rendre aux élus départementaux la possibilité de lever l'impôt ; de redonner au principe de subsidiarité toute son essence ; et d'ériger la liberté et la confiance en vertus cardinales de l'action publique.

Dix ans, c'est trop. Lorsque les citoyens désertent les bureaux de vote ou y expriment leurs plus vives inquiétudes, comment ne pas y voir les effets d'une réforme déconnectée des attentes des Français ?

Il est temps de tirer les enseignements de la loi NOTRe, mais aussi de la loi MAPTAM, deux lois qui, sous couvert d'une clarification n'ont, en réalité que trahi l'esprit de la décentralisation, tari les sources vives de l'action locale, et défait hâtivement ce que des décennies de confiance entre l'État et les collectivités territoriales avaient construit. ●



L'INTERCOMMUNALITÉ AU CŒUR D'UNE RÉVOLUTION TERRITORIALE

Sébastien MARTIN

- Député Droite républicaine de Saône-et-Loire
- Président de la Communauté d'agglomération Le Grand Chalons
- 1er vice-président du conseil départemental de Saône-et-Loire
- Président de l'Association Intercommunalités de France



10 années que la loi NOTRe a été votée. Est-ce assez pour en dresser un bilan ? On peut rappeler les chiffres. 2063 intercommunalités devenues 1267 en un an. Des syndicats de communes passant de 9577 au moment du vote de la loi à 5429 aujourd'hui. Sans compter la liste étendue des compétences intercommunales obligatoires. C'est indubitablement une révolution de notre organisation territoriale.

Pour les élus et les agents qui l'ont mise en œuvre, cette réforme a occupé la meilleure partie du mandat 2014-2020 : nouvelle organisation des services, transferts d'agents, nouvelle gouvernance, nouvelles compétences, harmonisations fiscales et budgétaires... C'est un travail titanesque.

Mais la loi NOTRe n'était qu'une étape dans un vaste mouvement de réforme engagé à la fin des années 2000 : fusion des régions, suppression de la clause de compétence générale du département et de la région afin de spécialiser l'intervention de ces collectivités...

Et pour les intercommunalités, c'était l'achèvement de la carte intercommunale, l'affirmation des métropoles, le renforcement de l'urbanisme intercommunal, l'élection au suffrage universel direct des conseils intercommunaux, la refonte de la taxe professionnelle, la création de compétences obligatoires structurantes dans les domaines de l'environnement, de l'aménagement et du

développement économique.

Il est bon de se souvenir que ce train de réformes, qui toutes allaient dans le sens d'un renforcement de l'intercommunalité, ont été inspirées par des travaux au long cours de parlementaires et ministres comme Dominique Perben, Jean-Pierre Chevènement, Édouard Balladur, Jean-Pierre Sueur, Jacqueline Gourault... Elles ont d'ailleurs été votées successivement par des majorités de droite, puis de gauche. Il y avait un cap politique et une ambition nationale claires – cela manque cruellement aujourd'hui.

Quelle était cette ambition ? Se doter d'un niveau d'administration fédérateur pour les communes et capable de servir les habitants d'un même bassin de vie. Pour cela, il fallait quatre choses : achever la carte intercommunale, harmoniser ses périmètres, l'appuyer sur un socle de compétences solides et lui donner une légitimité démocratique. Tout cela a été fait en moins de 10 ans.

Depuis, il est vrai, la tentation du détricotage a été forte, du moins pour certains parlementaires. Les passions se sont déchaînées autour du transfert des compétences eau et assainissement aux communautés de communes. Alors même que les intercommunalités mettaient en œuvre le plan de relance et misaient sur la réindustrialisation, on a tenté de réduire leurs compétences économiques. Quand elles s'efforçaient de fédérer des maires qui ne se connaissaient pas, réunis depuis moins de trois

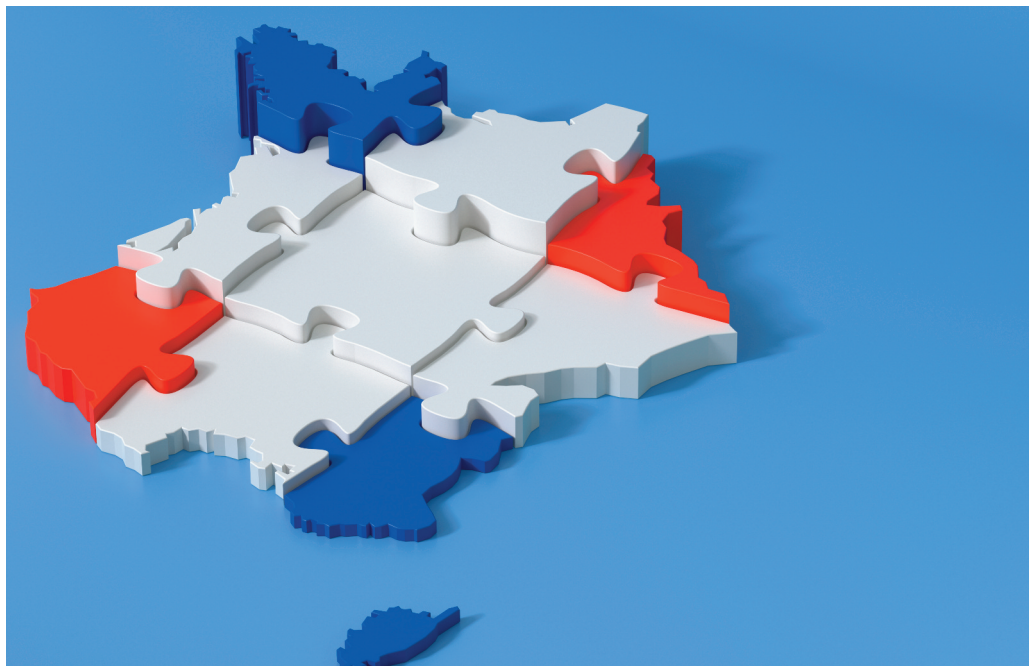
« Au niveau local, c'est simple, n'en déplaie aux polémistes : l'intercommunalité fonctionne bien. »

ans dans de nouveaux périmètres intercommunaux, on a commencé à avancer que la solidarité intercommunale n'était pas si nécessaire que cela, qu'elle était en quelque sorte « à la carte ».

Presque toutes ces tentatives de détricotage ont échoué. Seule la généralisation d'une gestion intercommunale de l'eau – réforme pourtant essentielle à l'heure du changement climatique – a été finalement empêchée, suscitant d'ailleurs beaucoup d'incompréhension dans les territoires.

Au niveau local, c'est simple, n'en déplaie aux polémistes :

l'intercommunalité fonctionne bien. En quelques années, les Français ont vu naître près de chez eux des centres de santé, des crèches, des équipements sportifs et culturels, des maisons France services compensant le retrait des services nationaux. Ils peuvent trier leurs biodéchets, prendre des transports à la demande, accéder à des conseillers en rénovation énergétique. Le rythme de l'artificialisation des sols connaît un coup d'arrêt, des opérations foncières d'ampleur permettent de revitaliser les centres-villes et de construire de nouvelles usines. Voilà ce qu'ont permis ces réformes. Voilà ce que les intercommunalités apportent à nos concitoyens. Et il reste beaucoup à faire pour relever les défis de demain. ●



LOI NOTRe : 10 ANS DE TROP !

David LISNARD

- Président de l'Association des maires de France (AMF)
- Vice-président du conseil départemental des Alpes-Maritimes
- Président de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins
- Maire de Cannes



En 2015, la loi NOTRe est adoptée, dans le sillage de la loi MAPTAM. Dans son exposé des motifs, cette loi affiche des objectifs louables : « une clarification de notre organisation territoriale », « une simplification des relations entre l'État et les collectivités », « un acte de transparence et de mise en responsabilité », « pour améliorer la compétitivité (de la France) et renforcer les solidarités entre ses territoires et ses générations ».

Les élus n'avaient pourtant rien demandé. Pire, nous avions prédit que cette loi allait continuer d'éloigner la décision et l'action publiques du citoyen. La loi NOTRe, comme la loi Maptam, procèdent en effet d'une idée – souvent fausse – selon laquelle plus un organisme est gros, centralisé, plus il est efficace.

Dix ans plus tard, le constat est clair : l'action publique n'a ni gagné en efficacité, ni en réduction de coûts. Les lois NOTRe comme MAPTAM ont même produit l'inverse de ce qu'elles annonçaient.

Elles ont affaibli certaines communes en les diluant dans des intercommunalités mal pensées, définies par le nombre d'habitants, sans prise en compte de la réalité locale des bassins de vie, de la géographie notamment dans les zones de montagne, avec des fusions réalisées à marche forcée. Avec la fusion d'Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), les conseils communautaires élargis, la création de communautés XXL, certains élus doivent faire deux heures de route pour se rendre au conseil communautaire.

Ces lois ont aussi alourdi les charges des collectivités. Les transferts obligatoires de compétences, notamment en matière d'eau, d'assainissement ou de gestion des inondations (GEMAPI), se sont faits sans évaluation préalable et sans moyens adaptés. La taxe GEMAPI est insuffisante, le Fonds Barnier difficilement accessible, et les normes toujours plus complexes.

Par ailleurs, la clarification des compétences n'a pas eu lieu. Le récent rapport de Boris Ravignon, maire de Charleville-Mézières, démontre que l'enchevêtrement est tel qu'il coûte chaque année 7,5 milliards d'euros. La réorganisation territoriale, au lieu de simplifier le modèle des syndicats, a engendré une complexité inédite des compétences et de la gouvernance. Dans l'enquête que l'Association des maires de France a menée en 2024 avec le CEVIPOF, 72 % des élus considèrent que la gestion intercommunale est de plus en plus complexe. Dans certaines communautés, la gestion de services aussi essentiels que l'eau ou les écoles reste morcelée et difficile à harmoniser. En 2023, 63 % des intercommunalités seulement s'étaient dotées d'un pacte de gouvernance.

Un exemple parmi tant d'autres : j'ai tout récemment été sollicité par une commune de Seine-Maritime qui a voulu créer une épicerie solidaire. Le maire a dû défendre le dossier devant la Région, compétente en matière économique, le Département, car le projet est « solidaire », ainsi que les nombreuses agences et directions de l'État qui peuvent chacune, individuellement, bloquer un projet, mais aucune, à elle seule, le rendre possible. Chacun ayant ses

propres critères, le projet a finalement été abandonné.

Les lois NOTRe et MAPTAM ont été si mal conçues qu'il a fallu les aménager dès leur entrée en vigueur. Les lois Engagement et proximité ou la loi 3DS sont revenues sur leurs dispositions, forcément en ajoutant une couche... Que de temps, d'énergie et d'argent perdus ! Il aura par exemple fallu dix ans de mobilisation pour revenir sur l'obligation du transfert de la compétence eau et assainissement, permettant aux communes et intercommunalités de choisir librement leur mode d'organisation en fonction des réalités locales et d'assurer ainsi un service efficace.

Cet « anniversaire » doit donc être l'occasion de tirer les leçons de ces deux réformes : la recentralisation mène à l'échec.

L'impuissance publique qui en découle est la cause première de la crise civique. Une vraie réforme de liberté locale, à partir du principe de subsidiarité ascendante selon lequel l'échelon le plus proche doit être le premier à pouvoir décider et agir, s'impose

« Le constat est clair : l'action publique n'a ni gagné en efficacité, ni en réduction de coûts. »

comme une évidence. Elle doit devenir une priorité collective.

L'État doit ainsi se recentrer sur ses missions régaliennes et laisser les collectivités librement s'administrer. Ayons confiance dans nos élus locaux pour assurer les services publics de proximité, aménager le territoire, prendre les décisions localement. Ils feront mieux et moins cher, et notre démocratie en sera renforcée. ●



UN BILAN DE L'INTERCOMMUNALITÉ

Jean-Marc MIZZON

- Sénateur UC de la Moselle
- Membre de la commission des Finances
- Membre de la délégation sénatoriale aux collectivités territoriales et à la décentralisation



La décennie écoulée a été marquée par une série de réformes territoriales qui auront impacté profondément les territoires de notre pays. Il s'agit, notamment, de la loi de 2014 relative à la modernisation de l'action publique locale et à l'affirmation des métropoles (MAPTAM), de celle de 2015 relative à la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ou encore des décrets de 2014 portant délimitation des cantons dans les départements de France. Ces textes ont supprimé la clause de compétence générale des régions et des départements, redistribué des compétences à l'intérieur du bloc local et étendu des périmètres d'établissements publics de coopération intercommunale et de cantons, parfois de manière très importante. C'était la décennie du « big is beautiful ».

La mission d'information chargée de faire le bilan de l'intercommunalité que j'ai l'honneur de présider et dont je précise qu'elle a été créée à l'initiative du groupe « Rassemblement démocratique et social européen » du Sénat, n'a aucunement pour

but de remettre en cause les principes ou les fondements de l'intercommunalité ni même l'architecture mise en place voilà dix ans à présent mais d'identifier les freins et blocages de toute nature qui entravent le fonctionnement de certaines structures intercommunales.

En adoptant une démarche pragmatique, au plus près des réalités de terrain, la mission a à cœur de trouver avec les élus - en particulier les maires et présidents d'intercommunalités - des voies d'amélioration de nature à garantir le meilleur fonctionnement possible de notre démocratie locale, notamment en termes de gouvernance et de services rendus aux citoyens.

La mission poursuit ses travaux. Pour l'heure, il est prématuré de tirer quelque conséquence que ce soit et encore moins de formuler quelque proposition que ce soit. Toutefois, une constante paraît

« Si l'intercommunalité est un outil au service des communes, force est de constater que la personnalité du président est essentielle à son bon fonctionnement. »

émerger des auditions jusqu'ici réalisées : la prépondérance du rôle de la présidence.

En effet, si l'intercommunalité est un outil au service des communes, force est de constater que la personnalité du président est essentielle à son bon fonctionnement. S'il existe plusieurs

conceptions de l'intercommunalité, celle qui s'éloigne le plus de la supracommunalité, et qui considère les communes comme des partenaires d'un projet de territoire partagé, semble séduire davantage les maires. Ces derniers s'y sentent plus considérés, plus associés, plus écoutés. Dès lors, ils s'y identifient et s'y investissent davantage.

La consultation des élus locaux organisée par le Sénat dans le cadre du déroulement de cette mission d'information montre que, de façon générale, leur intercommunalité fonctionne de manière satisfaisante. En effet, sur un total de 1689 répondants, près de 75 % des élus locaux considèrent soit que leur intercommunalité fonctionne bien soit qu'elle ne fonctionne ni bien ni mal.

Enfin, dernière observation à ce stade, il ressort des auditions que nous avons menées que certains périmètres d'établissement public de coopération intercommunale EPCI pourraient être revus. C'est particulièrement le cas là où il y a eu erreur d'appréciation dès l'origine. À priori, ces modifications devraient être marginales et ne pas remettre en cause l'essentiel de la carte nationale des intercommunalités. ●



LOI NOTRe : DIX ANS D'UN MODÈLE CENTRALISATEUR À BOUT DE SOUFFLE

Etienne BLANC

- Sénateur LR du Rhône
- Membre de la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées
- Secrétaire du groupe français à l'Union interparlementaire



Il y a dix ans, le Parlement adoptait la loi NOTRe avec une ambition affichée : clarifier les compétences des collectivités territoriales pour plus d'efficacité. Mais cette réforme a en réalité accentué un mal bien français : la centralisation des décisions, fût-elle déguisée en « rationalisation ».

En tant que premier vice-président de la région Auvergne-Rhône-Alpes, j'ai vu de l'intérieur les effets concrets de cette recentralisation rampante. À force de vouloir « spécialiser » chaque échelon territorial, on a vidé les départements de leur substance politique, affaibli les communes et hypertrophié les régions, sans pour autant les doter des outils pour incarner un vrai pouvoir démocratique. La promesse d'une meilleure lisibilité s'est traduite

par une dilution des responsabilités.

Depuis plusieurs années, j'entends les maires de toutes sensibilités de la Métropole de Lyon exprimer leur malaise. Écartés des décisions structurantes, contraints d'appliquer des choix auxquels ils n'ont pas pris part, ils subissent un modèle technocratique imposé par la loi MAPTAM et renforcé par la loi NOTRe. Face à ce constat, j'ai déposé une proposition de loi pour faire de la Métropole de Lyon un établissement public de coopération intercommunale

« À force de vouloir "spécialiser" chaque échelon territorial, on a vidé les départements de leur substance politique, affaibli les communes et hypertrophié les régions, sans pour autant les doter des outils pour incarner un vrai pouvoir démocratique. »

(EPCI) à fiscalité propre. L'objectif est simple : rétablir un équilibre démocratique, rendre aux élus de terrain leur rôle moteur.



Derrière ces structures rigides se cache une philosophie jacobine qui continue de modeler notre organisation territoriale. Elle suppose que l'efficacité publique passe par la verticalité, que la bonne décision est celle qui vient d'en haut. Ma conception, à l'inverse, repose sur la subsidiarité : faire confiance à l'intelligence locale, aux maires, aux élus de terrain, pour construire les politiques adaptées aux réalités du territoire. Là où les élus savaient coopérer, on a imposé des périmètres, des schémas, des normes.

Aujourd'hui, les défis qu'il s'agisse de transition écologique, de sécurité, de cohésion sociale, etc. exigent des réponses agiles, concrètes, enracinées. Or, les structures issues de la loi NOTRe peinent à les produire, car elles éloignent le citoyen de la décision et fragmentent les responsabilités.

Dix ans après, il est temps de tirer les leçons de cette réforme inachevée. Il faut redonner du souffle à la démocratie locale, assouplir les règles, retrouver la confiance dans les territoires. Parce qu'une Nation forte est d'abord une Nation aux racines territoriales solides.

Dix ans après, la loi NOTRe. Et si on essayait enfin la liberté ? ●

TRIBUNES

MÉDECINE PERSONNALISÉE ET THÉRAPIES GÉNIQUES : UNE RÉVOLUTION SILENCIEUSE QUI REDISTRIBUE LES CARTES DU POUVOIR EN SANTÉ



La médecine personnalisée et les thérapies géniques ne sont plus des promesses de laboratoire. La manipulation des gènes pour traiter des maladies s'impose comme un nouveau paradigme médical, économique et réglementaire. En Europe comme en France, cette avancée redistribue les cartes entre industriels, autorités de santé, élus et patients et redéfinit les frontières de la souveraineté sanitaire. Mais les techniques sont encore coûteuses, risquées, et soulèvent de délicates questions éthiques (notamment sur la modification du génome humain). En France, elles sont autorisées mais strictement réglementées (notamment par la loi de bioéthique) et contrôlées par l'Agence nationale de sécurité du médicament (ANSM), le Comité de protection des personnes, ou encore le Comité consultatif national d'éthique.

À l'heure où l'Union européenne renégocie ses cadres réglementaires (révision de la General Pharmaceutical Legislation, renforcement de l'EMA, travail sur les données de santé stratégiques), et alors que la France prépare sa future Stratégie nationale de santé 2025-2030, le sujet devient un levier d'influence, un enjeu d'investissement public/privé, et un marqueur de performance des territoires. Comment structurer une filière européenne compétitive face aux États-Unis et à la Chine ? Quelle articulation entre Haute Autorité de Santé, ANSM, Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) et parlementaires dans la régulation des innovations ? Quelles stratégies d'accès au marché pour les laboratoires dans un modèle en mutation ? Comment les territoires peuvent-ils devenir des vitrines de la médecine de précision ?

Mailys Khider

DÉVELOPPER LES THÉRAPIES GÉNIQUES ET LES RENDRE ACCESSIBLES

Cyrille ISAAC-SIBILLE

- Député Les Démocrates du Rhône
- Président de la Mission d'évaluation et de contrôle des lois de financement de la sécurité sociale
- Membre de la commission des Affaires sociales



La France a longtemps été une terre d'innovation médicale, alliant recherche de pointe et système de santé universel, unique au monde. Dans les années 2000, le premier succès mondial de la thérapie génique est attribué à une équipe française, menée par le Pr. Alain Fischer. Ce fut un tournant majeur pour cette approche thérapeutique. Mais depuis, le paysage international a changé, l'Amérique du Nord et l'Asie se sont imposés et la France a perdu du terrain.

Pour répondre aux défis que sont le vieillissement de la population et la progression des maladies chroniques ainsi que des maladies rares, mais aussi pour préserver notre souveraineté sanitaire et garantir à chaque citoyen un accès équitable à des soins de qualité, nous devons faire de l'innovation un pilier de notre politique de santé. Les thérapies géniques et cellulaires s'inscrivent dans cette ambition. Elles ont un rôle à jouer pour la prise en charge des maladies graves, dégénératives, incurables (et souvent mortelles), qui touchent tous les âges de la vie et pour lesquelles il n'existe aujourd'hui aucune option thérapeutique.

Ces thérapies ont connu un important essor ces dernières années, le marché mondial passant d'un chiffre d'affaires de 450 millions de dollars en 2018 à plus de 10 milliards de dollars en 2024.

Les thérapies géniques et cellulaires représentent un triple enjeu pour la France :

- un enjeu de santé publique, en ouvrant de nouvelles perspectives de guérison et en améliorant la qualité de vie des patients atteints de maladies rares ou orphelines ;
- un enjeu social, en garantissant un accès équitable à ces traitements ;
- un enjeu économique, en structurant une filière industrielle

« Elles ont un rôle à jouer pour la prise en charge des maladies graves, dégénératives, incurables (et souvent mortelles), qui touchent tous les âges de la vie et pour lesquelles il n'existe aujourd'hui aucune option thérapeutique. »

stratégique, créatrice d'emploi et porteuse d'un rayonnement international pour notre pays.

Mais deux obstacles freinent l'essor de cette approche en France. D'abord, le coût d'accès à ces thérapies, qui peut parfois s'élever à plusieurs centaines de milliers d'euros pour un patient. Même dans un système de santé solidaire comme le nôtre, ces traitements restent souvent hors de portée. Le défi est donc d'en faire baisser les prix, sans en compromettre la qualité.

Ensuite, la perte de souveraineté industrielle. La France accuse un retard : faute de financements suffisants, les start-up innovantes françaises sont rachetées par de grands groupes étrangers, ce qui freine l'émergence d'un écosystème national durable.

Notre responsabilité est double : développer ces thérapies et les rendre accessibles, tout en maîtrisant la soutenabilité de nos finances publiques. Pour y parvenir, il faut simplifier les procédures administratives, souvent longues et complexes, tout en maintenant un cadre réglementaire exigeant, garant d'une information claire et d'une protection des patients.

C'est pourquoi la France a décidé d'agir. Dans le cadre de la stratégie France 2030, 1,7 milliard d'euros ont été investis dans la création de cinq bioclusters de rang mondial et de douze instituts hospitalo-universitaires (IHU). Parmi eux, le cluster national GenoTher a pour ambition de redonner à la France sa place de première nation innovante et souveraine en santé. ●



METTRE DES MOYENS À LA HAUTEUR DE LA RECHERCHE FRANÇAISE

Géraldine BANNIER

- Députée Les Démocrates de la Mayenne
- Membre de la commission des Affaires culturelles et de l'Éducation



En termes de thérapies géniques et cellulaires, le paradoxe français d'une nation pionnière dans le domaine - on se souvient des premières guérisons des bébés-bulles en 1999 - mais dans l'incapacité de figurer dans le palmarès mondial des pays leaders en phase d'industrialisation, est patent. Sur 35 thérapies ARNm et 33 thérapies touchant à l'Adn approuvées par les autorités de santé, une dizaine sont « d'origine française », mais après rachat par des laboratoires étrangers des fruits de notre recherche. Il en est ainsi des travaux du Généthon sur l'amyotrophie spinale valorisés à hauteur d'un 1,2 milliard en 2024 par le suisse Novartis.

Exemple récent de notre réussite côté recherche, l'avancée majeure opérée au sein de l'Institut de génétique et de biologie moléculaire et cellulaire - Inserm, CNRS, université de Strasbourg - pour traiter la myopathie centronucléaire liée à la mutation du gène BIN1. La voie est ouverte à un essai clinique chez l'humain et les résultats sont intéressants à d'autres titres, les anomalies de BIN1 étant impliquées dans des pathologies cardiaques, certains cancers, des maladies neurodégénératives telles Alzheimer.

En cela, la création récente de GenoTher - cluster d'une trentaine d'entreprises, organismes publics et fonds d'investissement - et doté de 70 millions sur 5 ans, dans le cadre de France 2030, est un impératif pour enfin répondre au barrage du coût des essais cliniques et passer in fine à une commercialisation des thérapies géniques et cellulaires, dont on sait que le marché (450 millions en 2018 ; 10 milliards en 2024) va encore tripler d'ici 2030.

L'autre épine dans le pied de la France est le retard pris en termes de diagnostic néonatal. On détecte - seulement ! - 13 maladies rares via

le dépistage néonatal quand un programme du CHU de Lyon propose d'en détecter 400, toutes susceptibles de trouver une réponse précoce adaptée pour éviter les parcours de vie compliqués voire abrégés de ces enfants.

Il serait bien temps de dépasser des débats éthiques d'arrière-garde pour s'intéresser à la réponse donnée aux maladies rares alors que les avancées de la science peuvent apporter des réponses médicales et humaines à bien des souffrances.

Oui, les maladies sont, en plus de se développer parfois en raison d'un environnement toxique spécifique, parfois aussi génétiques, inscrites dans un matériel susceptible d'être remplacé, traité, au premier bénéfice des patients.

C'est d'ailleurs aussi pour cela que la requête des personnes privées de leurs antécédents « génétiques » - nés sous X, par PMA, adoptés - à connaître leurs origines est profondément juste.

On a relevé récemment qu'un donneur, porteur d'une mutation cancéreuse non détectée au moment des dons, avait donné naissance à 67 personnes en Europe, dont 10 de nationalité française entre 2008 et 2015, et dix porteuses de cancer.

Si le processus de « rappel » et de suivi des personnes concernées est opérationnel, on ne peut douter de progrès vertigineux à venir en termes de connaissance des

prédispositions génétiques, détections précoces et thérapies adaptées.

Il est temps que la France entre dans la course et se dote de moyens à la hauteur de la réussite de ses chercheurs. ●

« La requête des personnes privées de leurs antécédents « génétiques » - nés sous X, par PMA, adoptés - à connaître leurs origines est profondément juste. »



LA SANTÉ N'EST PAS UNE MARCHANDISE. LA RECHERCHE N'EST PAS UN MARCHÉ.

Anaïs BELOUASSA-CHERIFI

- Députée NFP-LFI du Rhône
- Membre de la commission des Affaires sociales
- Présidente du groupe d'études Pauvreté, précarité, non-recours aux droits et sans-abri



Lors du dernier projet de loi de finances pour 2025, le budget de la recherche scientifique a été l'un des plus grands sacrifiés de l'austérité. Pas moins de 630 millions d'euros ont été supprimés du budget de l'État, une coupe imposée par 49-3. Et comme si cela ne suffisait pas, 500 millions d'euros supplémentaires ont été retranchés en cours d'exercice par le Gouvernement de François Bayrou. C'est un désengagement massif qui en dit long sur les considérations du Gouvernement pour la recherche scientifique. Ces coupes incarnent un choix politique néolibéral : reléguer la recherche fondamentale au second plan, laisser les chercheurs sans moyen, tourner le dos à l'innovation, à la santé de toutes et tous, en faisant le pari que le secteur privé lucratif absorbera seul la charge. En pleine crise hospitalière, alors que les défis médicaux sont immenses, que nous sommes de plus en plus exposés aux maladies, et que l'accès aux soins s'en trouve entravé, cette politique est criminelle.

À la France insoumise, nous portons une tout autre vision : la recherche médicale doit être pensée comme un bien commun, et non comme une marchandise soumise aux logiques de rentabilité.

Cette emprise du privé a déjà des conséquences dramatiques. L'entreprise Sanofi a mis fin à ses recherches sur le diabète et les maladies cardiovasculaires, au motif que ces secteurs seraient « trop concurrentiels » et la marge insuffisante. En clair, le profit passe avant la vie humaine. Seule une recherche publique peut s'accommoder des injonctions des intérêts privés et constituer un pôle de recherche médical au service du bien commun. Elle seule peut investir dans des traitements innovants, dont les thérapies géniques, sans attendre qu'ils soient « rentables ». Elle seule peut conduire des recherches à forte probabilité d'échec. La réduction des crédits de budget aux structures publiques comme l'institut Pasteur ont participé de l'échec de la France à commercialiser rapidement un vaccin contre le Covid-19.

La santé n'a pas de prix. C'est pourquoi nous appelons à la création d'un pôle public du médicament, qui doit mener une politique industrielle ambitieuse, de la recherche jusqu'à la production, en dehors des circuits spéculatifs. Aujourd'hui, ce sont encore nos impôts qui financent en majorité les découvertes scientifiques, mais ce sont les multinationales qui empochent les profits. Les brevets sont déposés par des startups, elles-mêmes rachetées par les géants pharmaceutiques. Cela doit cesser.

Un véritable service public de la recherche médicale et de la distribution pharmaceutique est nécessaire. Pour notre souveraineté sanitaire. Pour l'excellence scientifique. Pour garantir à chacun et chacune une médecine de qualité, accessible, quel que soit son revenu.

Aujourd'hui, 80 % des médicaments remboursés en France sont importés, tandis que nos filières industrielles stratégiques sont méthodiquement démantelées : fermetures, délocalisations, reventes à des intérêts étrangers. Fermeture de Luxfer, seul fabricant de bouteilles d'oxygène médical en France ; vente par Sanofi de son pôle de médicaments sans ordonnance, dont le Doliprane ; ou encore la vente de Biogaran, filière de médicaments génériques de Servier : tout cela témoigne d'un abandon organisé de notre souveraineté sanitaire.

« Seule une recherche publique peut s'accommoder des injonctions des intérêts privés et constituer un pôle de recherche médical au service du bien commun. Elle seule peut investir dans des traitements innovants, dont les thérapies géniques, sans attendre qu'ils soient "rentables" »

Cette politique de renoncement a un prix : les pénuries de médicaments essentiels se multiplient, y compris pour des traitements d'intérêt thérapeutique majeur. Ce sont des patients qui attendent des traitements qui n'arrivent plus. Ce sont des vies qui sont mises en danger.

Face à cela, nous portons une exigence claire : la création d'un pôle public du médicament, pour relocaliser la production, garantir notre indépendance, et soustraire notre santé aux logiques spéculatives des multinationales.

Contre l'austérité, contre la privatisation, pour une science libre et souveraine : il est temps de reprendre le contrôle. ●



L'IMPORTANCE DE L'ACCÈS PRÉCOCE AUX TRAITEMENTS

Jean LESSI

► Directeur général de la Haute Autorité de santé



Pas un mois ne s'écoule sans que des découvertes thérapeutiques ne soient annoncées. Traitement des cancers, de maladies rares, de l'obésité... Les promesses sont enthousiasmantes. Et une fois que de nouveaux médicaments sont autorisés, le système de santé français, à la différence de bien d'autres, est ainsi conçu que l'essentiel de leur coût n'est pas à la charge des patients mais supporté par la solidarité nationale. On comprend dès lors qu'il est indispensable que les fabricants fassent la démonstration scientifique que les traitements dont ils demandent le remboursement rendent un service médical suffisant. C'est la mission de la Haute Autorité de santé (HAS) de s'en assurer.

Pour les médicaments présumés innovants destinés à des patients en impasse thérapeutique atteints de maladies graves, rares ou invalidantes, il existe depuis juillet 2021 une possibilité d'« accès précoce ». C'est ainsi que, sur décision de la HAS, plus de 120 000 patients ont bénéficié de ce type de traitements, au prix revendiqué par l'industriel, avant que celui-ci n'ait rassemblé toutes les données démontrant scientifiquement l'efficacité et le caractère innovant du médicament, voire avant d'avoir obtenu son autorisation de mise sur le marché.

Depuis l'entrée en vigueur du dispositif, il y a maintenant quatre ans, le bilan est bon. La HAS a rendu plus de 300 décisions, montrant l'attractivité de la procédure pour les industriels. Le délai médian d'instruction des demandes est de l'ordre de 80 jours seulement. Et si, dans la période récente, le taux d'octroi des autorisations tend à diminuer, c'est qu'il y a de plus en plus de médicaments disposant d'une autorisation d'accès précoce et que, pour une même indication, ils peuvent constituer des traitements appropriés faisant obstacle à l'octroi d'une nouvelle autorisation. Plus largement, rappelons que toutes les nouveautés ne sont pas des innovations présumées. On ne peut pas exclure que nous évaluions moins de réelles innovations qu'il y a quatre ans. Certains de nos homologues, en Allemagne par exemple, observent une forme de tassement de l'innovation ces dernières années.

Face à l'essor de traitements nouveaux, nul doute que cette possibilité pour les patients d'accéder rapidement à des médicaments présumés innovants constitue pour eux un progrès substantiel. Elle dessine aussi deux enjeux importants : la nécessité pour la HAS d'interroger et d'améliorer en continu son cadre d'évaluation et pour le législateur de s'assurer

que le dispositif n'est pas dévoyé.

Premier enjeu : rappelons que le dispositif d'accès précoce reste « un pari » sur le caractère innovant d'un produit (l'absence de perte de chance doit être garantie, les effets indésirables limités, etc.). La HAS mène à ce sujet une réflexion sur sa doctrine d'évaluation des demandes d'autorisation d'accès précoce afin de mieux apprécier l'incertitude entourant la demande, ce qui permettra ultérieurement de la lever. L'objectif est de faire le meilleur pari possible sur le caractère innovant du produit. N'oublions pas que le pari concerne avant tout le patient lui-même : l'évaluation doit être à la hauteur de l'espérance que la mise à disposition du produit va créer.

Deuxième enjeu : l'accès précoce est une voie dérogatoire de remboursement. Elle est l'antichambre d'un remboursement « de droit commun ». Or, nous recevons de plus en plus de demandes de renouvellement et parfois, pour certains médicaments, de 2e voire 3e renouvellement d'autorisation d'accès précoce. Il ne faudrait pas

«Pour les médicaments présumés innovants destinés à des patients en impasse thérapeutique atteints de maladies graves, rares ou invalidantes, il existe depuis juillet 2021 une possibilité d'« accès précoce »»

perdre de vue que ce dispositif doit rester transitoire. Nous invitons donc tous les fabricants à jouer le jeu du passage en droit commun, à défaut ce serait au législateur de faire le nécessaire pour que le dispositif ne soit pas détourné de son rôle. ●



LES THÉRAPIES DU GÈNE, UNE RÉVOLUTION MÉDICALE, UN ENJEU D'INDÉPENDANCE SANITAIRE ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Frédéric REVAH

► Directeur général du Généthon



Le 11 juin dernier se tenait à Evry le Genother Summit 2025, symposium international dédié aux thérapies du gène organisé par le biocluster GenoTher, et réunissant une vingtaine d'intervenants internationaux, 350 participants, chercheurs, médecins, représentants de biotech, industriels, investisseurs, spécialistes des questions d'accès au marché et de la formation. Le symposium a permis de faire le point sur les dernières avancées du domaine et de contribuer à tracer une vision d'avenir pour favoriser le développement en France de cette filière, enjeu d'indépendance sanitaire et de développement économique.

Le biocluster GenoTher Paris-Evry, labellisé dans le cadre du plan France 2030, et aujourd'hui en phase de démarrage, regroupe une quarantaine d'acteurs de pointe des thérapies du gène, français et étrangers, acteurs de la recherche, hospitaliers, de l'industrialisation et de la production, du financement et de la formation. Son objectif est de dynamiser la filière française, de créer un environnement de référence international pour faciliter le développement en France de médicaments de thérapie du gène ainsi que la création de start-up dans le domaine. Parmi les actions de GenoTher, la création de plateaux techniques et de plateformes technologiques ouvertes à l'écosystème pour permettre d'accélérer la R&D, des programmes d'accompagnement à la création de start-up et d'incubation, des programmes de mentorat, et des formations dédiées.

Les thérapies du gène ne sont plus de la science-fiction : elles sont une réalité pour un large spectre de maladies considérées jusqu'alors comme incurables. Elles sont basées sur l'introduction dans les cellules cibles du patient d'un gène thérapeutique sous forme d'ADN ou d'ARN ou sur l'utilisation d'outils d'édition du

génome (des « ciseaux moléculaires »). Ces constructions sont vectorisées dans les cellules à l'aide soit de vecteurs dérivés de virus, soit de vecteurs synthétiques constitués de nanoparticules lipidiques. Ce sont plus de 60 thérapies du gène qui ont reçu une autorisation de mise sur le marché à ce jour en Europe et aux US, pour des maladies génétiques, pour des cancers du sang (avec les « CART »), dans le domaine de la vaccination avec les vaccins à ARN messenger, et d'autres. Trois mille de ces thérapies sont en développement à travers le monde, couvrant également des maladies dégénératives et des maladies auto-immunes, pour un marché mondial estimé à environ 50 milliards de dollars à l'horizon 2030. Illustration récente de la puissance des thérapies du gène, le traitement à Philadelphie d'un bébé de sept mois avec une thérapie du gène de précision développée en six mois pour répondre à l'urgence médicale d'un enfant né avec une maladie métabolique incurable.

« Les thérapies du gène ne sont plus de la science-fiction : elles sont une réalité pour un large spectre de maladies considérées jusqu'alors comme incurables. »

La France est un des berceaux des thérapies du gène. C'est en France qu'a été faite la première démonstration d'efficacité chez des « bébés bulles » à l'hôpital Necker. Une première réalisée avec le soutien financier de l'AFM-Téléthon, association de malades, qui a joué un rôle majeur pour l'émergence de ces thérapies en France, à travers en particulier le laboratoire Généthon qu'elle a créé et plus de 800 millions d'Euros investis dans ce domaine grâce au Téléthon. Les équipes françaises ont été à l'origine de plusieurs traitements aujourd'hui sur le marché (à titre d'exemple Zolgensma® pour le traitement de l'amyotrophie spinale infantile, Zynteglo® pour le traitement de la β -thalassémie, ou encore le Skysona® pour l'adrénoleucodystrophie). Aucun de ces produits, fruit de l'excellence de la recherche française, n'a été développé en France. Disposer d'une filière nationale est donc une urgence au service de notre indépendance sanitaire, et c'est bien l'objectif de GenoTher. ●



ARTICLE 12 DE LA CONSTITUTION : CLÉ ET MÉCANISME DE LA DISSOLUTION

Le 9 juin 2024, quelques minutes après la publication des scores des élections européennes, portant le Rassemblement national largement en tête, le Président de la République a annoncé à la surprise générale la dissolution de l'Assemblée nationale.¹ C'est la sixième fois depuis 1958 que le mandat en cours des députés est interrompu.

Les députés sont élus en théorie pour cinq ans. Mais l'Assemblée nationale peut à nouveau être dissoute. L'article 12 de la Constitution dispose qu'« Il ne peut être procédé à une nouvelle dissolution dans l'année qui suit ces élections. ». L'élection de la XVII^{ème} législature ayant eu lieu le 7 juillet, le Président de la République pourra une nouvelle fois utiliser cette prérogative à partir du 8 juillet prochain.²

Qui a l'initiative de la dissolution ?

Selon l'article 12 de la Constitution : « Le Président de la République peut, après consultation du Premier ministre et des Présidents des Assemblées, prononcer la dissolution de l'Assemblée nationale. » La dissolution est une prérogative du Président de la République faisant l'objet d'un décret sans contreseing. Formellement, le décret portant dissolution de l'Assemblée nationale est donc signé uniquement par le Président de la République. Le contenu se limite à deux articles :

Art. 1. – L'Assemblée nationale est dissoute.

Art. 2. – Le présent décret sera publié au Journal officiel de la République française.

Son visa précise la consultation du Premier Ministre, du Président du Sénat et de la Présidente de l'Assemblée nationale. Ainsi, le Président de la République est le seul à apprécier l'opportunité de cette décision, l'avis des Présidents du Sénat et de l'Assemblée nationale et du Premier Ministre n'étant pas contraignant.

Cela signifie également que le Gouvernement n'est pas politiquement responsable de cette décision.

Le Gouvernement n'est pas considéré comme démissionnaire. Il reste en place. Le cas du Gouvernement Pompidou est un peu particulier, car le général de Gaulle avait dissous l'Assemblée nationale, juste après le vote de la motion de censure qui avait fait tomber le Gouvernement. Même si le Président de la République avait accepté formellement par décret la démission du Gouvernement le 28 novembre 1962, le Conseil d'Etat avait jugé que le Gouvernement était démissionnaire dès la date à laquelle il avait été renversé.³

La Constitution précise que seule l'Assemblée nationale peut être dissoute. Le Sénat n'est donc pas concerné par ce dispositif constitutionnel. En revanche, il n'y a que l'Assemblée nationale qui détient la motion de censure, pouvant conduire à renverser le Gouvernement.

Comment sont organisées les nouvelles élections ?

Selon l'article 12 de la Constitution : « Les élections générales ont lieu vingt jours au moins et quarante jours au plus après la dissolution. » Il existe donc un délai strict pour renouveler l'Assemblée nationale. L'objectif est de ne pas laisser une latence trop importante entre la dissolution et le renouvellement. Pour la dissolution du 9 juin 2024, le Président de la République a fait le choix de la rapidité d'exécution. En convoquant les électeurs pour un premier tour le 30 juin, la campagne électorale fut la plus brève de toute l'histoire politique de la Ve République. Certaines contraintes étaient sans doute à prendre en compte : le 14 juillet, les préparatifs des Jeux olympiques, les vacances scolaires, etc.

Le mode de scrutin applicable est le scrutin majoritaire à deux tours. Le seuil requis pour être élu au premier tour étant basé sur un pourcentage du total des inscrits (et non des seuls suffrages exprimés), il rend plus difficile l'accès au second tour lorsque l'abstention est élevée. Le système

permet en revanche l'accès au second tour de plus de deux candidats si plusieurs d'entre eux franchissent le seuil de 12,5 % des inscrits.⁴

Le décret présidentiel portant dissolution appartient à la catégorie des actes politiques, le Conseil d'Etat et le Conseil constitutionnel déclinant leur compétence. L'article 12 de la Constitution est supérieur aux articles visés par le code électoral (valeur législative) au moment du renouvellement de l'Assemblée nationale.⁵ En revanche, le Conseil constitutionnel se réserve le droit d'apprécier le décret de convocation des électeurs au regard du respect de la liberté et de la sincérité du scrutin en raison de la brièveté du délai de dépôt des candidatures.

Quel est l'impact sur le fonctionnement du Parlement ?

Dès que le décret de dissolution est paru, les députés perdent leur fonction de députés : ils n'ont plus accès aux moyens de l'Assemblée nationale (téléphone, transport, etc.) et leurs collaborateurs sont licenciés⁶. L'ordre du jour fixé a cessé d'exister. Aucune réunion de l'Assemblée ou d'un de ses organes, qu'il soit permanent (commission, délégation...) ou temporaire, ne peut plus avoir lieu. Le travail s'est donc arrêté net, les commissions d'enquête étant par exemple closes sans avoir rendu leur rapport.

La dissolution est sans incidence sur le Sénat, qui conserve l'intégralité de ses compétences. La Chambre Haute assure constitutionnellement la permanence de la représentation nationale. Lors de la dernière dissolution, le Sénat a cependant ajourné son ordre du jour en séance publique, conformément aux usages en pareil cas, tout en réservant à l'institution la possibilité de se réunir si besoin. En revanche, les commissions, délégations temporaires, les commissions d'enquêtes ou missions d'information, ont pu continuer à travailler.

10 juin 2024

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 1 sur 2

Présidence de la République

Décret du 9 juin 2024
portant dissolution de l'Assemblée nationale

NOR : PREX2415533D

Le Président de la République,
Vu l'article 12 de la Constitution ;
Après consultation du Premier ministre, du président du Sénat et de la présidente de l'Assemblée nationale,

Décède :

Art. 1^{er}. – L'Assemblée nationale est dissoute.

Art. 2. – Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 9 juin 2024.

EMMANUEL MACRON

Que deviennent les textes législatifs en étude ?

La dissolution interrompt toutes les discussions législatives en cours. Pour illustration, la dissolution a entraîné la fin des débats du projet de loi fin de vie qui était en discussion à l'Assemblée nationale.

La fin de chaque législature, à échéance régulière ou du fait de la dissolution, implique la caducité des propositions de loi déposées par les députés. La pratique du Sénat est différente (article 28 du Règlement du Sénat). Il a déjà existé des propositions de loi qui ont mis plusieurs législatures à être votées (par exemple l'examen d'une loi pour commémorer la fin de la guerre d'Algérie a duré dix ans entre l'adoption à l'Assemblée en 2002 et l'adoption conforme par le Sénat en 2012).

Concernant les projets de loi, on peut noter la possibilité d'une certaine continuation : le projet de loi d'orientation pour la souveraineté en matière agricole et renouvellement des générations en agriculture a mis presque un an à être voté. Ce texte a été délibéré en Conseil des ministres le 3 avril 2024, puis a été examiné en commission à l'Assemblée nationale le 4 mai, suivi adopté en séance le 28 mai 2024. Le Sénat devait examiner ce texte courant juin mais la dissolution l'a arrêté net. Il aura donc fallu attendre plusieurs mois pour que le débat ne reprenne. Le texte sera finalement examiné en commission le 21 janvier 2025, et a été débattu en séance du mardi 4 au mercredi 12 février, le vote solennel ayant eu lieu le 18 février. La Commission mixte paritaire a été conclusive le 18 février, le projet de loi ayant été adopté à l'Assemblée nationale le 19 février 2025 et au Sénat le lendemain.

Quels étaient les précédents ?

Ce mécanisme existait déjà sous la III^e République, le Président pouvant dissoudre la Chambre des députés mais seulement avec un avis conforme du Sénat. Toutefois, son usage par le maréchal de Mac Mahon, président monarchiste, contre une chambre républicaine en 1877, ayant été considérée comme abusif, ce dispositif n'a plus été utilisé par la suite. Le successeur de Mac Mahon, Jules Grévy s'était d'ailleurs engagé dans un message aux assemblées à ne jamais prononcer de dissolution. Les présidents suivants ont repris cet engagement. C'est ce qu'on appelait la « constitution Grévy ». Sous la IV^e République, il n'y a eu qu'une dissolution, en 1955, les conditions pour y recourir étant très restrictives et placées, en pratique, entre les mains des députés eux-mêmes.

Avant 2024, il existe cinq précédents sous la V^e République :

- En 1962, à la suite de la motion de censure du gouvernement par les députés.
- En 1968, pour renforcer la légitimité du pouvoir face à une crise sociale et politique.
- En 1981 et 1988, pour donner au Président nouvellement élu la majorité parlementaire sans laquelle son pouvoir eut été inconsistent.
- En 1997, pour donner un nouvel élan avec une majorité réaffirmée, à la veille d'importantes échéances européennes (ce qui se conclura par l'effet inverse).

La singularité de la dissolution du 9 juin 2024 vient de sa surprise. Selon Jean-Jacques Urvoas : « Telle n'était pas le cas en 1997 où la presse commentait largement cette perspective bien avant la décision du 21 avril. Ni en 1981 et en 1988 puisque l'élection de François Mitterrand rendait cohérente

la recherche d'une majorité parlementaire. Pas plus en 1968 où l'aller-retour à Baden-Baden laissait présager une intervention de De Gaulle face aux tensions que traversait le pays. Au vrai, seule la dissolution de 1962 a pris les citoyens, comme les parlementaires, au dépourvu. »⁷

Pour conclure, la dissolution a conduit à l'élection d'une Assemblée nationale encore plus morcelée que celle de 2022. A contrario elle a également rappelé la nature du régime parlementaire de la V^e République. La composition actuelle a renversé le Gouvernement Barnier par une motion de censure, ce qui n'était pas arrivé depuis 1962. Le rôle du Parlement s'est vu également accru même si parfois un sentiment de blocage se fait ressentir. En outre, il y a une inversion de l'initiative des textes législatifs : peu de projets de loi sont adoptés, alors que le nombre de propositions de loi s'est envolé avec parfois des sujets politiquement sensibles comme la proposition de loi sur la fin de vie, en cours d'examen, ou encore la proposition de loi sur la lutte contre le narcotrafic, définitivement adoptée. Enfin, le rôle du Sénat qui ne peut pas être dissout s'est vu renforcé. ●

1. Il est présenté ici les mécanismes juridiques de la dissolution et n'est pas soulevé la question de l'opportunité politique ou les effets de la décision du Président de la République. Pour les détails de la décision politique et de ses suites : Pauline de Saint Remy (ouvrage collectif), la surprise du chef, Denoël, 2024.

2. La dissolution est impossible dans deux situations : en cas de présidence par intérim (article 7 C^o) et de circonstances exceptionnelles (article 16 C^o).

3. Décision du Conseil d'Etat, 22 avril 1966.

4. Lors des élections de juin 2024, la participation était très élevée de 66,71 %. Dès le premier tour, 76 députés élus au premier tour des législatives (38 RN, 31 NFP). Pour le second tour, il y a eu 89 triangulaires (contre 311 possibles à la sortie des urnes du 1^{er} tour).

5. Décision du Conseil constitutionnel, n° 81-1 ELEC, 11 juin 1981, Delmas.

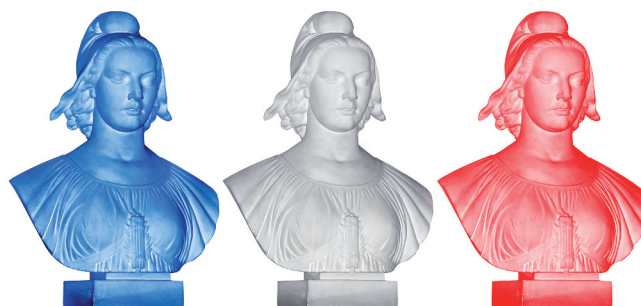
6. A partir du 17 juin en 2024.

7. Jean-Jacques Urvoas, « Les originalités de la 6^{ème} dissolution de la Ve République », in Le Club des juristes, 12 juin 2024



Mélody Mock-Gruet
Docteure en droit public

MISIONS NOTIONS ET ACTIVATIONS



Sommaire

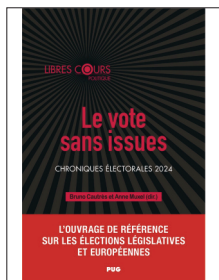
- 35** Présidence de la République, Gouvernement
- 42** Parlement
- 43** Conseil territorial, conseils départementaux, communes, préfetures
- 48** Santé
- 49** Autres Mouvements, Affaires publiques



Ardavan AMIR-ASLANI.
« Convaincre plutôt qu'interdire,
Pour une laïcité du XXIème siècle ».
Editions Hermann

notamment ceux rencontrés par les jeunes Français de culture ou de confession musulmane, qui font face à des inégalités persistantes dans l'accès à l'école, à l'emploi, au logement et aux soins. Ces inégalités fragilisent la promesse républicaine et peuvent détourner la laïcité de son sens originel.

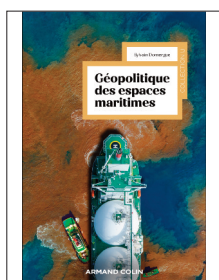
L'auteur plaide pour une approche de la laïcité qui privilégie la persuasion et le dialogue plutôt que l'interdiction et la confrontation. Il propose une vision renouvelée de la laïcité, adaptée aux réalités du XXIème siècle. Selon lui, la force de la République réside dans sa capacité à parler au cœur autant qu'à l'esprit, en favorisant une compréhension mutuelle et une intégration harmonieuse des différentes communautés au sein de la société française ●



Bruno CAUTRES, Anne MUXEL (Ss. Dir).
« Le vote sans issues : chroniques
électorales 2024 ».
Presses universitaires de Grenoble

Ils mettent en lumière les défis posés par une situation politique incertaine et confuse, marquée par une impasse politique suite à la dissolution de l'Assemblée nationale.

L'ouvrage aborde également les questions de réforme du mode de scrutin et les conséquences potentielles de cette période charnière sur la vie politique française, notamment en vue de la prochaine élection présidentielle de 2027. Les auteurs soulignent les tensions et les transformations en cours, offrant une réflexion sur l'évolution des comportements électoraux et des institutions politiques en France. ●



Sylvain DOMERGUE.
« Géopolitique des espaces maritimes ».
Armand Colin

La sécurité maritime est un enjeu central, avec des chapitres dédiés au contrôle et à l'influence des espaces maritimes, ainsi qu'à la territorialisation des mers et des océans, source potentielle de conflits. L'auteur illustre ses propos avec des exemples concrets tels que les perturbations des exportations de blé en mer Noire, l'accident de l'Ever Given dans le canal de Suez, et les attaques houties en mer Rouge.

Sylvain Domergue, agrégé et docteur en géographie, enseigne la géopolitique et les enjeux de sécurité maritime à Sciences Po Bordeaux. Son approche, ancrée dans la géographie, démontre que la mondialisation reste intrinsèquement dépendante des espaces maritimes, non seulement pour l'économie et le commerce international, mais aussi pour les équilibres climatiques et environnementaux planétaires. ●



Patrice DUHAMEL.
« La photo : Pétain-Mitterrand : l'histoire
secrète du document qui aurait pu
bouleverser la Ve République ».
L'Observatoire

de Mitterrand, "Une jeunesse française" de Pierre Péan. Patrice Duhamel révèle l'incroyable histoire de cette photo et explique pourquoi elle est restée si longtemps dans l'ombre ●



Frédéric SANTAMARIA.
« L'aménagement du territoire ».
La documentation française

détail l'action d'aménagement, en mettant en lumière le rôle crucial de l'État et des collectivités territoriales. Il inclut également une analyse de l'influence de l'UE et présente des études de cas de plusieurs pays européens. Des encadrés thématiques permettent d'approfondir des sujets spécifiques, tels que la chronologie de l'aménagement du territoire en France depuis 1947 et des initiatives nationales comme le plan « Action au cœur de ville ». Des illustrations de projets concrets, comme le métro du Grand Paris Express, viennent enrichir la présentation. Frédéric Santamaria, professeur en aménagement de l'espace et urbanisme à l'université

Grenoble Alpes, propose ainsi un outil indispensable pour les étudiants, les élus, les professionnels de l'urbanisme et tous ceux qui s'intéressent aux transformations des territoires. ●

Votre organisation est engagée dans les affaires européennes ?

The Parliament est un média de référence pour suivre l'actualité des institutions européennes, décrypter les politiques publiques et participer au débat grâce à une couverture indépendante et des événements reconnus.

Ce que nous offrons :

- Journalisme politique et institutionnel
- Événements thématiques et débats de haut niveau
- Solutions de visibilité adaptées à votre mission

Contactez-nous ici



Découvrez notre site et
abonnez-vous au magazine



Découvrez comment *The Parliament* peut vous accompagner dans votre engagement européen.

+32 (0) 2 741 8235

customer.service@theparliamentmagazine.eu



LA RÉGION À VOS CÔTÉS !



© Région Grand Est - Direction de la Communication - 5182 - Juin 2024 - Crédit photo : Christophe Jung / Région Grand Est

Vous êtes **maire** d'une commune de **moins de 1 500 habitants** ?
Bénéficiez d'un **coup de pouce** pour vos aménagements
du quotidien !



La Région
Grand Est

Pacte pour les
RURALITÉS