

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

22 mai 2014

## NOMINATION DES DIRIGEANTS DE LA SNCF - (N° 1877)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° CD1

présenté par

M. Saddier, M. Jacob, M. Bussereau, M. Heinrich, M. Herth, M. Albarello, M. Aubert, M. Bénisti, M. Kossowski, M. Chatel, M. Chevrollier, M. Douillet, M. Furst, M. de Ganay, M. Gest, M. Ginesy, Mme Lacroute, M. Leboeuf, M. Olivier Marleix, M. Nicolin, M. Priou, Mme Rohfritsch, M. Sermier, M. Solère et M. Jean-Pierre Vigier

-----

**ARTICLE PREMIER**Supprimer l'article 1<sup>er</sup>.**EXPOSÉ SOMMAIRE**

La réforme de 1997 créant RFF a initié un mouvement visant à faire émerger progressivement un gestionnaire d'infrastructure indépendant de plein exercice. Le projet de loi mène cette réforme à son terme en regroupant au sein du gestionnaire d'infrastructures RFF, la DCF et SNCF Infra. Mais hélas il s'accompagne d'un bond en arrière inutile, potentiellement dangereux et coûteux en réunifiant le gestionnaire d'infrastructures et l'opérateur historique sous la coupe d'un holding de tête.

En cela le projet de loi échoue à offrir une organisation séparée qui aurait permis de

- simplifier le système ferroviaire ;
- clarifier le rôle des acteurs ;
- les responsabiliser pleinement dans l'exercice de leur fonction ;
- offrir un cadre exempt de toute suspicion pour l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire.

La structure de tête telle que définie par le présent projet de loi est une structure ambiguë, dont les promoteurs eux-mêmes peinent à définir le contenu, porteuse du risque d'effacement de l'Etat Stratège, de mise sous tutelle du gestionnaire du réseau par l'opérateur SNCF et de conflits de fonctionnement et de pouvoir, générateurs de surcoûts et d'immobilisme.

Elle ne garantit pas les conditions nécessaires à l'exercice d'une saine concurrence entre entreprises ferroviaires, notamment en ce qui concerne l'attribution des sillons.

Elle est également incompatible avec l'ouverture à la concurrence telle qu'elle a été définie au niveau européen.