

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 juillet 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD75

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Jean-Pierre Vigier, M. Leclerc, M. Bony, M. Saddier, M. Bazin et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter l'alinéa 42 par les deux phrases suivantes :

« L'État remet également au Parlement avant le 1^{er} juin 2020 un audit financier précis des charges et des recettes d'exploitation des Intercités de nuit depuis les années 2000. Cet audit comprend en particulier, pour chaque ligne et chaque jour d'exploitation, le nombre de circulations réalisées, le nombre de places offertes et le nombre de voyageurs. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

À l'étranger, certains trains de nuit ont montré qu'ils peuvent fonctionner à l'équilibre budgétaire. En France, l'ARAFER a émis des doutes sur la séparation comptable des activités SNCF et plus récemment sur des incohérences relevées dans les informations transmises par l'opérateur sur les trains de nuit. En 2016, l'Audit d'Intercités s'était déjà interrogé sur le calcul de certaines charges. Depuis, plusieurs régions Autorités Organisatrices des Transports ont elles aussi dénoncé l'opacité des coûts des prestations du groupe SNCF. La concurrence ne résoudra pas tous les problèmes, puisque les opérateurs historiques restent dans tous les pays en position dominante. Dans le cadre de la convention d'exploitation entre la SNCF et l'État, l'implication, l'expertise et le contrôle de l'État sont nécessaires pour le bon fonctionnement des services ferroviaires qu'il subventionne. Par ailleurs, la mobilité « train de nuit » est jugée largement « obsolète » par le groupe SNCF, qui considère qu'elle n'a pas en France d'intérêt commercial pour l'avenir. Le groupe SNCF ne peut donc pas se réfugier derrière le « secret commercial » pour refuser de publier les données de fréquentation. Les chiffres gagneront donc à devenir publics afin d'encourager tous les acteurs, dont les collectivités territoriales intéressées, afin qu'elles disposent de données fiables pour éventuellement relancer cette mobilité.