

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 novembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° II-3206

présenté par

M. Coquerel, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive,
M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon,
Mme Ressiguiier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE 40

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« IV. – Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport étudiant l'impact de la transformation de l'architecture de la SNCF en établissements publics à caractère industriel et commercial en 2014 puis en trois sociétés nationales à capitaux publics en 2018, sur le creusement de la dette de la SNCF Réseaux. Ce rapport présente également l'impact pour la dette de la SNCF Réseaux, qu'aurait une unification des trois sociétés nationales à capitaux publics en un groupe public unifié, avec une société nationale à capitaux publics, SNCF, détenant deux sociétés nationales, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

« Par cet amendement, nous demandons la remise d'un rapport étudiant l'impact de la transformation de l'architecture de la SNCF en établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) en 2014 puis en trois sociétés nationales à capitaux publics en 2018, sur le creusement de la dette de la SNCF Réseaux. Depuis la réforme ferroviaire de 2014, l'édifice SNCF est constitué de trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC). Puis, depuis celle de 2018, le statut d'EPIC a été changé pour celui de société nationale à capitaux publics : c'est le premier pas habituel et incontournable vers une privatisation. L'exemple de GDF l'illustre bien.

Derrière la reprise de la dette SNCF Réseau par l'État, c'est l'imposition de l'austérité, l'absence d'investissements, et la mise à mort du réseau ferroviaire français qui se cache. La séparation SNCF Réseau / SNCF Mobilités a été orchestrée pour creuser la dette. D'un côté, SNCF Réseau s'endette inexorablement car l'entretien des rails est un coût, de l'autre les profits de SNCF Mobilités,

séparés, ne financent pas le réseau. Une fois de plus, c'est l'organisation programmée de la socialisation des pertes et de la maximisation des profits. Alors même que les bénéfices issus des services ferroviaires devraient logiquement financer l'entretien du réseau.

La baisse d'investissements imposée par l'objectif absurde et purement idéologique d'équilibre dès 2024 aggrave le sous-développement ferroviaire qui frappe la France depuis des décennies. L'hexagone compte déjà deux fois moins de lignes ferroviaires (30 000 km) qu'à la création de la SNCF dans les années 1930 (60 000 km en comptant les lignes locales) et a perdu plus de 10 000 km de lignes nationales).

L'absence d'investissements privés dans la SNCF est bien la preuve qu'il est absurde de vouloir à tout prix privatiser un monopole public naturel. Les opérateurs privés ont boudé la SNCF. A part l'italien Trenitalia venu tester des trains rapides sur notre réseau domestique, personne ne s'est manifesté.

En plus d'être une régression pour la mobilité des Français, la mise à mort de la SNCF est un désastre écologique. Alors que le ferroviaire représente 10 % des trafics de personnes et de marchandises en France, le rail ne représente que 2 % de l'énergie consommée par les transports et 1 % des gaz à effet de serre qu'ils émettent. Pourtant, le ferroviaire de fret et de voyageurs continue de régresser, au profit des transports routiers polluants. Bienvenue au pays du « champion de la terre ». Les grands gagnants de la réforme de la SNCF sont donc les lobbies routiers. Alors qu'on s'alarme d'un déficit de 35 milliards d'euros d'une entreprise publique viable pour l'environnement, entre 2022 et 2036, les actionnaires des autoroutes, empocheront 40 milliards d'euros. » » »