

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

6 novembre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° II-883

présenté par

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

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 63, insérer l'article suivant:****« Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs »**

I. – Le Gouvernement remet au Parlement, dans les six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport évaluant les effets du quatrième paquet ferroviaire européen, publié fin 2016, qui prévoit l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport domestique de voyageurs, fin 2020 au plus tard pour les services commerciaux, et fin 2023 au plus tard pour les services conventionnés.

II. – Ce rapport évalue notamment l'impact de ce quatrième paquet ferroviaire européen sur l'égalité territoriale par les transports ferroviaires, en matière notamment de dessertes, de fréquence, de confort ou encore de maintenance et de régénération du matériel. Il intègre à l'analyse le poids éventuel sur les finances publiques d'une telle ouverture à la concurrence des services conventionnés de voyageurs.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Par cet amendement nous demandons un rapport d'information sur les effets attendus du quatrième paquet ferroviaire européen, publié fin 2016, qui prévoit l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport domestique de voyageurs, fin 2020 au plus tard pour les services commerciaux, et fin 2023 au plus tard pour les services conventionnés.

Le chiffre d'affaires de SNCF Mobilités a dépassé 30,5 milliards d'euros en 2016, en hausse de 618 millions d'euros (+ 4,1 %), dont 8 milliards d'euros pour SNCF Transilien, TER et Intercités.

Pourquoi donc vouloir à tout prix l'ouverture à la concurrence afin de chercher des gains de productivité supplémentaires pour un service déjà très rentable ? Nous nous inquiétons des conséquences de cette ouverture à la concurrence. En effet, l'ouverture à la concurrence de l'activité de fret en 2006, mal préparée, représente à bien des égards un contre-modèle car elle s'est accompagnée d'une chute de l'activité, passée de 57,7 milliards de tonnes kilomètre en 2000 à 30 milliards en 2010 et d'une détérioration de la part modale au profit du transport routier de marchandises. De plus, le quatrième paquet ferroviaire européen prévoit la privatisation des services en gare car il ne permettra plus de maintenir la branche Gares & Connexions à l'intérieur du groupe SNCF Mobilités.

Par ce rapport d'information nous entendons fournir aux parlementaires une analyse globale des impacts de ce quatrième paquet ferroviaire européen, notamment sur une éventuelle remise en cause de l'égalité territoriale par les transports ferroviaires, en matière notamment de dessertes, de fréquence, de confort ou encore de maintenance et de régénération du matériel du fait de cette ouverture à la concurrence.