

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mars 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD129

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 Ressiguier, Mme Rubin et M. Ruffin

ARTICLE PREMIER

À l'alinéa 2, substituer aux mots :

« des entités qui le composent, sans remettre en cause leur caractère public »,

les mots :

« pour en faire un pôle public unique en charge des schémas nationaux et régionaux ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Depuis la réforme ferroviaire de 2014, l'édifice SNCF est constitué de trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC). Le changement de statut, d'EPIC à société nationale à capitaux publics est un premier pas habituel et incontournable vers une privatisation. L'exemple de GDF l'illustre bien.

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 gestion des transports doit revenir dans le giron de l'État au titre du principe constitutionnel d'égalité du service public. Le transfert de compétences aux régions alors même que la dotation globale de fonctionnement est contrainte revient à laisser aux régions, économiquement inégales entre elles, le soin et la responsabilité d'achever le train. Par cet amendement, les députés de la France Insoumise demandent à ce que la SNCF redevienne une entité unique gérée par l'État au titre de service public, au nom de la nécessaire cohérence, en termes d'efficacité et de sécurité, entre un train et ses rails.