

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-812

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 ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 84, insérer l'article suivant:****« Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs »**

Le Gouvernement remet, dans les six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport au Parlement évaluant l'impact sur les finances publiques des dispositions nouvelles afférentes au compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement nous souhaitons débattre des effets attendus dans le cadre du nouveau pacte ferroviaire adopté par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire qui prévoit notamment l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport domestique de voyageurs.

Le projet annuel de performance indique une « reprise par l'État de 35 Md€ de dette de SNCF Réseau durant le quinquennat (en deux temps : 25 Md€ en 2020, 10 Md€ en 2022) » ainsi que « démarche globale d'amélioration de la productivité qui devra atteindre 1,6 milliards annuels en 2026. Ce nouveau modèle économique sera équilibré à l'échelle de la SNCF en 2022, et une « règle d'or » stricte votée par le Parlement permettra d'éviter tout nouvel endettement hors de contrôle de SNCF Réseau. » Qu'en est-il des impacts budgétaires de cette stratégie ? Nous rappelons ici que ces dispositions n'ont pas fait l'objet d'une étude d'impact dans le cadre du projet de loi déposé par le gouvernement puisqu'un certain nombre d'amendements déposés en 1^{ère} lecture sont venus modifier substantiellement le texte.

Nous nous inquiétons par ailleurs des conséquences de cette ouverture à la concurrence qui pourrait conduire rapidement à sa privatisation. A titre d'exemple, 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.

Par ailleurs, la Loi d'Orientation des Mobilités, attendue prochainement, intègre a priori une ouverture à la concurrence des transports en communs en Ile-de-France. Ce contre quoi nous protestons vivement.

Il s'agit pour nous d'une remise en cause de l'égalité territoriale par les transports ferroviaires et du démantèlement d'un service public indispensable à la transition écologique.