

ASSEMBLÉE NATIONALE

31 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-968

présenté par

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

ARTICLE 39**ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	2 832 000	0
Affaires maritimes	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0
Prévention des risques	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	2 832 000
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
TOTAUX	2 832 000	2 832 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement d'appel nous souhaitons aborder les effets de la loi 'nouveau pacte ferroviaire' adopté par la loi n°2018-515 du 27 juin 2018. 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 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.

Cet amendement constitue un transfert de la dotation pour charge de service public allouée à l'ANDRA (2,8 M€ pour charges de service public, en hausse de 0,4 M€ par rapport à la LFI 2018) dans le cadre du programme 174 au programme 203, et plus particulièrement l'action 41 (Ferroviaire). Dans le cas où le gouvernement ne souhaiterait pas lever le gage, nous précisons que l'ANDRA bénéficie de plusieurs millions d'euros de recettes par le biais de la taxe dite « Recherche » (plafonnée à 65 millions d'euros) et de la taxe dite « Conception » pour un montant estimée à 149 millions d'euros en 2019 pour financer le projet CIGEO. Le gouvernement sait très bien baisser les dotations pour charge de service public des autres opérateurs, nous imaginons donc qu'un prélèvement de 2,8 millions sur les dotations de l'ANDRA saurait être aisément compensé.