

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT**N ° 1180**

présenté par

Mme Pinel, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, Mme Dubié, M. El Guerrab, M. Falorni, M. Favennec Becot, M. François-Michel Lambert, M. Molac, M. Pancher, M. Pupponi et M. Philippe Vigier

ARTICLE 1ER A

Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa :

« Dans le cadre de cette stratégie, sur le modèle de la Société du Grand Paris, l'État accompagne la mise en œuvre de sociétés de financements permettant l'identification de ressources territoriales nouvelles et de financements innovants, afin d'accélérer le portage et la réalisation des grandes infrastructures ferroviaires que le Conseil d'orientation des infrastructures a identifiées comme restant à réaliser dans son rapport présenté en février 2018. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement, introduit par le Sénat dans le rapport annexe, se doit d'être également précisé dans l'article relatif à la programmation des infrastructures. En effet, il vise à affirmer que la création de sociétés de financement est un outil opérationnel pour passer à la phase de réalisation de projets identifiés comme essentiels à l'aménagement du territoire par le COI et qui sont murs pour entrer dans une phase opérationnelle.

Or, le financement du Grand Projet du Sud-Ouest ainsi que de la ligne ferroviaire Montpellier-Perpignan qui ont été reconnus comme des programmes structurants de ce type par le COI, parce qu'ils permettaient de traiter autant l'accessibilité, que les transports du quotidien, peuvent s'inscrire dans des calendriers réalistes et dynamiques, si le législateur reconnaît la nécessité de créer ces sociétés de financement, outil approprié et qui a déjà été mise en place pour la Société du grand Paris.

En effet, avec des sociétés de financement, toutes les études montrent que ces sociétés de financement sont des solutions viables financièrement pour réaliser ces infrastructures dans des délais raisonnables. En outre :

- l'effort financier est supporté majoritairement par le territoire (collectivités et entreprises via la taxe sur les bureaux dont l'objectif recueille une large adhésion du tissu économique régional en Occitanie par exemple) ;
- l'État et les collectivités n'ont plus à supporter directement la charge de la dette ;

une seule structure parle à SNCF Réseau et pèse dans la gouvernance du projet (ce qui évite l'écueil de la LGV Tours-Bordeaux où il y avait une multitude de financeurs isolés).