

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 1683

présenté par

Mme Corneloup, M. de Ganay, M. Pauget, M. Dive, Mme Valentin et M. Rolland

ARTICLE 1ER B

Rédiger ainsi les alinéas 2 et 3 :

«

	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses totales	3	3,3 (a minima 3)	3,6 (a minima 3)	3,9 (a minima 3)	4 (a minima 3)

« Les dépenses prévues au titre de 2023 s'inscrivent dans la perspective d'une enveloppe quinquennale de 22 milliards d'euros – a minima 15 milliards d'euros - sur la période 2023-2027. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le 1^{er} février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) rendait son rapport en alertant sur l'urgence à agir et en appelant à un véritable plan Marshall en matière d'infrastructures de transports. Un consensus s'était alors dégagé autour d'un scénario 2 portant à 60 milliards sur 20 ans l'investissement nécessaire dans les transports.

La crise des « gilets jaunes » donne aujourd'hui un éclairage nouveau à ce projet de loi, désormais présenté comme un élément de réponse.

En retenant un scénario 2 dévalué sur la base de trois schémas définis par le COI qui allaient du statu quo à un scénario qui permettait de répondre à l'ensemble des difficultés identifiées et qui permettait de préparer l'avenir dans les meilleures conditions, il y aura nécessairement des sacrifices qui devront être opérés en matière de politique d'infrastructures. Or, ces sacrifices dans les territoires ne sont plus soutenables après les semaines de crise que le pays a traversé depuis novembre 2018.

Sur la période 2019 – 2023, entre le scénario 2 (15 milliards d’euros) et la trajectoire financière retenue jusqu’à présent (13,7 milliards d’euros), la différence s’élève à 1,3 milliards d’euros sur le budget de l’AFITF pour la période 2019 – 2023. En tenant compte du scénario 3 (17,8 milliards d’euros), la différence avec la trajectoire actuelle est de 4,1 milliards d’euros sur l’ensemble du quinquennat.

Le présent amendement vise ainsi à privilégier le scénario 3 correspondant à l’accélération des projets identifiés dans le scénario intermédiaire pour mieux répondre aux attentes des territoires. Notamment la réduction des inégalités territoriales en assurant un meilleur accès aux villes moyennes et aux territoires ruraux, tout en tenant compte des besoins spécifiques des Outre-Mer.