

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 2652

présenté par

M. Ruffin, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, 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 et Mme Taurine

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 52, insérer l'article suivant:**

Avant le 1^{er} septembre 2019, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conséquences, notamment en termes de coûts pour la collectivité et les usagers, de la mise en œuvre des contrats de partenariat public-privé dans le domaine ferroviaire.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement nous demandons au Gouvernement de faire un bilan des conséquences, notamment en termes de coûts pour la collectivité et les usagers, de la mise en œuvre des contrats de partenariat public-privé (PPP) dans le domaine ferroviaire.

En effet, trois lignes à grand vitesse ont récemment été ouverte à la suite de partenariats public-privé : Le Mans - Rennes, Bordeaux - Tours et Nîmes - Montpellier.

Un bilan nous semble nécessaire car les partenariats public-privé se sont souvent révélés de très mauvaises affaires pour l'État.

Que ce soit pour des raisons idéologiques ou budgétaires, ces PPP se sont multipliés en France dans les années 2000, notamment sous l'impulsion de Nicolas Sarkozy : l'état-major des armées, baptisé « Pentagone à la française », à Balard, dans le 15^e arrondissement de Paris ; le nouveau Palais de justice de Paris, porte de Clichy, dans le 17^e arrondissement.

Aujourd'hui, les cours des comptes française
(<https://www.lemonde.fr/societe/article/2018/03/12/trop-couteux-les-partenariats-public-privé-n->

ont-plus-la-cote_5269553_3224.html) et européenne (<https://www.lagazettedescommunes.com/555607/ppp-un-rapport-au-vitriol-de-la-cour-des-comptes-europeenne/>) sont très critiques vis-à-vis des PPP. Ainsi la cour des comptes européennes publiait en mars 2018 un rapport dont la première recommandation était : « Ne pas promouvoir un recours accru et généralisé aux PPP tant que les problèmes relevés n'auront pas été résolus et que les recommandations suivantes n'auront pas été mises en œuvre avec succès ».

Les critiques qui visent les PPP sont nombreuses : manque d'efficacité, bombe à retardement pour les finances publiques, perte de contrôle de l'État, privatisation des profits et socialisation des pertes, etc.

Dès lors il nous paraît nécessaire de faire un bilan concernant le ferroviaire pour ne pas reproduire les mêmes erreurs dans le futur.

Prenons l'exemple de la ligne Bordeaux - Tours : une note d'Attac (<https://france.attac.org/actus-et-medias/le-flux/article/contribution-a-l-etude-du-surcout-des-partenariats-publics-privés-ppp-dans-le>) nous explique que l'investissement est financé à seulement 32 % par le privé, que les risques sont assumés par l'État alors que toutes les recettes vont au privé.