

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 2825

présenté par
Mme Batho et M. Orphelin

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Rédiger ainsi l'alinéa 47 :

« Le projet du Grand Paris Express est abandonné. En Île-de-France est entrepris un projet de modernisation, de développement et de maillage du réseau ferré qui passe par une intensification du réseau existant, une augmentation de l'inter-connectivité entre les différents modes de transport ferroviaires dans le but de substituer les transports en commun ferroviaires à l'automobile, de décongestionner les réseaux existants tout en augmentant les capacités de trafic et d'améliorer le confort des usagers. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objectif de renoncer à la réalisation du projet du Grand Paris Express auquel sera substitué un vaste projet de modernisation et d'intensification du réseau ferroviaire existant.

La réalisation du Grand Paris Express avec ses 200 km de lignes, ces 68 gares pour un coût initial de 19 milliards d'euros, aujourd'hui chiffré à 35 milliards d'euros ne permettra pas de résoudre effectivement, rapidement et à moindre coût les problématiques de circulation qui imprègnent la zone d'Île-de-France.

Il est nécessaire d'enterrer ce projet aux montants colossaux dont les délais de réalisation sont constamment repoussés et pour lequel le Premier ministre a demandé en 2018 une révision à la baisse de 10 % du budget.

En janvier 2018, la Cour des comptes a d'ailleurs alerté sur le dérapage considérable du coût prévisionnel du Grand Paris Express et sur les risques financiers qui en résultent. Elle a également signalé de nombreuses irrégularités commises par la Société du Grand Paris dans la gestion des marchés publics. Le Parquet national financier a ouvert à ce sujet une enquête préliminaire en janvier 2019.

L'Accord de Paris ratifié par la France depuis 2016 exige de contenir le réchauffement climatique à 1,5°C. La réalisation de grandes infrastructures de transports, tel que le projet du Grand Paris Express est donc obsolète. Il est nécessaire de mettre en œuvre un développement alternatif des transports en Ile-de-France.

La transformation des nombreux réseaux existants extra-muros permettrait de gagner en maillage et en capacité de trafic sur l'ensemble de l'agglomération Île-de-France pour un coût et des délais largement inférieurs.