

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° 3244

présenté par

Mme Rabault, M. Aviragnet, Mme Biémouret, M. Bouillon, Mme Bareigts, Mme Battistel, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Après l'alinéa 78, insérer l'alinéa suivant :

« L'État confirme également l'importance de la réalisation des lignes à grande vitesse du Grand projet du Sud-ouest ainsi que de la ligne ferroviaire Montpellier-Perpignan qui sont des programmes structurants de développement du territoire et reconnus par l'Europe comme un axe prioritaire faisant partie de l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-ouest de l'Europe. Leur financement conséquent doit être assuré par la mise en place d'un outil approprié du type des sociétés de financement. En lien avec les acteurs locaux qui ont élaboré une trajectoire financière, une démarche visant à solliciter un co-financement européen au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe permet d'intégrer au mieux ce projet dans la trajectoire d'investissement tracée par la présente loi. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le Grand Projet du Sud-Ouest ainsi que la ligne ferroviaire Montpellier-Perpignan sont des programmes structurants de développement du territoire. Leur financement conséquent ne peut être assuré sans la mise en place d'un outil approprié. Cet amendement vise à préciser dans le rapport annexe les enjeux reconnus par le rapport du COI, car les deux projets de LGV en Occitanie doivent s'inscrire dans des calendriers réalistes et dynamiques, d'autant que :

- toutes les études montrent que ces sociétés de financement sont des solutions viables financièrement pour réaliser ces infrastructures dans des délais raisonnables ;
- 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) ;
- 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).