

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° CD697

présenté par
Mme Batho

ARTICLE 1ER EA

Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« 2° Le même article est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les travaux de construction d'une nouvelle infrastructure de transport ferroviaire ne peuvent être engagés sans que le financement ne soit identifié et ne bénéficie d'une inscription pour sa totalité dans les comptes du promoteur ou de la personne publique qui le finance. Les financements de la totalité du projet d'infrastructure doivent être disponibles préalablement au lancement des marchés publics de réalisation des travaux. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à renforcer les impératifs de sécurité financière des projets de réalisation d'infrastructures de transport, avec pour objectif de responsabiliser la chaîne de prise des décisions préalables à leur réalisation et de limiter les réalisations de grands projets à faible rentabilité socio-économique.

Le coût du Grand Paris Express est aujourd'hui chiffré à 38,5 milliards d'euros par la Cour des comptes, alors qu'en 2013 il était estimé à 25,5 milliards d'euros. La hausse est telle que le Premier ministre a demandé en juillet 2018 à la Société du Grand Paris la révision à la baisse de 10 % du budget.

Le coût global de réalisation du projet Lyon-Turin est chiffré à 26 milliards d'euros, une récente étude indique que ces coûts seront supérieurs aux bénéfices à hauteur de 7 milliards d'euros.

Ces deux projets accumulent retards et coûts de réalisation dispendieux. Ils illustrent parfaitement la nécessité de préserver les caisses publiques par une obligation d'identification précise des moyens de financement et de leur disponibilité, cela le plus en amont possible dans la conception du projet d'infrastructure.