

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 octobre 2008

MISE EN OEUVRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT - (n° 955)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1340 Rect.

présenté par

M. Queyranne, M. Duron, M. Tourtelier, M. Brottes, M. Bono, Mme Lepetit,
Mme Pérol-Dumont, Mme Lignières-Cassou, M. Gagnaire, M. Letchimy,
M. Le Bouillonnet, M. Plisson, Mme Massat, M. Le Déaut, M. Peiro,
M. Gaubert, Mme Fioraso, Mme Le Loch, Mme Erhel, Mme Gaillard,
M. Chanteguet, M. Lesterlin, M. Mesquida, M. Bascou, Mme Got,
Mme Quéré, Mme Batho, Mme Filippetti, M. Philippe Martin
et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

ARTICLE 11

À l'alinéa 10, compléter la deuxième phrase par les mots :

« le barreau Poitiers-Limoges, les voies d'accès françaises au tunnel Lyon Turin, la ligne à grande vitesse Paris-Amiens-tunnel sous la Manche dit barreau d'Amiens et les investissements de capacité nécessaires au fonctionnement des nœuds d'échanges, et notamment du nœud ferroviaire lyonnais. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le maillage du territoire par des lignes ferrées à grande vitesse doit être poursuivi non seulement pour relier des capitales régionales à Paris mais aussi pour les relier entre elles, et assurer une bonne desserte des grandes villes. La liste des projets cités dans cet alinéa est à compléter par le barreau Poitiers-Limoges, par les voies d'accès françaises au tunnel Lyon Turin, non couvertes par l'accord international relatif au tunnel, par la ligne à grande vitesse Paris Amiens tunnel sous la Manche, dit barreau d'Amiens. Par ailleurs, les projets d'infrastructures linéaires mentionnés ne peuvent être opérants que s'ils sont complétés par des investissements de capacité dans les nœuds ferroviaires. C'est en particulier le cas du nœud ferroviaire lyonnais dont la saturation par les trafics voyageurs et fret, européens, nationaux et régionaux impose un traitement de grande ampleur.