

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

RETIRÉ AVANT DISCUSSION

AMENDEMENT

N ° CE43

présenté par
Mme Bessot Ballot

ARTICLE 1ER A

RAPPORT ANNEXÉ

Après le mot :

« auquel »,

rédiger ainsi la fin de la première phrase de l'alinéa 80 :

« sont rajoutés, en cohérence avec les priorités de la présente loi :

« – l'achèvement de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône par la réalisation de sa deuxième phase ;

« – la mise à niveau de la liaison ferroviaire des ports de Mulhouse avec le tracé de la voie ferrée Centre Europe Atlantique et l'axe rhodanien pour réaliser une liaison multimodale Rhin-Rhône. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La question de la liaison Rhin Rhône est restée non résolue après l'abandon du Grand Canal Fluvial Rhin Rhône.

Cet amendement vise donc à offrir entre le Rhin et le Rhône une alternative ferroviaire au tout routier, en contribuant à la transition écologique et en résolvant trois problématiques :

- L'existence d'un chaînon manquant en France sur l'axe européen de fret ferroviaire Nantes Budapest ;
- La carence de liaison fret autrement que par la route entre le Rhin et le Rhône depuis l'abandon du

projet du Grand Canal Fluvial Rhin-Rhône ;
- La saturation ferroviaire de la région parisienne et de la région lyonnaise.

Ces défauts affectent l'Europe, la France et neuf régions. L'inscription d'une liaison ferroviaire aux standards internationaux du fret à ce projet de loi contribuera à la solution des 3 problématiques, notamment par le développement de solutions multimodales fer-fleuve utilisant la capacité de la Saône et du Rhône pour des flux en provenance de la côte atlantique, du nord et de l'est.

Une mise œuvre par étapes avec une première phase d'études et de réalisation d'aménagements peu coûteux permettraient une ouverture rapide et un développement progressif

Les bénéfices attendus sont la solution de la jonction de la VFCEA avec l'axe Rhéna, la jonction de l'axe Rhéna avec l'axe Rhodanien, la contribution à la désaturation ferroviaire de la Région parisienne et du Grand Lyon, la diminution de l'empreinte Co² avec le report modal Route vers Rail-Fluvial et la diminution des nuisances routières encombrements et pollution et accidents.

Par ailleurs, le Comité d'orientation des infrastructures, présidé par Philippe Duron, dont le rapport remis en février 2019, intitulé « Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir », a permis de proposer trois scénarios pour une réelle programmation des investissements dans les infrastructures de transport.

Le Gouvernement a choisi le scénario 2 qui permet l'entretien, la modernisation et le lancement des grands projets en réalisation phasée. Les grandes orientations sont :

- Renforcer les offres de déplacement du quotidien.
- Accélérer la transition énergétique et la lutte contre la pollution.
- Contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins.
- Améliorer l'efficacité des transports de marchandises.

Aussi, concernant le projet de la VFCEA, le COI considère la régénération de la voie comme prioritaire, afin que la circulation du quotidien retrouve une vitesse nominale, ce projet faisant partie de la programmation du scénario 2.