

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

28 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Retiré

**AMENDEMENT**

N ° 1097

présenté par

M. Sermier, Mme Genevard, M. Garcia, Mme Wonner, M. Naegelen, Mme Lacroute, M. Lurton,  
M. Saddier, Mme Bassire, M. Kamardine, M. Lorion, M. Brial, M. Viala, Mme Anthoine,  
Mme Bazin-Malgras, Mme Poletti, M. de la Verpillière, M. Viry, Mme Trastour-Isnart  
Mme Sage

-----

**ARTICLE 1ER A****RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter la première phrase de l'alinéa 80 par les mots :

« , auxquels est rajouté l'achèvement de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône par la réalisation de sa deuxième phase ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le rapport annexé à l'article 30 propose une programmation d'investissements dans les infrastructures de transport pour les dix prochaines années sur la base du scénario 2 du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures. Ce scénario 2 contient une liste de projets où ne figure pas la 2<sup>ème</sup> phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Pourtant ce projet correspond à l'achèvement d'un chantier phasé dans le temps pour en lisser le financement, dont la 1<sup>ère</sup> phase est en service, et pour lequel 82 millions d'euros d'argent public ont déjà été dépensés pour préparer la 2<sup>ème</sup> phase.

Cet amendement propose de rajouter le projet d'achèvement de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône par la réalisation de sa deuxième phase au scénario 2 proposé par le Conseil d'orientation des infrastructures. Il ne s'agit pas d'ouvrir la voie à l'inscription de tout futur projet dans le programme d'investissements mais de rectifier un oubli difficilement compréhensible eu égard à l'état d'avancement du projet, à son utilité pour la collectivité, et aux engagements européens de la France.

---

En effet, la branche Est de la LGV Rhin-Rhône contribue à la réalisation d'un axe majeur pour le trafic ferroviaire européen. Première ligne à grande vitesse française de province à province elle permet deux types de trafic : un trafic Est-Ouest reliant Paris à la Suisse et au Sud du Bade-Wurtemberg, ainsi qu'un trafic Nord-Sud reliant l'Allemagne et le Luxembourg à la Méditerranée, en passant par Strasbourg, l'Alsace, la Bourgogne-Franche-Comté et la région lyonnaise.

La réalisation de la 1<sup>ère</sup> phase déjà en service n'a pas conféré à l'infrastructure toutes les fonctionnalités prévues initialement dans le cadre du projet complet déclaré d'utilité publique en 2002. Seule la réalisation de la 2<sup>e</sup> phase permettra la mise en œuvre d'une offre de desserte à grande vitesse lisible, performante et attractive commercialement afin de mieux répondre à la demande de mobilité régionale, nationale et internationale et de concourir à un meilleur équilibre économique des liaisons ferroviaires ainsi optimisées. Cette deuxième phase du projet, indispensable au plein rendement socio-économique de la branche Est, est prête à être engagée opérationnellement. Des études d'optimisation technique menées par SNCF Réseau ont permis d'identifier des pistes d'économies conduisant à réduire le coût du projet de plus de 160 millions d'euros et les nouvelles études de trafic et de capacité contributive conduites par SNCF Réseau mettent en avant un bilan socio-économique favorable pour le projet avec un ratio VAN/coût d'investissement de 10 %. Les collectivités partenaires ont proposé des scénarios de financement avec une augmentation de leur participation en contrepartie de la perception des péages sur la nouvelle infrastructure, ce qui permettrait de réduire significativement la part de l'État.

L'inclusion de la 2<sup>e</sup> phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône dans le scénario de réalisation des infrastructures privilégié par l'État est parfaitement cohérent avec les objectifs visés par le projet de loi d'orientation des mobilités. Le projet contribuera à la décarbonisation des transports sur un axe caractérisé aujourd'hui par des déplacements massifs par la route, faute d'offre ferroviaire performante. Il participera au renforcement des liens entre la France et l'Europe, tout en consolidant les réseaux du quotidien par les interfaces forts avec la modernisation des grands nœuds ferroviaires (Mulhouse, Strasbourg) et les réseaux capillaires. Enfin, il renforcera les liens entre des villes moyennes et les métropoles et soutiendra ainsi l'activité économique et le maintien de l'emploi dans des territoires parmi les plus industrialisés de France.