ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 1633

présenté par

Mme Dalloz, M. Cinieri, M. Boucard, M. Abad et M. Descoeur

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

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.

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^{ème} 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^{ère} phase est en service, et pour lequel 82 millions d'euros d'argent public ont déjà été dépensés pour préparer la 2^{ème} phase.

La réalisation de la 1^{ère} 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 2e phase permettra la mise en œuvre d'une offre de desserte à grande vitesse performante 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. Enfin, cette seconde phase est indispensable au plein rendement socio-économique de la branche Est, est prête à être engagée opérationnellement.