ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 745

présenté par

M. Straumann, M. Cattin, M. Reitzer, M. Furst, M. Reiss et M. Hetzel

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 vise à rétablir le texte adopté par le Sénat permettant l'achèvement de la branche est de la LGV Rhin-Rhône.

Alors que la première phase de ce projet a abouti avec succès en 2011, la seconde a été, quant à elle, maintes fois reportée. Ce projet présente pourtant un double enjeu de mobilité.

D'abord, un enjeu de mobilité nationale : il s'agit de la première ligne à grande vitesse de province à province et d'un projet contribuant à la décarbonisation des transports sur un axe caractérisé par des déplacements massifs par la route.

Ensuite, un enjeu européen : ce projet s'inscrit dans le plan de travail du corridor mer du Nord-Méditerranée et s'avère essentiel pour l'interconnexion ferroviaire en Europe.

D'intérêt général, cette ligne à grande vitesse, une fois achevée, couvrira pas moins de 10 % du trafic TGV national et desservira 32 destinations, dont 8 à l'étranger.

À l'heure actuelle, les usagers dénoncent une desserte incomplète et surtout incohérente. Économiquement, le projet est rentable et utile pour la collectivité, mais sa pleine rentabilité ne sera

atteinte qu'avec la réalisation de la seconde phase. Financièrement, des pistes d'optimisation ont été identifiées en 2016, permettant de réduire le coût global des travaux de la section de plus de 160 millions d'euros pour un coût désormais établi à moins de 700 millions d'euros. La part de l'État ne représenterait que 200 millions d'euros, les collectivités se disant prêtes à assumer une part beaucoup plus importante.

Les lignes européennes ne passent pas toutes par Paris. L'axe Francfort-Barcelone transite par la vallée du Rhin et celle du Rhône. C'est dans ce sens que les collectivités locales se sont engagées, par un protocole à payer 50 % de la seconde phase. L'État doit en acquitter une partie et l'Europe peut faire de même compte tenu de l'enjeu.

S'arrêter à la première phase, alors que 82 millions d'euros ont déjà été dépensés pour les études de la seconde phase, est une aberration économique.