

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

22 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° II-950

présenté par

M. Fuchs, M. Thiébaud, M. Barbier et M. Zumkeller

**ARTICLE 33****ÉTAT B****Mission « Plan de relance »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

*(en euros)*

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Écologie	160 000 000	0
Compétitivité	0	160 000 000
Cohésion	0	0
<b>TOTAUX</b>	160 000 000	160 000 000
<b>SOLDE</b>	0	

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement vise à abonder le programme écologie de 160 millions d'euros afin de permettre l'achèvement de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, en réalisant la section Est de sa deuxième phase.

La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône est un projet global composé de 3 branches qui constitue la première ligne à grande vitesse française de province à province. La branche Est de ce projet a été

déclarée d'utilité publique en 2002 et sa réalisation a été ensuite découpée en deux phases afin de lisser le financement dans le temps. La première phase de ce projet a été achevée avec succès en 2011 mais la seconde phase est techniquement prête, sa réalisation a été reportée deux fois par l'État, et ce malgré les 82M€ d'argent public déjà investis et les engagements des collectivités territoriales, de l'Etat et de Réseau Ferré de France inscrits dans un protocole d'intention de financement signé en 2012. La deuxième phase est divisée en deux parties : la partie Est (35km de ligne nouvelle entre Petit Croix (90) et Lutterbach (68) et la partie Ouest 15 km entre Villers-les-Pots et Genlis en Côte d'Or qui est jugée moins prioritaire par les partenaires et qui n'est pas concernée par le présent amendement.

Le coût de la section Est de la phase 2 a été évalué par SNCF Réseau (RFF à l'époque) à 850M€ aux conditions économiques de 2011 (selon le protocole d'intention de financement de la 2ème phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône signé par les partenaires le 18 janvier 2012). Des études d'optimisation menées par SNCF Réseau (restituées au comité de pilotage le 16 mars 2017) ont identifié des pistes permettant de réduire le coût de la section Est à 688M€. Une fois ajusté pour les nouvelles études et procédures nécessaires à la reprise du chantier (+10M€), les sommes déjà dépensées pour les acquisitions foncières, archéologie préventive et autres études et procédures (-60M€) et le doublecomptage de la prévision pour risques (-12M€) le coût total sera de 626M€ (calcul Association TETGV à partir des études d'optimisation de SNCF Réseau). Cette somme devrait être répartie entre les partenaires selon le montage décrit dans le protocole d'intention de financement de 2012, à savoir une participation à parts égales des collectivités territoriales et de l'Etat déduction faite des contributions de l'Europe et de SNCF Réseau. S'agissant d'un maillon manquant du réseau de cœur du réseau transeuropéen de transport la 2ème phase est éligible à une participation de l'Europe allant jusqu'à 20% (selon le règlement en vigueur de la Commission européenne pour le mécanisme pour l'interconnexion en Europe), soit 126M€. Ceci laisserait donc 500M€ à la charge des partenaires, dont 250M€ pour l'Etat. Si SNCF Réseau participe au financement du projet à hauteur du retour attendu en matière de péages (environ 180M€ selon les études socio-économiques restituées par SNCF Réseau aux partenaires le 28 novembre 2018) cela laisserait 320M€ à la charge des partenaires, dont 160M€ pour l'Etat.

La réalisation de la 2ème phase assurera la rentabilité de l'ensemble du projet, en permettant la mise en œuvre d'une offre de dessertes 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. En 2018, les études socio-économiques sur la 2ème phase ont montré que celle-ci est rentable avec une valeur actualisée nette (VAN) de 111 millions d'euros, soit un ratio VAN/coût d'investissement de 10%. Les résultats permettent de repositionner l'intérêt de la 2ème phase comme faisant partie d'une infrastructure globale qui n'est pas terminée et qui trouverait sa justification et sa rentabilité avec la partie restante à réaliser.

Enfin, elle sera un très bon vecteur de relance en renforçant les liens entre des villes moyennes et les métropoles et soutiendra ainsi l'activité économique et le maintien de l'emploi dans des territoires du Grand-Est et de la Bourgogne Franche-Comté parmi les plus industrialisés de France. Cette réalisation assurera le remplissage des trains, estimé dans les études socio-économiques à environ 438 000 passagers supplémentaires pour un nombre de TGV inchangé. En effet, les minutes

---

gagnées par la deuxième phase permettent de rajouter des arrêts supplémentaires pour assurer une desserte plus fine des territoires, une amélioration des relations avec Paris et la Suisse, un gain de temps sur certains parcours et une augmentation du nombre de liaisons réalisables dans la journée ou demi-journée. En multipliant les possibilités de liaisons entre les villes de l'axe Rhin-Rhône de Strasbourg à Lyon et la Méditerranée, et aussi avec l'Ile-de-France, la Suisse et l'Allemagne, la 2ème phase de la branche Est sera un catalyseur des échanges entre ces différents territoires, bien au-delà de ce que l'infrastructure actuelle ne le permet.

Il faut aussi souligner que cette réalisation participerait à la décarbonisation des transports (conformément aux objectifs écologiques du plan de relance) sur un important axe de déplacements caractérisé par l'utilisation massive de la voiture. Sa réalisation renforcera les opérations de régénération et de modernisation du réseau en cours, notamment le fonctionnement des grands nœuds du réseau comme Mulhouse et Strasbourg, et les investissements dans les petites lignes assurant le maillage du territoire. En libérant de la capacité sur la voie classique entre Mulhouse et Belfort, la 2ème phase favorisera le développement du fret ferroviaire sur l'axe Rhin-Rhône et des transports du quotidien dans la région transfrontalière autour de Mulhouse.

Cet amendement vise donc à

- A diminuer de 160 millions d'euros les crédits du programme 363 « compétitivité », action 04 « Mise à niveau numérique de l'État, des territoires et des entreprises – modernisation des administrations régaliennes », sous action 02 « Transformation numérique de l'État et des territoires », paragraphe 5 « Ministère de la Transformation et de la Fonction publique », sous paragraphe 1 « Sac à dos numérique de l'agent public »
- A augmenter de 160 millions d'euros les crédits du programme 362 « écologie », action 07 « Infrastructures et mobilités vertes », sous action « Accélération des travaux d'infrastructures de transport »