

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 octobre 2008

MISE EN OEUVRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT - (n° 955)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1149

présenté par
M. Duron-----
ARTICLE 11

Substituer à la deuxième phrase de l'alinéa 10 les six alinéas suivants :

« Le programme de lignes à grande vitesse sera inscrit dans le schéma national de la mobilité durable et pourra porter sur :

« - l'axe Sud-Europe Atlantique avec la desserte de Rennes, Nantes, Tours, Limoges, Bordeaux, Hendaye et Toulouse,

« - l'axe Perpignan-Nice avec le contournement de Nîmes et de Montpellier, la desserte de Montpellier, Perpignan et Nice,

« - l'axe Nord-Sud par l'est avec l'achèvement de la ligne Rhin-Rhône (branches ouest et sud, achèvement de la branche est) et de la desserte de Strasbourg, le doublement de Paris-Lyon, la ligne Lyon-Turin,

« - l'axe Paris-Londres par Amiens et Calais,

« - les enjeux franciliens avec l'interconnexion Sud et la rocade à grande vitesse, en particulier nord et ouest. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La rédaction du texte, sorte « d'inventaire à la Prévert », apparaît comme la négation d'une authentique planification, qui doit reposer sur des critères objectifs et acceptés par toutes les parties, à commencer par l'ensemble des financeurs, qui ne sont pas ici consultés. Il apparaît aussi comme la négation d'un schéma national de la mobilité durable, qui doit fixer dans la transparence la plus grande, et en tenant compte de la faisabilité réelle des projets, les priorités, notamment dans le domaine de la grande vitesse ferroviaire. Enfin, quelle valeur aurait la loi si un projet inscrit

devenait, pour quelque raison que ce soit, caduc, et était remplacé par un autre projet, lui non inscrit...

Même si cela n'apparaît pas, sans doute, la proposition la plus simple, cet amendement propose une rédaction beaucoup plus respectueuse du principe fondamental planification/programmation/financement.