

15ème législature

Question N° : 31191	De M. Ian Boucard (Les Républicains - Territoire de Belfort)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique		Ministère attributaire > Transition écologique
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Ligne à Grande Vitesse	Analyse > Ligne à Grande Vitesse.
Question publiée au JO le : 14/07/2020 Réponse publiée au JO le : 03/11/2020 page : 7848		

Texte de la question

M. Ian Boucard attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique s'agissant de la mise en chantier de la 2ème phase de la branche Est de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône. En effet, dans le contexte actuel de sortie de crise sanitaire et au vu du besoin de relancer l'économie, le Gouvernement a demandé à l'ensemble des acteurs économiques d'identifier les actions qui pourraient permettre cette reprise. Dans ce cadre, la mise en chantier de la 2ème phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône semble être une opportunité indéniable et ce à plusieurs égards. Le lancement d'un tel chantier aura un impact positif sur l'emploi et le tissu économique local. Les entreprises de construction, durement impactées par l'épidémie, pourront donc bénéficier de cet accroissement d'activité et seront à la recherche de main d'œuvre. De plus, l'achèvement de la branche Est de la LGV aura un effet bénéfique sur l'activité économique régionale, nationale et européenne puisqu'elle représente un véritable catalyseur d'échanges franco-français avec des liaisons possibles entre l'Île-de-France, Strasbourg, la Bourgogne-Franche-Comté, Lyon et la Méditerranée mais aussi d'échanges à l'extérieur des frontières avec des liaisons vers l'Allemagne et la Suisse qui seront également facilitées par une plus grande mobilité. Par ailleurs, le bilan carbone réalisé sur la 1ère phase de cette ligne tend à montrer qu'il s'agit d'une infrastructure vertueuse écologiquement et qui répond parfaitement aux attentes du *Green Deal* européen s'agissant du développement des offres de mobilités propres. Enfin, lors de la discussion concernant le projet de loi mobilité de 2019, il était prévu de réévaluer le calendrier afin de programmer le chantier sur la période 2023-2028. Or, le contexte actuel peut permettre d'anticiper ce calendrier et ainsi aider à la nécessaire relance économique. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures elle compte prendre pour favoriser ce projet afin de permettre son financement et la commande des travaux auprès de la SNCF et ainsi permettre le lancement rapide du chantier visant à achever la branche Est de la LGV Rhin-Rhône.

Texte de la réponse

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a décidé de suivre les recommandations de la Commission « Mobilité 21 » et n'a pas retenu de financements pour la deuxième phase de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône avant 2038 dans le rapport qu'il m'a remis le 1er février 2018. En complément, et en tenant compte de la position des élus concernés, le Gouvernement a confié en avril 2018 une mission au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) sur les conditions de poursuite de la LGV Rhin-Rhône. La mission a conclu à la nécessité d'optimiser les circulations des trains actuellement en service sur la ligne existante avant d'envisager la réalisation de la deuxième phase de la LGV, la conception des grilles horaires et la multiplication des arrêts intermédiaires étant source de lenteurs préjudiciables à l'attractivité de la ligne. À ce stade, ce projet n'est donc pas repris dans le scénario qui a été retenu dans le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) et qui fixe les grandes orientations en matière d'investissements dans les infrastructures de transport.

Toutefois, de nombreux élus des régions Grand Est et Bourgogne Franche-Comté ont exprimé leurs fortes attentes quant à la réalisation de ce projet en mettant en exergue de nouveaux éléments d'analyse socio-économique. La ministre Elisabeth Borne s'était engagée lors du débat au Parlement sur la LOM à saisir le COI pour qu'il procède à une nouvelle analyse du projet afin de déterminer dans quelle mesure il pourrait s'insérer dans la révision de la programmation des infrastructures 2023-2028. Cet engagement sera bien tenu et ce projet sera ainsi réexaminé dans ce cadre. Par ailleurs, le plan de relance présenté le 3 septembre 2020 prévoit effectivement un soutien massif au secteur ferroviaire de 4,7 Mds €. Malgré la crise, SNCF Réseau pourra donc poursuivre les investissements nécessaires à la régénération et modernisation du réseau existant, traduisant ainsi la volonté de l'État de pérenniser les infrastructures vertueuses écologiquement.