

LGV Rhin-Rhône – Branche Est

Présenté par Oumou Jasmine NGWAYA KANDE

Contenu



- Projet structurant pour l'axe Rhin-Rhône
- Deux phases : 1 réalisée (2011), 2 en attente (reportée)
- Objectif : comparer les impacts et bénéfices des deux phases

Introduction

- Présentation du projet LGV Rhin-Rhône
 - Objectif : améliorer la connectivité Est-Ouest et Nord-Sud sans passer par l'Île-de-France
 - structure en étoile : 190 km prévus entre Dijon (Genlis) et Mulhouse (Lutterbach) C'est la 1^{re} ligne à grande vitesse de province à province;
 - intérêt européen: corridor Mer du Nord - Méditerranée
 - Phase 1 : Villers-les-Pots → Petit-Croix (137,5 km) – mise en service 2011
 - Phase 2 : Genlis → Villers-les-Pots (15 km) + Petit-Croix → Lutterbach (35 km) – projet en attente



Figure 1 : Carte du tracé de la LGV Rhin-Rhône Branche Est - Source SNCF 2017 et rapport CGEDD n° 012304-01, 2018

Analyse des deux phases

- Tableau comparatif **Phase 1 / Phase 2** (investissements, gains, données socio-éco)
- Points clés : gain de temps, rentabilité, fréquentation, bilan carbone, insertion pro (emplois)

| Catégorie | Phase 1 | Phase 2 |
|---------------------------------|--|---|
| Longueur de la LGV | 146,650 km | 50 km (35,55 km (section Est), ~50 km total) |
| Coût | 2,312 milliards € | Estimé à 1,16 Mds € soit 850 M€ (Est) + 310 M€ (Ouest) |
| Dépassement budgétaire | +2 % (conditions météo, inflation) 2,6 M euro | |
| Financement | État 32%, Collectivités 28%, SNCF Réseau 28%, UE 9%, Suisse 3% | Jusqu'à 30% concernant l'union européenne, et environ 35% pour l'Etat |
| Investissements complémentaires | 430 M€ (SNCF Mobilités, rames TGV, autres) | 36,1 M€ pour études + divers projets (ex: EuroAirport) |
| Date mise en service | 11-déc-11 en projet | |
| Rentabilité (TRI réel) | < 8% (7,8%) | 3,8% à 3,1% (avec COFP) |
| VAN Socio-économique | -2 467 M€ | +111 M€ selon scénario 1 |
| VAN | | |
| Gain de trafic voyageurs | 9,5 M voyageurs/an (11,2 Mv/an attendus) | +438 000 à +445 000 v/an estimés |
| Report modal voiture | 550 000 voyageurs/an | NC |
| Report modal avion | 150 000 voyageurs/an | NC |
| Gain de temps trajet | Lyon-Strasbourg 1h50; Paris-Belfort 1h20 | 12 min Lyon-Strasbourg; 7 min Paris-Mulhouse |
| Temps de neutralité carbone | 12 ans (17 ans lors de la première analyse) | NC |
| Ratio VAN/Investissement | NC | 10 % (scénario 1); proche de l'équilibre (scénario 2) |
| Ratio bénéfices/coûts | NC | 0,95 |
| Vitesse | 320 km/h (ligne conçue pour 350 km/h) | 300 km/h (ligne conçue pour 350 km/h) |
| Impact emploi | 6 000 emplois créés (4 000 directs) | NC |

Ce qu'il nous manque pour finaliser le BSE

| | |
|--------------------------------|-----|
| Investissement initial | ok |
| Réhabilitation | abs |
| Entretien | abs |
| Coûts d'exploitation | ok |
| Gain de temps usagers TC | ok |
| Gains mode routier | ok |
| Bilan sécurité TC et VP | abs |
| Bilan environnemental VP et TC | abs |

| Année de référence | Investissement initial (M€) | Investissements récurrents | Gains de temps actualisés (€ 2015) Projet- Référence | Bilan sécurité total (€ 2015) Projet-Référence recalculé | Gains fonctionnement actualisés (€ 2015) Projet- Référence | Bilan Gains environnementaux actualisés finaux |
|-----------------------|--------------------------------|-------------------------------|--|--|--|--|
| 2025 ok | | abs | ok | abs | abs | abs |

Résultats et Enjeux

- Rentabilité de la phase 2 selon les scénarios (VAN, augmentation liaisons)
- Freins au financement (décisions gouvernementales)
 - o Phase 2 reportée en 2013 puis 2028 malgré 82 M€ d'investissements en raison des contraintes budgétaires et du fait que se ne soit pas une priorisation nationale
- Apports pour mobilité régionale, fret, transition écologique



Conclusion

- Phase 1 : succès technique mais résultats mitigés sans suite
 - Nécessité d'achever la phase 2 pour valoriser l'ensemble de l'axe
 - Phase 2 : projet mature, rentable, soutenu par les acteurs locaux
 - Calendrier idéal : 2023–2028
 - Appel à une relance du projet
-