

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 1re 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 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)	300km/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) Projets-Référence	Bilan sécurité total (€ 2015) Projets-Référence recalculé	Gains fonctionnement actualisés (€ 2015) Projets-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)
 - Phase 2 reportée en 2013 puis 2028 malgré 82 M€ d'investissements en raison des contraintes budgétaires et du fait que ce 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

