

LGV Rhin-Rhône Branche Est

VUE SUR L'ÉCONOMIE



LES BÉNÉFICES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Un projet de l'envergure de la LGV constitue une formidable opportunité pour l'économie régionale. Cette ligne nouvelle renforcera non seulement l'activité économique locale et plus largement du Grand-Est, mais elle offrira aussi de nouvelles perspectives culturelles et touristiques. La diminution des temps de parcours

et les nouvelles connexions vont en outre favoriser l'extension des zones de chalandise et l'ouverture des entreprises sur l'Europe, tout en créant une offre d'emploi plus vaste. Une impulsion nouvelle qui s'étendra au-delà des frontières françaises.

UNE NOUVELLE DYNAMIQUE À L'EST DE LA FRANCE ET EN EUROPE

Composée de trois branches complémentaires (cf. carte ci-contre), la LGV Rhin-Rhône constituera un maillon ferroviaire européen majeur. En reliant les axes Nord-Sud et Est-Ouest, elle offrira au territoire français une réelle ouverture sur l'Europe.

– Le schéma de desserte Nord-Sud a en effet été conçu pour renforcer les relations directes entre l'Allemagne (Francfort), la Suisse alémanique (Bâle, Zürich) et l'Est de la France vers la région Rhône-Alpes, le Midi (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées) et l'Espagne (Barcelone).

– Le schéma de desserte Est-Ouest offrira, quant à lui, des liaisons depuis la Suisse alémanique (Bâle, Berne, Zürich) et depuis Mulhouse vers l'agglomération parisienne – et notamment l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle – et vers Lille, permettant ainsi des correspondances jusqu'à Londres et Bruxelles.

Au total, 150 millions d'habitants seront directement ou indirectement concernés par le projet.

– La LGV contribuera à une meilleure desserte à longue distance des territoires, grâce d'une part au report modal – où le TGV se substitue à l'avion – et d'autre part à l'intermodalité où le TGV est utilisé en combinaison avec l'avion.



L'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE

PENDANT LES TRAVAUX

De nombreuses entreprises régionales bénéficient des retombées directes et indirectes du chantier. Plusieurs d'entre elles sont intervenues sur des opérations de déviation de réseaux et de déboisement, d'autres ont été choisies par les groupements d'entreprises de travaux publics qui réalisent la construction de la ligne en cotraitance ou en soustraitance.

• 6 000 emplois mobilisés pendant cinq ans

- 4 000 emplois directs pour la réalisation du chantier ;
- 2 000 emplois indirects de services à l'entreprise et à son personnel dans les secteurs du commerce, de l'hôtellerie, de l'entretien, de la maintenance, etc.

Dès 2009, près de 450 personnes seront également mobilisées sur le chantier pour la pose des équipements ferroviaires, avec une concentration des effectifs sur Villersexel où sera implantée la base travaux.

• 7 % du temps de travail dédié à l'insertion

Dans le cadre de la clause sociale mise en place par Réseau ferré de France, l'ensemble des entreprises de TP qui réalise le chantier doit réserver au moins 7 % du temps de travail à des publics en situation de précarité ou en difficulté d'insertion professionnelle. C'est une première nationale sur un chantier d'une telle ampleur.

• Des partenaires économiques locaux impliqués

Le surcroît d'activité attendu a été soigneusement préparé sur le terrain. Réseau ferré de France a travaillé dans ce sens, pendant plusieurs années, avec les services publics de l'emploi, les organismes de formation professionnelle et les fédérations de travaux publics. Pour que les retombées en matière d'emplois servent en priorité la Bourgogne, l'Alsace et la Franche-Comté, des stages de formation ciblés sont organisés localement, en fonction des postes à pourvoir.

APRÈS LES TRAVAUX

• La mise en service de la ligne préservera et créera des emplois durables

Cela concernera par exemple des emplois de maintenance et d'exploitation de l'infrastructure et des matériels : entretien des voies, du matériel, commercialisation des services (billetterie, contrôle, etc.). Ces emplois permanents permettront de consolider l'activité des régions concernées.

• Grâce à son tracé, la LGV Rhin-Rhône Branche Est rapprochera la France des espaces économiques et démographiques majeurs du bassin rhénan et du Benelux et facilitera leurs liaisons avec les pôles économiques et urbains de la Méditerranée et de l'Arc latin. Elle renforcera la position de la France dans une Europe qui s'étend progressivement à l'Est.

LES MODIFICATIONS DES FLUX DE CIRCULATION

• Le niveau global du trafic est estimé

à 12 millions de voyageurs par an, soit une progression de 28 % (20 % pour l'axe Est-Ouest et 41 % pour l'axe Nord-Sud).

• Au total, le gain de voyageurs lié au projet est estimé à 2,1 millions chaque année issus pour :

- 56 % de la route
- 37 % de nouveaux usagers
- 7 % du trafic aérien

• Selon les études, les deux gares nouvelles, situées respectivement sur les communes d'Auxon et de Meroux, recevront 1,1 million de voyageurs par an et par gare.

• La vitesse commerciale de circulation

sur la LGV sera de 320 km/h.

Temps de parcours (estimatif)	2005	2012
> Dijon ↔ Strasbourg :	3h40	2h10
> Dijon ↔ Francfort :	6h25	4h05
> Besançon ↔ Marseille :	4h15	3h35
> Besançon ↔ Zürich :	3h35	2h10
> Belfort-Montbéliard ↔ Paris :	3h50	2h25
> Belfort-Montbéliard ↔ Dijon :	2h15	0h50
> Mulhouse ↔ Lille :	—*	3h55
> Mulhouse ↔ Lyon :	3h45	2h25

* Liaison directe inexistante.
(Source SNCF)