

VUE SUR L'ÉCONOMIE

Les bénéfices socio-économiques

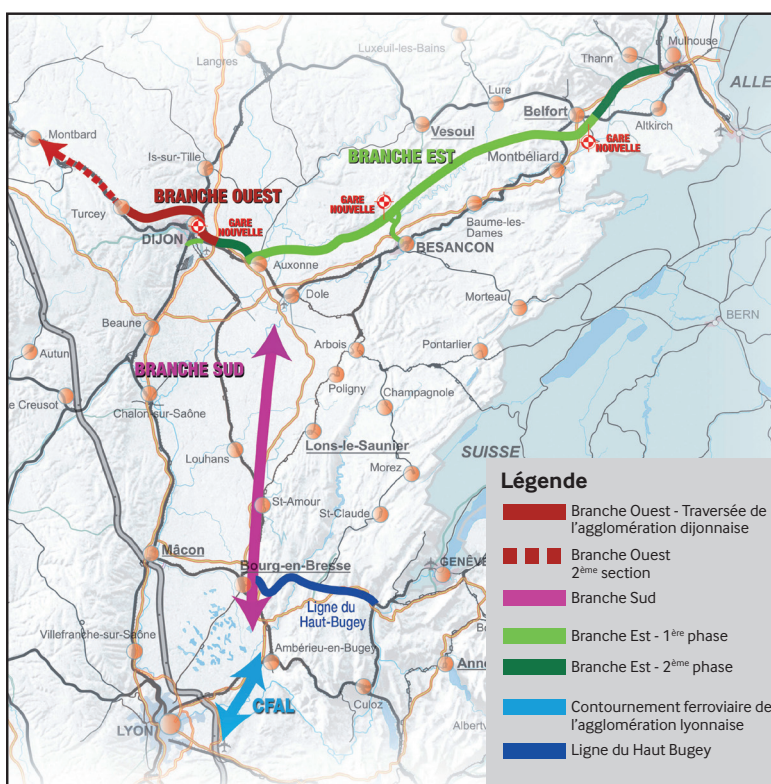
Un projet de l'envergure de la LGV constitue une formidable opportunité pour l'économie régionale. Cette ligne nouvelle renforcera non seulement l'activité économique locale et plus largement du Grand-Est, mais elle offrira aussi de nouvelles perspectives culturelles et touristiques.

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.

Depuis 2009, près de 500 personnes sont également mobilisées sur le chantier pour la pose des équipements ferroviaires, avec une concentration des effectifs sur Villersexel où est implantée la base travaux.

- Favoriser l'insertion sociale
RFF a mis en place sur l'ensemble de ses marchés de travaux une clause sociale destinée à favoriser le retour à l'emploi des personnes en réinsertion. Développée en étroite collaboration avec les services publics de l'emploi, cette clause a donné des résultats au-delà de ce qui était espéré. 12% des emplois ont été dédiés à l'insertion de jeunes, de chômeurs de longue durée ou de Rmistes pour une obligation fixée à 7% pour les entreprises de génie civil et 5% pour les entreprises des équipements ferroviaires. Plus de 700 personnes ont déjà bénéficié de cette clause sur le chantier.

- 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 l'Alsace, la Bourgogne 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-Dessus (25), Auxon-Dessous (25) et de Meroux (90), recevront 1,1 million de voyageurs par an et par gare.
- La vitesse commerciale de circulation sur la LGV sera de 320 km/h.

Tours de France		Tours de France	
2005 > 2012		2005 > 2012	
Dijon > Strasbourg :	3h40	>	2h00
Dijon > Francfort :	6h25	>	4h05
Besançon > Marseille :	4h15	>	3h35
Besançon > Zürich :	3h35	>	2h10
Mulhouse > Lille :	_____*	>	3h55
Mulhouse > Lyon :	3h45	>	2h50
Belfort/Montbéliard > Paris :	3h50	>	2h15
Belfort/Montbéliard > Dijon :	2h15	>	0h50

* Liaison directe inexistante. (Source SNCF)

www.lgvrhinrhone.com