

Titulaire : Trafalgare / Alenium /BG

Montant HT du marché : 120 730 €

Rôle de Trafalgare : mandataire

Montant HT Trafalgare : 71 890 €

Période des prestations : 2023

Durée de l'étude : 9 mois

Client : SNCF Réseau

Responsable du marché : M. Alain CHAUSSE

Description du projet



Le projet de LGV Est Européenne (LGV EE) est le fruit d'une longue concertation qui remonte aux années 1980 et qui a abouti à une déclaration d'utilité publique de la ligne le 14 mai 1996.

La réalisation de l'infrastructure a toutefois été phasée en deux temps. La première phase a été inaugurée en mars 2007. Il s'agissait du plus grand linéaire ferroviaire à grande vitesse réalisé d'un seul tenant, d'une longueur de 300 km entre Vaires (Seine-et-Marne) et Baudrecourt (Moselle). Cette phase a permis d'améliorer significativement les dessertes et les temps de parcours après sa mise en service en juin 2007, avec des gains de temps de 1h15 sur la relation Paris – Francfort, de 1h35 sur la relation Paris – Strasbourg et de 2h sur la relation Paris – Stuttgart.

La réalisation de la seconde phase du projet a été décidée en 2009, soit 2 ans après la mise en service de la phase 1. Elle a consisté en la construction de 106 kilomètres de LGV entre Baudrecourt et Vendenheim (Bas-Rhin). L'infrastructure a été ouverte à la circulation en décembre 2016 (avec une mise en service partielle dès juillet). Elle avait l'objectif de réduire de 30 minutes supplémentaires les temps de parcours sur toutes les destinations vers Strasbourg et au-delà (Stuttgart, Munich), ainsi que la réalisation de dessertes Luxembourg-Metz-Strasbourg en 1h25 via le raccordement de Lucy et la LGV Est Européenne jusqu'à Vendenheim.

Description de l'étude

Conformément à la LOTI (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs), un bilan doit être réalisé après 5 années de pleine exploitation de la ligne, comprenant notamment un volet trafic / socio-économie. Ce bilan doit permettre :

- de quantifier les impacts observés de la mise en service du projet sur les trafics ferroviaires et les reports de trafic,
- de définir les coûts et recettes permis par le projet, notamment pour le transporteur ferroviaire,
- de déterminer la rentabilité socio-économique réelle du projet,
- de comparer les hypothèses et résultats des prévisions de trafic et des études socio-économiques par rapport aux études réalisées ex ante.

