

Titulaire : groupement Trafal gare / Rail Concept

Montant HT du marché : 180 760 €

Rôle de Trafal gare : mandataire

Montant HT Trafal gare : 142 310 €

Période des prestations : 2015 – 2016

Durée de l'étude : 12 mois

Client : SNCF Réseau

Responsable du marché : Mme Bernard

## Description du projet

En 2010, les Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique (EPEUP) du projet LGV PACA, nouvellement baptisé LN PCA ont été lancées par RFF / SNCF Réseau. Cette phase 1 des EPEUP a conduit à étudier quatre grands scénarios et a fait l'objet d'une très large concertation auprès des différents acteurs du projet. Le principe d'un **phasage** du projet proposé en 2013 a été entériné par le rapport de la Commission « Mobilité 21 » qui scinde le projet en trois grandes séquences :

- **priorité 1** (traitement des nœuds ferroviaires de Marseille et de Nice), à réaliser **avant 2030**, avec un objectif de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en 2017 ; le coût estimé de ce projet est de 6,7 Mds €,
- **priorité 2** (sections Aubagne – Toulon et Est Var – Siagne), à réaliser **entre 2030 et 2050**,
- **reste du programme** (ambition cible), correspondant à la réalisation des sections Toulon – Est Var et Nice – Italie **au-delà de 2050**.



Mi-2014, le comité de pilotage du projet décide le lancement des études de phase 2 des EPEUP pour la priorité 1. Les objectifs de la phase 2 des études sont triples :

- la constitution du dossier d'EUP pour la priorité 1, avec un niveau EP / APS selon les thématiques ; en particulier, cette phase d'étude doit permettre d'arrêter le tracé de la ligne nouvelle pour les sections de la priorité 1,
- la mise en place des dispositifs permettant de préserver le foncier sur la Zone de Passage Préférentielle de la priorité 2,
- la consolidation des coûts et l'établissement d'une stratégie de financement.

## Description de l'étude

Les études socio-économiques de phase 2 sont décomposées en quatre lots :

- **lot 1 : prévisions de trafic régional,**
- lot 2 : prévisions de trafic national/international et étude de capacité contributive,
- lot 3 : bilans socio-économiques,
- lot 4 : analyses de risque.

Elles doivent permettre de traiter trois grandes familles de scénarios (référence, priorité 1 et priorité 1 + priorité 2), les deux dernières étant déclinées en deux sous-familles : sans et avec aménagements TER connexes sur le réseau classique, et ce à trois horizons (2030, 2040 et 2060). Cette étude a pour principaux objectifs :

- l'adaptation du modèle régional à cette nouvelle phase d'étude,
- la réalisation des nouvelles prévisions de trafic, en tenant compte d'une optimisation du schéma de desserte ferroviaire régional,
- l'agrégation et la synthèse des prévisions de trafic régional, national et international.