

Titulaire : groupement Arcadis / Trafalgare

Montant HT du marché : 177 684,00 €

Rôle de Trafalgare : co-traitant

Montant HT Trafalgare : 81 369,00 €

Période des prestations : 2017-2018

Durée de l'étude : 8 mois

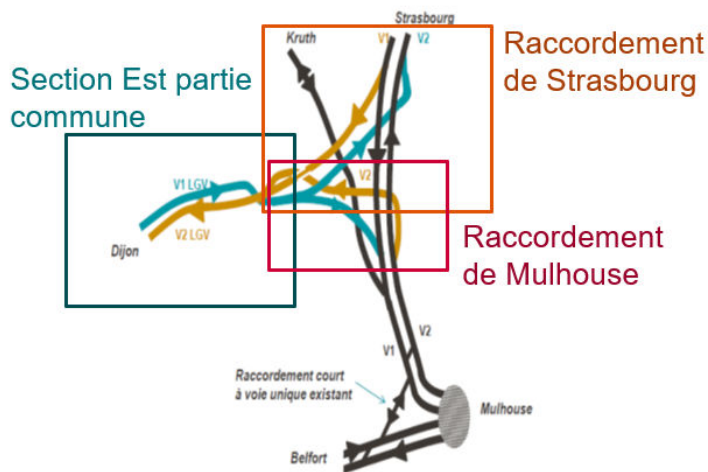
Client : SNCF Réseau

Responsable du marché : Mme Céline FIEUX

Description du projet

Le projet originel de Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône constituait un maillon essentiel de l'Europe à grande vitesse et était constitué de trois branches (Est, Ouest et Sud). La 1^{ère} phase de la branche Est a été mise en service en décembre 2011 (140 km entre Villers-les-Pots et Petit-Croix). Après des études d'optimisation de la 2^{ème} phase réalisées en 2016, celle-ci a été optimisée et comprend désormais :

- un tronçon de 30 km environ entre Petit-Croix et Lutterbach,
- un raccordement sud vers Mulhouse,
- un raccordement nord vers Strasbourg.



Compte tenu des contraintes d'attaches horaires des trains circulant sur le corridor Rhin-Rhône, la fonctionnalité principale de cette 2^{ème} phase consisterait en des gains de desserte des gares situées entre Dijon et Mulhouse sur des TGV existants, à temps de parcours de terminus à terminus inchangés.

L'horizon de service de cette 2^{ème} phase est 2030.

Description de l'étude

Suite à des études réalisées en 2013, portant sur le projet non optimisé, SNCF Réseau a lancé une nouvelle étude de trafic, de capacité contributive et de bilan socio-économique dont les principaux objectifs sont :

- la mise à jour des études socio-économiques (trafic, capacité contributive et bilans socio-économiques) pour plusieurs scénarios de desserte du projet, accompagné de nouvelles hypothèses de cadrage macro-économique,
- la prise en compte des mobilités nouvelles (autocar longue distance et covoiturage).

Arrêts TAGV (1 sens en JOB)	Arrêts TAGV											Total		
	Le creusot TGV	Walon-Ville	Chalon-sur-Saône	Bourg-en-Bresse	Lons-le-Saunier	Dijon-Ville	Besançon	Franche-comté TGV	Besançon-Viotte	Belfort-Montbéliard TGV	Mulhouse-Ville		Colmar	Strasbourg-Ville
Scénario 0	0	0	0	0	0	21	13	4	14	17	2	6	7	93
Scénario 0'	0	5	0	0	0	23	13	3	13	19	0	7	6	94
Scénario B	0	3	4	1	1	25	14	4	17	17	3	6	7	102
Scénario B'	0	5	5	0	0	28	15	3	19	19	0	7	6	107
Scénario A	0	3	4	1	1	25	14	4	19	17	3	6	7	104
Scénario A'	0	3	4	1	1	24	14	4	19	16	4	7	6	103
Scénario 00	0	2	2	1	1	22	14	4	15	17	2	6	7	93
Scénario BB	3	2	2	1	1	25	14	4	17	17	3	6	7	102
Scénario AA	3	2	2	1	1	25	14	4	19	17	3	6	7	104
Scénario AA'	2	2	2	1	1	24	14	4	19	16	4	6	7	102
Evolution de la desserte par rapport au scénario 0														
Scénario B	+0	+0	+0	+0	+4	+1	+0	+3	+0	+1	+0	+0	+0	+9
Scénario B'	+0	+2	+1	-1	-1	+7	+2	-1	+5	+2	-2	+1	-1	+14
Scénario A	+0	+0	+0	+0	+4	+1	+0	+5	+0	+1	+0	+0	+0	+11
Scénario A'	+0	+0	+0	+0	+3	+1	+0	+5	-1	+2	+1	-1	-1	+10
Scénario 0'	+0	+2	+1	-1	-1	+2	+0	-1	-1	+2	-2	+1	-1	+1
Scénario 00	+0	-1	-2	+0	+1	+1	+0	+1	+0	+1	+0	+0	+0	+0
Evolution de la desserte par rapport au scénario 0'														
Scénario B'	+0	+0	+0	+0	+5	+2	+0	+6	+0	+0	+0	+0	+0	+13
Scénario A	+0	-2	-1	+1	+1	+2	+1	+1	+6	-2	+3	-1	+1	+10
Scénario A'	+0	-2	-1	+1	+1	+1	+1	+6	-3	+4	+0	+0	+0	+9
Evolution de la desserte par rapport au scénario 00														
Scénario BB	+3	+0	+0	+0	+3	+0	+0	+2	+0	+1	+0	+0	+0	+9
Scénario AA	+3	+0	+0	+0	+3	+0	+0	+4	+0	+1	+0	+0	+0	+11
Scénario AA'	+2	+0	+0	+0	+2	+0	+0	+4	-1	+2	+0	+0	+0	+9
Impact des scénarios alternatifs														
Scénario B' / Scénario B	+0	+2	+1	-1	-1	+3	+1	-1	+2	+2	-3	+1	-1	+5
Scénario A' / Scénario A	+0	+0	+0	+0	+0	-1	+0	+0	-1	+1	+1	-1	-1	-1
Scénario AA' / Scénario AA	-1	+0	+0	+0	+0	-1	+0	+0	-1	+1	+0	+0	-2	-2
Impact de la mise en service du raccordement de Strasbourg														
Scénario A / Scénario B	+0	+0	+0	+0	+0	+0	+0	+0	+2	+0	+0	+0	+0	+2
Scénario AA / Scénario BB	+0	+0	+0	+0	+0	+0	+0	+0	+2	+0	+0	+0	+0	+2

