

AMELIORATION DES DEPLACEMENTS DANS LES ALPES DU SUD ETUDE MULTIMODALE D'ORIENTATION

Axe ferroviaire Val de Durance et tunnel sous Montgenèvre Rapport phase 3 – septembre 2003 (extraits)

1.1.1.2.2 Projets testés en situation de Projet, pour l'horizon 2020 (scénarios)

1.1.1.2.2.1 Projet Val de Durance – Grenoble – Italie du Nord

PROJET 2020	Description	Utilité / Trafics potentiels	Horizon et coût	Synergie ou influence pour Alpes du Sud
Ligne du Val de Durance Aix – Veynes Devoluy - Gap – Briançon	Amélioration de la capacité (signalisation et voie) entre Aix et Grenoble (projet à vocation TER et fret)	+ 4 à 7 MT	2020 1600 M€	TRES FORTE
Marseille - Grenoble et Briançon – Turin Italie du Nord via tunnel ferroviaire sous Montgenèvre	Variante du projet ci-dessus, y ajoutant la desserte vers Grenoble et Briançon au- delà de Veynes - Dévoluy			
Cavaillon – Pertuis - Meyrargues	Complément au projet ci- dessus, pour desservir le Languedoc, l'Espagne et le littoral marseillais			

(...)

En 2020, il semble logique de considérer ces trois projets comme n'en faisant qu'un (si la première étape « Voyageurs TER » en 2013 a été réalisée). Il s'agit alors d'un projet très majoritairement fret, même si les aménagements qui y sont proposés pourront également servir au développement des TER au-delà de la 1ère étape.

Ce projet prévoit :

- la mise en traction électrique de l'ensemble des lignes : 150 M€ environ,
- la mise au gabarit B de l'ensemble des lignes : 20 à 25 M€, ponts-routes inclus ;
- la mise à 22,5 tonnes/essieu de la ligne (et ponts-rails) et renouvellement au moins partiel des voies : 100 M€ ;
- la réouverture au fret de Cavaillon – Meyrargues et son électrification (25 à 30 M€)
- **le tracé sous Montgenèvre (tunnel de base de Villar St Pancrace à Oulx) : 1300 M€**

Au total, le projet représente un investissement de **1 600 M€**.

La ligne est à voie unique, avec commande centralisée et BAPR homogène et performant. On peut estimer la **capacité pratique sur 24 heures à 80 / 90 sillons environ. Avec 25 à 40 sillons TER à l'horizon 2020, cela permet une circulation de 40 à 60 sillons fret, soit entre 4 et 7 Millions de tonnes nettes annuelles sur l'axe.**

(...)