



**PRÉSENTATION  
DÉTAILLÉE DU PROJET**

**PLAINE DE L'EST LYONNAIS**

Les informations présentées ici sont issues du dossier d'enquête publique de 2012 - les études en cours ne modifieront pas les tracés retenus



## CONSTRUIRE UNE LIGNE NOUVELLE POUR DÉVELOPPER LE TRAIN

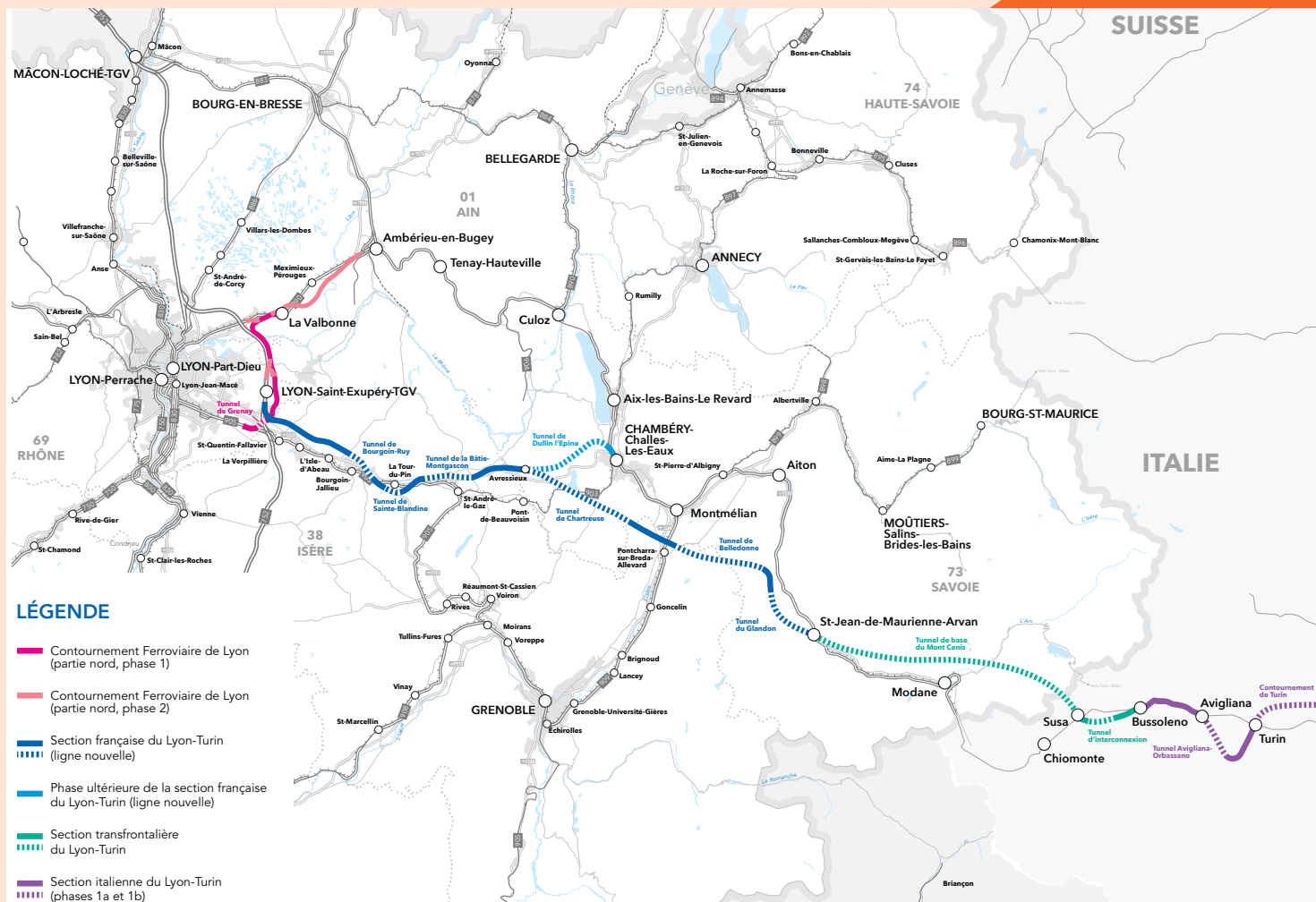
Le Lyon-Turin est un projet d'intérêt européen, national et régional, qui vise à augmenter la part modale du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs.

Ce projet repose sur la construction d'une nouvelle voie ferrée entre la France et l'Italie, adaptée aux standards du 21<sup>e</sup> siècle, en complément du réseau existant, construit à la fin du 19<sup>e</sup> siècle.

Ce projet contribuera à réduire le nombre de poids-lourds dans les vallées alpines, de réduire les émissions de polluants et la consommation d'énergie liées au trafic routier. Il permettra de rattraper une partie du retard pris par le transport ferroviaire en France par rapport à ses voisins européens (le train assure 17% du trafic de marchandises dans l'Union Européenne, contre 10% en France).

Il permettra de réduire le temps de parcours entre la France et l'Italie et sur certains parcours régionaux comme Lyon-Grenoble ou Lyon-Chambéry. Il permettra également de désaturer le réseau ferré et les gares existantes entre Lyon et La Tour-du-Pin pour augmenter le nombre de trains de voyageurs.

Il est soutenu par l'UE, la France, l'Italie ainsi que par la plupart des collectivités territoriales. La mise en service du tunnel transfrontalier est prévue en 2033 et la mise en service de la section française est envisagée après 2040.



**L'origine du projet est marquée, à l'Ouest, par la convergence entre le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise nord (CFAL Nord) et la LGV Méditerranée.**

**Dans cette zone complexe de raccordement, le projet permet en effet la mise en relation de la ligne nouvelle Lyon-Turin avec les lignes futures (CFAL) et avec les lignes existantes (LGV Méditerranée et ligne Lyon-Grenoble via la bretelle de raccordement du CFAL).**

### Raccordement à la gare de Saint-Exupéry

Ce raccordement sur la Ligne à Grande Vitesse Paris-Marseille se fait au niveau de la gare de Lyon-Saint-Exupéry. Il s'agit d'un raccordement en dénivelé, sans cisaillement des voies entre elles. La section française du Lyon-Turin se raccorde directement à niveau avec la ligne à grande vitesse Lyon -> Méditerranée. En approche de la gare, seules les rames voyageurs (TGV et TERGV) emprunteront cet itinéraire. La vitesse de circulation des rames voyageurs sur ce raccordement est prévue à 220 km/h en sortie de la gare de St-Exupéry et jusqu'à la jonction avec les raccordements de Grenay (voir plan page suivante). Après le nœud de Grenay, les caractéristiques géométriques (tracé en plan et profil en long) de la ligne nouvelle sont compatibles avec une vitesse de circulation de 300 km/h. Sur les voies de raccordement, une section de séparation est créée aux environs du PK 2+900 entre deux secteurs d'alimentations électriques différentes.

### Raccordement sur le CFAL

Les trains en provenance de la gare TGV Lyon Saint-Exupéry, ainsi que les convois fret en provenance de la ligne existante Lyon-Saint-André-le-Gaz et du CFAL pourront ainsi emprunter directement la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

À l'approche de la butte de Grenay, la ligne Lyon-Turin est en déblais, parfois importants. Seul le raccordement à la LGV Lyon-Marseille, ayant un profil en long plus flexible, s'inscrit en remblai pour franchir les autres voies ferrées par-dessus.

Ce raccordement au CFAL est en fait double : vers le Nord, il assure la liaison avec le CFAL Nord à proprement parler en direction d'Ambérieu-en-Bugey, et vers le Sud, il permet la liaison avec la ligne existante Lyon-Grenoble, via le tunnel de Grenay et la bretelle B1 (bretelle de raccordement de la ligne existante Lyon-Grenoble).

Les raccordements se font sans cisaillement :

- les voies Nord du CFAL Nord et de la ligne mixte (sens Grenay -> La Tour-du-Pin se raccordent à niveau,
- les voies Sud (sens La Tour-du-Pin -> Grenay) se raccordent après un passage sous le CFAL, le raccordement à la LGV et la voie Nord de la bretelle B1,

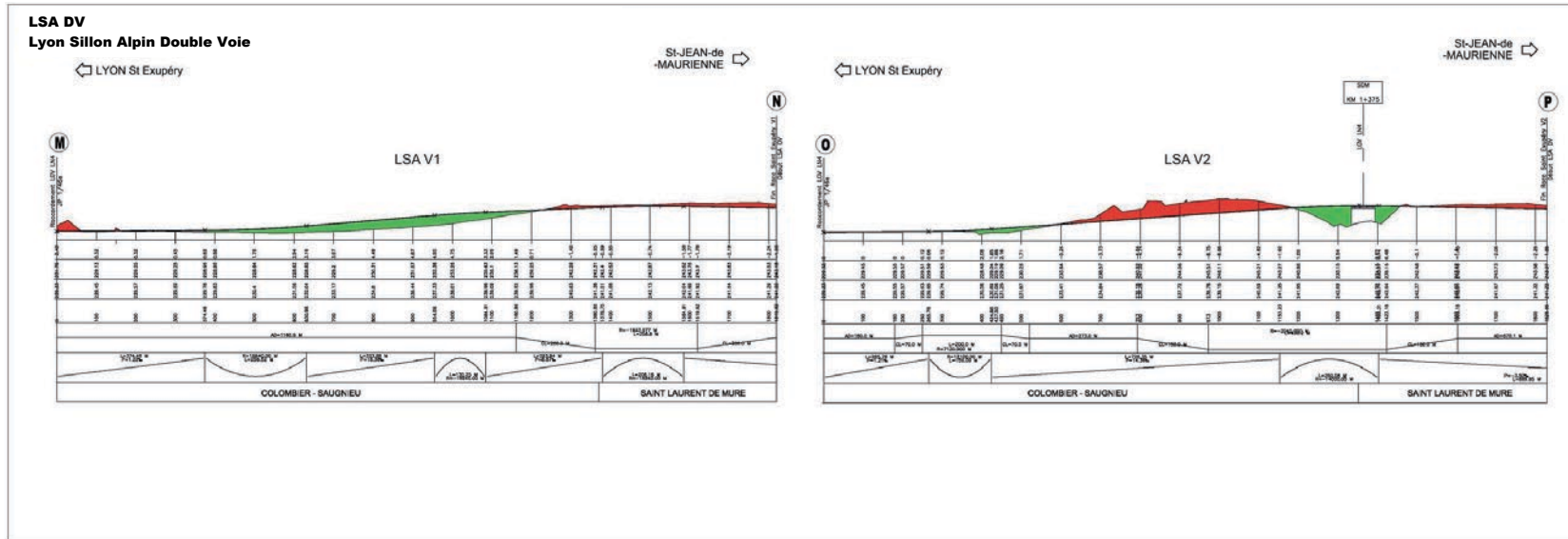
- le raccordement des voies Nord de la bretelle B1 et de la ligne mixte (sens Grenay -> Avressieux) passe au-dessus d'une voie du CFAL Nord et du raccordement CFAL Nord - voie Avressieux-Grenay de la ligne mixte, et sous la LGV,
- les voies de sens opposé (Grenay -> Avressieux) se raccordent à niveau

Une fois la butte de Grenay franchie, le tracé traverse la ZAC de Chesnes entre les bâtiments industriels, dans un couloir réservé de 70 m de large, il passe à 250 m au Nord du poste électrique du Chaffard, puis au Sud des hameaux du Chaffard et du Rubiau (Satolas et Bonce) avant l'entrée dans la Plaine de la Bourbe.

Le tracé évite ainsi les secteurs majeurs d'habitation. Il permet également le raccordement aux lignes existantes et la minimisation des coupures dans le territoire en concentrant les voies.

La vitesse de circulation des rames fret et autoroute ferroviaire sur ce raccordement est limitée à 120 km/h.

Au stade actuel des études, il est prévu d'alimenter l'intégralité du nœud ferroviaire via la sous-station existante de Grenay. Compte tenu des profils en long très contraints, il est prévu d'implanter une section de séparation sur le CFAL au Nord du nœud.







# LYON -TURIN

Section française

