

# PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DU PROJET

## MONTMÉLIAN ET COMBE DE SAVOIE

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

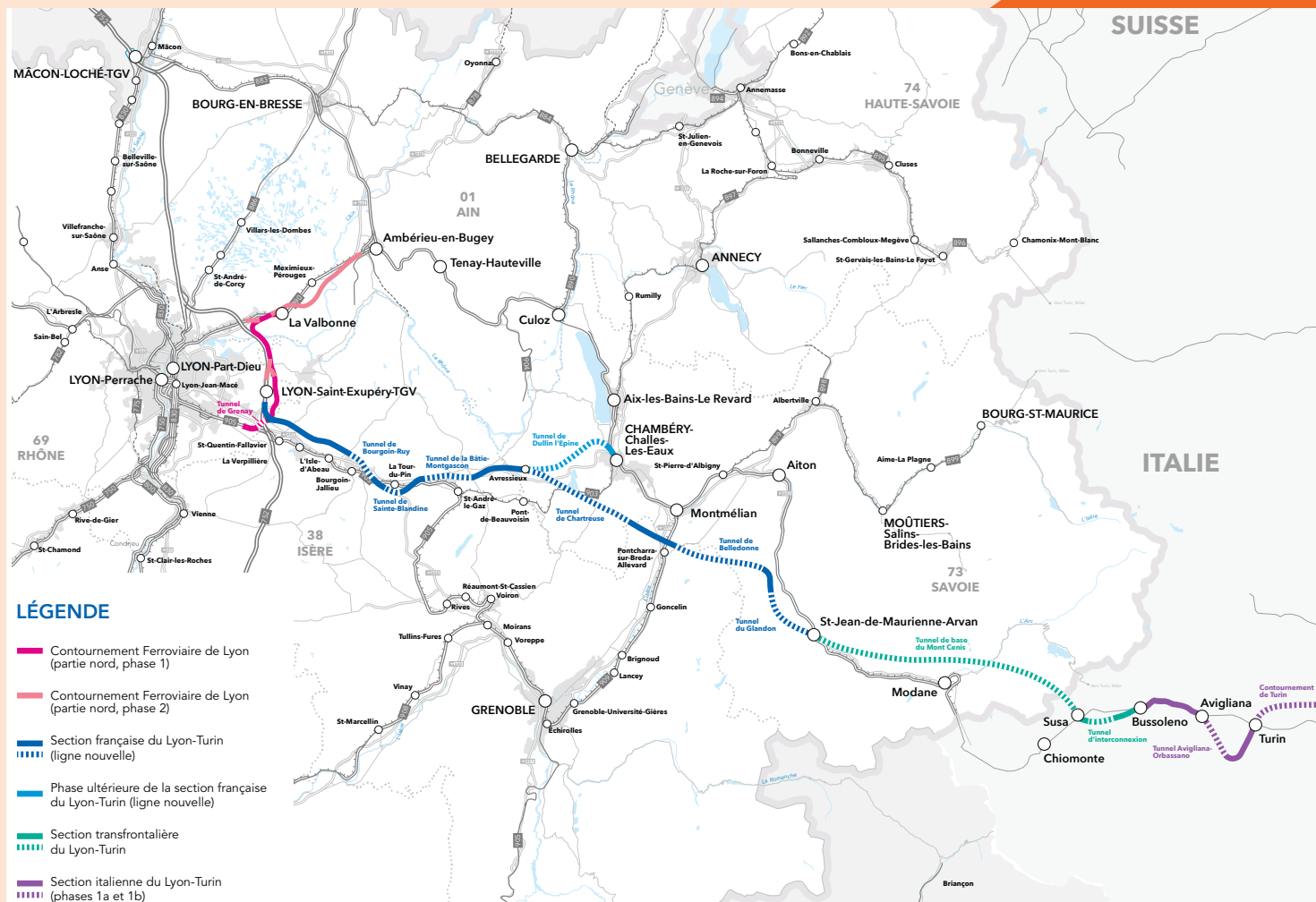
Le Lyon-Turin est un projet d'intérêt européen, national et régional, qui vise à augmenter la part modale du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs.

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.



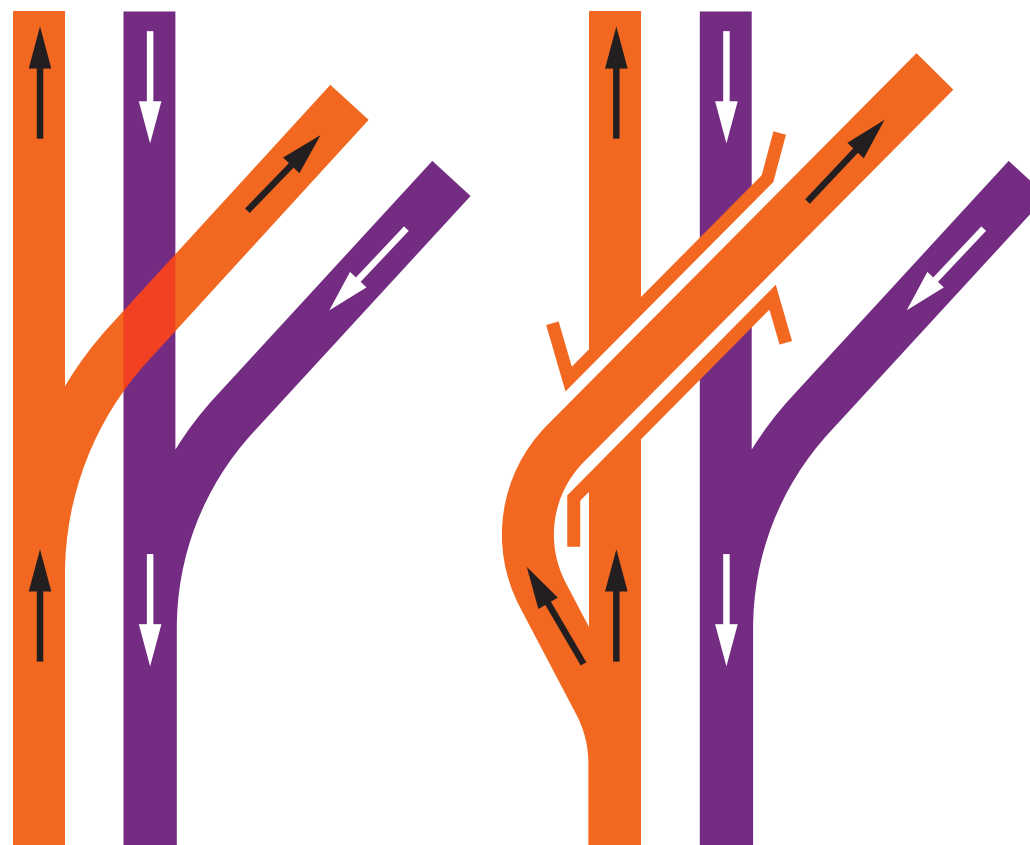
### Montmélian

Le programme Lyon-Turin prévoit des aménagements à Montmélian : ils ont pour objectifs de faciliter l'exploitation des axes Chambéry-Grenoble et Chambéry-Modane/Bourg-Saint-Maurice. Ils limiteront les conflits entre les TER et les trains de fret et réduiront les risques de retard.

Ces aménagements sont les suivants :

- la modification de la géométrie du raccordement de Grenoble vers Saint-Jean-de-Maurienne et sa mise à double voie avec un relèvement de vitesse à 60 km/h ; cette nouvelle géométrie permettra la rétention de convois de 750 m sur chacune des deux voies du nouveau raccordement ;
- la création d'un croisement dénivelé sur l'itinéraire Chambéry – Grenoble, par la construction d'un ouvrage permettant le franchissement des voies de la ligne Chambéry – Modane/Bourg-Saint-Maurice par en dessous.

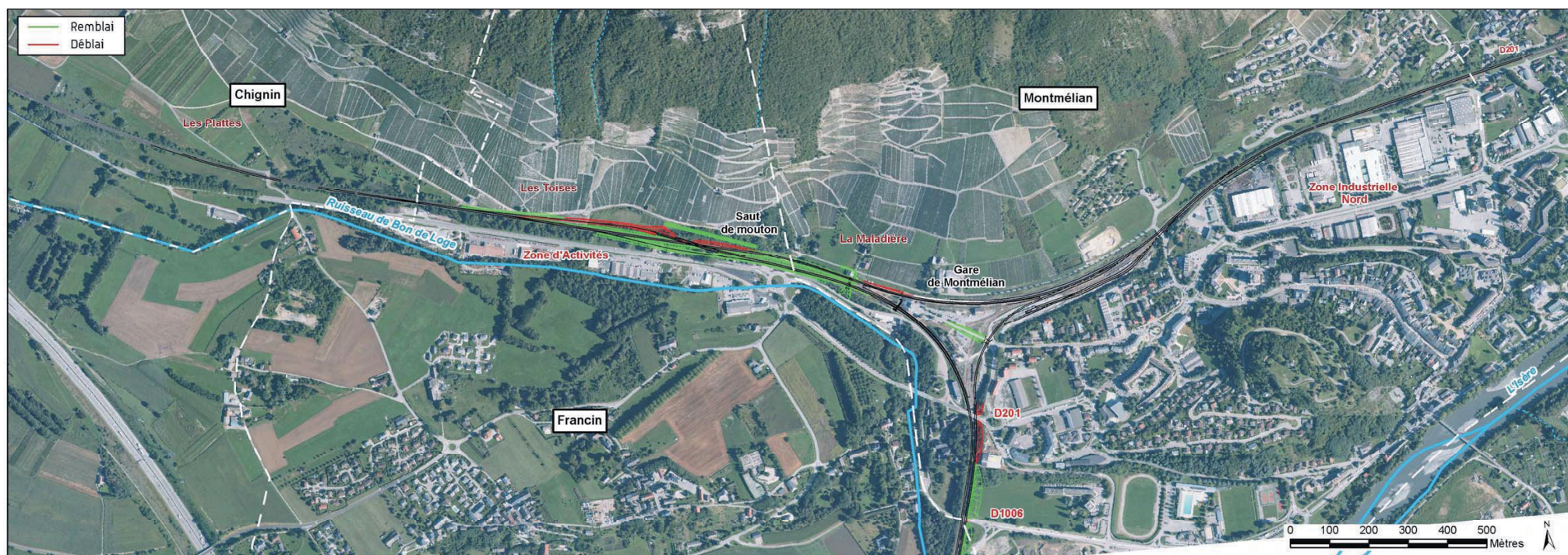
Ces aménagements devront être coordonnés avec le projet de modernisation de la gare de Montmélian et préserver un accès routier ou modes doux à la gare depuis l'avenue de la gare.



Avant les travaux

Après les travaux

Le saut-de-mouton permet à une voie ferrée de passer au-dessus d'une autre sans croisement : avant les travaux, les trains de la voie orange devaient couper la circulation sur la voie violette. Après les travaux, les circulations se font simultanément, sans interruption.»



### Combe de Savoie

En sortie du tunnel de Chartreuse, la ligne entre en Combe de Savoie dans la plaine de l'Isère, où elle vient se raccorder à la ligne Grenoble-Montmélian. Elle contourne le village de Chapareillan, encadrée de merlons.

Au sein de la Combe de Savoie, le projet contourne par le sud le site d'intérêt communautaire (SIC) Natura 2000 « Prairies humides des Corniols » et traverse à trois reprises le ruisseau du Glandon, et en un point, le Béal de l'Ormet.

La ligne franchit l'Isère et l'autoroute A41 par un viaduc de 302 m de longueur (implantation de deux appuis dans l'Isère), prolongé par une estacade de 316 m au-dessus de la gravière de pré-Gouardin en rive gauche.

Ensuite, le tracé traverse le « nœud de Laissaud », échangeur ferroviaire, comprenant de nombreux sauts-de-mouton pour permettre les raccordements nécessaires. Une base travaux équipements ferroviaires sera implantée à proximité du nœud ferroviaire.

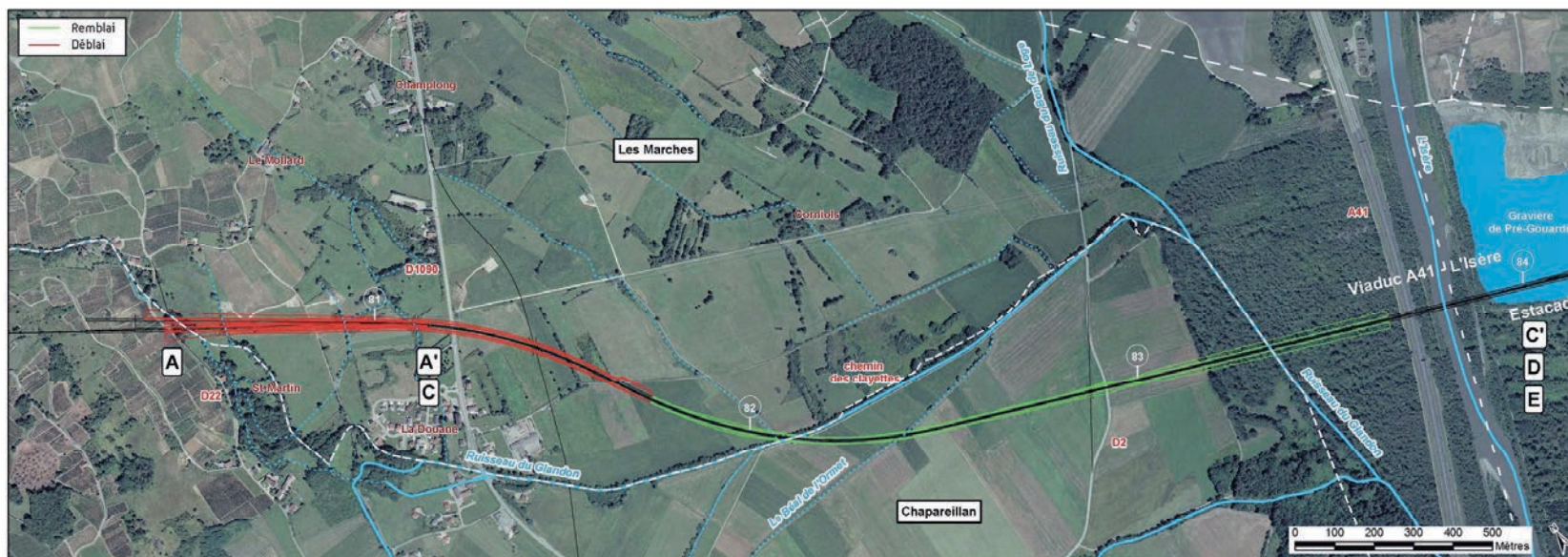
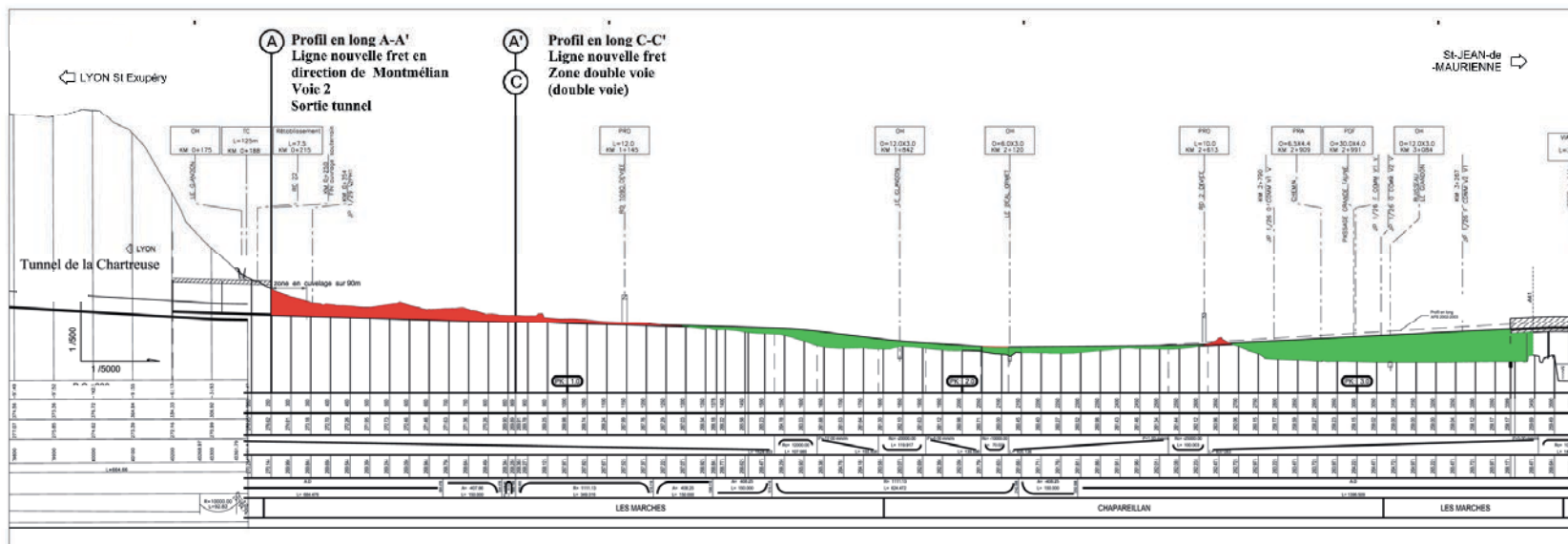
Le projet se poursuit en direction des Mollettes, où il traverse le ruisseau du Coisetan et sa zone inondable avec de nombreux ouvrages permettant d'assurer la transparence hydraulique, avant de passer en tunnel sous le massif de Belledonne.

Le futur échangeur ferroviaire de Laissaud permettra les échanges nécessaires entre la ligne existante Grenoble – Chambéry et la future ligne fret Avressieux

– Saint-Jean-de-Maurienne. Il comprend des voies d'évitement de 750 m de longueur entre les deux tunnels de Chartreuse et Belledonne, permettant à la fois des mouvements nécessaires à l'exploitation (trains rapides doublant des trains lents) et à la sécurité (arrêt d'un train hors des zones en tunnel).

Des raccordements seront créés sur la ligne existante :

La configuration présentée pendant l'enquête publique va être réétudiée d'ici 2028 afin de tenir compte du nouveau phasage du projet décidé en décembre 2024.





# LYON -TURIN

Section française

