

**PRÉSENTATION
DÉTAILLÉE DU PROJET**

TUNNEL DE BELLEDONNE

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

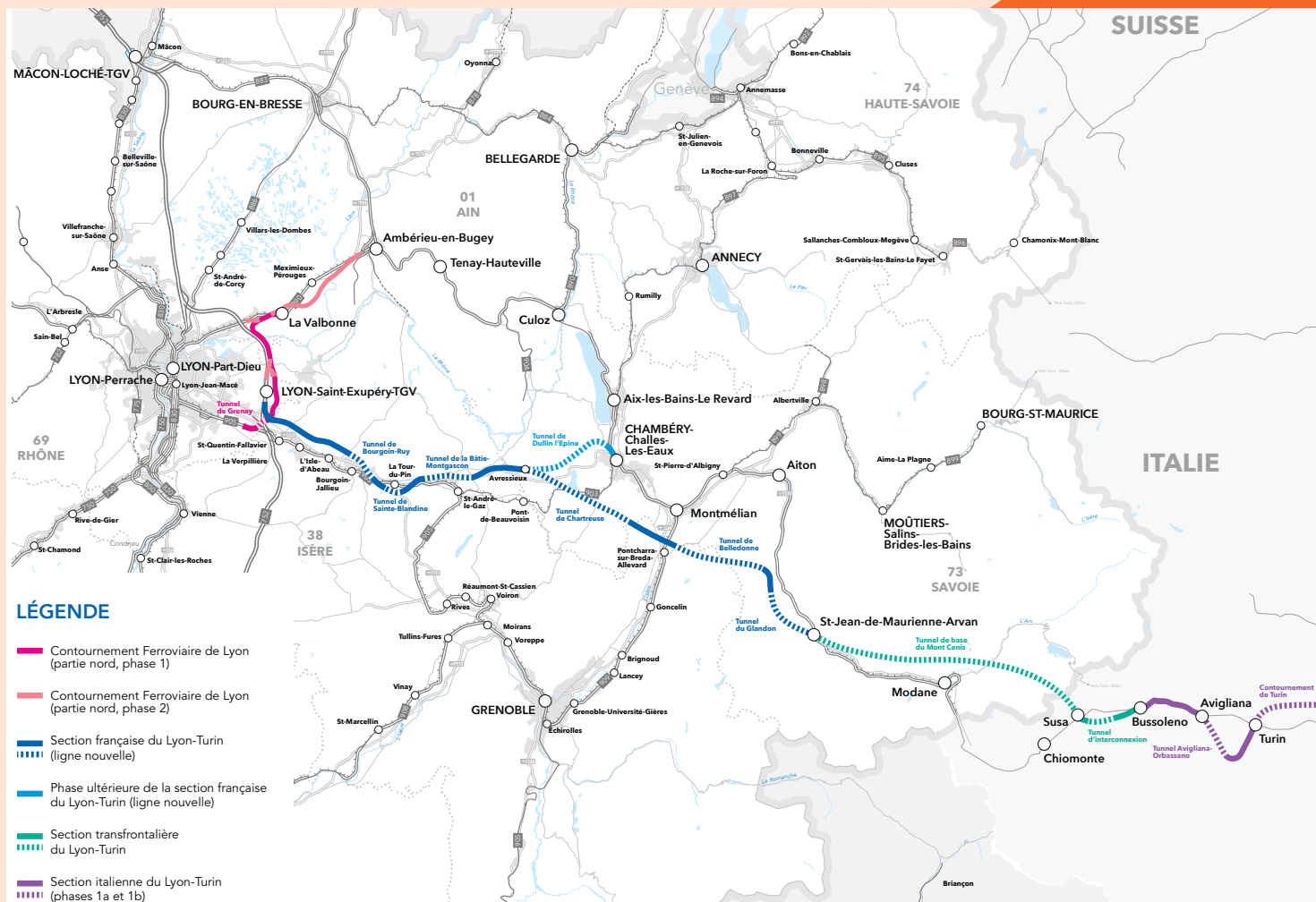
Le Lyon-Turin est un projet d'intérêt européen, national et régional, qui vise à augmenter la part modale du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs.

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



La construction des tunnels

La construction des tunnels nécessite l'implantation de bases chantier à leurs têtes ainsi qu'à la sortie des descenderies et des puits. Elle peut comprendre les éléments suivants :

- une base vie et parkings ;
- une installation de ventilation ;
- des aires de stockage des matériaux (voussoirs, etc...) et du matériel ;
- un bassin de recueil et de traitement des eaux d'exhaure (systématique) ;
- un stock tampon des déblais avant acheminement vers une zone de dépôt ou une aire de valorisation ;
- une centrale de traitement des boues et des déblais ;
- une centrale à béton.

L'exploitation des tunnels nécessite également des équipements et dispositifs spécifiques à leur tête (usine de ventilation, aire d'accueil secours, installations techniques, bassin...).

Le tunnel sous Belledonne

Le tunnel sous Belledonne permet le franchissement du massif éponyme, sur une longueur d'environ 20 km. Il sera réalisé, en configuration monotube à une voie.

À l'origine Ouest du tunnel, en Combe de Savoie, une tranchée couverte permet le rétablissement de la RD92 et améliore l'insertion paysagère du tunnel dans le site. Le profil en long du tunnel présente, d'Ouest en Est, un point haut après une rampe de 15 km à 12,5‰, puis une pente descendante de 4 ‰ sur 4,4 km.

Ce profil en long permet l'écoulement des eaux pendant les travaux et en phase exploitation. Un bassin de collecte des eaux d'exhaure est implanté à chaque extrémité du tunnel.

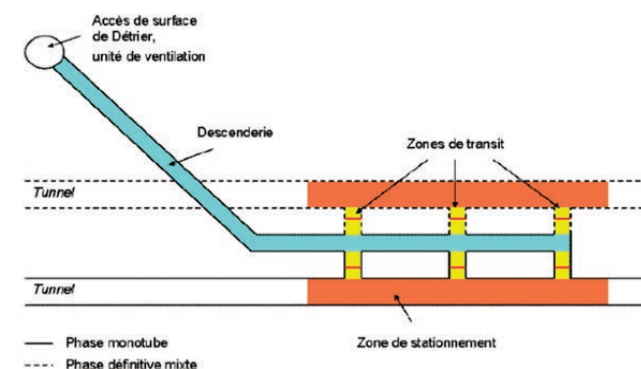
Le tunnel de Belledonne intercepte plusieurs ensembles structuraux successifs qui constituent des difficultés techniques. Les incertitudes portent notamment sur la fracturation, les conditions hydrogéologiques, et l'état de contrainte des terrains sous forte couverture. Il est donc prévu de réaliser une galerie de reconnaissance d'environ 6 km depuis Détrier, préalablement au chantier.

Une descenderie est également envisagée à partir de Détrier. D'une longueur de 600 m environ, elle permettra d'atteindre le niveau du futur tunnel. En phase travaux, elle servira d'attaque intermédiaire vers l'Est. En phase exploitation, elle servira d'accès de secours et de maintenance.

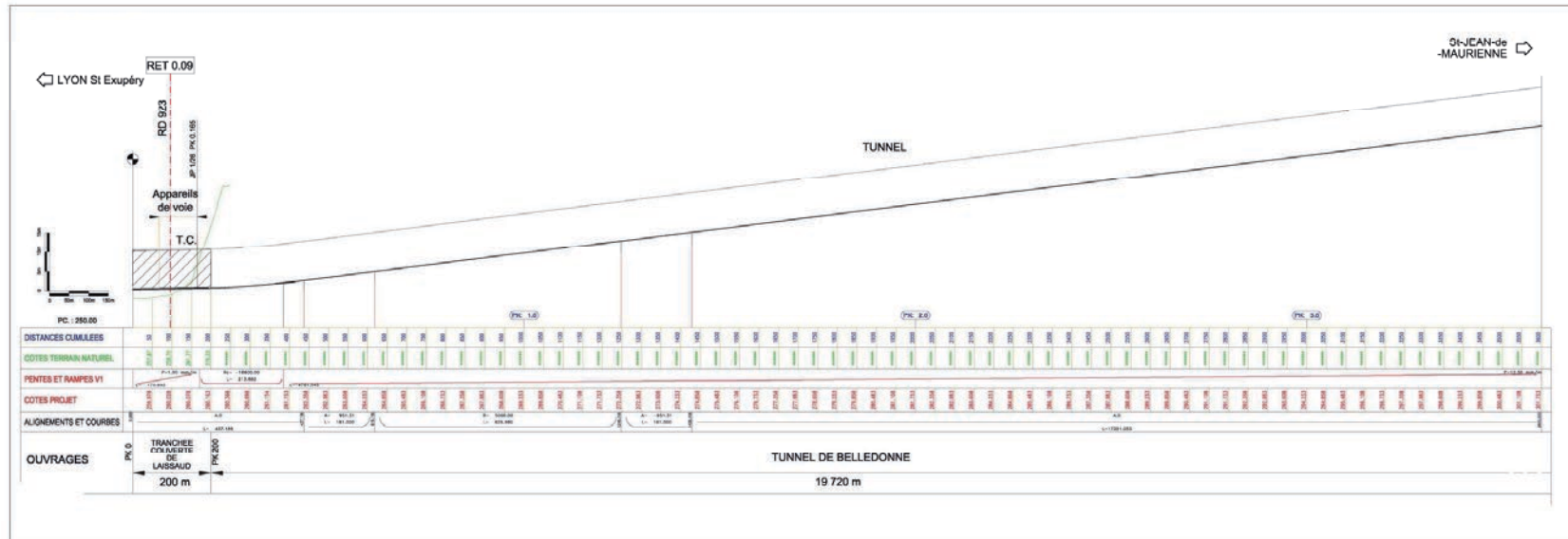
Le tunnel de Belledonne comprend une station de sécurité, au pied de la descenderie de Détrier, permettant de mettre en sécurité et d'évacuer les personnes à bord des trains en cas d'incident dans le tunnel. De plus, des réservoirs incendie de 120 m³ seront disponibles en permanence à chacune des têtes de tunnel et au niveau de la descenderie de Détrier. Un parking, une zone réservée à l'usage des secours en cas d'intervention, et un local technique (transformation et distribution de l'électricité pour les équipements de sécurité), une station de ventilation, seront disposés au droit des têtes de tunnel.

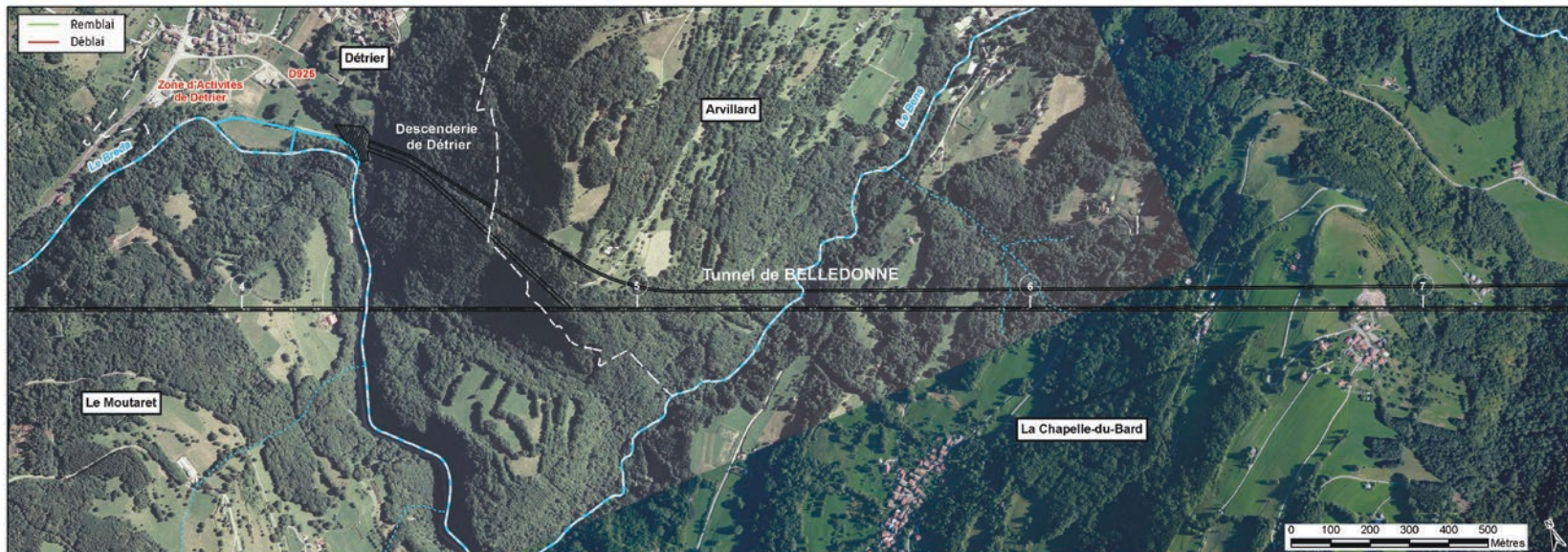
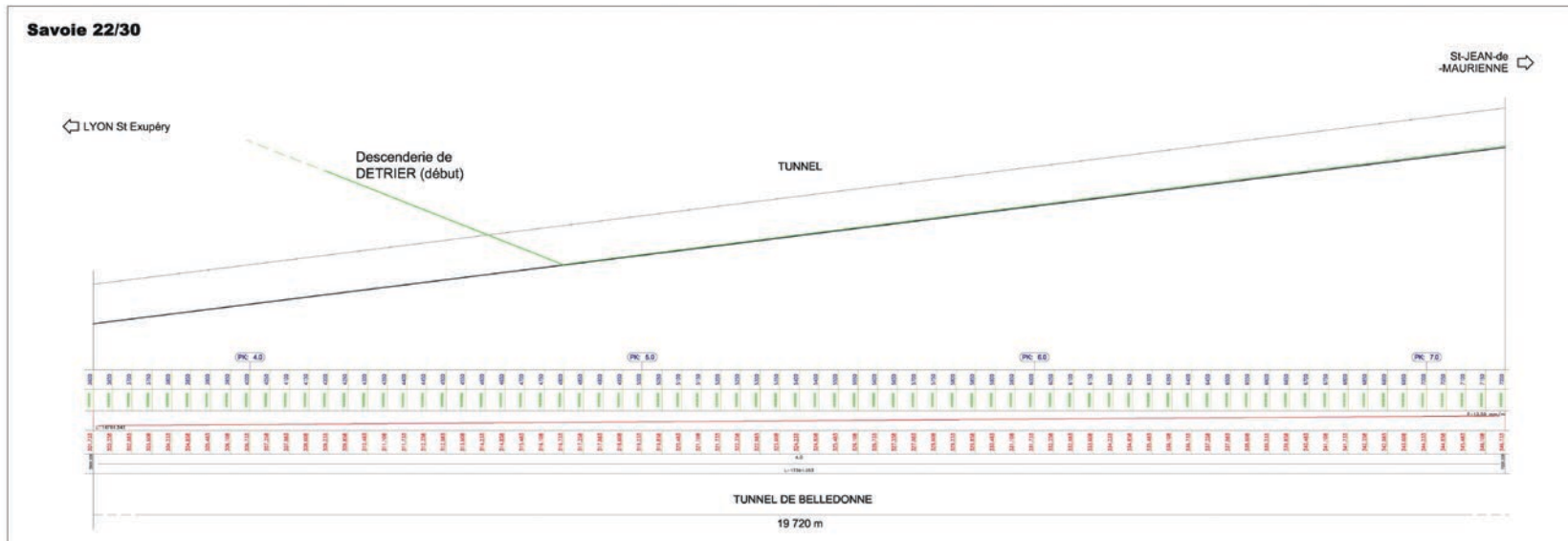
Une station de sécurité situées entre les tunnels de Belledonne et des Cartières, permettant d'arrêter et d'intervenir sur un train, est localisée en Plaine du Canada.

Ces voies seront des voies d'évitement (de longueur 750 m) avec des quais de secours permettent aux usagers d'évacuer le train et aux secours d'intervenir. Cette configuration permet d'assurer les fonctionnalités requises.

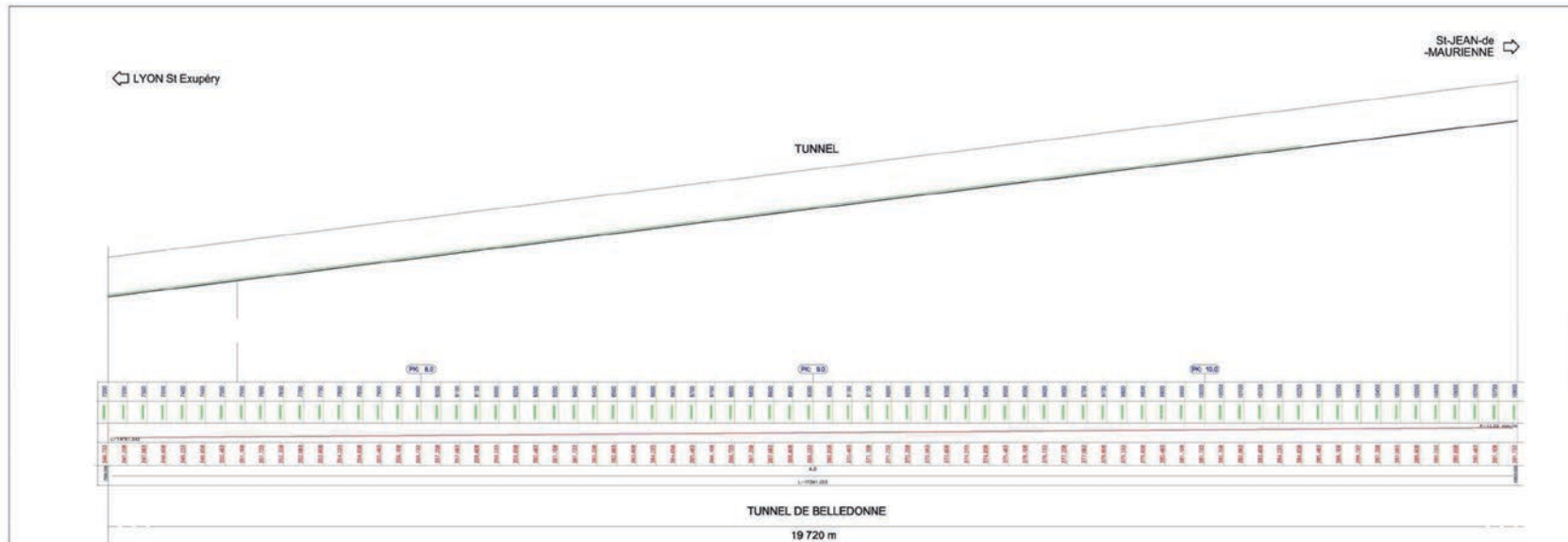


TUNNEL DE BELLEDONNE

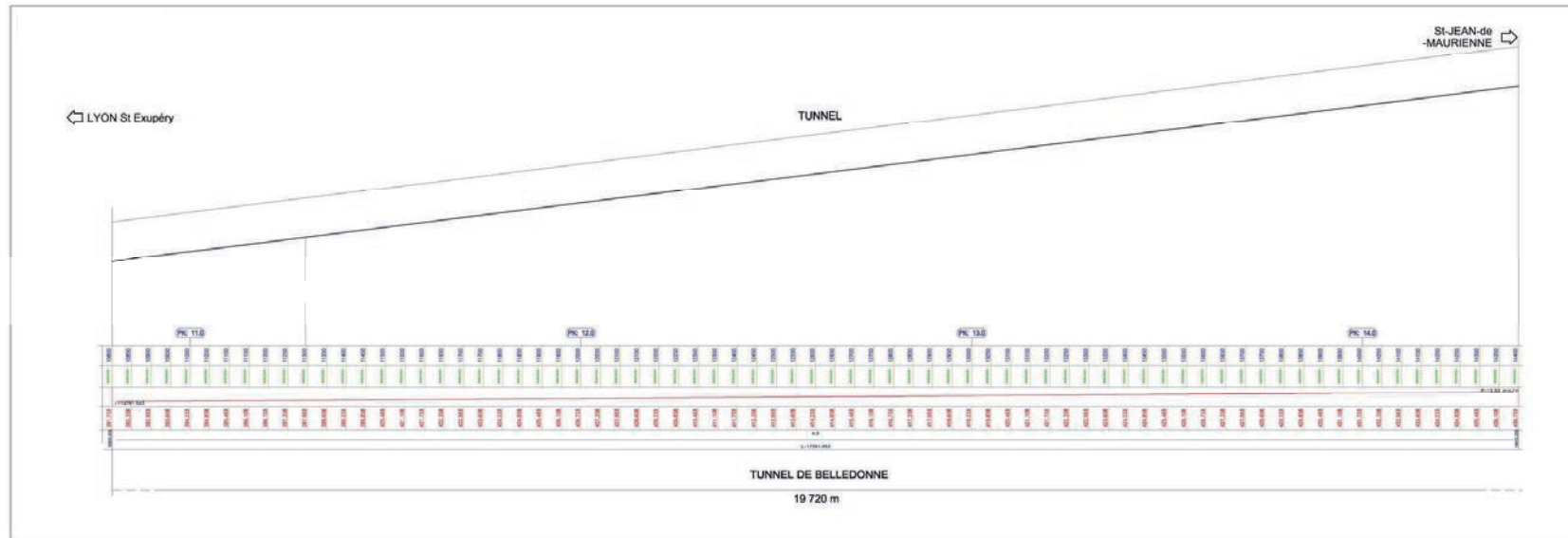




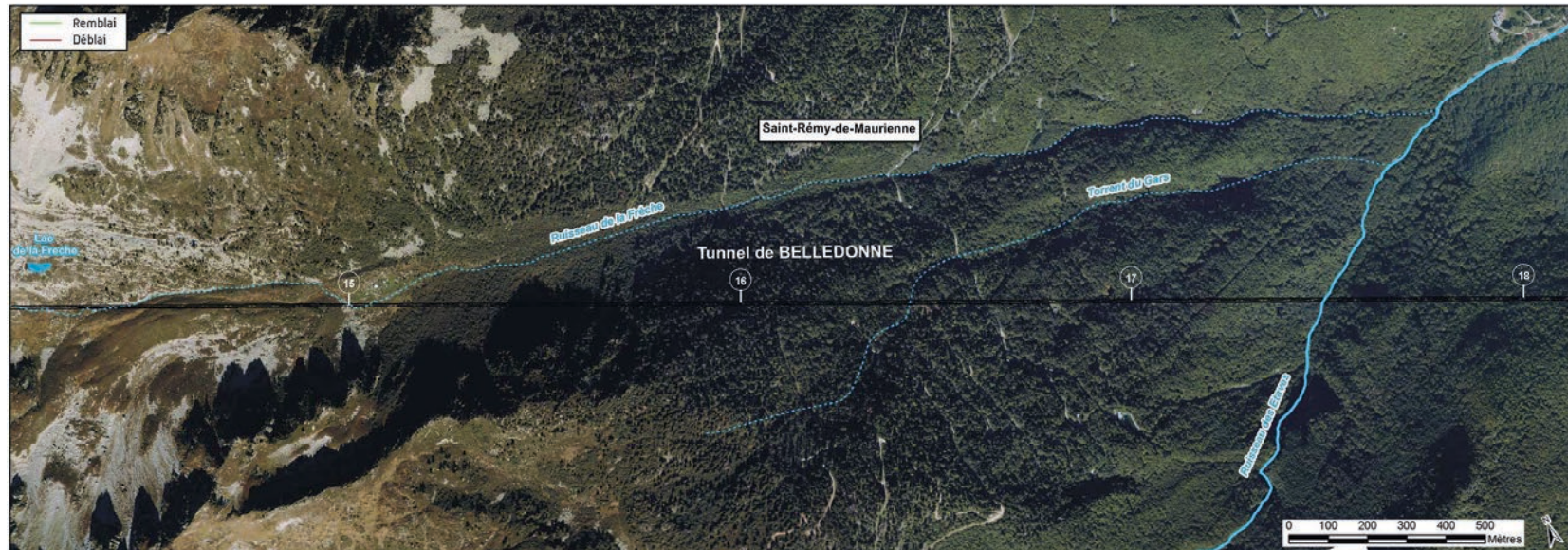
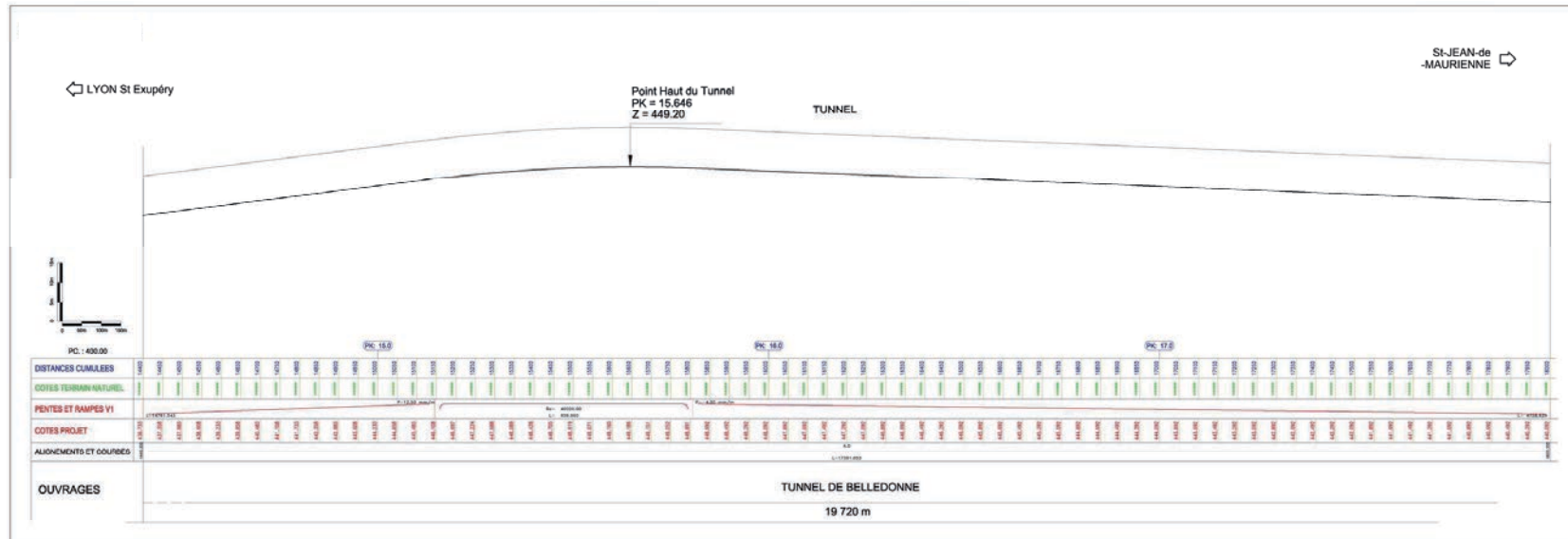
TUNNEL DE BELLEDONNE



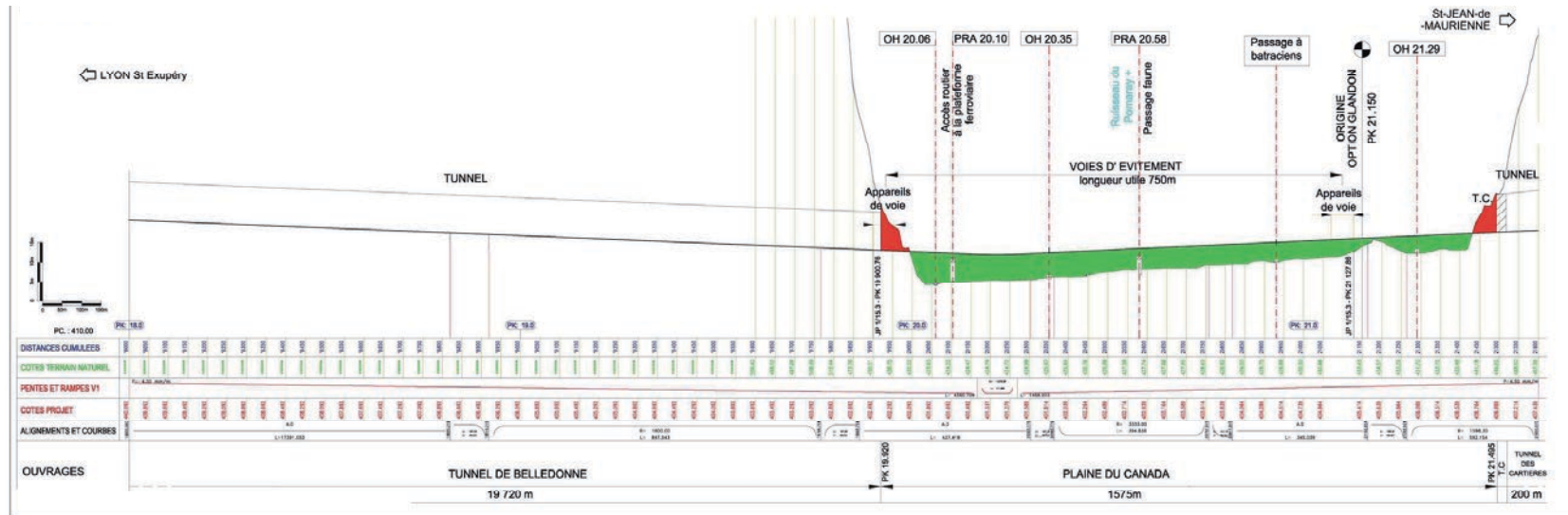
TUNNEL DE BELLEDONNE



TUNNEL DE BELLEDONNE



TUNNEL DE BELLEDONNE



LYON -TURIN

Section française



© www.grouperougervit.fr - 29482 - 10/2025 - Ne pas jeter sur la voie publique



Cofinancé par
l'Union européenne



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

Liberté
Égalité
Fraternité



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



LE DÉPARTEMENT



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'aire Grenoble

