

PRÉSENTATION
DÉTAILLÉE DU PROJET

PLAINE DU CANADA
ET TUNNEL DU GLANDON

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

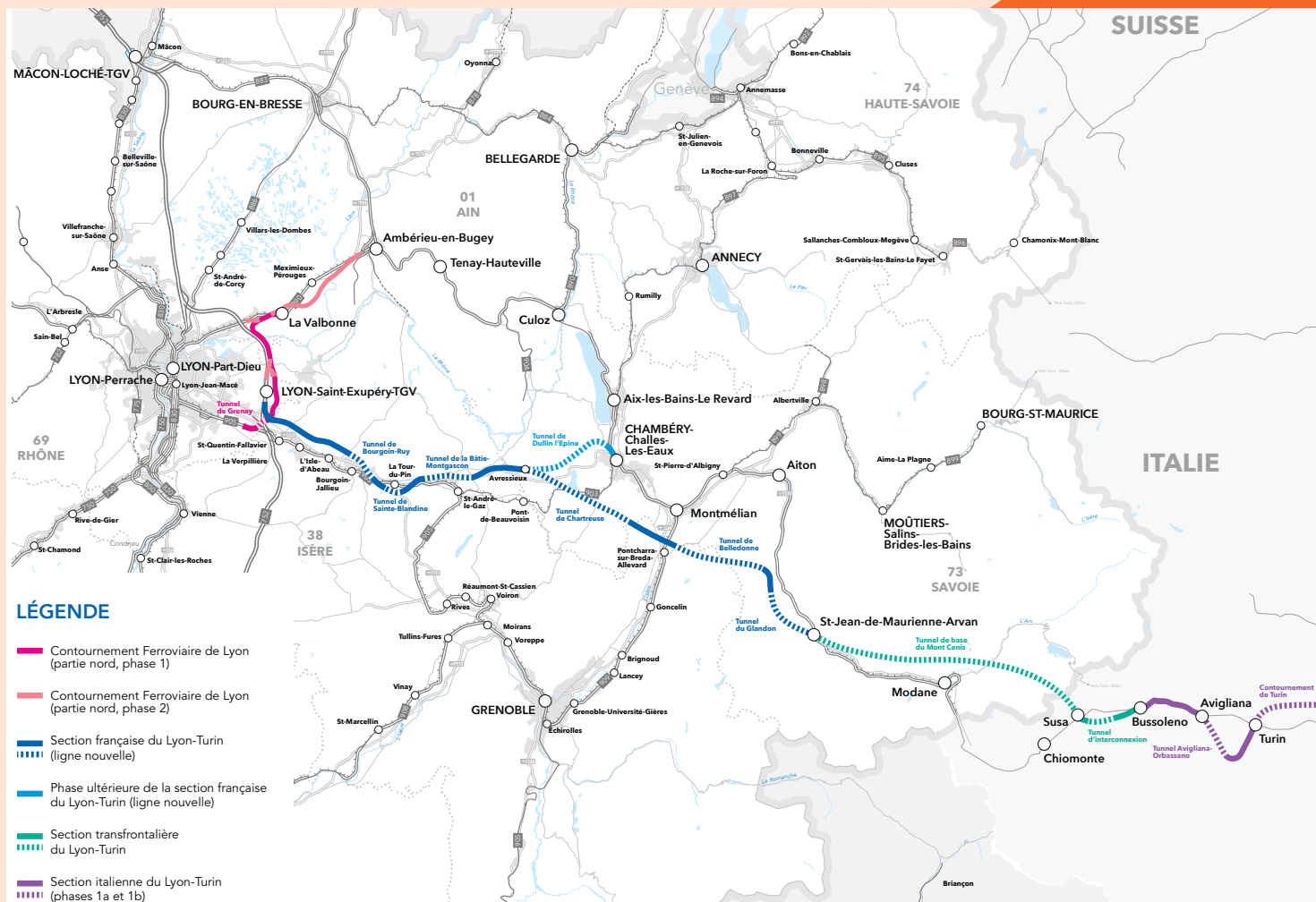
Le Lyon-Turin est un projet d'intérêt européen, national et régional, qui vise à augmenter la part modale du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs.

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.



Plaine du Canada

En sortie du tunnel de Belledonne, le tracé rejoint la vallée de la Maurienne au niveau de la plaine dite du Canada (communes de Saint-Rémy-de-Maurienne et de Saint-Étienne-de-Cuines).

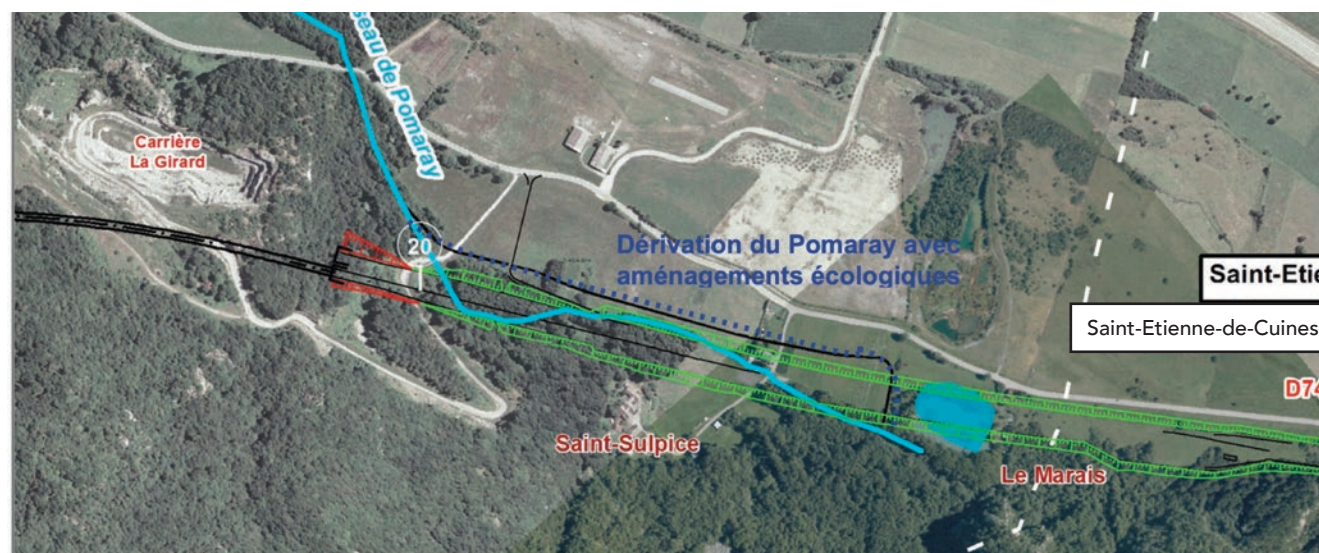
Le linéaire disponible entre les tunnels de Belledonne et des Cartières permet d'insérer deux voies d'évitement, d'une longueur utile de 750 m. La ligne est en remblai de hauteur comprise généralement entre 4 et 7 m. Une plate-forme annexe est implantée de chaque côté, avec des fonctionnalités pour la phase de travaux (aires de montage) et pour la phase d'exploitation (enraillement, accès routier, poste d'appareillage...).

Les eaux de plate-forme sont récupérées dans deux bassins de rétention situés à proximité du ruisseau du Pomaray. Le tracé longe sur 500 mètres le ruisseau du Pomaray dévié et rétabli avec une importante renaturation, faisant largement appel aux techniques de génie écologique. Le tracé s'inscrit ensuite entre les pieds des pentes et la RD74. Sur cette zone, le tracé traverse également la limite Sud du site d'intérêt communautaire (SIC, Natura 2000 : Réseau de zones humides et alluviales des Hurtières), et tangente le champ d'inondation de l'Arc.

Le verrou des Cartières (commune de Saint-Etienne-de-Cuines) est un point de resserrement de la vallée. Il accueille déjà l'Arc, l'A43 et la RD74. La ligne nouvelle le franchira donc en tunnel pour éviter toute emprise dans le lit majeur de l'Arc. Ce tunnel a une longueur de 200 m et est encadré, pour des raisons techniques de tranchées couvertes. Il est monotube bidirectionnel et sera réalisé en méthode traditionnelle.

En sortie du verrou des Cartières, la ligne nouvelle longe le pied de versant dans la plaine de Saint-Etienne-de-Cuines, sur une longueur d'environ 1,4 km.

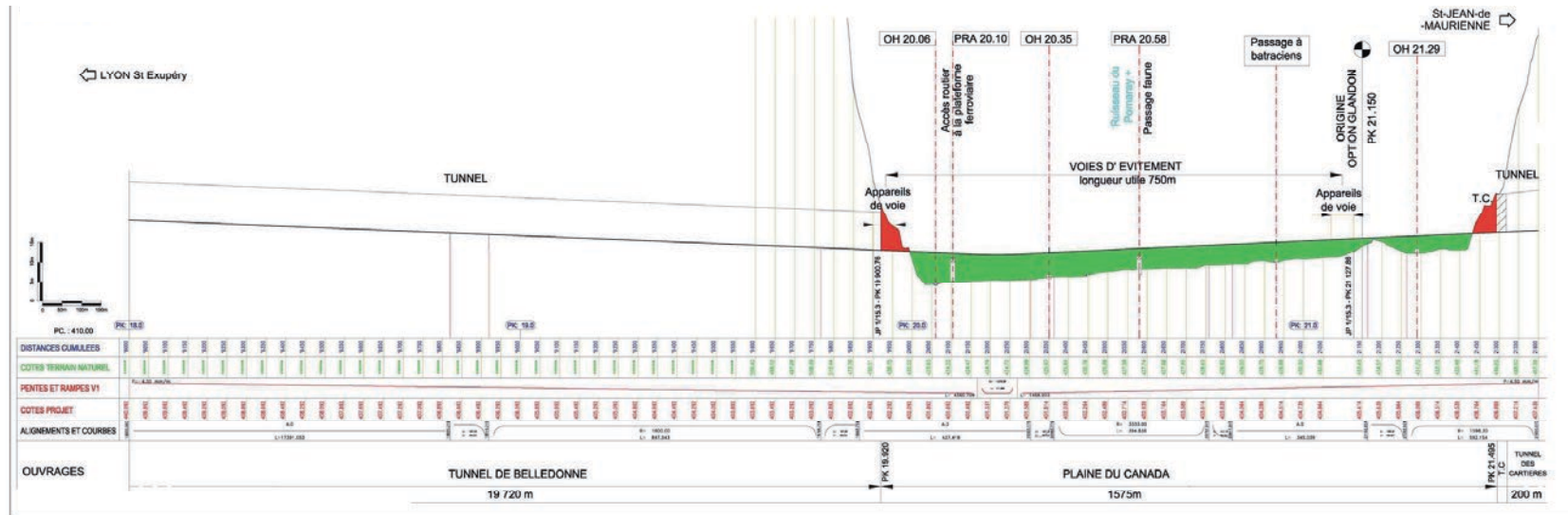
À ce niveau, le tracé traverse le périmètre d'effets directs de trois installations classées SEVESO, implantées sur la commune de La Chambre.



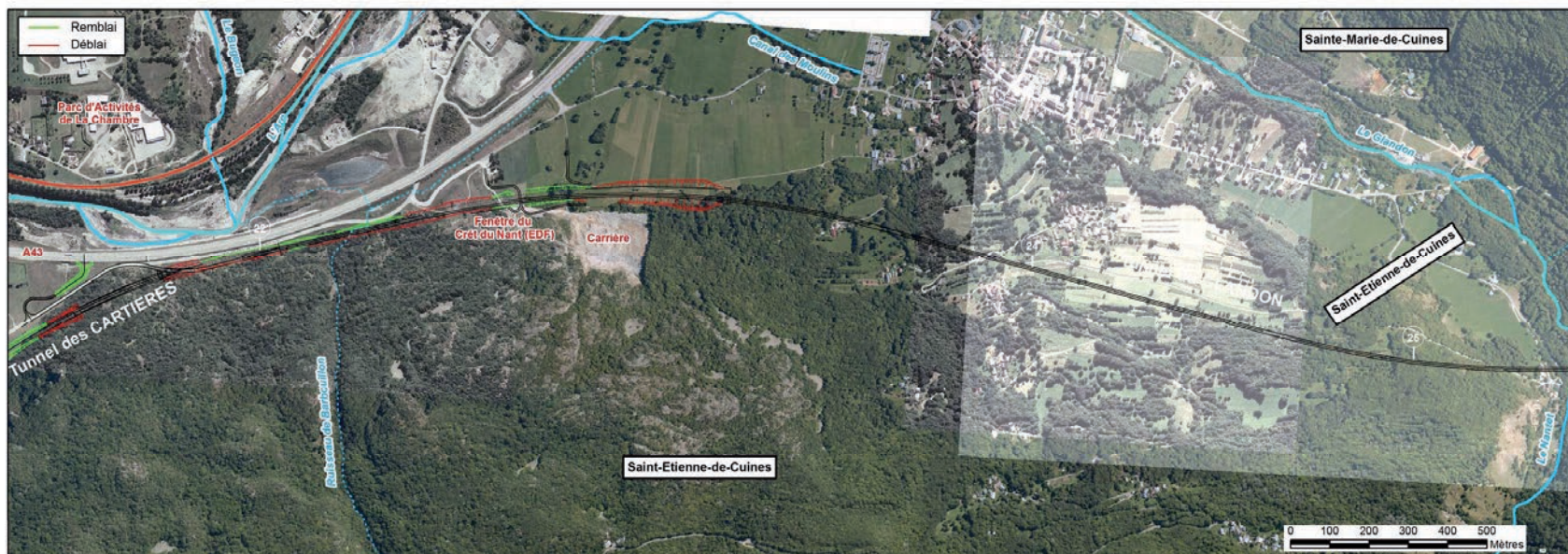
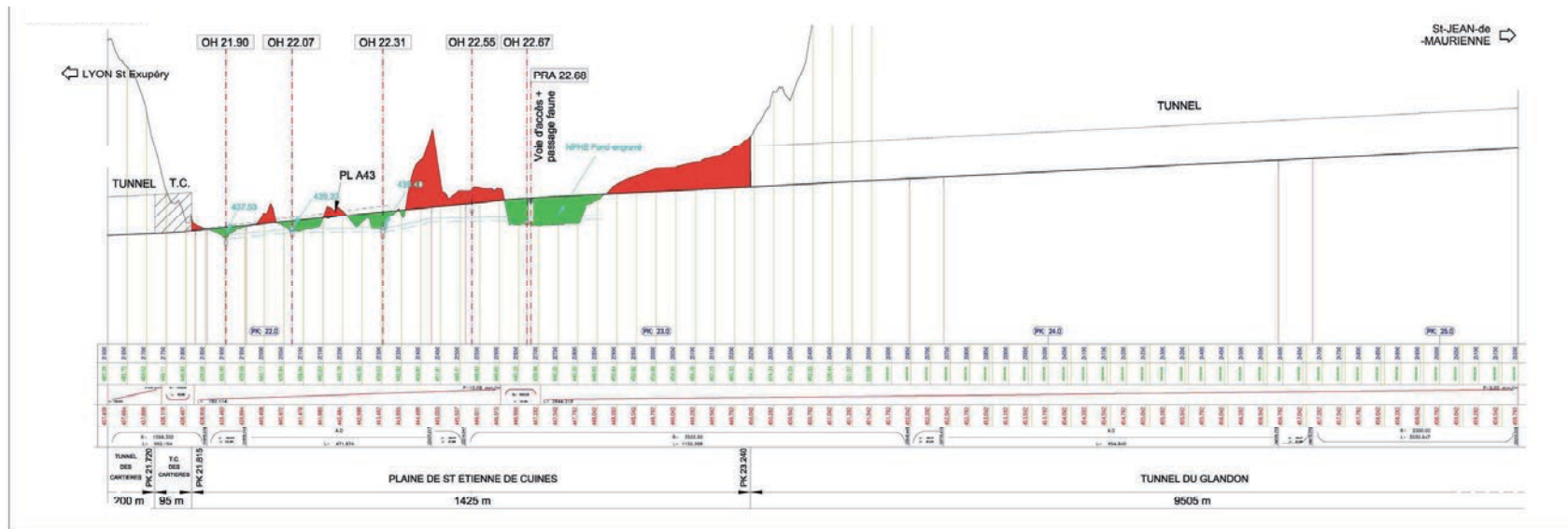
Dérivation du Pomaray - Extrait de la partie Impacts et mesures – Partie E06 de l'Étude d'impact

*Dérivation du Pomaray - Extrait de la partie Impacts et mesures -
Partie E06 de l'Étude d'impact Egis environnement - mars 2011*

PLAINE DU CANADA ET TUNNEL DU GLANDON



PLAINE DU CANADA ET TUNNEL DU GLANDON



La construction des tunnels

La construction des tunnels nécessite d'implanter des bases chantier à leurs têtes et en sorties des descenderies et 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...).

Tunnel du Glandon

Le tunnel du Glandon, d'une longueur d'environ 9,5 km, franchit le massif du Rocharay. Il traverse les communes de Saint-Etienne-de-Cuines, Sainte-Marie-de-Cuines, La-Tour-en-Maurienne, Jarrier et débouche sur la commune de Saint-Jean-de-Maurienne.

L'ouvrage est orienté du Nord vers le Sud, en rampe de 5 ‰ puis 9 ‰, soit un dénivelé global de 77 m.

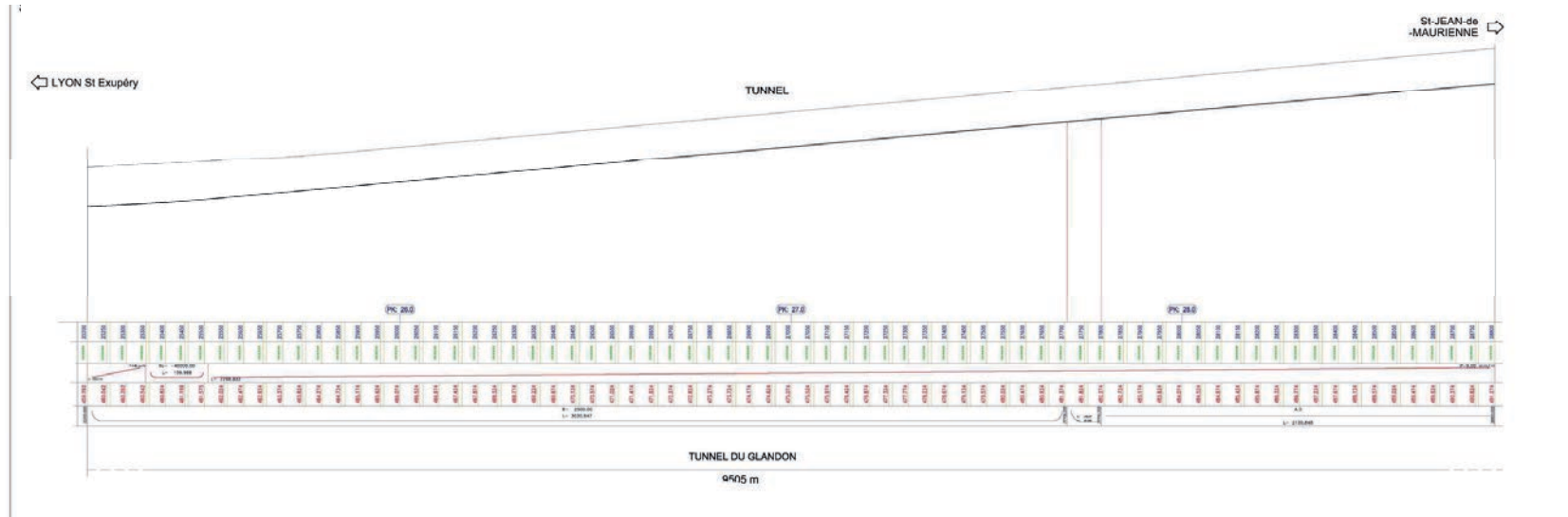
Des réservoirs incendie de 120 m³ seront disponibles en permanence à chacune des têtes de tunnel. Un parking et une zone réservée à l'usage des secours en cas d'intervention sont disposés au droit des têtes de tunnel.

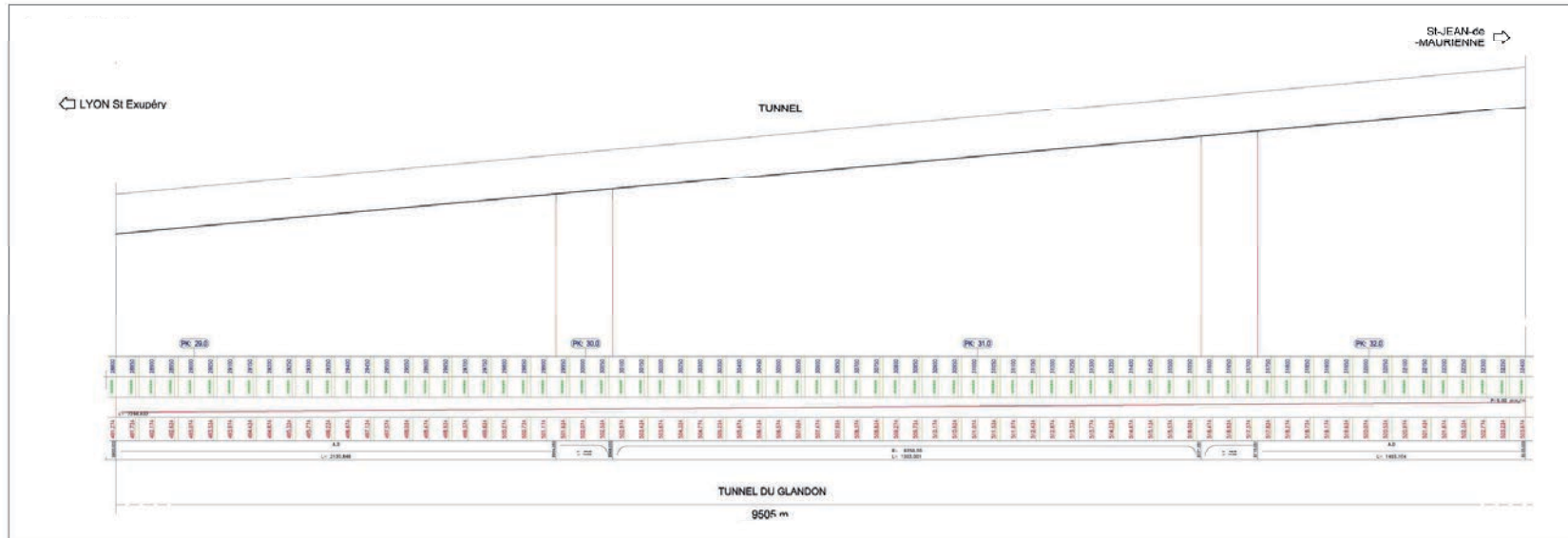
Le projet de section française du Lyon-Turin se termine à Saint-Jean-de-Maurienne par une tranchée couverte de 235 m en tête Est du tunnel du Glandon. Cette tranchée couverte permettra la reconstruction du complexe sportif directement impacté. La RD906 est rétablie au-dessus de cette tranchée, ainsi que le torrent de la Torne, canalisé le long de la route départementale.

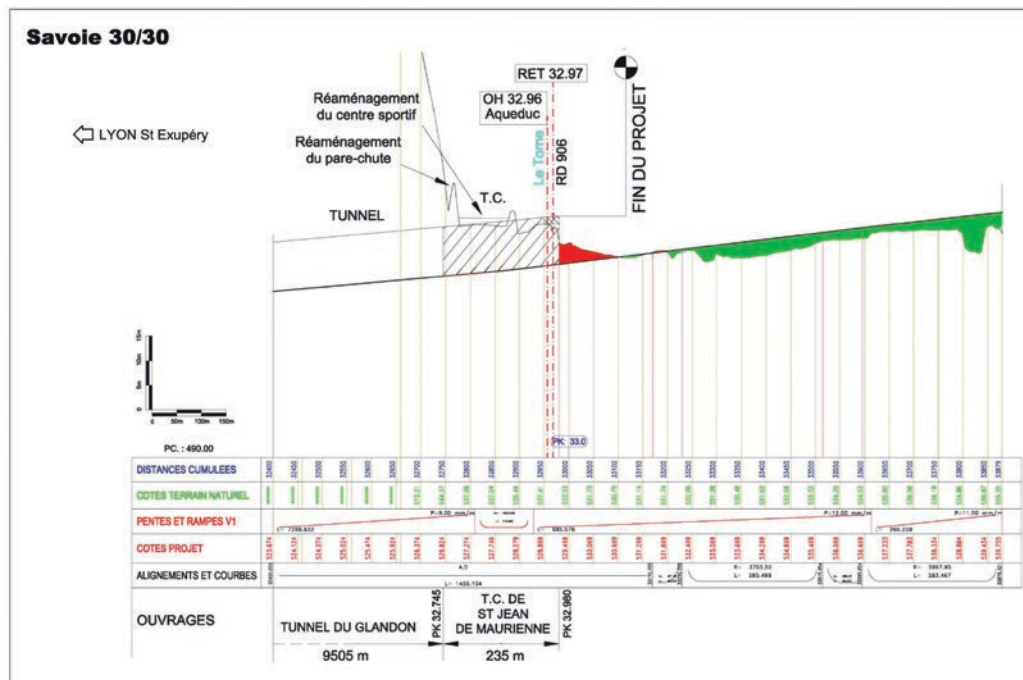
Raccordement au tunnel transfrontalier

Le raccordement du projet sur la section transfrontalière du Lyon-Turin se fait à Saint-Jean-de-Maurienne. La limite entre les deux projets se situe à l'Est de la RD906.

Toutefois, en raison du décalage dans le planning de réalisation de la section française, il est envisagé, d'entente avec TELT (maître d'ouvrage de la section transfrontalière du Lyon-Turin), de reporter la construction des voies ferrées prévues entre la RD906 et la gare internationale de Saint-Jean-de-Maurienne. Ces travaux pourraient ainsi être conduits en même temps que ceux du tunnel du Glandon







LYON -TURIN

Section française

