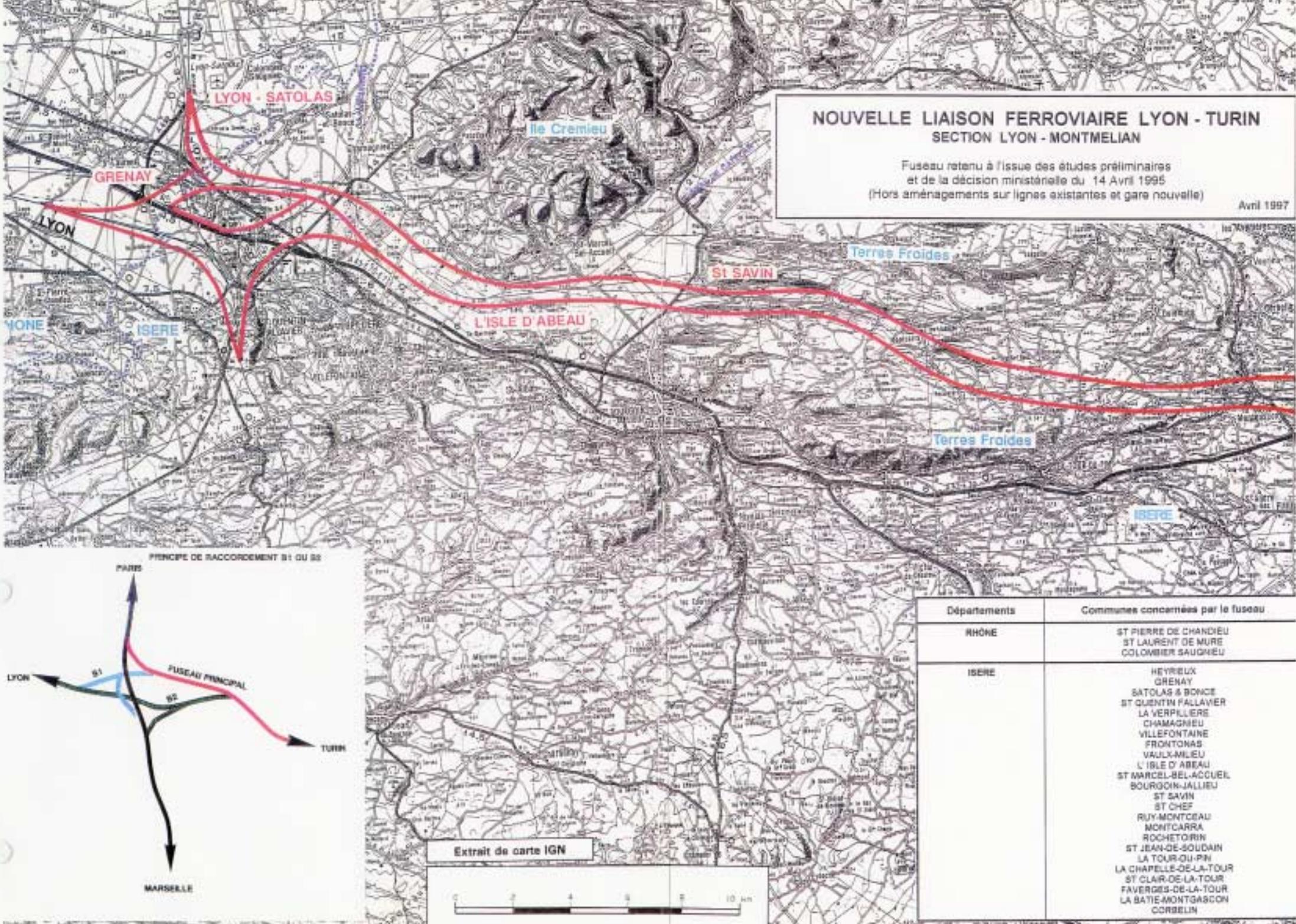


NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE LYON - TURIN SECTION LYON - MONTMELIAN

Fuseau retenu à l'issue des études préliminaires
et de la décision ministérielle du 14 Avril 1995
(Hors aménagements sur lignes existantes et gare nouvelle)

Avril 1997



Extrait de carte IGN



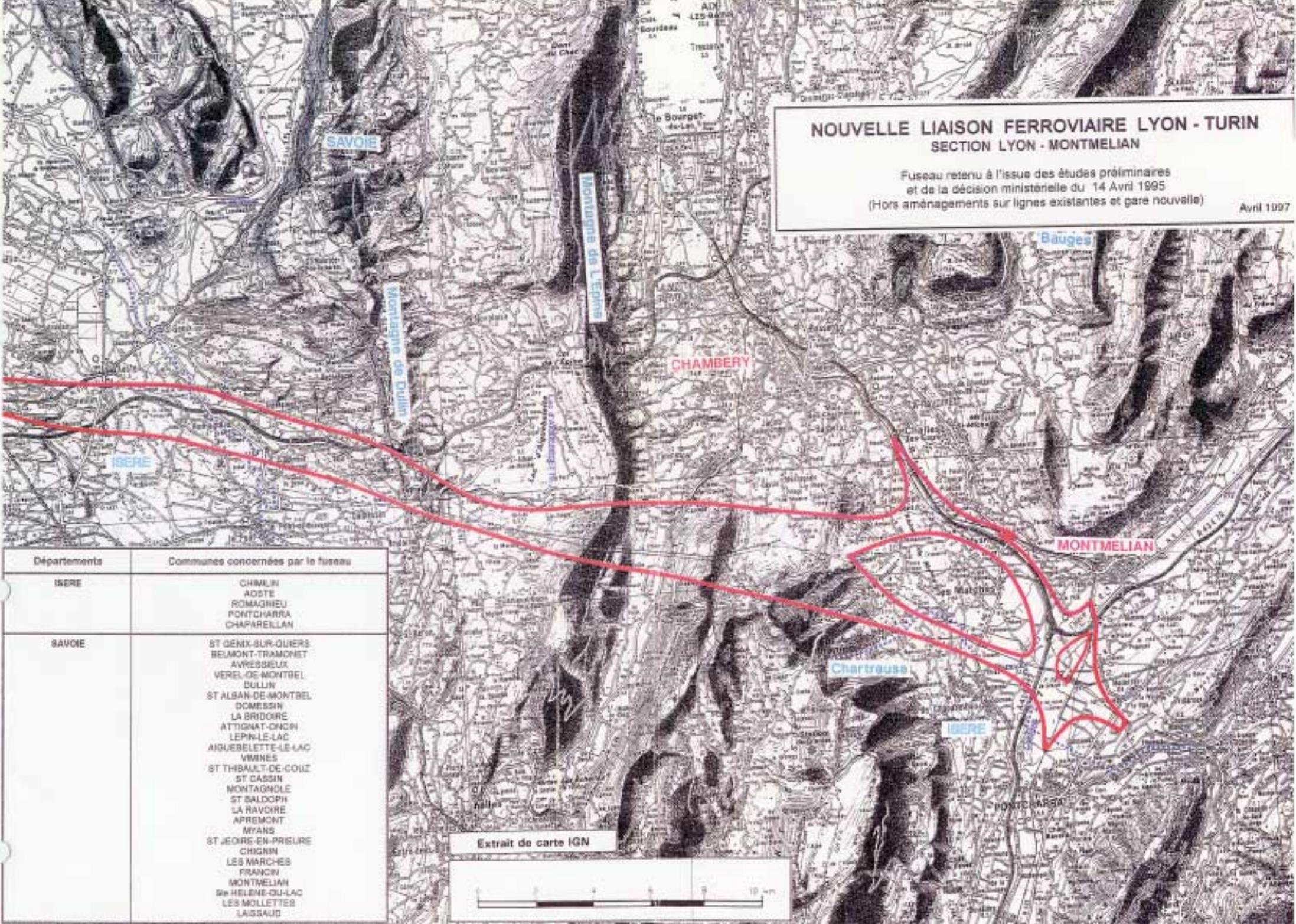
Départements	Communes concernées par le fuseau
RHÔNE	ST PIERRE DE CHANDIEU ST LAURENT DE MURE COLOMBIER SAUGNIEU
ISERE	HEYRIEUX GRENAY SATOLAS & BONVAIE ST QUENTIN FALLAVIER LA VERPELLIERE CHAMAGNEU VILLEFONTAINE FRONTONAS VAUX-MIEU L'ISLE D'ABEAU ST MARCEL-BEL-ACCUEL BOURGON-JALLIEU ST SAVIN ST CHEF RUY-MONTCEAU MONTCARRA ROCHETORIN ST JEAN-DE-SOLDAN LA TOUR-OU-PIN LA CHAPELLE-DE-LA-TOUR ST CLAIR-DE-LA-TOUR FAVERGES-DE-LA-TOUR LA BATTIE-MONTGASCON CORBELIN

NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE LYON - TURIN

SECTION LYON - MONTMELIAN

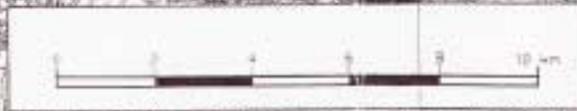
Fuseau retenu à l'issue des études préliminaires
et de la décision ministérielle du 14 Avril 1995
(Hors aménagements sur lignes existantes et gare nouvelle)

Avril 1997



Départements	Communes concernées par le fuseau
ISERE	CHMILIN AOSTE ROMAGNEU PONTCHARRA CHAPARELLAN
SAVOIE	ST GENIX-SUR-QUIERS BELMONT-TRAMONET AVRESSEUX VEREL-DE-MONTREL DULLIN ST ALBAN-DE-MONTREL DCMESSIN LA BRICOIRE ATTIGNAT-ONCIN LEPIN-LE-LAC AIGUEBELLETTE-LE-LAC VIMINES ST THIBAUT-DE-COUZ ST CASSIN MONTAGNOLE ST BALDOPH LA RAVOIRE APREMONT MYANS ST JEORE-EN-PIREURE CHIGNIN LES MARCHES FRANCI MONTMELIAN St HELENE-DU-LAC LES MOLLETES LAISSAUD

Extrait de carte IGN

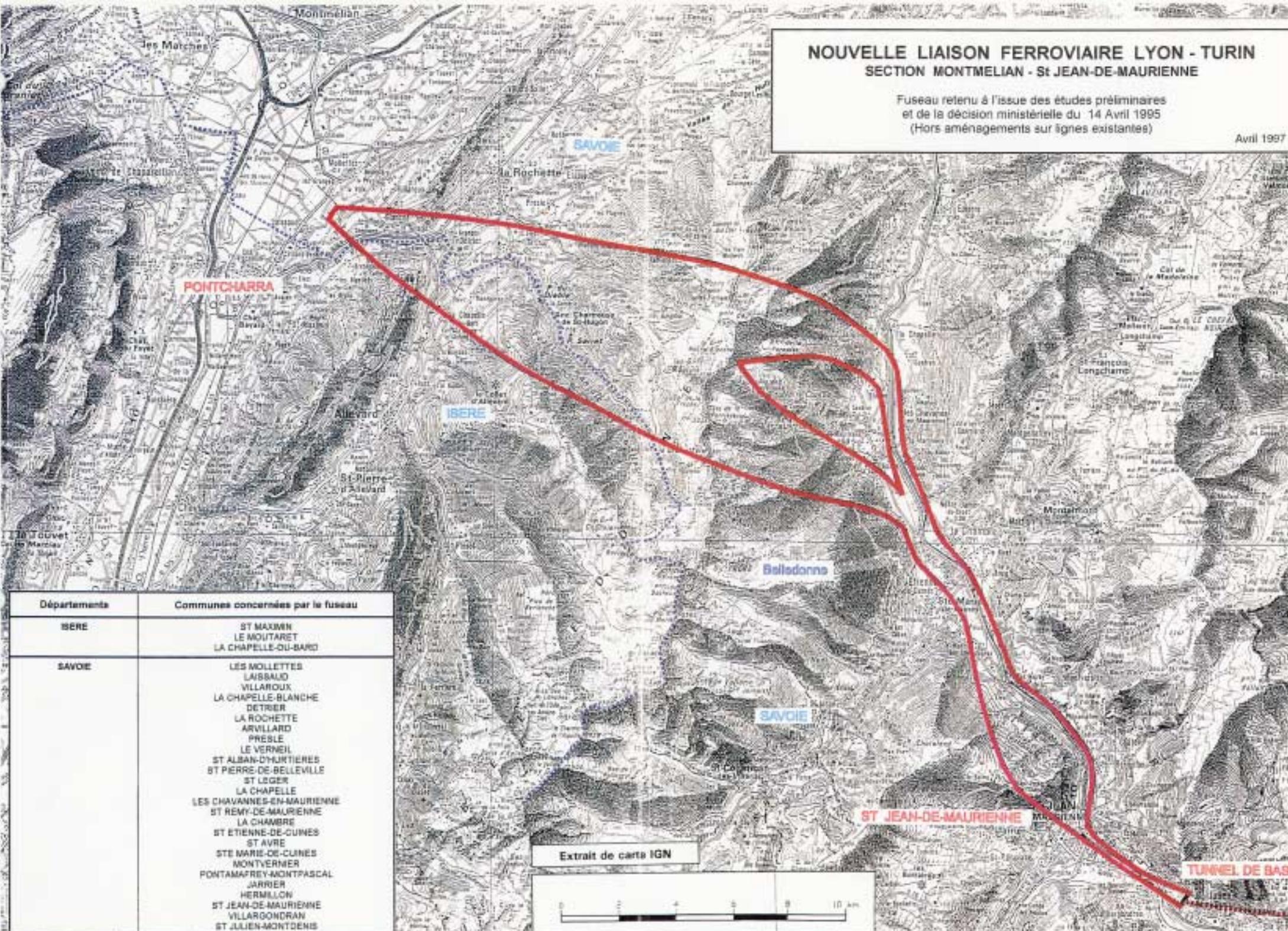


NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE LYON - TURIN

SECTION MONTMELIAN - St JEAN-DE-MAURIENNE

Fuseau retenu à l'issue des études préliminaires
et de la décision ministérielle du 14 Avril 1995
(Hors aménagements sur lignes existantes)

Avril 1997



Départements	Communes concernées par le fuseau
BERE	ST MAXIMIN LE MOUTARET LA CHAPELLE-DU-BARD
SAVOIE	LES MOLLETES LASSAUD VILLAROUX LA CHAPELLE-BLANCHE DETRIER LA ROCHETTE ARVILLARD PRESLE LE VERNIL ST ALBAN-D'HAUTIERES ST PIERRE-DE-BELLEVILLE ST LEGER LA CHAPELLE LES CHAVANNES-EN-MAURIENNE ST REMY-DE-MAURIENNE LA CHAMBRE ST ETIENNE-DE-GUMES ST AVRE STE MARIE-DE-CUNES MONTVERNIER PONTAMAFREY-MONTPASCAL JARRIER HERMILLON ST JEAN-DE-MAURIENNE VILLARGONDRAN ST JULIEN-MONTDENIS

Extrait de carte IGN



TUNNEL DE BASE



Un aménagement Ouest-Est

La réalisation des infrastructures et des aménagements précédemment décrits, complétée par un raccordement avec la ligne classique rejoignant Lyon Part-Dieu, offre la possibilité de mettre en place des relations intercités à grande vitesse (TER GV) entre Saint-Etienne¹ - Lyon et les principales agglomérations du nord des Alpes.

Des lieux d'articulation

A Satolas

Le maillage et l'irrigation du territoire ainsi réalisés donnent alors à cette plate-forme bien desservie par le mode ferroviaire son véritable rôle d'échange multimodal. Grâce aux TGV nationaux et internationaux et aux trains intercités à grande vitesse la desservant, elle deviendra une alternative intéressante pour la population de la moitié est de la région urbaine de Lyon. C'est également l'ensemble de la population rhônalpine, mais aussi celle de Turin, Avignon, Marseille et Paris notamment qui accède facilement et rapidement à l'aéroport de Satolas.

En Combe de Savoie

Placée au croisement des axes Est-Ouest et Nord-Sud, largement desservie par les nouvelles relations, la Combe de Savoie sera, par ses nombreuses dessertes TER en étoile et en correspondance mais aussi par son réseau routier et autoroutier desservant les vallées, un lieu d'échange entre modes ferroviaires ainsi qu'entre modes ferroviaire et routier.

¹ Moyennant l'amélioration du raccordement actuel de St-Fons

4.1.2

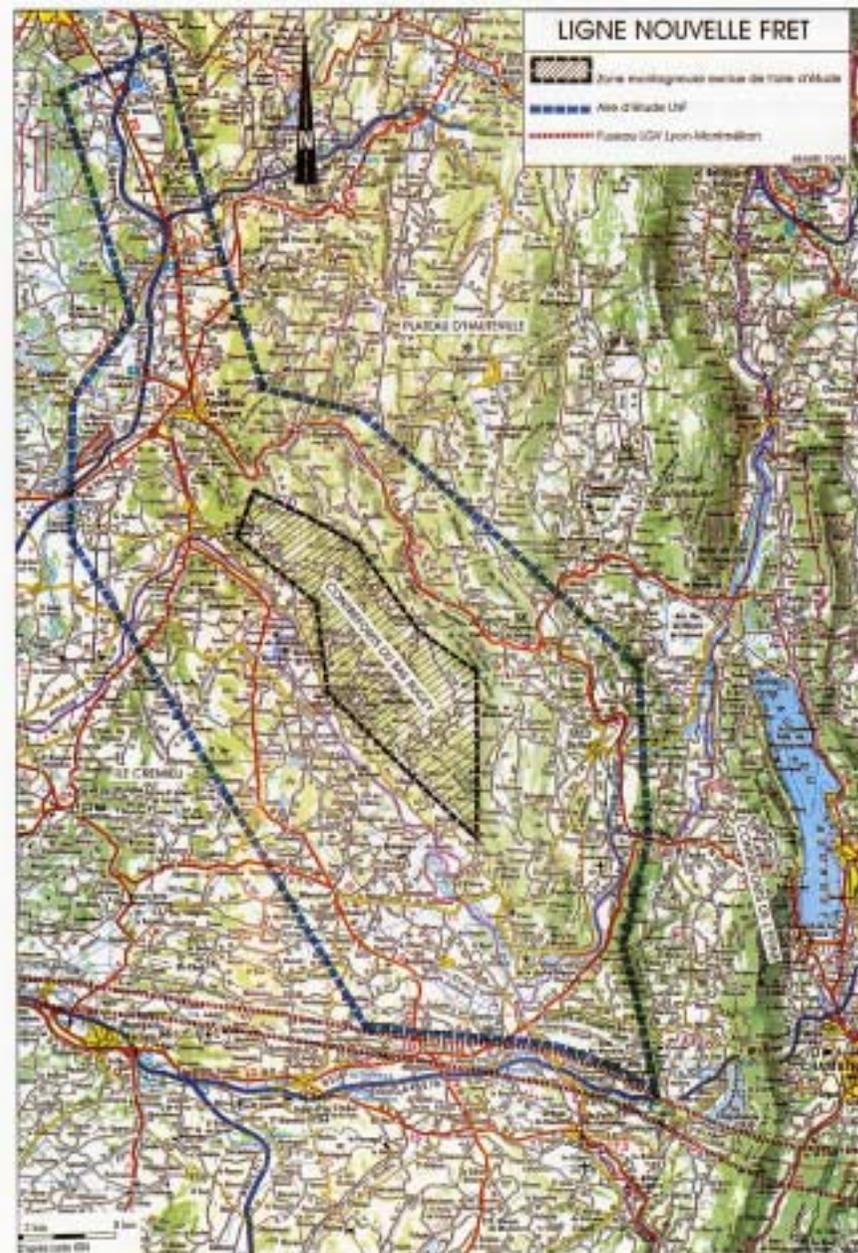
Une composante fret

La ligne fret relie le secteur d'Ambérieu-en-Bugey, point de convergence des trafics de marchandises routiers et ferroviaires, au tunnel de base, via deux familles d'itinéraires évitant les rives du lac du Bourget et les agglomérations de Chambéry et Aix-les-Bains.

L'itinéraire via l'Avant-pays savoyard

Il rejoint dans l'Avant-pays savoyard la ligne nouvelle voyageurs. Son aire d'étude, fortement dépendante des contraintes de relief, comporte deux grandes zones de tracés possibles :

- la première contournant les contreforts du bas Bugey par la Vallée de l'Albarine et la Cluse des Hôpitaux (ligne actuelle aménagée) puis limitée à l'est par la vallée du Rhône,
- la seconde empruntant la plaine de l'Ain, puis s'inscrivant entre l'Île Crémieu et les contreforts du bas Bugey.



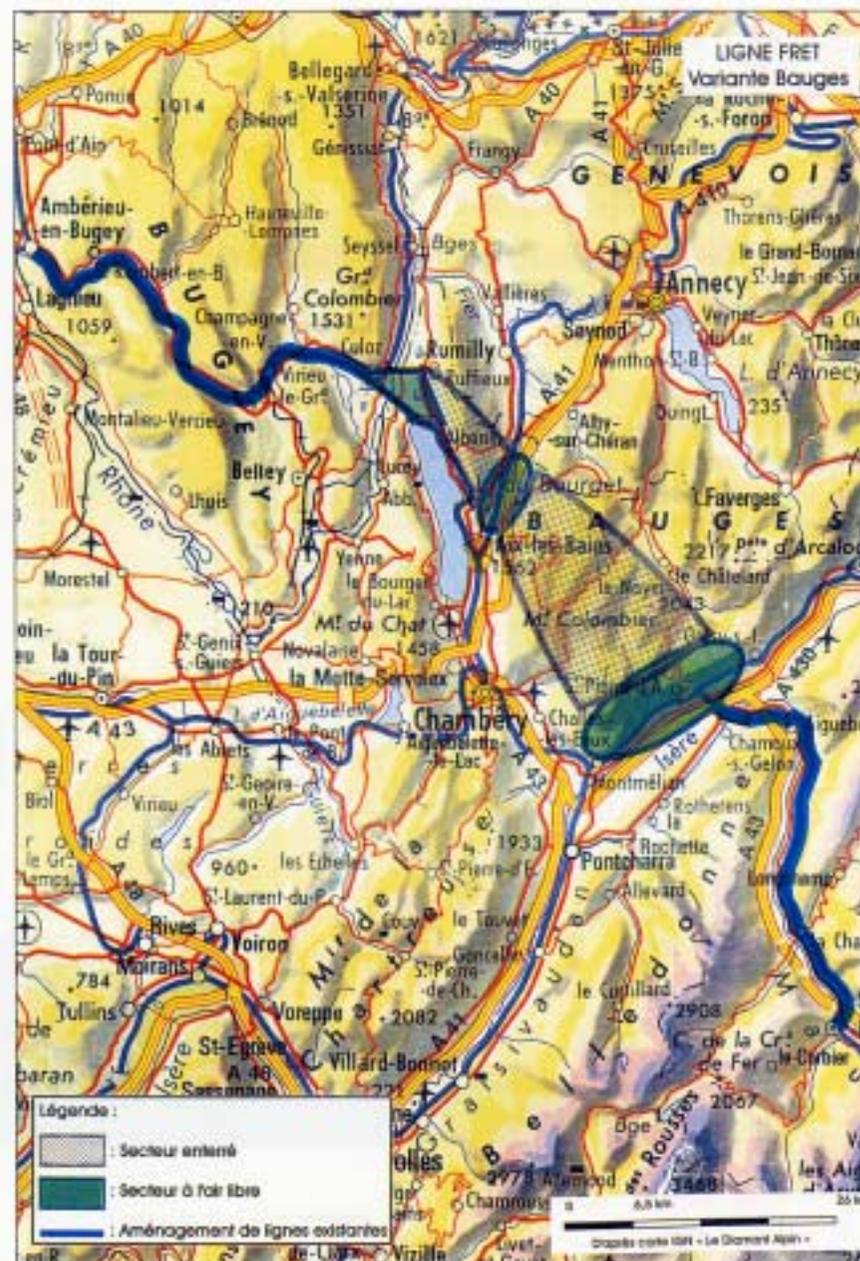
Sous les massifs de l'Épine et de la Chartreuse, dans la Combe de Savoie, sous le massif de Belledonne ainsi qu'en Maurienne, la nouvelle infrastructure fret s'inscrit dans le fuseau d'étude de la ligne voyageurs à grande vitesse.

Utilisant soit l'infrastructure TGV adaptée en conséquence, soit une infrastructure spécifique au franchissement des massifs de l'Épine et de la Chartreuse ainsi qu'à la traversée de la Combe de Savoie, le trafic fret emprunte alors en tout ou partie le tunnel sous Belledonne conçu pour la mixité (circulations voyageurs et marchandises sur les mêmes voies).

A la sortie du tunnel sous Belledonne, dans le secteur de St-Rémy-de-Maurienne, un raccordement lui fait alors emprunter jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne la ligne actuelle également aménagée sur ce parcours, avant de rejoindre le tunnel de base dont la conception permet aussi de recevoir un trafic mixte.

La variante Bauges

Elle s'appuie sur la ligne classique Ambérieu-en-Bugey - Culoz aménagée, qu'elle emprunte jusqu'au nord du lac du Bourget, avant de s'insérer en tunnel sous le massif des Bauges, au niveau de la commune de Chindrieux. La ligne fret rejoint alors, aux environs de Saint-Pierre-d'Albigny, la ligne actuelle Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne aménagée.



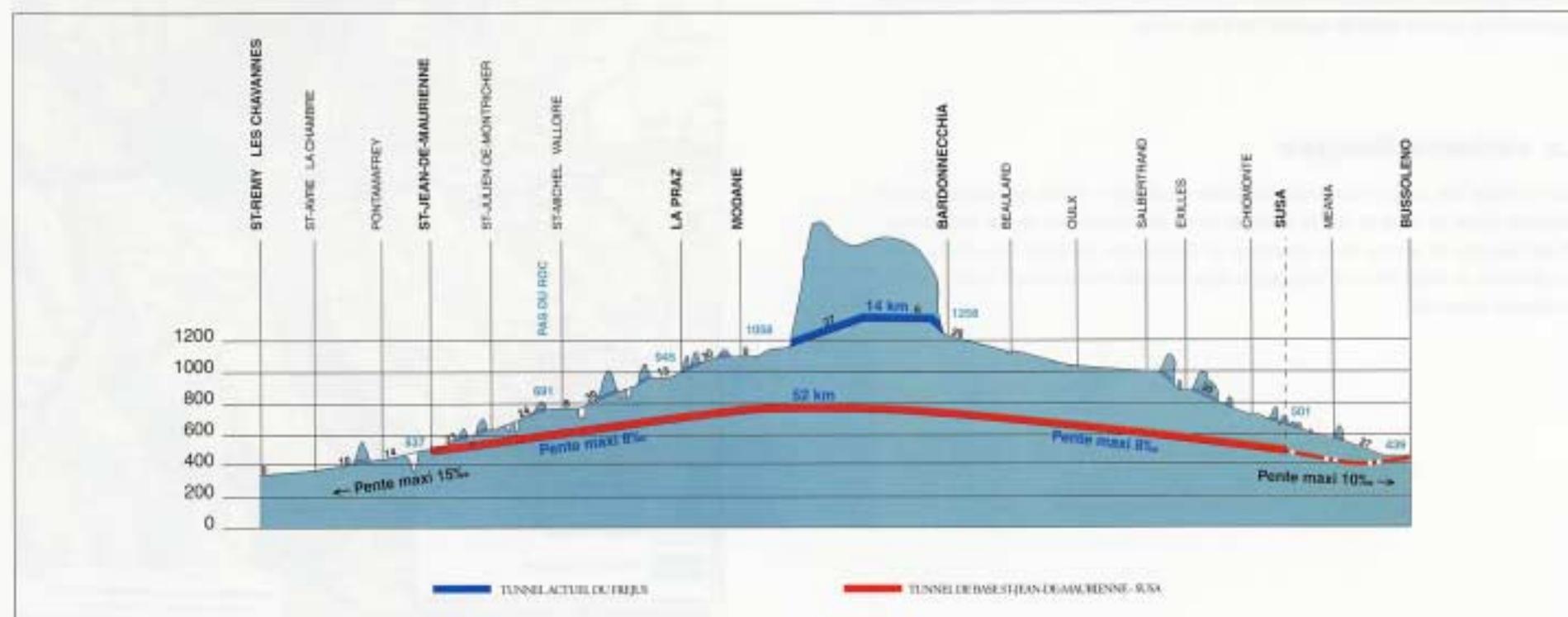
4.1.3

Le tunnel de base entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse / Bussoleno

Le tunnel de base, dont l'étude confiée au GEIE Alpetunnel est indépendante, constitue la pièce maîtresse du parcours international Montmélian - Turin puisqu'il permet de franchir la partie la plus accidentée de l'itinéraire actuel.

Les contraintes de sécurité sur un tel ouvrage, l'objectif d'utilisation mixte et de réservation d'un service d'autoroute ferroviaire, nécessitent une conception bi-tube, un gabarit spécifique et un profil adapté. Sa longueur atteint 52 kilomètres.

A 300 m de profondeur au niveau de Modane et Avrieux, des installations souterraines de service permettent le dépassement des trains de fret, ou le garage d'un train en difficulté avec les moyens de secours adaptés, disposant notamment d'un accès routier depuis la surface.



Le tunnel de base (profil en long)

Présentation générale du projet