

ACCÈS FRANÇAIS DU LYON - TURIN

MEDITERRANEAN RAIL FREIGHT CORRIDOR
7 SEPTEMBRE 2022

ORDRE DU JOUR

01.

PRÉSENTATION DES ACCÈS FRANÇAIS

02.

LA DEFINITION D'UN PROGRAMME DE REALISATION PROGRESSIVE

03.

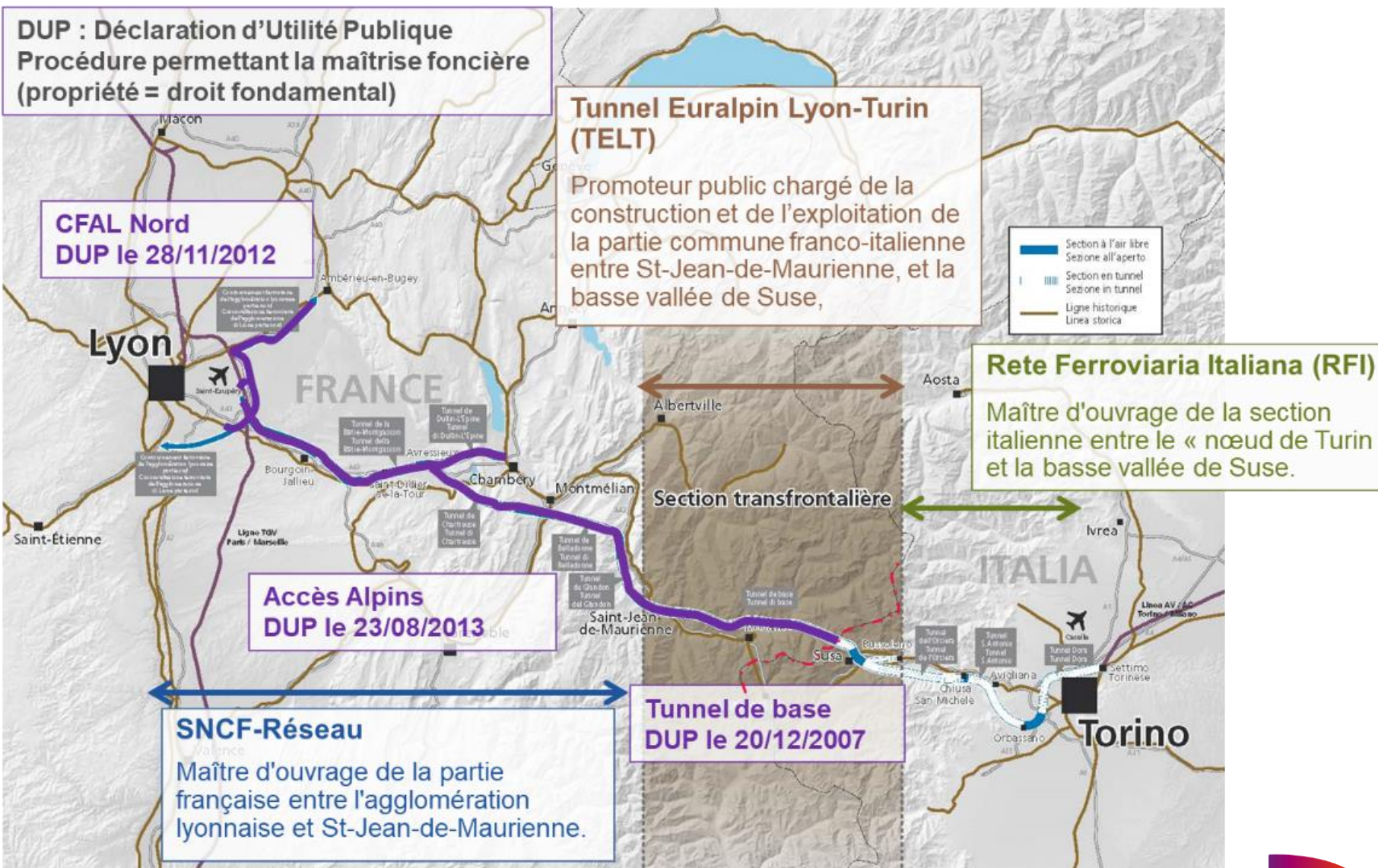
LES ETAPES A VENIR

04.

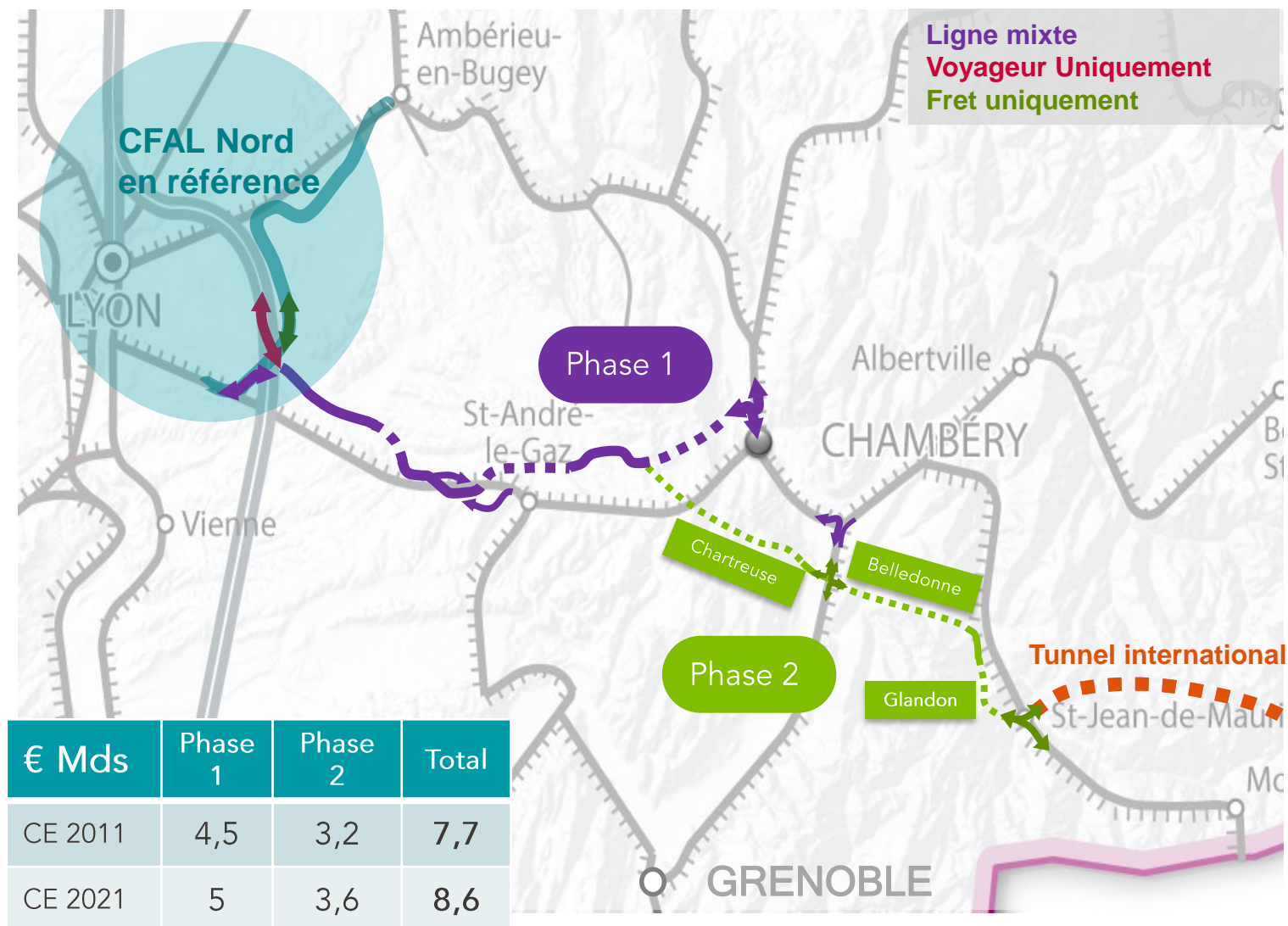
PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

01. PRÉSENTATION DES ACCÈS FRANÇAIS

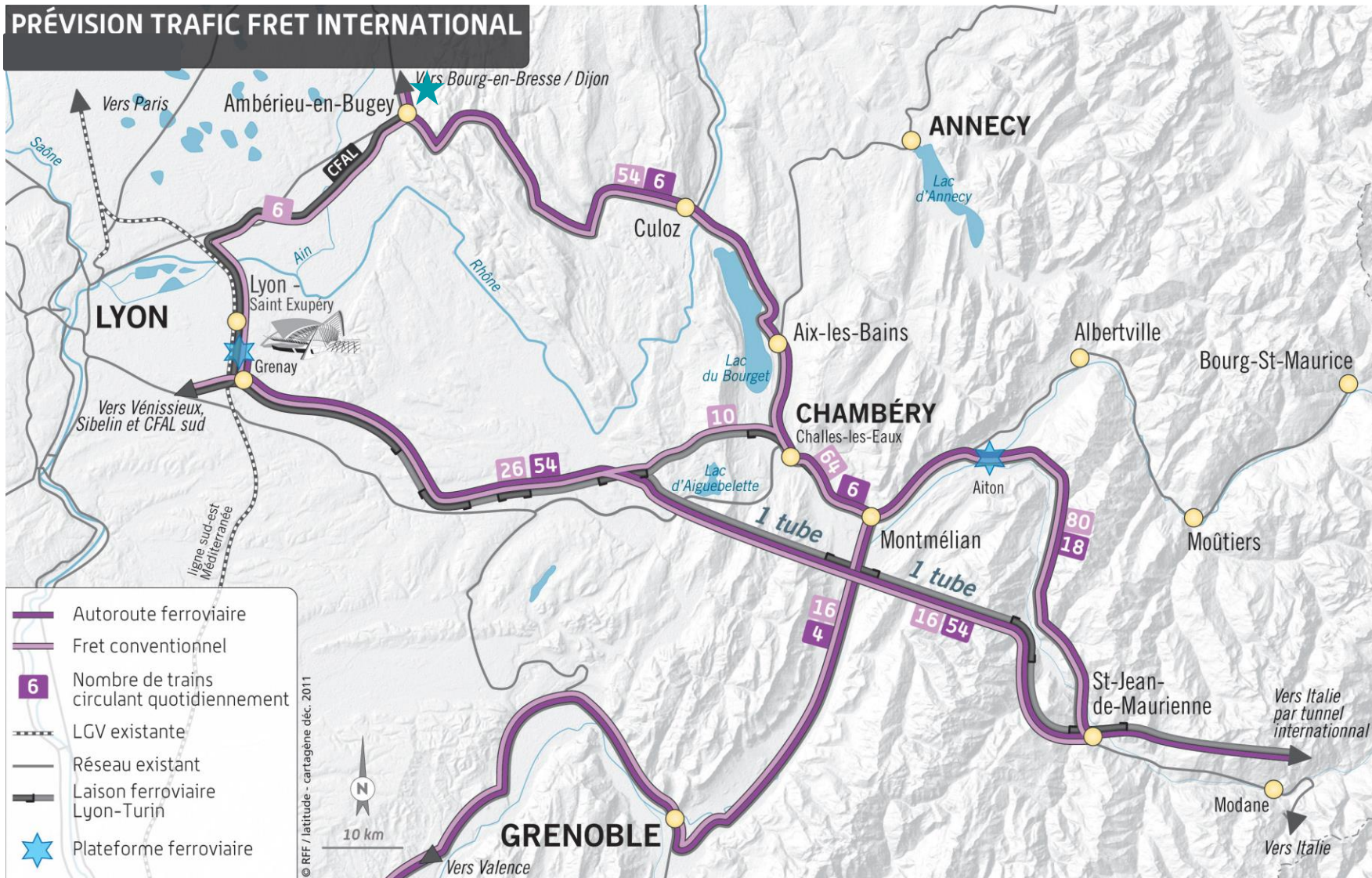
SNCF Réseau est le maître d'ouvrage de la partie française du projet Lyon-Turin



LE PROJET DÉCLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE EN 2013

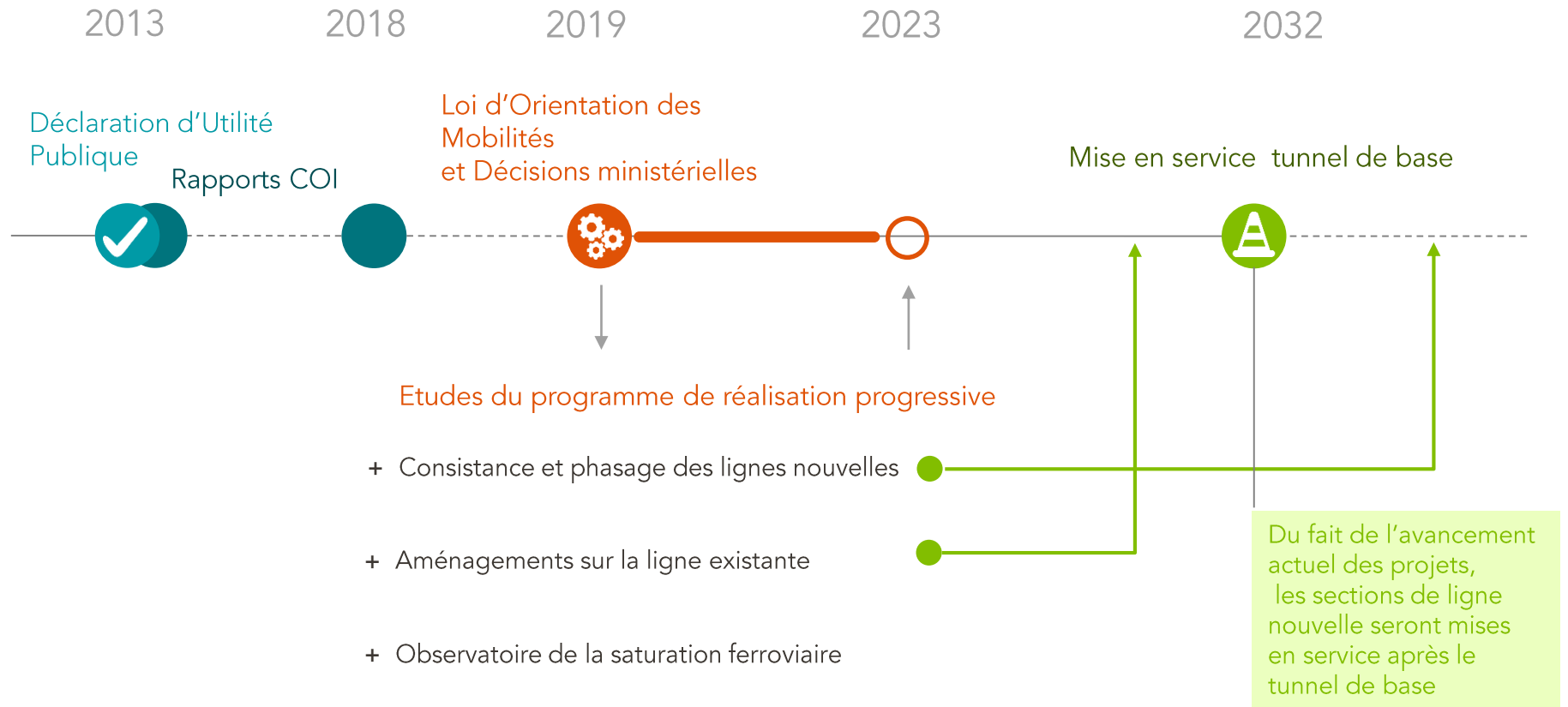


COMPLEMENTARITE LIGNE NOUVELLE / RESEAU EXISTANT



02. LA DÉFINITION D'UN PROGRAMME DE RÉALISATION PROGRESSIVE

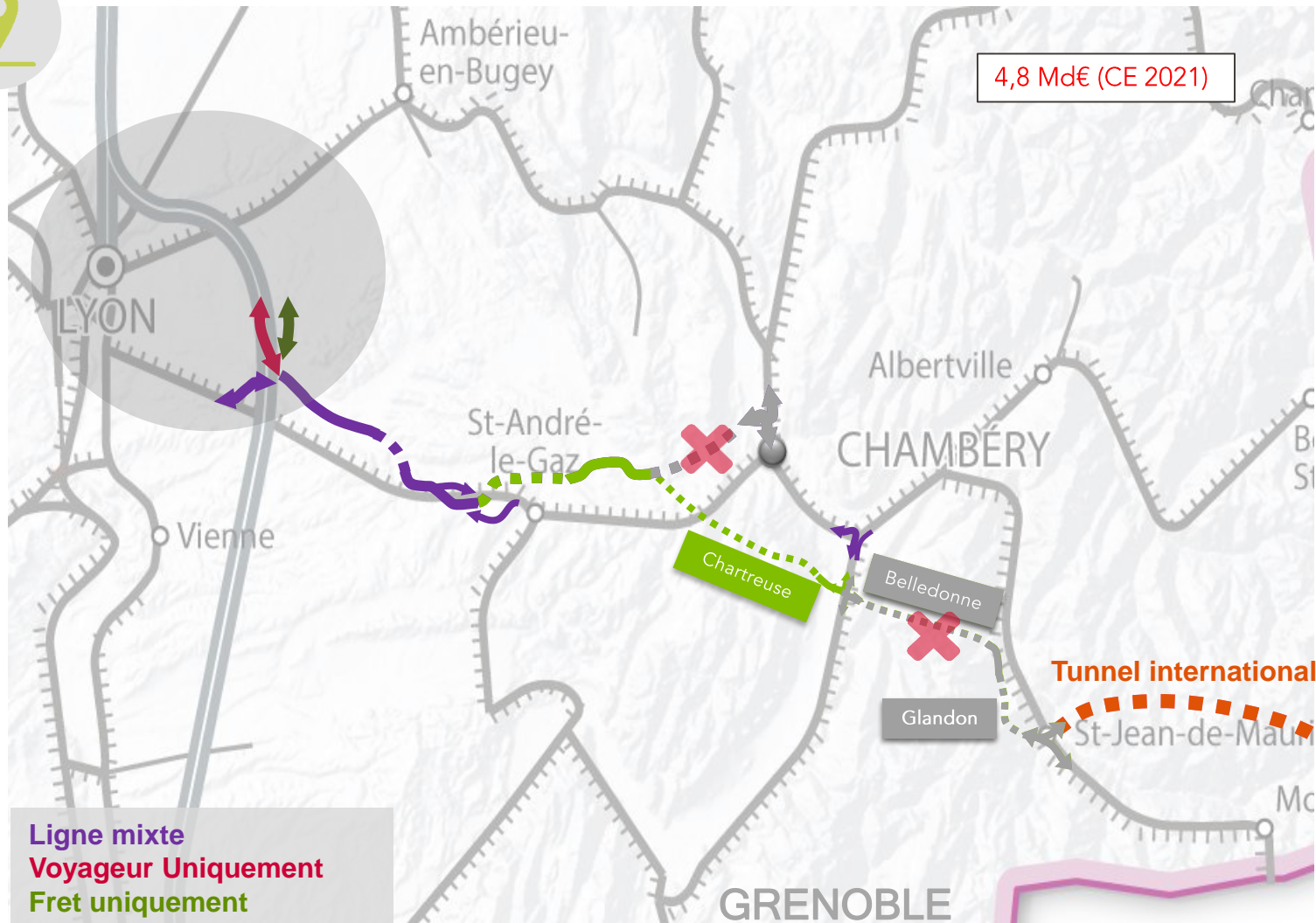
LA DÉMARCHE DE RÉALISATION PROGRESSIVE



LES SCÉNARIOS DE PHASAGE

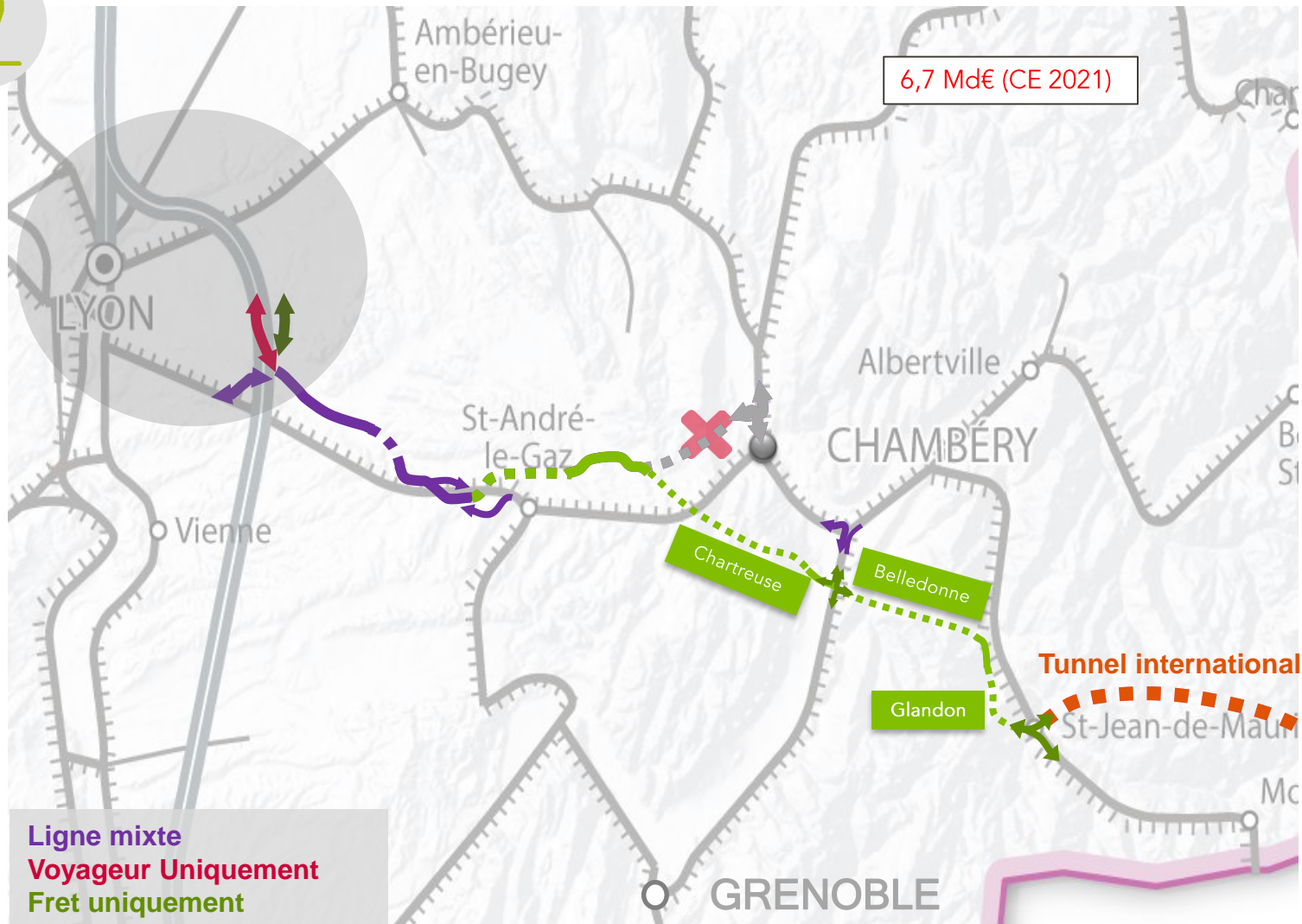
DOMINANTE FRET : GRENAY – MONTMÉLIAN

PAR LE TUNNEL DE CHARTREUSE



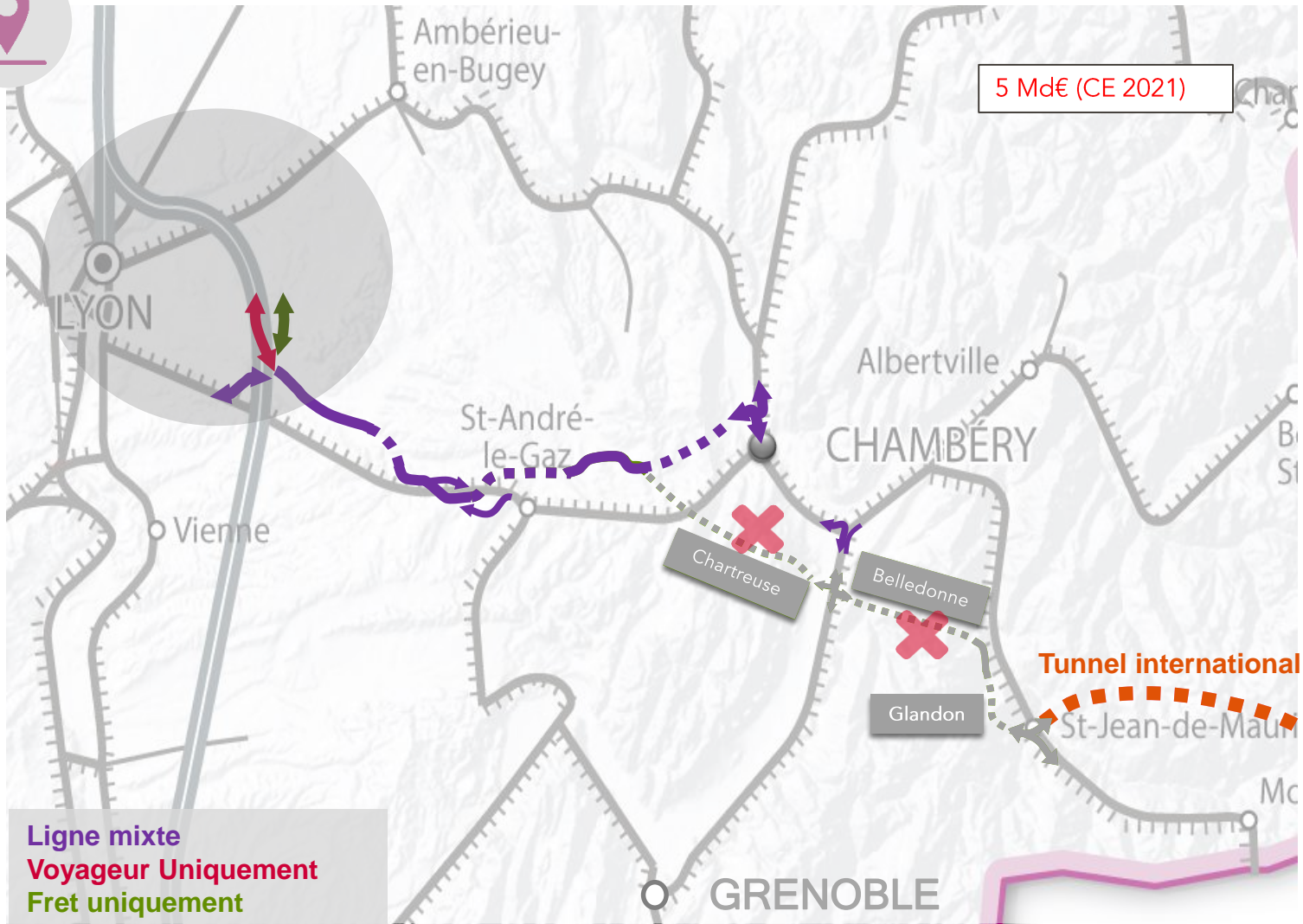
GRAND GABARIT

PAR LES TROIS TUNNELS FRET MONOTUBES

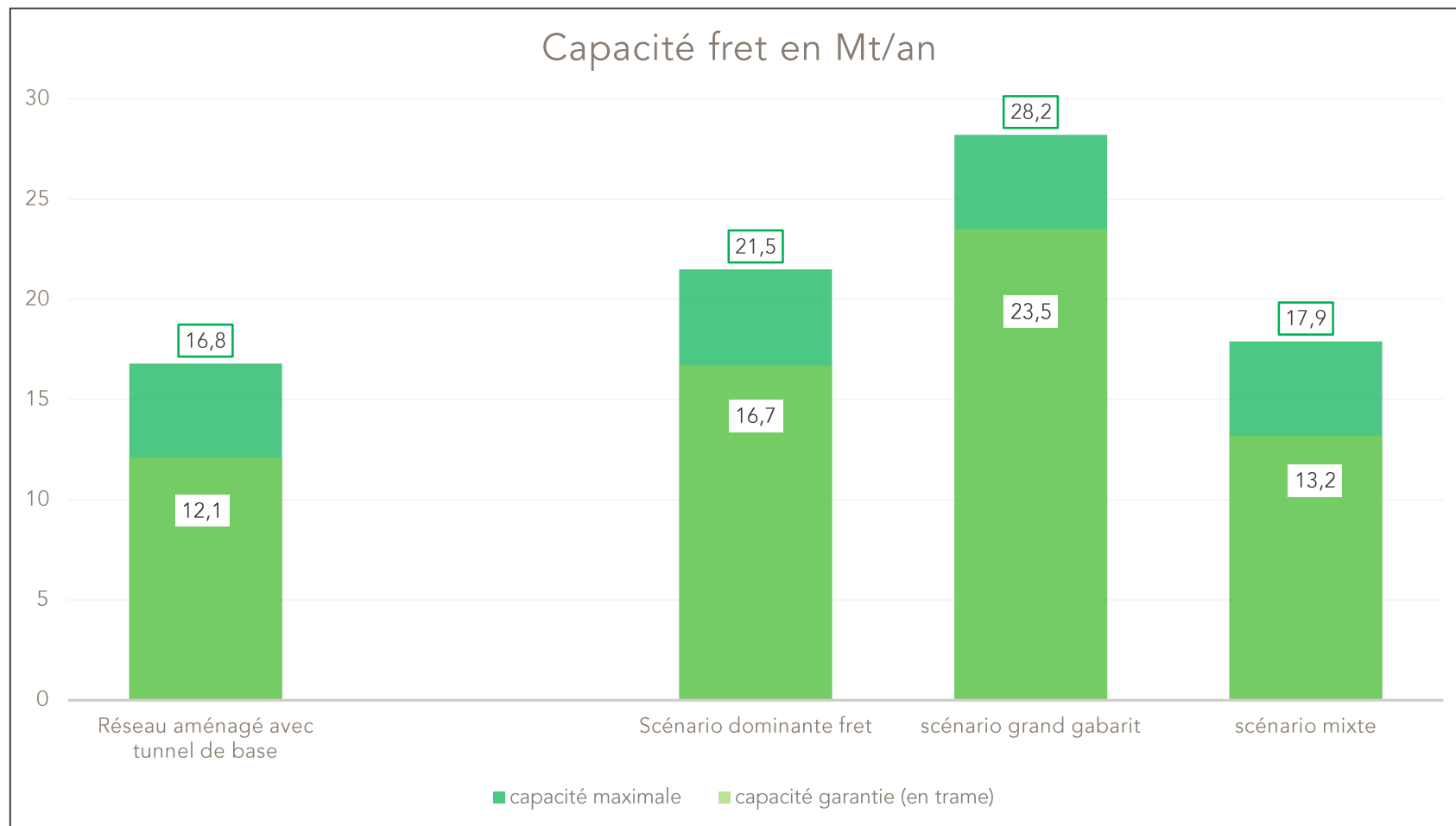


MIXTE : GRENAY - CHAMBÉRY

PAR LE TUNNEL DULLIN L'ÉPINE

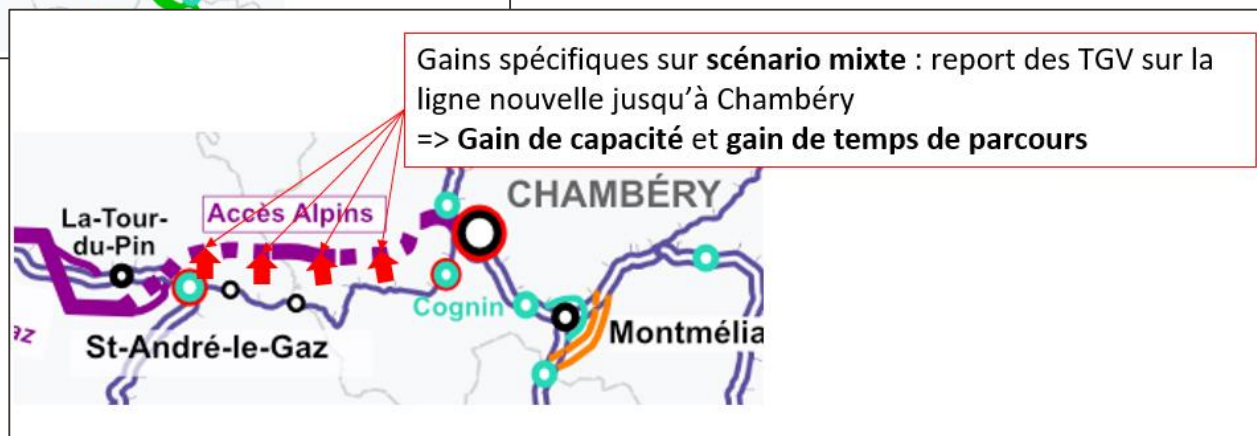
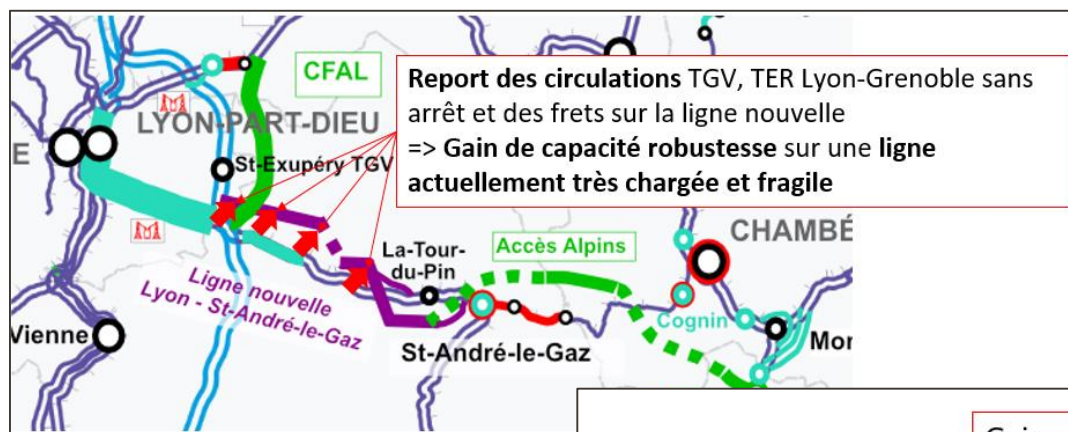


SYNTHÈSE – TONNAGE FRET



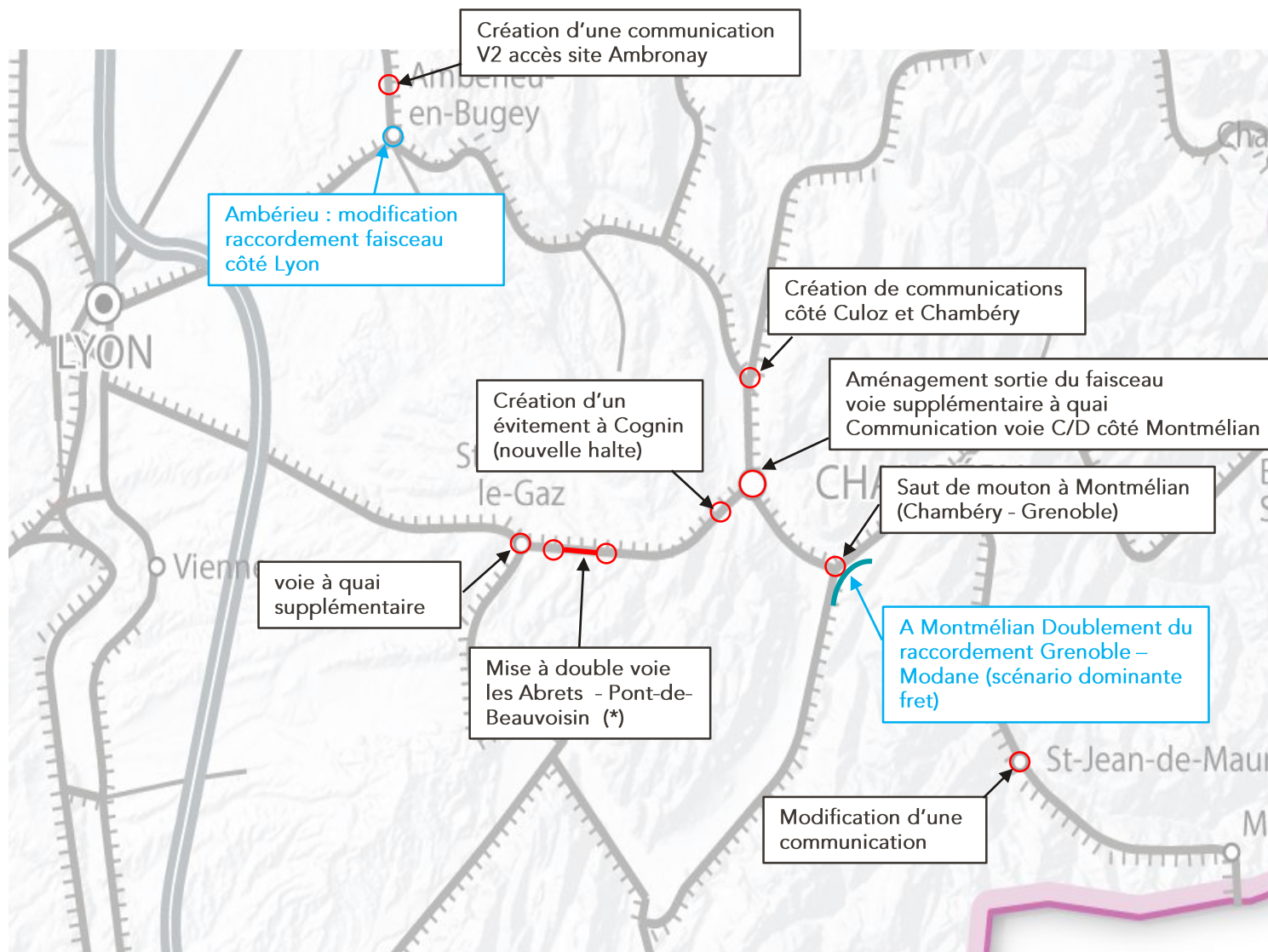
PRINCIPAUX APPORTS POUR LES VOYAGEURS

Des gains de temps de parcours plus importants pour le scénario mixte (environ 20' sur Paris / Chambéry, de l'ordre de 5' pour les deux autres scénarios)



L'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU EXISTANT

LES AMÉNAGEMENTS NÉCESSAIRES SUR LE RESEAU



(*) Non nécessaire pour le scénario mixte

LES AMÉNAGEMENTS NÉCESSAIRES SUR LE RESEAU

- Renforcement installations traction électrique
- Accès plateforme Aiton
- Sécurisation lac du Bourget
- Sécurisation des passages à niveau
- Protection acoustique

03. LES ETAPES A VENIR

ETAPES A VENIR

2022 :

- Choix par l'Etat du scénario de phasage de ligne nouvelle

2022 – 2023 :

- Finalisation de la définition du programme de réalisation progressive (aménagement réseau existant et ligne nouvelle)

A partir de 2024

- Etudes et réalisation des aménagements du réseau existant
- En fonction du calendrier à définir par l'Etat : études et réalisation du scénario de ligne nouvelle retenu.

04. PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

ERTMS :

→ Sur ligne nouvelle

Trains fret :

→ 750 m

→ 1 600 t

Sur ligne nouvelle :

→ Pentes maximales : 12,5 ‰

→ Vitesses : 220 km/h pour les voyageurs – 100 / 120 km/h pour le fret

Electrification

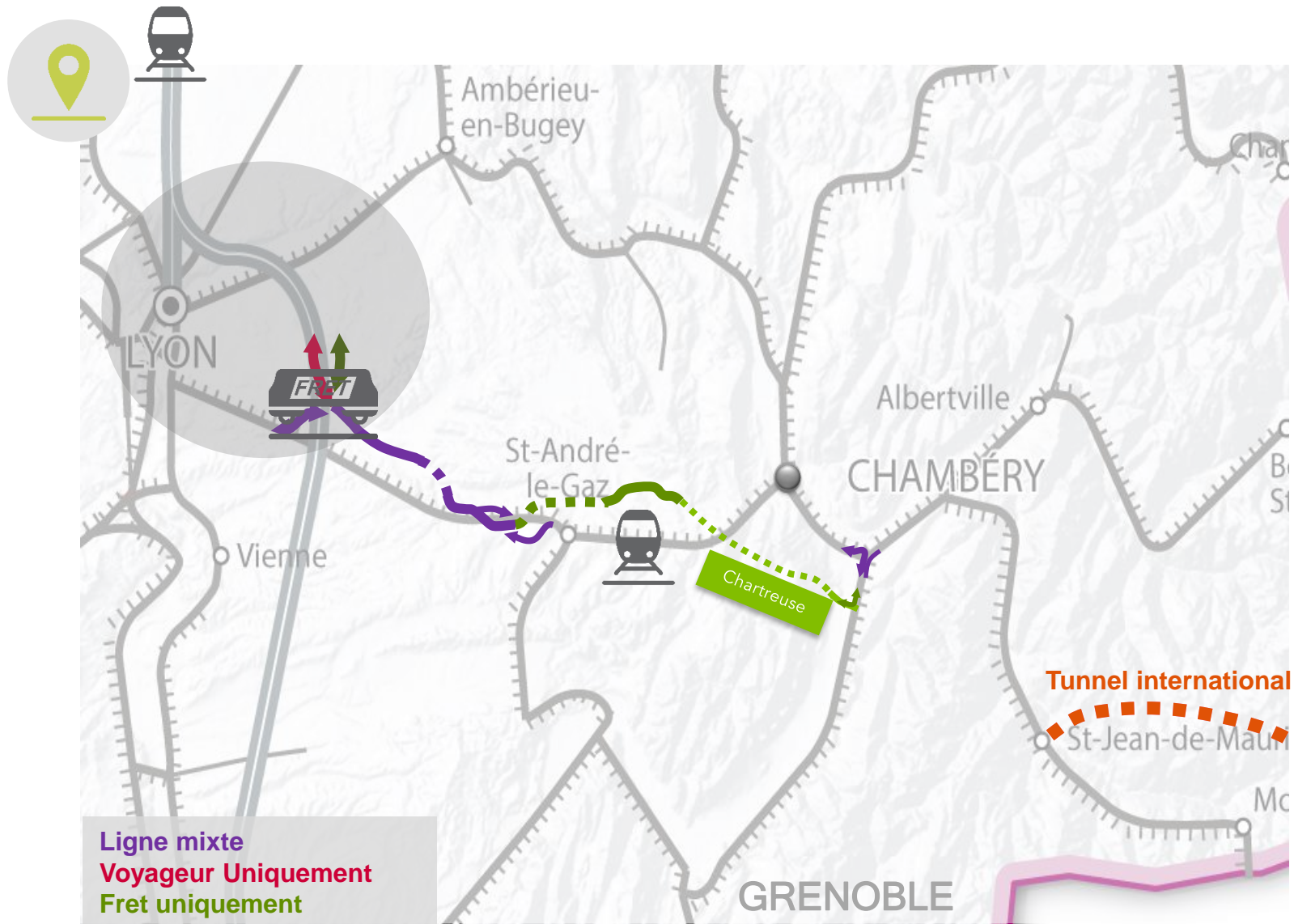
→ Ligne existante : 1,5 kV

→ Ligne nouvelle : 25 kV



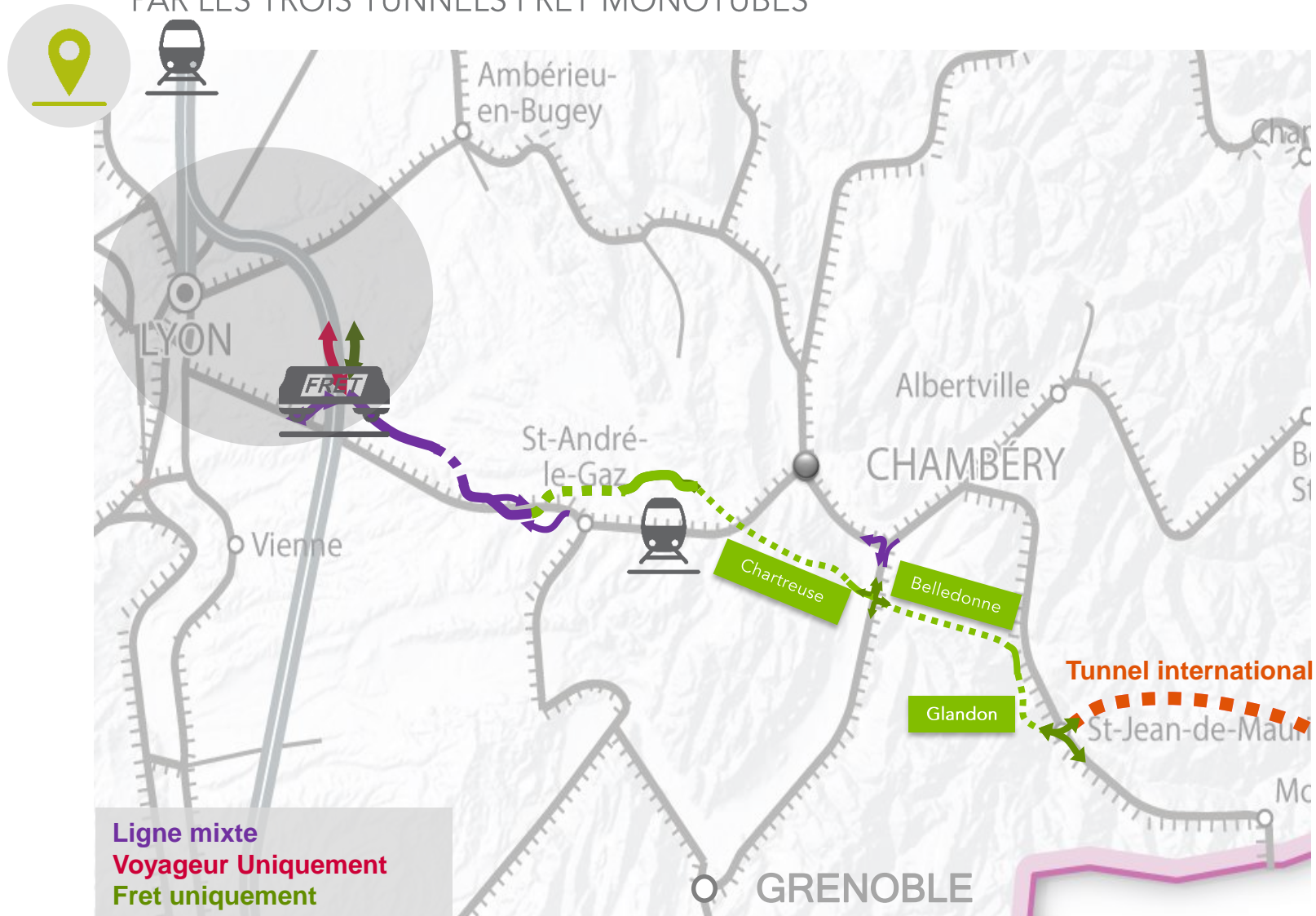
MERCI

DOMINANTE FRET : FONCTIONNALITÉS



GRAND GABARIT : FONCTIONNALITÉS

PAR LES TROIS TUNNELS FRET MONOTUBES



MIXTE : FONCTIONNALITÉS

