

# 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.**

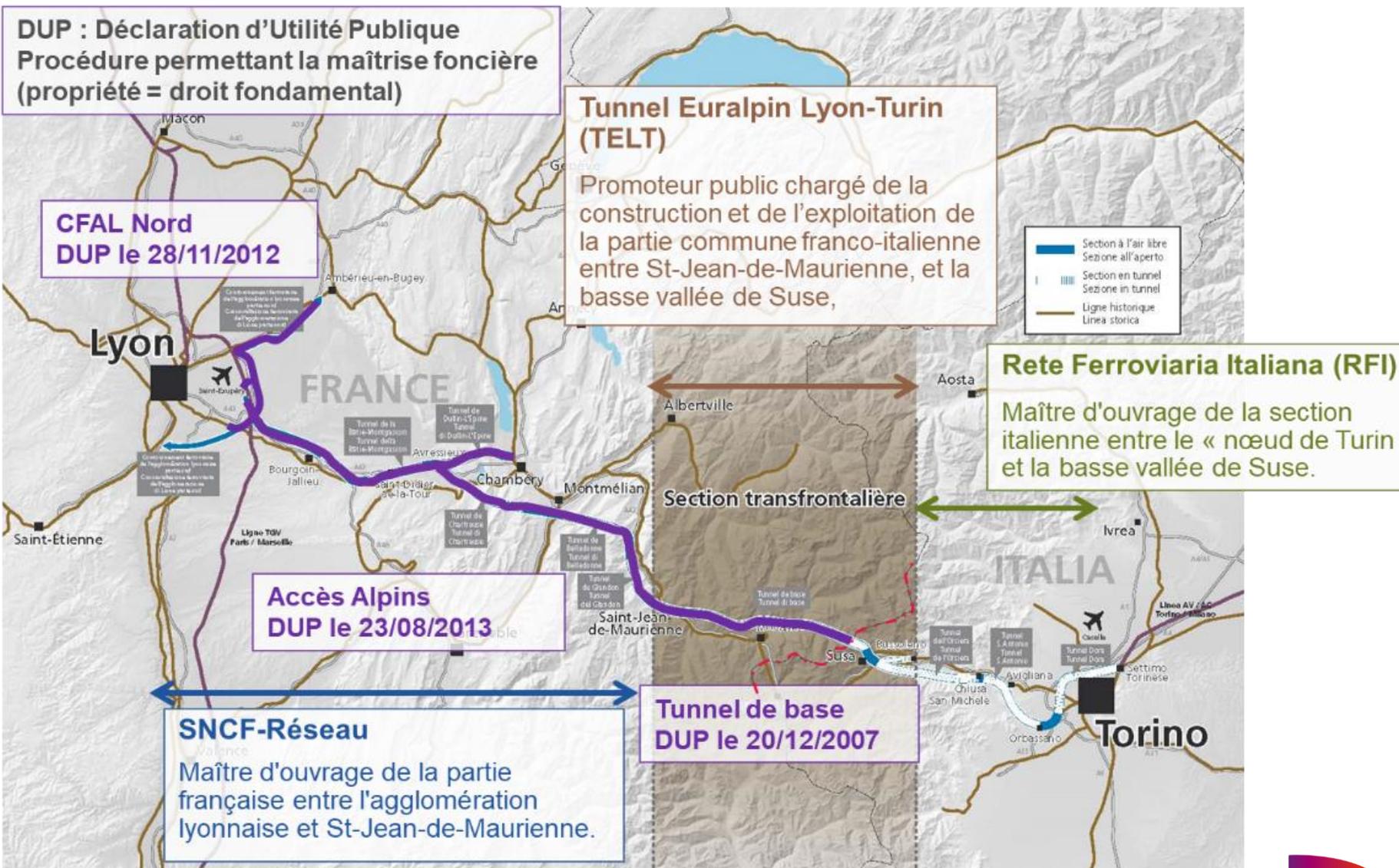
LES ETAPES A VENIR

**04.**

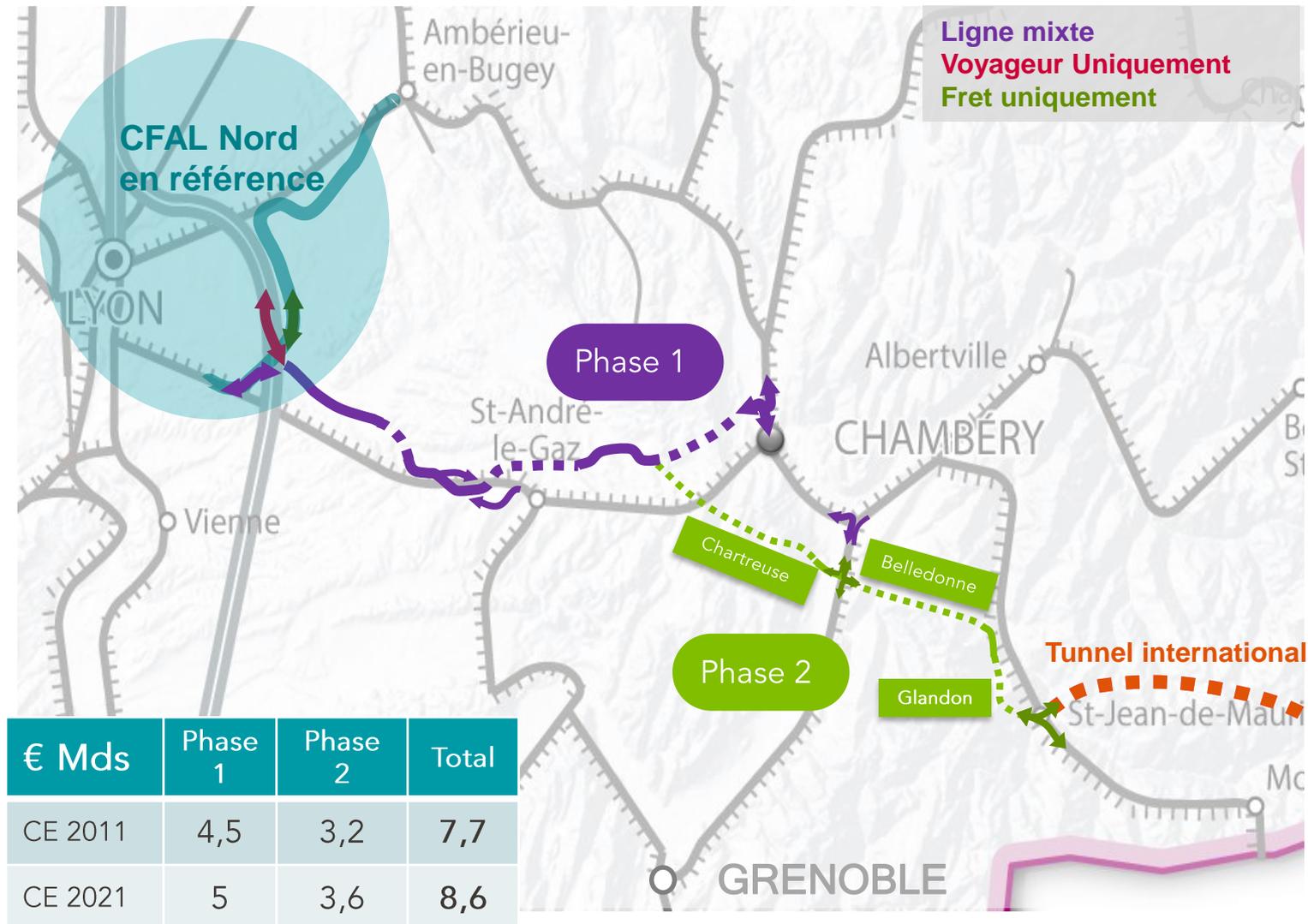
PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

# 01. PRÉSENTATION DES ACCÈS FRANÇAIS

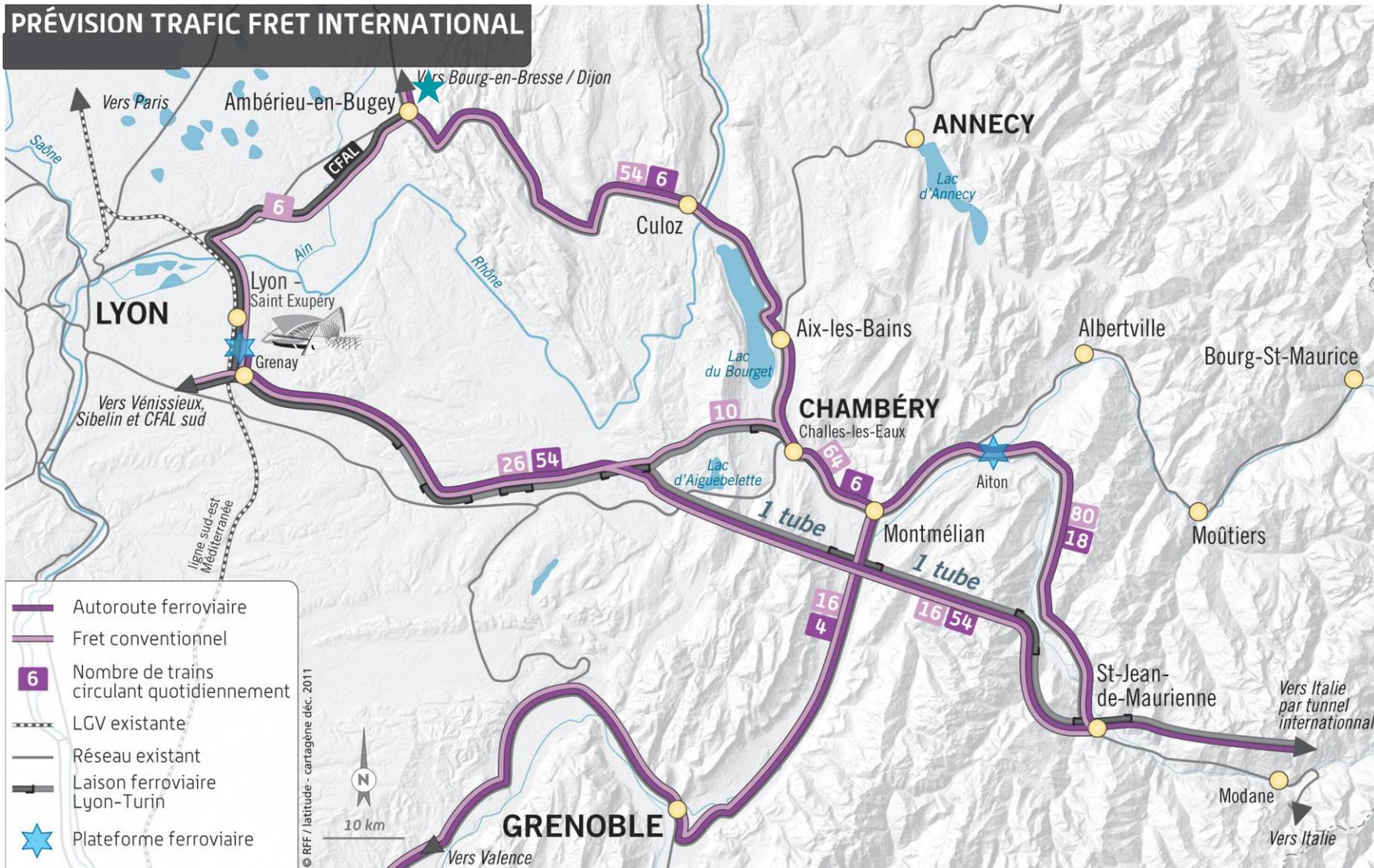
# SNCF Réseau est le maître d'ouvrage de la partie française du projet Lyon-Turin



# LE PROJET DÉCLARÉ D'UTILITÉ PUBLIQUE EN 2013

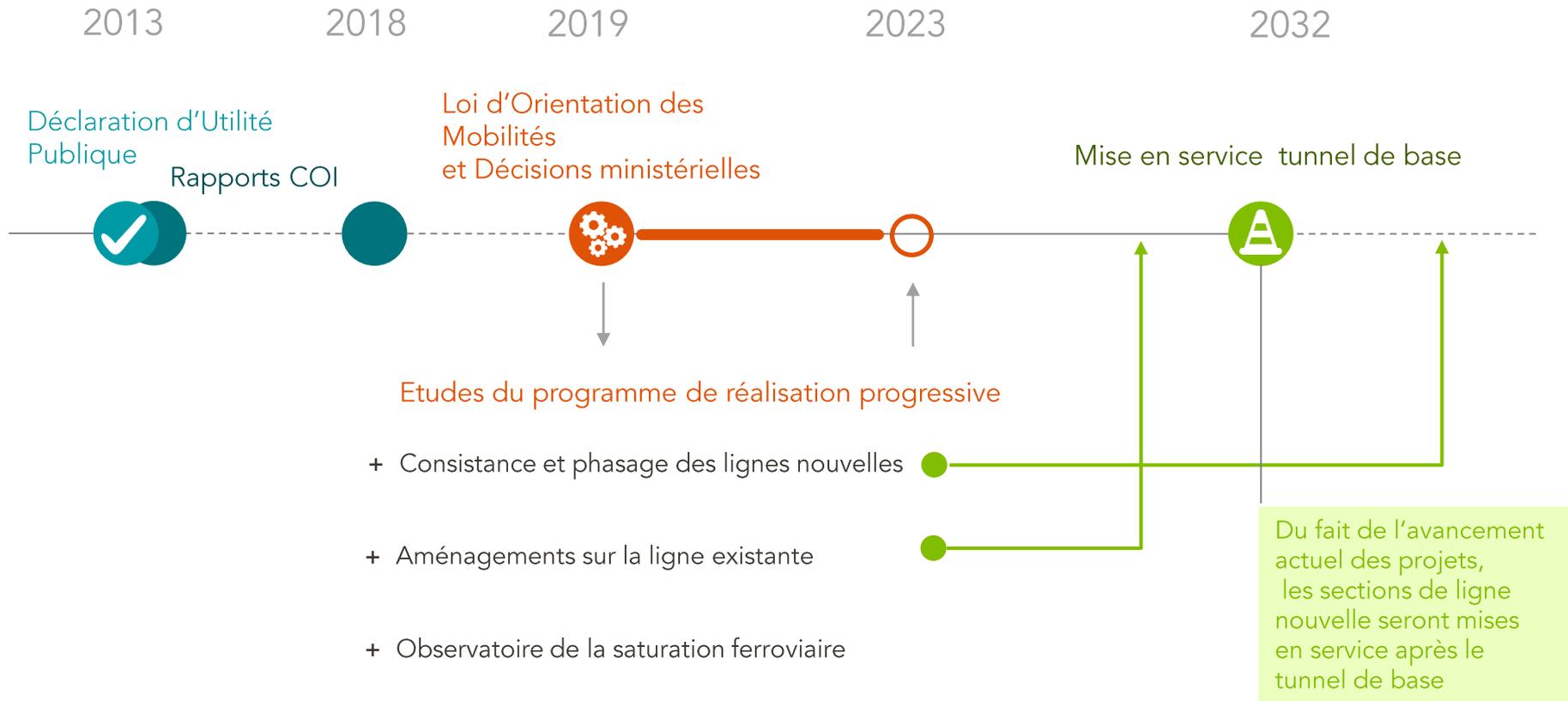


# COMPLEMENTARITE LIGNE NOUVELLE / RESEAU EXISTANT



# 02. LA DÉFINITION D'UN PROGRAMME DE RÉALISATION PROGRESSIVE

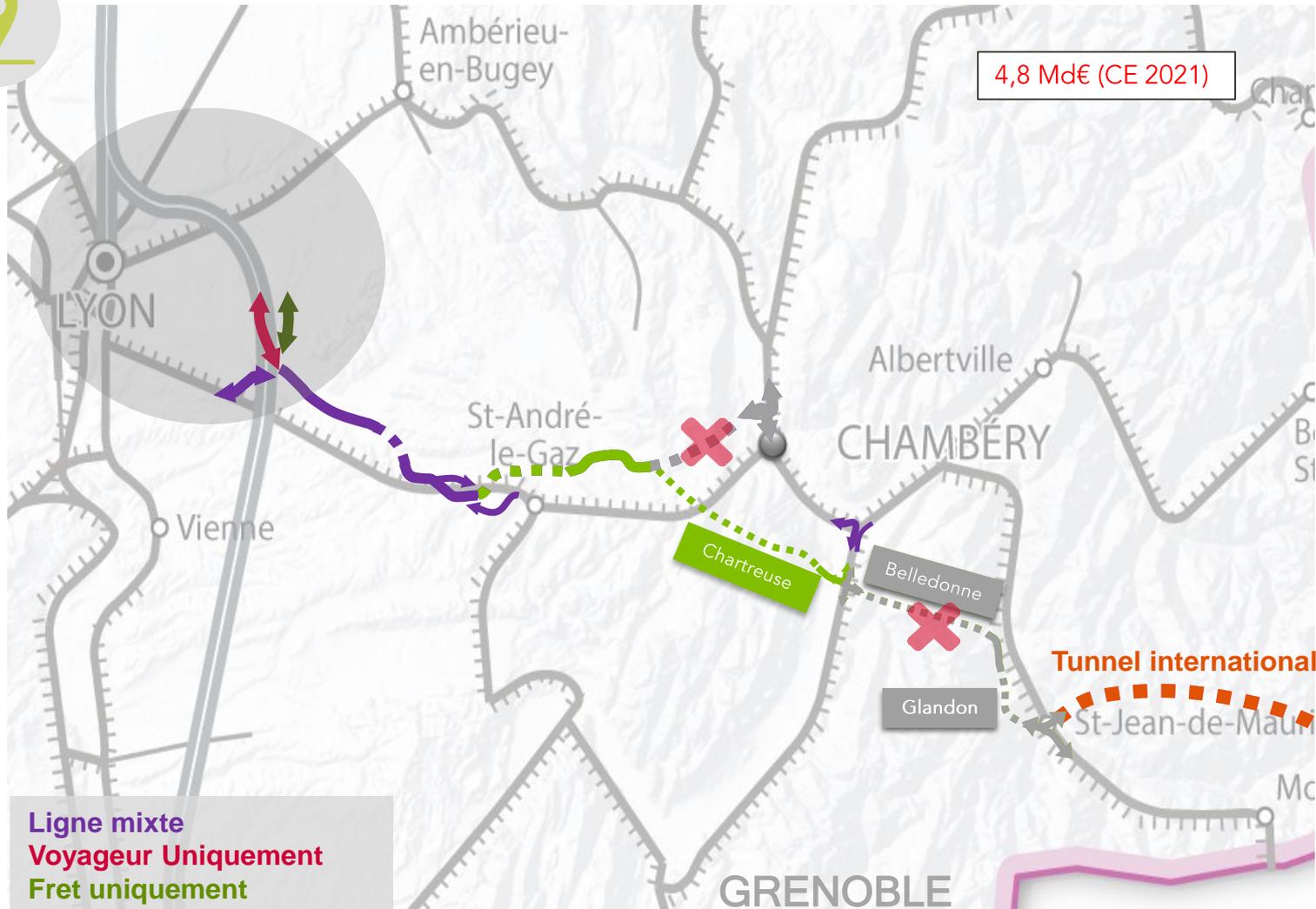
# LA DÉMARCHE DE RÉALISATION PROGRESSIVE



## LES SCÉNARIOS DE PHASAGE

# DOMINANTE FRET : GRENAY – MONTMÉLIAN

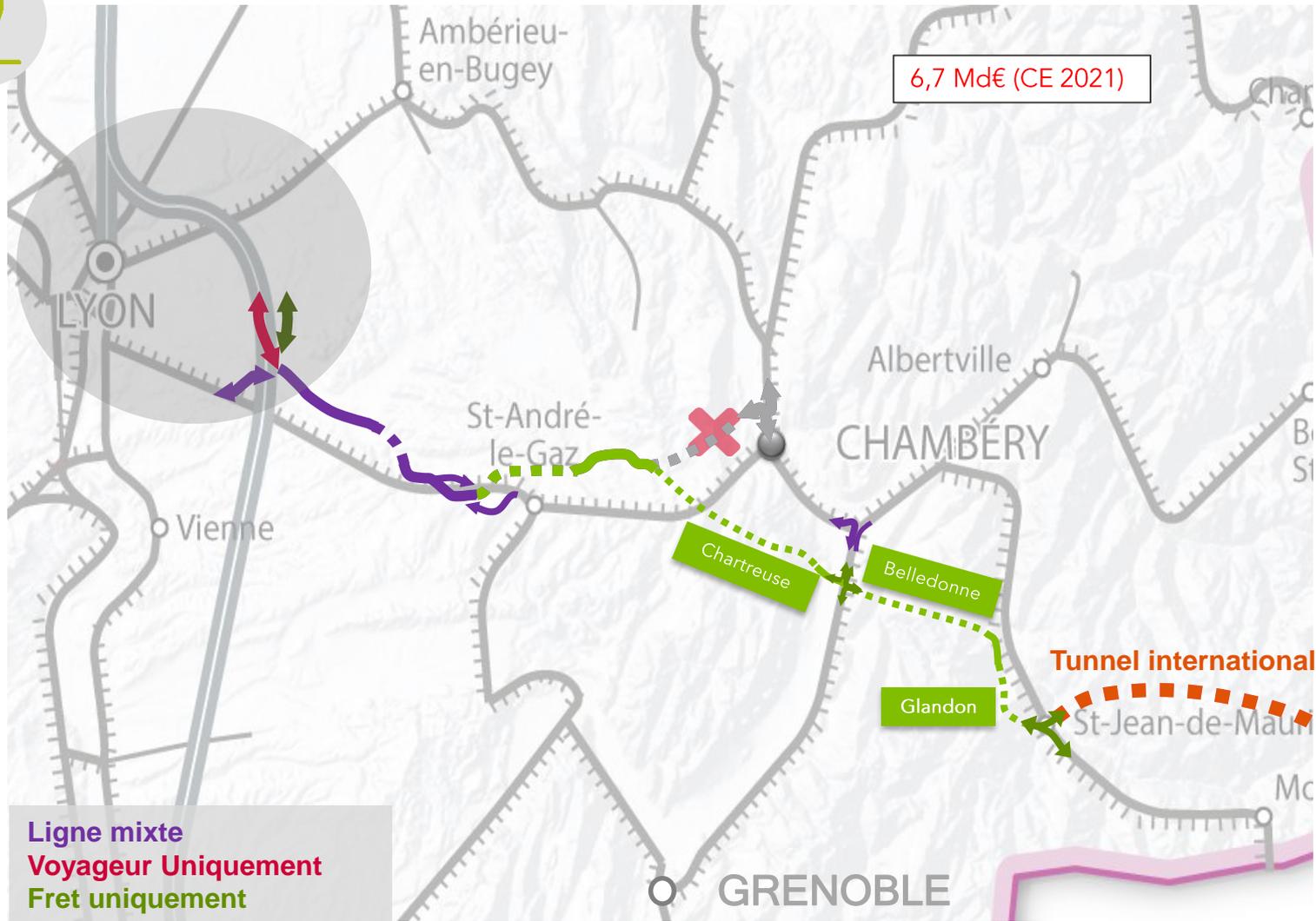
PAR LE TUNNEL DE CHARTREUSE



**Ligne mixte**  
**Voyageur Uniquement**  
**Fret uniquement**

# GRAND GABARIT

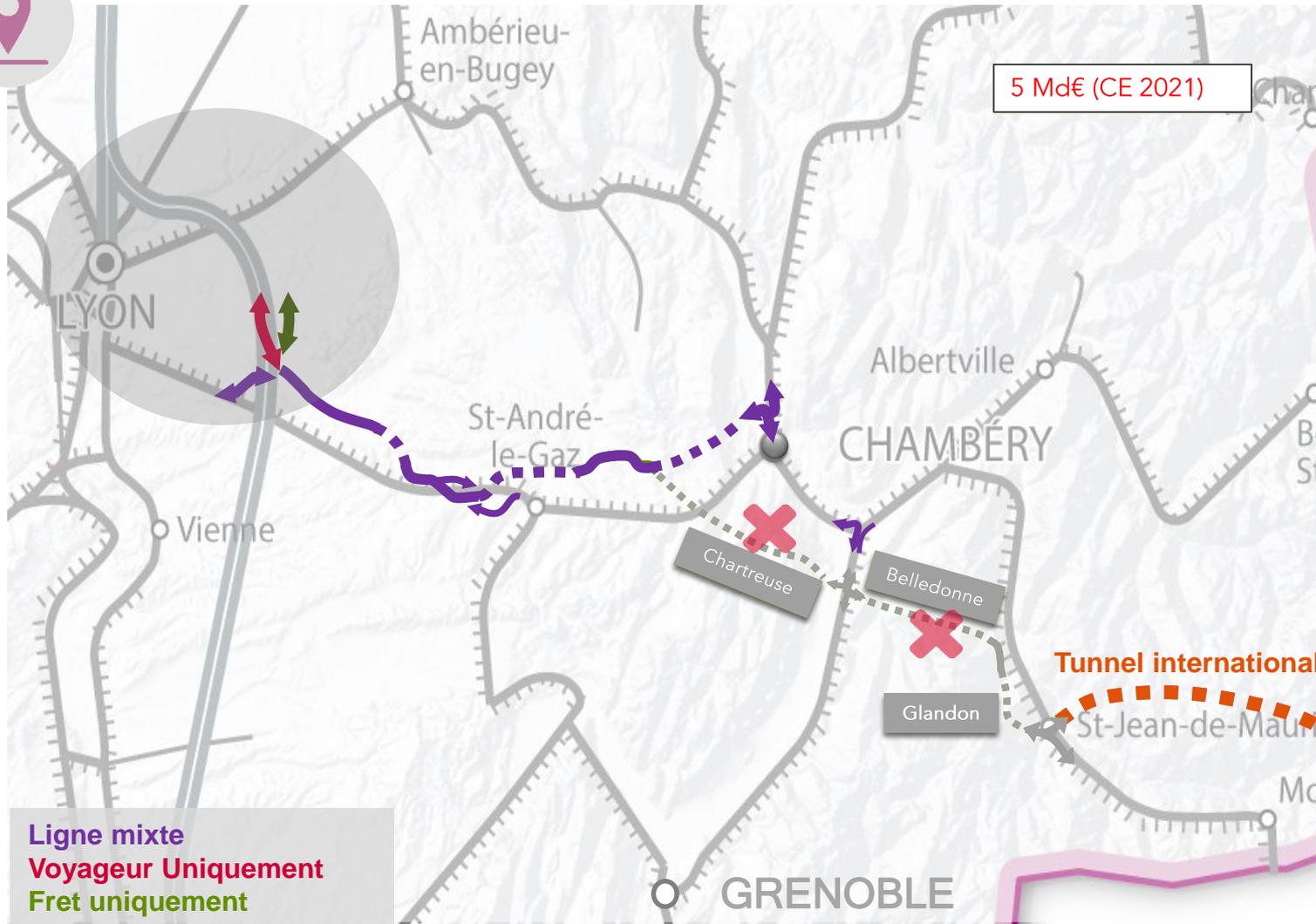
PAR LES TROIS TUNNELS FRET MONOTUBES



Ligne mixte  
Voyageur Uniquement  
Fret uniquement

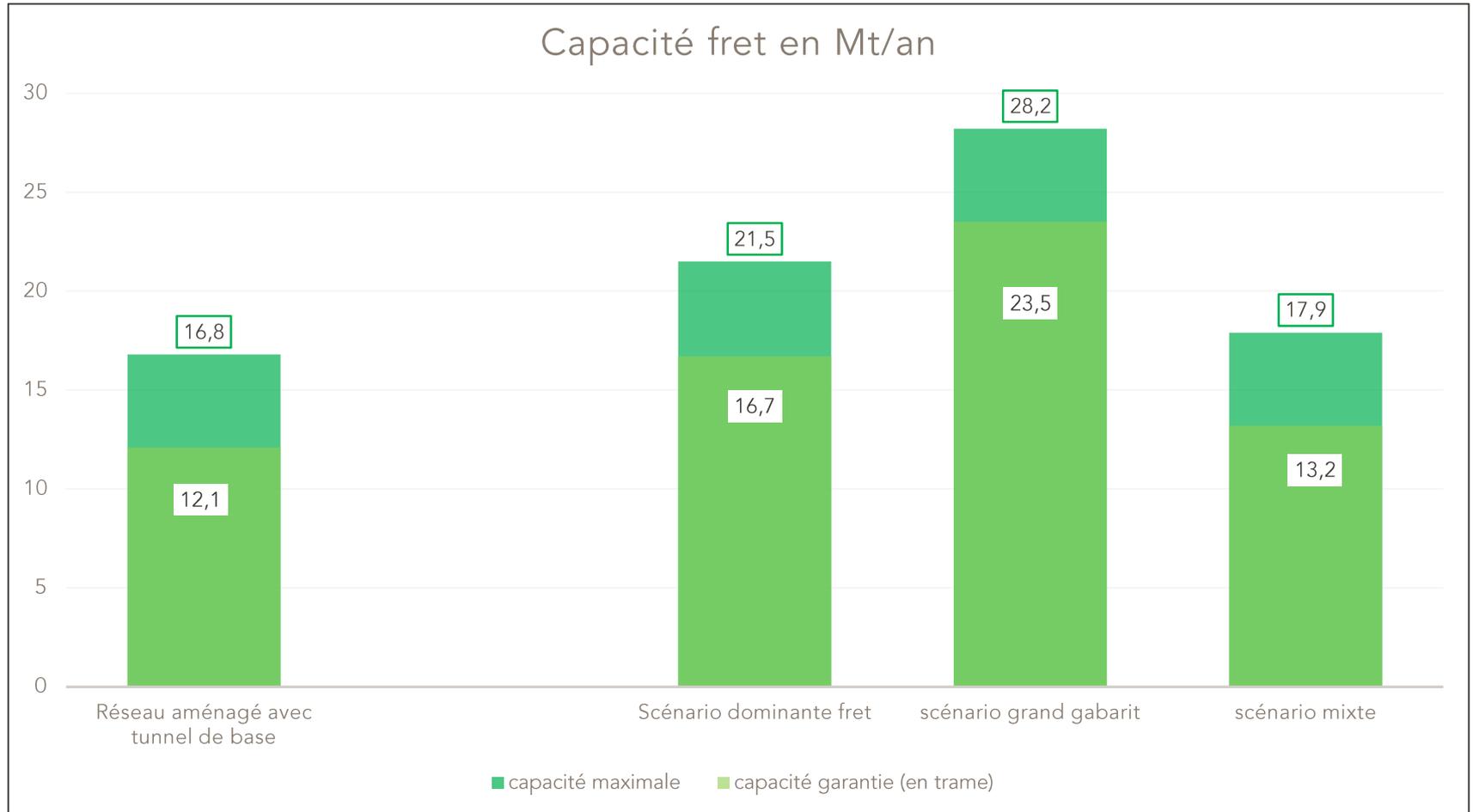
# MIXTE : GRENAY - CHAMBÉRY

PAR LE TUNNEL DULLIN L'ÉPINE



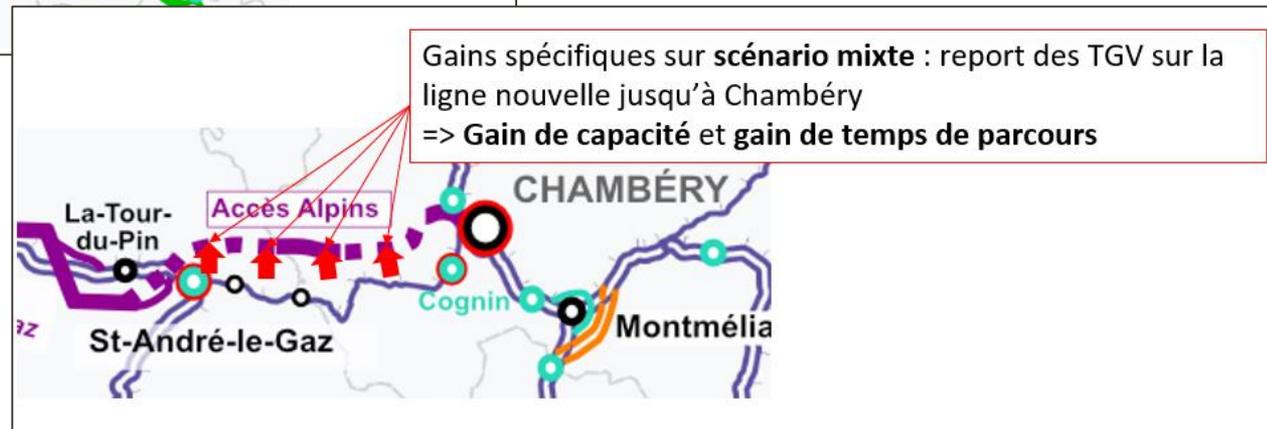
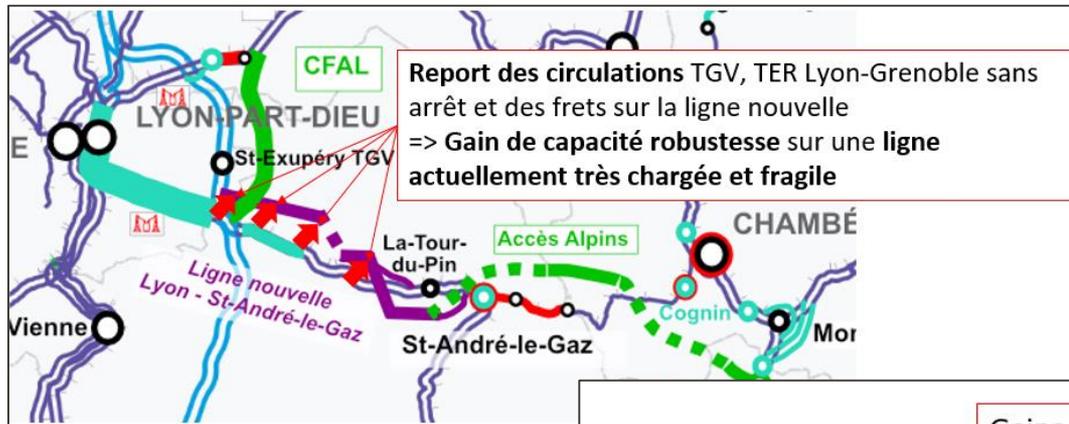
**Ligne mixte**  
**Voyageur Uniquement**  
**Fret uniquement**

# SYNTHÈSE – TONNAGE FRET



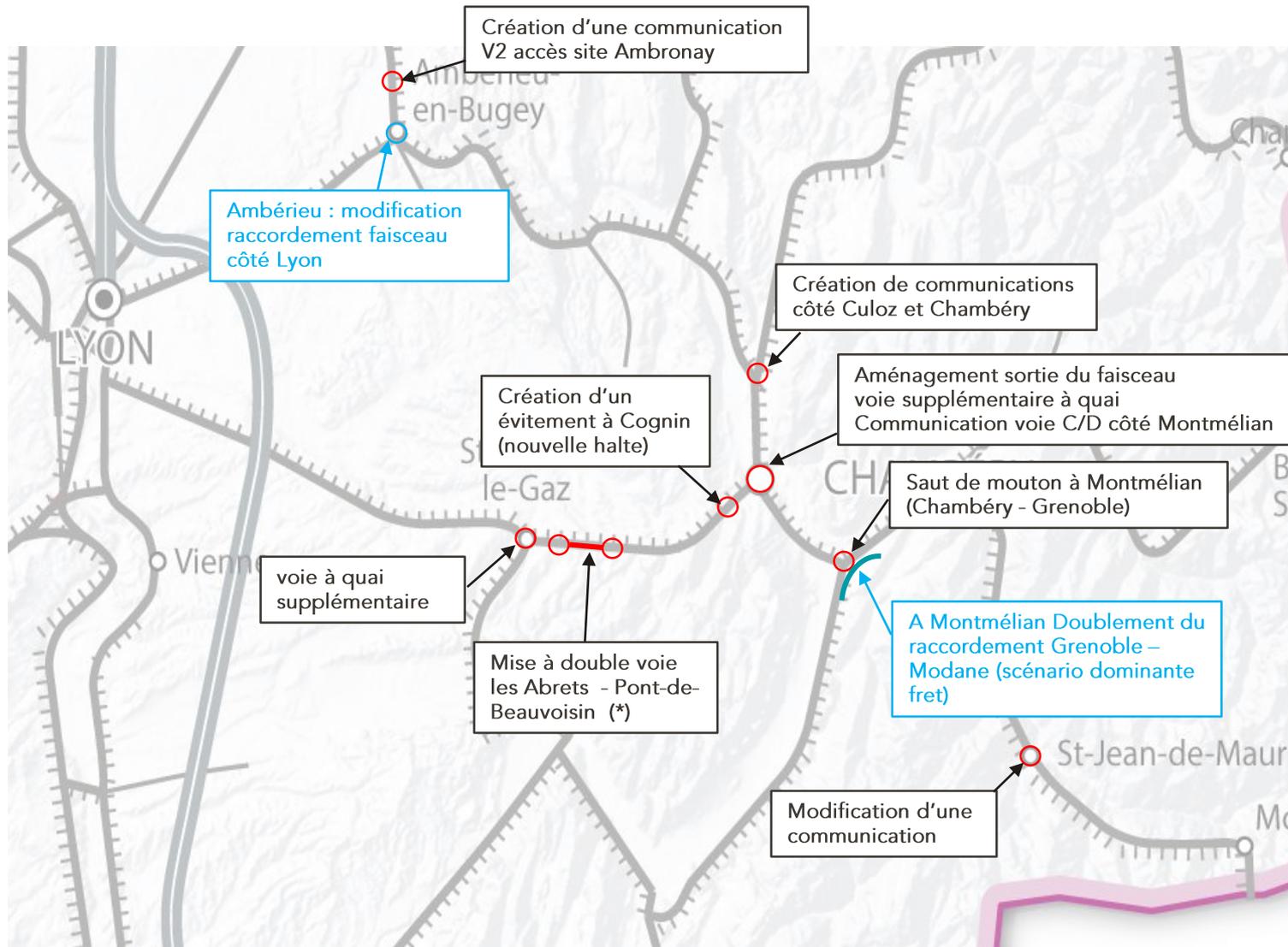
# PRINCIPAUX APPORTS POUR LES VOYAGEURS

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 :

→ Pentés maximales : 12,5 ‰

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

## Electrification

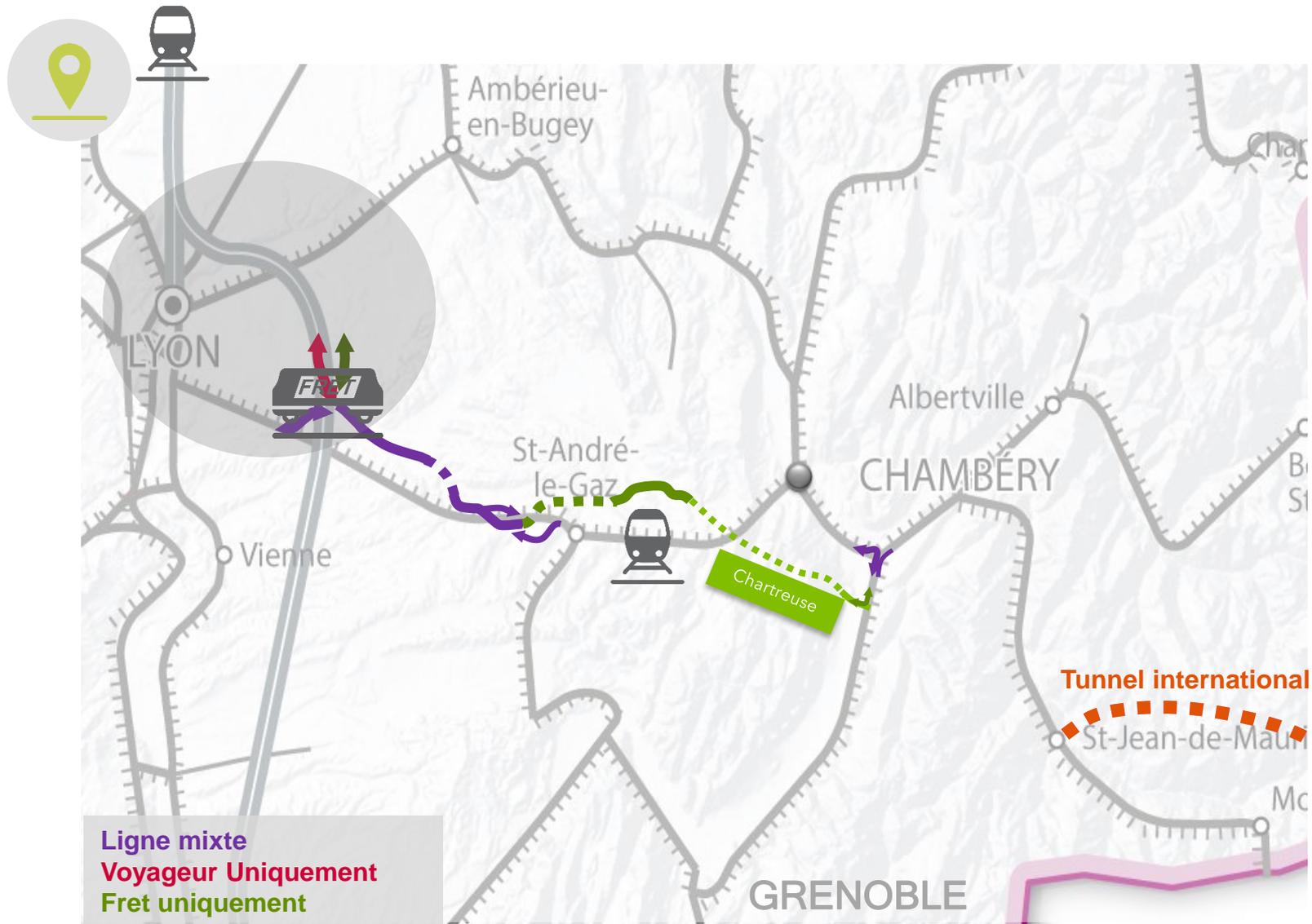
→ Ligne existante : 1,5 kV

→ Ligne nouvelle : 25 kV



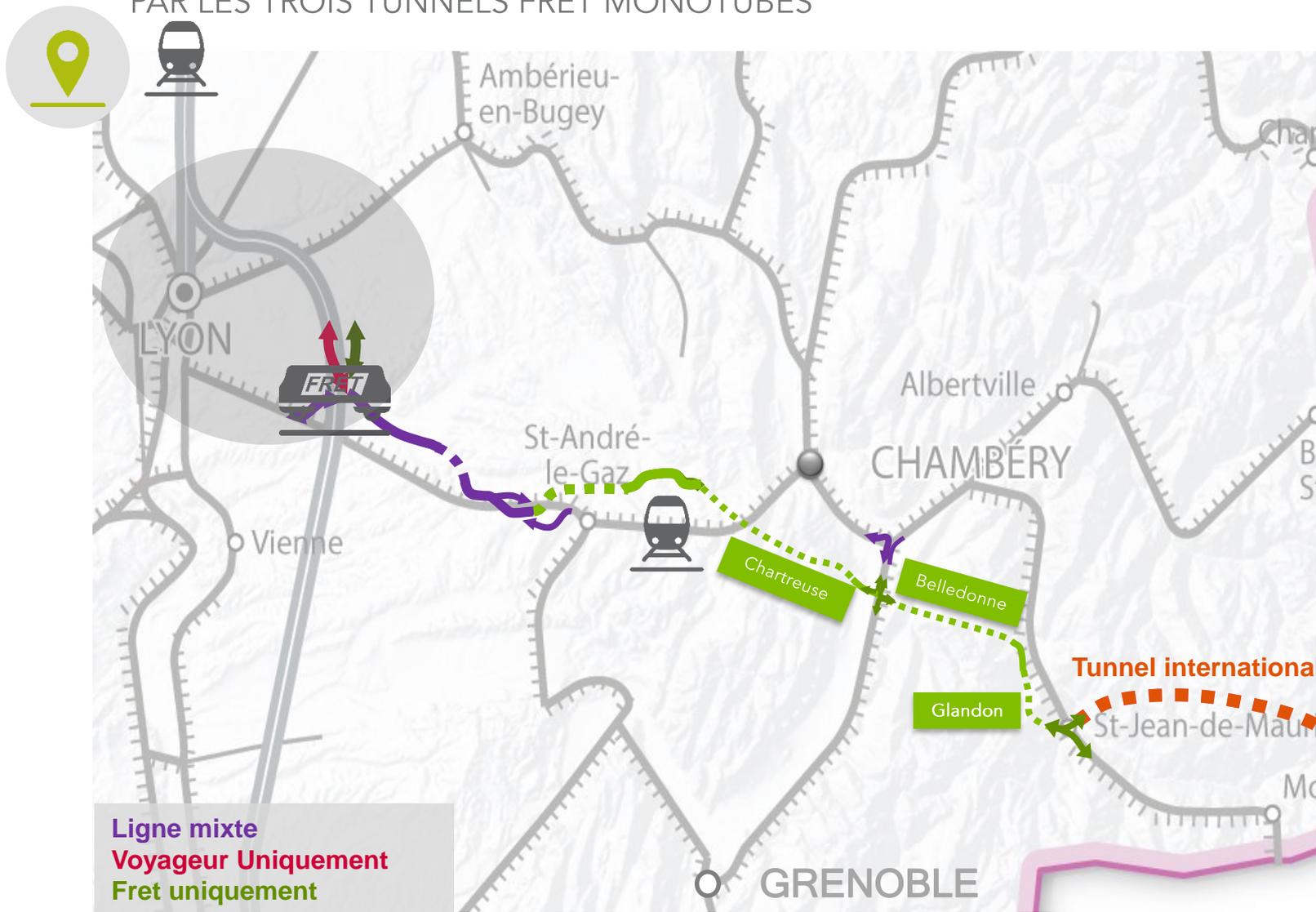
**MERCI**

# DOMINANTE FRET : FONCTIONNALITÉS



# GRAND GABARIT : FONCTIONNALITÉS

PAR LES TROIS TUNNELS FRET MONOTUBES



# MIXTE : FONCTIONNALITÉS

