

INFOCHANTIER



TUNNEL EURALPIN LYON TURIN



À LA UNE


PREMIER PAS POUR LES Puits D'AVRIEUX



**Les puits d'Avrieux
assureront la ventilation
pour la sécurité du tunnel
Lyon-Turin au niveau de
la station souterraine
de Modane**

Cet été, le chantier confié au groupement d'entreprises Vinci Construction, Dodin Campenon Bernard, Salini Impregilo SPA et Bergteamet raiseboring Europe AB, s'installe dans la montagne. Il durera 36 mois et comptera environ 250 travailleurs parfois mobilisés 24h/24 et 7 jours sur 7 pour réaliser les puits de ventilation du tunnel.

Ces ouvrages permettent d'expulser l'air qui précède les trains et de limiter ainsi la pression des ondes de choc (effet de piston), préjudiciables aux installations du tunnel, au confort des passagers ainsi qu'à la tranquillité des riverains aux abords des sorties de l'ouvrage. Ils ont également une fonction de désenfumage en cas d'incendie, afin de mettre les voyageurs à l'abri des fumées et de faciliter l'intervention des services de secours. Les puits d'Avrieux comporteront 4 conduits de ventilation percés depuis le pied de la descenderie. Compte tenu de leur dimension – 500 m de haut et 6 m de diamètre – et de la géologie du sol, ils seront creusés par un tunnelier vertical, les uns après les autres, de bas en haut, selon la méthode du « raisedrilling ».

Les gravats seront évacués par la descenderie de Villarodin-Bourget/Modane avec pour souci de préserver le site naturel sensible dans lequel les puits s'insèrent ainsi que la vie quotidienne des riverains. TELT et les entreprises de travaux s'efforcent de limiter autant que possible les nuisances générées. 

COVID-19

TRAVAUX EN MODE SANITAIRE


Après avoir repris progressivement, les chantiers de la section transfrontalière du Lyon-Turin fonctionnent aujourd'hui à plein régime dans le respect des dispositifs de protection sanitaire contre le coronavirus.

REPRISE PROGRESSIVE

Les travaux du tunnel Lyon-Turin se sont arrêtés lors du confinement, à l'exception de quelques sites. À Saint-Martin-la-Porte, où les caractéristiques géologiques du sol nécessitent de maintenir l'activité pour la sécurité et la maintenance des ouvrages, les effectifs sont passés à un poste de travail par jour contre trois habituellement. À Saint-Julien-Montdenis et Villargondran, les travaux de consolidation des digues et de construction du portail d'entrée français du tunnel ont repris avant le 11 mai, en appliquant des mesures strictes de sécurité sanitaire (sens de circulation dédiés pour le cheminement des ouvriers, installation de matériels sanitaires pour les pauses et les repas, sensibilisation avant la prise de poste...). Après le confinement, l'activité a

repris progressivement sur l'ensemble des chantiers et bat aujourd'hui son plein, sur la base des directives de l'Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics (OPPBT) et sous le contrôle des services de l'État.

TÉLÉTRAVAIL

Poursa part, TELT a procédé dès l'annonce du confinement à la désinfection de ses locaux et appliqué le télétravail à ses 170 salariés. Les procédures d'appel d'offres en cours, pour un montant proche de 3 milliards, se sont poursuivies grâce aux moyens informatiques. L'attribution des 3 lots de travaux sur les 45 km de la partie française du tunnel est prévue pour le début 2021. Sur la partie italienne (12,5 km), les entreprises seront choisies en 2021. 


L'activité a repris progressivement sur l'ensemble des chantiers




SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE

LE CHANTIER DE LA GARE SE PRÉPARE

Les activités sur le bassin de Saint-Jean-de-Maurienne se poursuivent pour accueillir les travaux du pôle d'échanges multimodal transitoire début septembre.

Pour accompagner les voyageurs et maintenir les gares routière et ferroviaire opérationnelles pendant la durée des travaux, TELT et SNCF Réseau vont construire un pôle d'échanges multimodal (PEM) provisoire. L'objectif est de faciliter les liaisons entre les différents modes de transport. Il comportera un bâtiment pour les voyageurs avec guichets et zones d'attente, de nouveaux accès aux quais, une gare routière, des parkings pour les voitures et les vélos et une station de taxis. Il devrait voir le jour fin 2021. En 2027, le PEM définitif sera mis en service et remplacera ce PEM transitoire.

PREMIÈRE PHASE DES TRAVAUX

Afin d'accueillir le chantier de la nouvelle ligne, des opérations d'aménagement préalables sont nécessaires pour assurer la continuité du trafic ferroviaire et la circulation dans la ville. C'est dans ce cadre qu'une cinquantaine de bâtiments ont été démolis dans le bassin de Saint-Jean-de-Maurienne. Une nouvelle sous-station électrique est en construction sur la zone de Plan des Épinettes à Villargondran et un nouveau pont-rail dans le quartier Moulins des Prés. 



2021


2027

PÔLE D'ÉCHANGES
MULTIMODAL TRANSITOIRE

SAINT-JULIEN-MONTDENIS

ENTRÉE DU TUNNEL


En entrant ou en sortant du tunnel Lyon-Turin à Saint-Julien-Montdenis, les trains passeront par une galerie d'accès, une « boîte » en béton de 90 m de long et 20 m de large construite en surface, sous l'autoroute A43 et la route RD1006. Zoom sur la réalisation de cette tranchée couverte.

TELT a divisé les travaux en 3 grandes phases en vue de perturber le moins possible la circulation routière. La première est en cours. L'autoroute et la route ont été déviées et le terrain creusé à la profondeur souhaitée. Depuis mai, les équipes du chantier s'activent, en respectant les mesures de prévention sanitaires anti-covid, pour réaliser les parois de la « boîte » : le radier (sol), les murs latéraux, puis la dalle de couverture de la tranchée couverte. L'autoroute devrait être rétablie à sa place initiale à l'automne. 



VILLARGONDRA

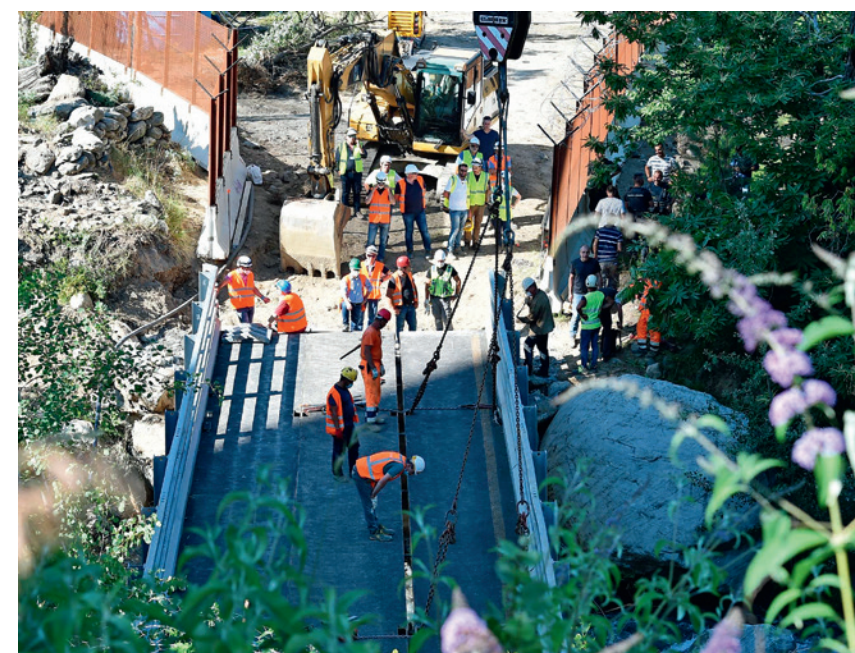
CONSOLIDATION DES DIGUES EN RIVE GAUCHE DE L'ARC

Sur la zone de Plan des Épines, à Villargondran, TELT procède au renforcement des digues de l'Arc afin de protéger la zone inondable du bassin de Saint-Jean-de-Maurienne, préparer la plateforme qui accueillera les futurs ouvrages de la section transfrontalière et réorganiser les réseaux en créant notamment une nouvelle chambre de vanne pour l'alimentation en eau de la commune de Saint-Jean-de-Maurienne. Le terrain sera rehaussé d'environ 6 mètres grâce à 25 000 tonnes de matériaux d'excavation provenant de la tranchée couverte et du chantier de Saint-Martin-La-Porte et valorisés comme remblais. La fin de ce chantier est prévue pour mars 2021. 




CHIOMONTE

LE CHANTIER S'AGRANDIT



Le chantier de La Maddalena se prépare pour accueillir les futurs travaux du tunnel de base en Italie.

L'aire du chantier a été étendue d'environ un hectare (plus ou moins les dimensions d'un stade de football), avec la mise en place de clôtures et l'installation d'un pont de 20 mètres qui relie les deux rives du torrent Clarea pour la circulation des engins de chantier. En parallèle, SITAF (l'exploitant italien du tunnel routier du Fréjus) va lancer la construction d'un nouvel échangeur autoroutier à hauteur de Chiomonte pour l'accès direct des engins au chantier. Cet échangeur restera au service des usagers dès la fin des travaux. 

SAINT-MARTIN-LA-PORTE

CIAO FEDERICA !


Après avoir creusé les 9 premiers kilomètres du tube sud du tunnel Lyon-Turin, le tunnelier Federica est entré en phase de démontage.

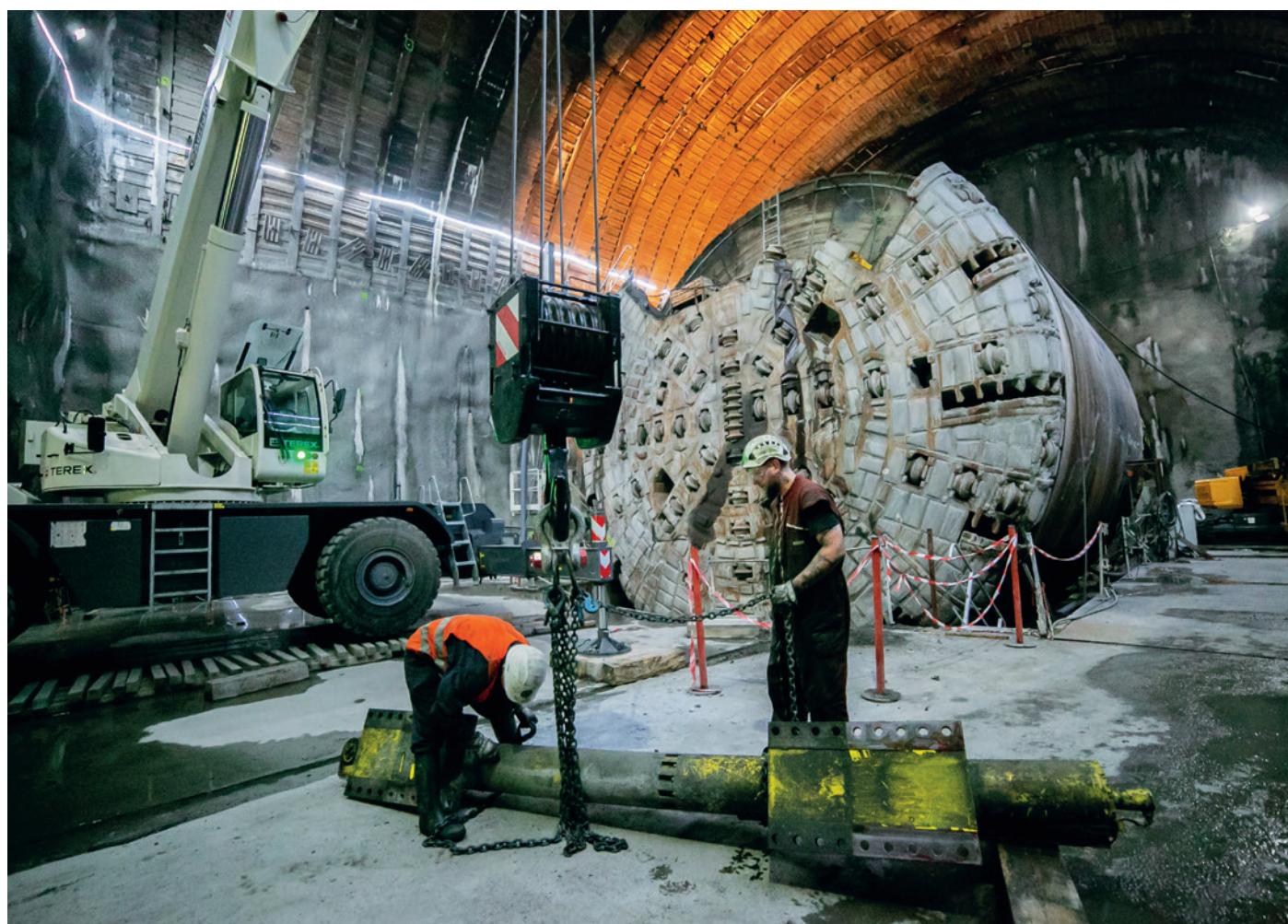
Federica a atteint son objectif après trois ans d'excavation continue entre les descendries de Saint-Martin-la-Porte et de La Praz. La réalisation de cette galerie de reconnaissance a permis de mieux cerner la géologie hétérogène de ce secteur, le plus instable du tracé, caractérisé par la présence aléatoire de charbon et d'eau. Cela évitera à l'avenir aux entreprises de travaux d'être exposées à des risques imprévus.



**Mieux cerner
la géologie
hétérogène
de ce secteur**

Stationné dans la grande chambre souterraine au pied de la descenderie de La Praz, le tunnelier est en cours de démontage.

Le creusement se poursuit sur deux fronts, dans l'axe et au diamètre du tube, selon des méthodes traditionnelles – à l'aide d'explosifs ou avec une machine à attaque ponctuelle. 



DÉMARCHE GRAND CHANTIER

UNE NOUVELLE DYNAMIQUE POUR LES TERRITOIRES

Pilotée par l'État, la Région Auvergne – Rhône-Alpes et le Département de la Savoie, la démarche Grand Chantier vise à ancrer le projet du Lyon-Turin dans la vallée de la Maurienne en mobilisant les compétences et les savoir-faire à l'échelle de la région. Le Syndicat du Pays de Maurienne et TELT y sont étroitement associés, en vue de construire collectivement une dynamique durable pour le territoire.

Ce dispositif exceptionnel, auquel 32 M sont alloués sur la période 2016-2020, se concrétise par des mesures d'accompagnement du chantier, en faveur de l'emploi, de la formation, de l'hébergement et du tissu économique local. Il comprend également un appui aux projets d'avenir portés par le territoire, au profit de la diversification de l'économie, du développement durable, de la mobilité et du cadre de vie.



Une chance pour le territoire

3 QUESTIONS À



Ingrid Laurent

Chargée de mission « Animation économique Auvergne-Rhône Alpes entreprises »


Quel est votre parcours ?

J'ai travaillé 7 ans dans un village vacances en Maurienne, où je m'occupais du recrutement et du suivi comptable et administratif. J'avais envie de nouveaux horizons. Auvergne-Rhône Alpes entreprises cherchait une chargée de mission pour l'accueil des salariés du chantier Lyon-Turin en Maurienne. J'ai saisi l'opportunité. Je suis à ce poste depuis février.

En quoi consiste votre travail ?

Je dois accompagner les futures recrues du chantier dans la recherche d'un logement, d'un emploi pour leur conjoint, pour l'accueil de leurs enfants, le transport, les loisirs, etc. Mon rôle sera aussi de faciliter le travail des entreprises qui recrutent puisqu'elles ont une porte d'entrée unique pour faciliter l'intégration de leurs salariés en Maurienne.

Comment procédez-vous ?

Les premiers dispositifs d'accueil devraient se mettre en route dès la fin de l'été. Le confinement a un peu retardé les échéances. Des temps collectifs seront proposés aux salariés, tout en respectant les règles sanitaires liées au Covid, pour les informer sur les différents dispositifs qui leur sont accessibles. Cela permettra aussi de créer du lien avec eux et entre eux. Des « éducteurs » sont également envisagés afin que les futures recrues puissent avoir une vision d'ensemble du territoire, de sa qualité de vie, de ses attraits et des offres commerciales locales. L'objectif est de les séduire et les « maurienner ». L'idée est de mettre en action tous les acteurs locaux afin de rendre compte du potentiel de la vallée en terme d'accueil des familles. J'envisage aussi des actions pour aider les conjoints à trouver un travail en Maurienne. Si tous les membres du foyer travaillent ici, leur intégration sera d'autant plus douce et rapide. 

LE PROJET

164 KM DE GALERIES DONT UN TUNNEL BITUBE DE 57,5 KM POUR TRAVERSER LES ALPES

Nouvelle ligne ferroviaire pour le transport des marchandises et des voyageurs, la liaison Lyon-Turin est le maillon central du corridor méditerranéen qui traverse l'Europe d'Est en Ouest. Commune à l'Italie et à la France, sa section transfrontalière, essentiellement souterraine, en constitue l'infrastructure principale.



UNE LIGNE EFFICACE ET ÉCOLOGIQUE

La ligne actuelle Lyon-Turin, qui culmine à 1 300 m, génère un surcoût de 40 % par rapport à une voie sans dénivelé. Le tunnel de base du Mont-Cenis rendra le rail plus compétitif.

Des trains d'une capacité de 1 500 tonnes pourront y circuler, soit plus du double d'aujourd'hui. L'ouvrage permettra d'éviter 1 million de camions dans les vallées transalpines. Pour les voyageurs, les trajets Lyon-Turin, Paris-Milan et Paris-Turin seront plus rapides et la ligne créera de nouvelles opportunités de liaisons intra-européennes. Autant d'incitations à prendre le train et participer à la lutte contre le changement climatique.

UNE SÉCURITÉ OPTIMALE

Conforme aux normes de sécurité européennes, à la différence du tunnel actuel qui date de 1871, l'infrastructure est constituée de 2 tubes parallèles à voie unique.

UN + POUR LES TERRITOIRES

Sur la ligne Lyon-Turin, les gares internationales de Saint-Jean-de-Maurienne et de Suse placent les Alpes françaises et le Val de Suse à quelques heures de la plupart des capitales européennes, ce qui, été comme hiver, favorisera le tourisme. Elles seront également connectées aux réseaux de transport publics locaux. 🚶

2030

mise en service

€ **8,6** milliards d'investissement

164 km de galeries dont 28,4 excavés au 30/06/2020

2 500 emplois directs mobilisés