

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

### LES APPELS D'OFFRES DE 3 MILLIARDS D'EUROS POUR LA NOUVELLE PHASE DU LYON-TURIN APPROCHENT

#### TELT présente aux entreprises les missions à venir pour équiper et exploiter la section internationale de la future ligne

*Bruxelles, 20 avril 2023* – Les appels d'offres d'une valeur estimée de trois milliards d'euros sont prêts à être lancés pour transformer le tunnel de base du Mont-Cenis, actuellement en construction sous les Alpes entre la France et l'Italie, en une infrastructure ferroviaire totalement interopérable. Plus de 230 professionnels représentant 86 entreprises internationales ont participé aujourd'hui à Train World à Bruxelles à la présentation des missions opérationnelles définies par le promoteur public TELT qui se prépare à sa transition de constructeur à exploitant de la nouvelle ligne de 65 km entre Saint-Jean-de-Maurienne et Susa, dont 57,5 km à l'intérieur du plus long tunnel de base bitube du monde.

La matinée a été clôturée par la coordinatrice UE pour le corridor méditerranéen, Iveta Radičová .

L'après-midi, les entreprises ont pu participer à deux ateliers thématiques pour discuter en profondeur avec les professionnels de TELT des aspects techniques, administratifs et juridiques des procédures liées à la section internationale du Lyon-Turin.

#### Le chantier opérationnel CO12 et les prochaines missions de TELT

Après avoir attribué l'ensemble des contrats pour le creusement du tunnel de base en France et, prochainement, les 20% restants en Italie, TELT travaille depuis deux ans à la définition des spécifications fonctionnelles et techniques des systèmes ferroviaires et non ferroviaires pour équiper la nouvelle ligne fret et passagers. 140 km de voies et caténaires, deux centres de contrôle-commande situés aux extrémités de l'infrastructure pour gérer les systèmes du tunnel et les circulations, 24H/24– surveillé grâce à un système de plus de 900 caméras et capteurs installés sur l'ensemble du tracé. Trois sous-stations électriques indépendantes permettront d'alimenter la traction des trains.

Cinq sites de sécurité, dont trois souterrains, équipés de salles d'accueil avec un renouvellement d'air depuis l'extérieur, sont en mesure d'accueillir jusqu'à 1 200 personnes chacun. La ventilation du tunnel sera assurée par cinq centrales de ventilation qui utilisent les quatre descenderies déjà construites, ainsi que les quatre puits à double flux d'Avrieux qui, en cas d'incendie, permettent à la fois d'extraire les fumées et d'injecter de l'air frais dans les sites de sécurité. 2 trains de secours et 6 véhicules bimodaux (rail-route) sont prévus pour faire face à d'éventuels incendies ou autres incidents. Les sites de sécurité souterrains seront équipés de systèmes d'extinction d'incendie à brouillard d'eau (brumisation) connectés à des câbles fibrolaser thermosensibles qui permettent d'identifier immédiatement le lieu exact de l'incendie en remontant à l'information à l'opérateur de



la salle de contrôle qui peut alors activer la brumisation pour éteindre le feu directement sur le point concerné. Pour la sécurité le long du tunnel, il y a 180 rameaux de communication entre les deux tubes (un tous les 333 m) et 360 portes d'évacuation, ainsi que huit stations anti-incendie équipées de réservoirs d'eau capables de garantir leur fonctionnement pendant plus de 10 heures.

TELT a défini trois missions principales accompagnant le CO12 :

- **l'assistance technique à la maîtrise d'ouvrage**, qui apportera un appui en ingénierie lors de la conception puis pour le suivi de l'installation des équipements ferroviaires et techniques de la ligne nouvelle et de ses 2 raccordements avec la ligne historique ;
- en plus de l'équipement, TELT se prépare à sa transition de constructeur à exploitant (qui va durer presque un siècle) de l'ouvrage grâce à l'assistance d'un « **Shadow operator** », le service qui accompagnera TELT jusqu'à la mise en service de l'ouvrage sur plusieurs axes : l'organisation et la formation des équipes, la gestion opérationnelle de la circulation, de la sécurité, des biens et de leur maintenance, la définition de la stratégie de commercialisation des sillons et de gestion de ses 2 gares internationales ;
- le **service de maintenance**, qui permettra de conserver l'efficacité et la sécurité de la nouvelle infrastructure après sa mise en service, afin d'atteindre les objectifs de durabilité sur lesquels repose le projet Lyon-Turin dans le cadre du Pacte vert européen.

### La section internationale du Lyon-Turin

Dix chantiers sont en cours entre le Val de Susse et la Maurienne, avec plus de 1 400 personnes au travail ; 4 000 au pic des travaux dans les prochaines années. Après l'achèvement de 10,5 km du tunnel de base en avril 2022, les travaux d'excavation se poursuivent en France, tandis que l'appel d'offres pour la section italienne du tunnel est en phase finale et sera attribué après l'été. Parallèlement, divers travaux à l'air libre liés à la nouvelle infrastructure progressent dans les deux pays.

La section internationale de la nouvelle ligne entre Turin et Lyon est le maillon central du corridor méditerranéen, l'un des neuf réseaux RTE-T mis en place par l'UE pour transporter les marchandises et les passagers à travers le continent de manière rapide, propre, économique et sûre. Dans le cadre du Pacte vert européen, la nouvelle ligne vise à enlever un million de poids lourds des routes entre l'Italie et la France, contribuant ainsi à la réduction des émissions de CO2 dans les Alpes. Le tunnel historique du Fréjus, construit en 1871, ne répond plus aux normes internationales car il ne dispose que d'un seul tube pour les deux voies et la circulation y est donc fortement limitée pour des questions de sécurité. Le tunnel de base du Mont-Cenis permettra de traverser les Alpes au niveau de la plaine, avec des économies d'énergie jusqu'à 40 % et des vitesses de train plus élevées (100-120 km/h pour les marchandises et 220 km/h pour les passagers). En transférant le fret et les voyageurs longue distance dans le tunnel de base, la nouvelle ligne libèrera de la capacité sur la ligne historique, qui restera disponible pour le transport régional entre le Val de Susse et la Maurienne.

### Formation, partenariats et technologies pour créer des nouvelles compétences

Au cours de la journée et pour marquer l'Année européenne des compétences, TELT a organisé une table ronde au cours de laquelle Michael Benedikt, directeur adjoint du CERN à Genève, Sergio Orlandi, chef du département Ingénierie et construction de la centrale ITER, et Mario Virano, directeur général de TELT, ont dialogué avec Emanuela Girardi, membre du conseil d'administration



d'ADRA, une association internationale accréditée auprès de l'UE s'occupant d'intelligence artificielle, de big data et de robotique, sur les défis européens en matière d'innovation et sur les compétences nécessaires pour répondre aux besoins opérationnels par des propositions novatrices.

**Contact Press:**

**Davide Fuschi** – Directeur adjoint Communication externe - TELT  
+39 342 33 55 352 - [davide.fuschi@telt-sas.com](mailto:davide.fuschi@telt-sas.com)

**Jonathan Arnould** - Responsable de fonction Communication externe – France – TELT  
+33 6 52 12 74 67 – [Jonathan.arnould@telt-sas.com](mailto:Jonathan.arnould@telt-sas.com)

**Sara Settembrino** - responsable des relations avec les médias - Italie - TELT  
+39 3346219234 – [sara.settembrino@telt-sas.com](mailto:sara.settembrino@telt-sas.com)