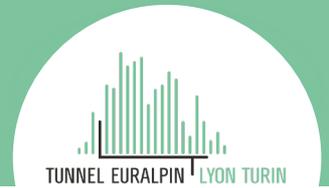


Sensibilité du document / Sensibilità del documento			
Non sensible		Sensible	
<input checked="" type="checkbox"/> SSI-C0 Publique Pubblico	<input type="checkbox"/> SSI-C1 Réservée Riservato	<input type="checkbox"/> SSI-C2 Confidentielle Confidenziale	<input type="checkbox"/> SSI-C3 Secrète Segreto

DOSSIER DE PRESSE – LE PROJET

Janvier 2024



LE LYON-TURIN ET LA SECTION TRANSFRONTALIÈRE

Le Lyon-Turin est la **nouvelle ligne ferroviaire pour le transport des marchandises et des voyageurs** qui s'étend sur 270 km, dont 70 % en France et 30 % en Italie.

Il s'agit du maillon central du **corridor méditerranéen**, l'un des 9 axes du réseau transeuropéen de transport RTE, pour relier l'Est et l'Ouest du continent.

Dans son ensemble, le projet Lyon-Turin :

- vise à transférer environ 1 million de poids lourds par an de la route au rail sur l'arc alpin entre la France et l'Italie ;
- garantit une liaison pour les marchandises et les voyageurs au cœur des Alpes, dans le but de favoriser les échanges et de renforcer la compétitivité des pays de l'Europe méditerranéenne en reliant les grands ports maritimes et fluviaux, les grandes villes et les aéroports.

La ligne est répartie en trois sections :

- la section transfrontalière commune à l'Italie et à la France, régie par 4 traités internationaux (1996, 2001, 2012 et 2015, complétés par le protocole additionnel de 2016) : 65 km de Suse (Piémont) à Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie), sous la responsabilité de TELT, dont l'ouvrage principal est le **tunnel de base** du Mont-Cenis de 57,5 km, en cours de réalisation ;
- la partie italienne, du nœud de Turin à Bussoleno (Val de Suse), environ 50 km, sous la responsabilité de Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ;
- la partie française, de Saint-Jean-de-Maurienne à Lyon, environ 160 km, sous la responsabilité de SNCF-Réseau.

La réalisation de la section transfrontalière est confiée à TELT, promoteur public binational détenu à 50 % par l'Italie, via Ferrovie dello Stato Italiane, et à 50 % par la France.

Chiffres clés décembre 2023

- **35 km excavés, dont 12,5 km du tunnel de base, sur les 162 km de galeries prévues pour le projet**, un ouvrage complexe composé de deux tunnels ferroviaires parallèles, de 4 descenderies et de 204 rameaux de sécurité ;
- **113 km de sondages de reconnaissance** et de carottages effectués en France et en Italie ;
- **11 chantiers actifs** pour les travaux à l'air libre et en souterrain, **dont 4 chantiers pour le creusement du tunnel de base**, 3 en France et 1 en Italie.
- **Plus de 2 500 personnes employées, jusqu'à 4 000 au plus fort des travaux**
- **5 tunneliers commandés**
- **Coût certifié : 8,6 milliards €** (en euros 2012)



CHANTIERS EN COURS

France

Saint-Jean-de-Maurienne : INTERCONNEXION FERROVIAIRE

Après la mise en service du pôle d'échanges multimodal transitoire en juin 2022, les travaux d'interconnexion ferroviaire avec la ligne historique sont en cours dans le secteur de Saint-Jean-de-Maurienne.

Convention avec SNCF Réseau

Saint-Julien-Montdenis : CREUSEMENT DU TUNNEL DE BASE SAINT-JULIEN-MONTDENIS/SAINT-MARTIN-LA-PORTE

Les travaux de creusement de l'entrée du tunnel de base commencés en décembre 2022 se poursuivent sur le tronçon de 2,8 km entre le portail d'entrée français de Saint-Julien-Montdenis en direction de Saint-Martin-la-Porte. Les opérations se déroulent sur la plateforme de Villard-Clément, qui a accueilli précédemment les travaux de construction de la tranchée couverte. Le creusement sur cette section se fait en méthode traditionnelle soit au brise-roche et/ou à l'explosif.

Viendra ensuite la finalisation du chantier avec la construction d'une tranchée couverte en jonction de celle déjà réalisée et la remise en l'état initial de la zone.

- **Groupement d'entreprise** : IMPLENIA Suisse (mandataire) / IMPLENIA France / NGE / ITINERA / RIZZANI de ECCHER.

Saint-Martin-La-Porte et La Praz: TUNNEL DE BASE SAINT-MARTIN-LA-PORTE/LA PRAZ-MODANE

Ce chantier pour le creusement des 23,1 km du tunnel de base entre Saint-Martin-La-Porte et Modane opère sur deux plateformes de chantier à Saint-Martin-La-Porte et à La Praz.

Dans ces zones, les travaux sont en cours pour construire des galeries logistiques afin de relier les rameaux de la descenderie existante à la plateforme extérieure et aux cavernes techniques pour le montage des tunneliers. Entre juillet et novembre 2023, les trois tunneliers ont été réceptionnés à l'usine d'Herrenknecht à Schwanau pour achever l'excavation des deux tubes du tunnel de base entre Saint-Martin-la-Porte, La Praz et Modane.

Le site de sécurité de La Praz, les rameaux de communication tous les 333 mètres entre les tunnels, les locaux techniques, les niches et les galeries d'exploitation et de sécurité seront également construits dans ce secteur. Le nombre total de galeries à creuser est de 43,5 kilomètres, à partir du réseau de 17,5 kilomètres déjà réalisé entre 2003 et 2022. Les territoires des communes de Saint-Martin-la-Porte, Saint-Michel-de-Maurienne, Orelle, Saint André, Villargondran et Saint-Julien-Mont-Denis sont concernés par ces travaux.

- **Groupement d'entreprises** : VINCI Construction Grands Projets (mandataire) / Dodin Campenon Bernard / VINCI Construction France TP Lyon / WeBuild



Villarodin-Bourget / Modane et Avrieux : OUVRAGES SOUTERRAINS ET PUIXS DE VENTILATION DU TUNNEL DE BASE

La réalisation des puits de ventilation du tunnel de base est en cours. Il s'agit de 4 puits verticaux parallèles de 500 mètres de long à réaliser à 1 300 mètres d'altitude qui sortiront au pied de la descenderie de Villarodin-Bourget / Modane. Les 4 puits de 5,2 mètres de diamètre sont percés avec des Raise Boring Machine, une technologie développée par l'industrie minière pour l'excavation verticale de faible diamètre. Dans un premier temps des trous pilotes sont percés, débouchant dans les chambres souterraines à une profondeur de 500 mètres. Ensuite un aléteur est fixé à l'extrémité de la tige de forage, qui remonte en creusant le puits verticalement. Les matériaux d'excavation tombent dans la chambre de pied de puits et sont évacués par la descenderie existante. Les tunnels du site de sécurité et diverses cavernes techniques sont également en cours de construction souterraines, jusqu'à 22 mètres de haut et 23 mètres de large, qui serviront au montage des tunneliers qui creuseront ensuite vers l'Italie.

- **Groupement d'entreprises** : VINCI Construction Grands Projets (mandataire), Dodin Campenon Bernard, VINCI Construction France, Webuild e Bergteamet.

Modane : ROUTE DE CONTOURNEMENT

La route de Modane permet de contourner les centre-bourgs de Modane et Fourneaux et d'approvisionner le chantier du tunnel de base de Villarodin Bourget/Modane et le raccordement à l'autoroute A43, tout en facilitant l'évacuation des matériaux d'excavation.

Les travaux du premier tronçon se sont achevés en avril 2022. Les travaux sont en cours pour achever le contournement (avec un tunnel routier de 198 m de long) qui se raccordera à l'autoroute A43.

- **Groupement d'entreprises** : Spie Batignolles – Cogeis

Le 7 novembre 2023, le nouveau pont sur le torrent Saint Antoine, réalisé par le groupement Eiffage Génie Civil / Forezienne / Soletanche, a été ouvert à la circulation, permettant le franchissement du fleuve par la nouvelle circonvallation. Cofinancement TELT et Département de la Savoie.

Italie

Chiomonte : CHANTIER DU TUNNEL DE BASE

Après que le creusement des niches nécessaires à la logistique des engins de chantier à l'intérieur de la galerie Maddalena 1, réalisé en 2017, a été achevé en novembre 2023. En décembre 2023 le nouveau groupement pour l'excavation du tunnel de base a pris le relais : les entreprises devront réaliser les deux tubes du tunnel jusqu'à l'entrée de Suse. Dans cette section, il est prévu d'utiliser deux tunneliers bimodes, qui peuvent changer de mode d'excavation en fonction du terrain rencontré. Au plus fort des activités, environ 700 personnes devraient être employées sur ce chantier.

- **Groupement d'entreprises** : Itinera (mandataire), Ghella, Spie Batignolles

Chiomonte: NOUVELLE ÉCHANGEUR DE CHANTIER SUR L'AUTOROUTE TORINO-BARDONECCHIA



À Chiomonte, le chantier du nouvel échangeur de l'autoroute A32, qui permettra la circulation des véhicules de travaux sans impact sur la voirie locale, est également actif. La construction du nouvel échangeur est délégué à la société autoroutière SITAF dans le cadre d'une convention avec TELT.

- **Convention avec SITAF** (Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus SpA)

San Didero : RELOCALISATION AUTOPORT DE SUSE

Le [nouvel autoport entre San Didero et Bruzolo](#) fait partie du projet définitif du Lyon-Turin et remplacera celui à Suse, où sont prévues les structures pour la nouvelle gare internationale. Le déplacement est réalisé par le concessionnaire autoroutier Sifat par délégation de maîtrise d'ouvrage sur la base d'une convention avec TELT.

L'autoport sera réalisé sur une zone **d'environ 68.000 m2 entre l'autoroute A32 et la route nationale 25 du "Mont-Cenis"**. Le projet du nouvel autoport a été **approuvé par tous les organes compétents** et a été développé dans une **optique green** en termes de matériaux, traitements et technologies. De plus, il minimise l'utilisation de zones forestières sur le territoire : l'interférence du nouvel ouvrage concerne 0,5% des bois des communes de San Didero et Bruzolo et 0,08% de la totalité des bois présents dans le fond de la vallée, autour de Dora Riparia. A la fin des travaux, toutes les zones qui ne sont pas liées à la nouvelle infrastructure seront restaurées.

- **Convention avec SITAF** (Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus SpA)

Salbertrand : SITE DE VALORISATION

Les activités se poursuivent pour l'évacuation des matériaux abandonnés de manière à rendre disponible la zone pour le **site de tri et de valorisation des matériaux d'excavation** provenant du chantier du tunnel de base côté Italie. Entre 2021 et 2022, la première phase d'enlèvement des stocks de matériaux abandonnés au fil des ans par plusieurs entreprises est achevée et le nettoyage d'une autre partie du site est en cours. Cette opération est réalisée par TELT conformément à la prescription n° 9 de la résolution CIPE n° 39 du 26 avril 2018, mise à jour par la résolution CIPESS n° 3/2022. Un plan de monitoring de l'environnement est actif dans la zone, qui surveille les différentes composantes environnementales sur le territoire, avec un accent particulier sur la composante sol. Tous les résultats des enquêtes sont partagés avec Arpa Piemonte et communiqués aux parties prenantes locales.

Les ouvrages achevés :

- À Saint-Julien-Montdenis les travaux de la [tranchée couverte](#), la future porte d'entrée du tunnel de base ont été achevés à l'automne 2021 ;
- À Saint-Jean-de-Maurienne, le nouveau [pôle d'échanges multimodal temporaire](#) est en service depuis la mi-juin 2022. La nouvelle gare, dont les travaux ont débuté en 2019, a été construite par SNFC Réseau en convention avec TELT pour accompagner les voyageurs et maintenir le fonctionnement des gares routières et ferroviaires pendant la construction des nouvelles lignes. Elle sera ensuite remplacée par la nouvelle gare internationale définitive;



- À [Villargondran, les travaux de renforcement des digues](#) de protection destinées à protéger le bassin de Saint-Jean-de-Maurienne contre les risques d'inondation du fleuve Arc et, en même temps, préparer la plateforme qui accueillera les autres ouvrages ferroviaires et techniques de la section transfrontalière de la ligne Lyon-Turin, se sont achevés à l'automne 2021. En parallèle, le long de l'Arc sur le site logistique des Resses d'en Bas, des opérations de dépollution ont été menées afin d'accueillir les futurs matériaux d'excavation du tunnel de base;
- Côté français, achèvement des descenderies nécessaires au lancement des chantiers en montagne : Villarodin-Bourget/Modane (4 000 m, achevée en 2007), [La Praz](#) (2 480 m, achevée en 2009) et [Saint-Martin-la-Porte](#) (2 400 m achevée en 2010 et 1 800 m, achevée en 2016);
- Côté italien, achèvement du tunnel de reconnaissance de Chiomonte (vallée de Suse, 7020 m).
- Les niches de retournement à l'intérieur de la galerie Maddalena 1 achevées à Chiomonte en novembre 2023.

DÉLAIS ET COÛTS

L'achèvement des principaux travaux du projet est prévu en 2030, plus deux années de tests et le préexercice d'avant ouverture.

Le coût de la section transfrontalière est de **8,6 milliards d'euros** (en euros 2012), certifié par un groupement international. L'ouvrage est financé à 40% par l'UE, 35% par l'Italie, 25% par la France. Le financement de l'ouvrage par l'Union européenne est encadré par une convention de financement (Grant agreement) qui s'insère dans le [Mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#) (MIE).

En Italie, le financement est lié aux "lots de construction" qui comprennent chacun diverses activités et des travaux selon les phases d'exécution. À ce jour, quatre des cinq lots de construction sont financés.

En France le financement de l'ouvrage par l'État, intervient annuellement à travers une convention entre l'AFIFT et TELT sur la base du budget approuvé par le Conseil d'administration de TELT.

POURQUOI UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE?

Le nouveau tunnel transforme la ligne de montagne actuelle en **une ligne au profil de plaine**, ce qui présente des avantages sur le plan de l'environnement, de l'économie et des transports. L'ancien tunnel du Fréjus, inauguré en 1871, culmine à 1 300 mètres d'altitude, a un diamètre inférieur aux standards internationaux actuels et ne comporte qu'un seul tube, ne répondant pas entièrement aux normes internationales de sécurité.

Environnement

Avec le Lyon-Turin, un million de camions devraient être délestés des routes alpines chaque année, ce qui représente une économie d'environ un million de tonnes de CO2.



Le train circulant en plaine permet de réaliser des économies d'énergie et d'atteindre des vitesses plus élevées. Sur la ligne historique existante, le coût énergétique est supérieur de 40 % à celui d'une ligne sans dénivelé.

Transports et économie

Il est nécessaire de rendre le train compétitif pour le transport de voyageurs et de marchandises et d'augmenter la **connexion de la France et de l'Italie avec les réseaux ferroviaires européens**. De plus, le Corridor Méditerranéen dont fait partie la nouvelle ligne Lyon-Turin concerne 18 % de la population européenne en régions qui représentent 17 % du PIB communautaire. **Pour soutenir le développement économique** de ces territoires, une infrastructure efficace et écologique est indispensable.

Échanges France-Italie

En général, les projets transfrontaliers sont ceux qui génèrent les plus gros bénéfices pour l'économie européenne, avec **un multiplicateur 3 fois plus élevé** que la moyenne des 9 corridors RTE-T. La France et l'Italie sont respectivement les deuxièmes et troisièmes économies de l'Union européenne, la France étant le deuxième partenaire commercial de l'Italie et vice-versa.

Avantages pour le transport des marchandises

- **augmentation des échanges** : avec la création d'une alternative réelle au transport routier, il sera possible d'intercepter l'accroissement du trafic de marchandises, comme c'est le cas dans les autres cols alpins ;
- **augmentation de la capacité** : la diffusion de la norme européenne permettra le passage de trains d'une capacité allant jusqu'à 1 500 tonnes, contre 600-700 tonnes aujourd'hui ;
- **écologie** : un train élimine 60 véhicules lourds circulant sur les routes ;
- **économie** : les coûts du transport ferroviaire diminuent avec le temps ; les coûts du transport routier augmentent.

Avantages pour les voyageurs

- **hausse du nombre de trains** : le projet prévoit **22 trains longue distance par jour**, contre 6 TGV qui circulent aujourd'hui sur la ligne historique entre Lyon et Turin (source : 11ème numéro des données-clés de l'Observatoire) ;
- **réduction des temps de trajet entre les villes européennes**
- **augmentation du nombre de correspondances** : les provenances-destinations possibles pour les passagers sur les différentes lignes européennes sont multipliées, ce qui amène de nouveaux passagers au train, en utilisant les corridors et leurs correspondances ;

LES ENGAGEMENTS DU CHANTIER UNIQUE DU LYON-TURIN

TELT adhère au **Pacte mondial des Nations unies** pour en soutenir ses objectifs et promouvoir ses valeurs auprès de ses parties prenantes.



Environnement

TELT adopte une politique environnementale partagée entre l'Italie et la France qui engage toutes les entreprises extérieures appelées à travailler pour le Lyon-Turin à respecter les mêmes critères de protection de l'environnement. Cet engagement s'appuie sur le Système intégré de contrôle environnemental (SCAI), qui repose sur deux outils : le Plan de surveillance environnementale (PMA), qui supervise les alentours des chantiers, et le Plan de gestion environnementale (PGA), qui supervise le chantier à l'intérieur de l'entreprise. La coordination entre la surveillance externe et interne du chantier est assurée par le coordinateur environnemental (COA).

Le suivi effectué par des unités de contrôle à l'intérieur et à l'extérieur des sites, avec des mesures de divers paramètres environnementaux (eau, poussière, amiante, radon, etc.), est réalisé sous la supervision d'organismes de contrôle nationaux.

Santé et sécurité au travail

TELT s'engage à garantir des **normes de sécurité élevées** sur les chantiers en impliquant les entreprises et les travailleurs à toutes les étapes de la construction du tunnel de base du Lyon-Turin par le biais d'un programme spécifique appelé **Mission S** (Sécurité). L'objectif est de réduire au minimum le nombre d'accidents et d'éliminer les décès. Le point de départ est que la sécurité est une responsabilité partagée par toutes les parties concernées et que le retour d'expérience du plus petit accident est fondamental pour la prévention des accidents ultérieurs, dans un cercle vertueux qui tend constamment vers zéro.

Legalité

La section transfrontalière du Lyon-Turin est le **premier cas d'application en Europe de la réglementation antimafia au niveau transnational**, indépendamment de la nationalité des chantiers.

Les deux préfets de région français et Italien travaillent en parallèle en s'échangeant des informations avec le soutien de leurs forces de police respectives qui effectuent des contrôles et des visites conjointes dans les chantiers. Les vérifications sont réalisées non seulement sur les entreprises attributaires des marchés mais aussi sur toute la filière des sous-traitants (et ce même pour des contrats d'1 euro).

Les entreprises dont toute la documentation est en règle sont inscrites sur une « liste blanche » transnationale, une sorte de registre des exécutants pouvant travailler sur les chantiers.

Matériaux d'excavation

Pour la première fois en Europe, grâce à un accord élaboré au sein de la Commission intergouvernementale et validé par la France et l'Italie, les matériaux d'excavation extraits sur les chantiers du Lyon-Turin pourront être réutilisés au-delà des frontières nationales pour la construction de l'ouvrage entre le Val de Susse et la Maurienne.



LE PROMOTEUR PUBLIC : TELT

Qui sommes-nous

TELT (Tunnel Euralpin Lyon-Turin) est le promoteur public binational en charge de la réalisation puis de l'exploitation de la section transfrontalière du Lyon-Turin. Société de droit français, elle a été constituée le 23 février 2015 en vertu des **accords internationaux** qui définissent la réalisation de la ligne ferroviaire même. Sa création a été signée par les **deux partenaires fondateurs : le gouvernement français et Ferrovie dello Stato italiane**. TELT succède à Lyon Turin Ferroviaria (LTF SAS), ancien promoteur public détenu par la SNCF (France) et RFI (Italie), qui, depuis 2001, avait été en charge des études et des travaux de reconnaissance pour la partie commune franco-italienne.

Structure de la société et gestion

TELT est une SAS (Société par Actions Simplifiée). Ses actions sont détenues par les deux pays comme suit :

- 50 % Ferrovie dello Stato Italiana SpA (FS) pour l'Italie ;
- 50 % l'État français, par le biais du ministère en charge des transports

Le **Conseil d'administration** est composé de 10 membres avec droit de vote, désignés par chaque État, plus un représentant de la Commission européenne sans droit de vote.

Parmi les administrateurs, l'État français nomme le Président et l'État italien nomme le Directeur général.

Le **président de TELT** est [Daniel Bursaux](#)

Le **directeur général** est [Maurizio Bufalini](#).

Team

TELT emploie aujourd'hui **plus de 200 personnes entre la France et l'Italie**, dont la moyenne d'âge est de 45 ans, à parité entre les femmes et les hommes. L'équipe est composée de 70 % d'ingénieurs ayant travaillé sur des projets d'infrastructures dans le monde entier et ayant participé à la **conception d'un total de 1 150 km de voies ferrées et 454 km de tunnel**.

Organes de contrôles

La société s'est dotée de deux organes de contrôle (**Commission des contrats et Service permanent de contrôle**) qui, respectivement, surveillent les procédures de passation de marchés dans le cadre du droit communautaire et veillent au respect du bon emploi des fonds publics.

Les présidents de ces organes sont nommés par l'État français. Ces organes sont composés de 12 membres nommés pour moitié par chaque État, pour une durée de 5 an renouvelable.