

## TUNNEL DE BASE TRONÇON SAINT-MARTIN-LA-PORTE - LA PRAZ – MODANE (CO6/7)

### L'ACTU DU MOIS

#### SAINT-MARTIN-LA-PORTE

- Fin des travaux de génie civil dans la galerie de reconnaissance P3b (chantier SMP4).
- Poursuite de l'étude des nouvelles bandes transporteuses, entre le site de Saint-Martin-La-Porte et le site de dépôt de matériaux de Saint-Félix.
- Finalisation du démontage des cinq tronçons de la section G de la bande transporteuse (site de Saint-Martin-La-Porte).



- Démarrage du démontage des sections J, K et L de la bande transporteuse.



## LA PRAZ

### En souterrain :

- Mise en section définitive de la descenderie de La Praz
  - Poursuite des forages et injections de boulons pour consolidation du terrain.
- Évacuation des matériaux d'excavation.



### En plateforme :

- Poursuite de l'aménagement de la plateforme :
  - Installation du pont bascule. C'est un système de levier qui permet de déterminer le poids des camions et des matériaux transportés.
  - Travaux de fondations des bureaux définitifs.
  - Terrassements des fondations pour la grue.
  - Mise en service du magasin.
- Terrassements et poursuite du montage du mur pour l'élargissement de la RD215.
- Pose des éléments en L dans la zone de livraison (côté sud).



Magasin



Fondations des bureaux définitifs

## L'AGENDA DU MOIS PROCHAIN

### SAINT-MARTIN-LA-PORTE

- Transfert de la plateforme au groupement d'entreprises CO6-7.
- Préparation de l'aménagement de la plateforme.
- Poursuite du démontage des anciennes bandes transporteuses entre Saint-Martin-La-Porte et Saint-Félix.

## LA PRAZ

### En plateforme

- Poursuite des travaux d'installation (montage du mur en L, fondations de la grue).
- Poursuite de l'élargissement de la RD215.

### En souterrain

- Poursuite de la mise en section définitive de la descenderie.

## ZOOM SUR

### L'UTILITÉ DU LYON-TURIN

**Ce que vous entendez :** « Ce projet ne changera pas le mode de transport des marchandises ! » **FAUX**

L'objectif principal du Lyon-Turin est de permettre avant tout des **gains économiques et écologiques** pour le transport des marchandises. Il s'agit également d'offrir une solution durable aux activités de transport et ainsi d'améliorer leur compétitivité. Près de 3 millions de camions traversent la frontière entre la France et l'Italie pour le transport de marchandises, **92% du flux de marchandises entre les deux pays est acheminé par la route et seulement 8% par le rail**. La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est la seule solution permettant un report massif du fret routier sur les rails, l'ambition est d'absorber un trafic équivalent à **un million de poids lourds** par an.

**Ce que vous entendez :** « La France et l'Italie sont déjà connectés par le rail ! » **PRÉCISIONS**

La ligne ferroviaire existante **n'est pas adaptée pour un transport compétitif** et n'incite pas les opérateurs économiques à délaisser la route au profit du rail. Les pentes excessives et la sinuosité du tracé limitent la longueur et le poids des trains. Le tunnel transfrontalier de 13,7 km, **inauguré en 1871**, qui culmine au sommet de la ligne existante est un ouvrage monotube, dépourvu de galerie d'évacuation et de système de ventilation. Il ne peut atteindre les standards de sécurité imposés par les nouvelles règles en la matière. Cette configuration interdit notamment le croisement de trains de voyageurs et de marchandises dans le tunnel. Le coût du transport de marchandises baissera d'environ 40% grâce au tunnel de base.

### L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

**Ce que vous entendez :** « Les travaux génèrent une accumulation de déblais dans les territoires ! » **PRÉCISIONS**

Depuis juin 2022, TELT s'est engagé à réutiliser de **50 à 70 %** des roches excavées à l'échelle binationale. Ces matériaux seront réutilisés, soit comme granulats pour les bétons, soit comme remblais dans le cadre des aménagements liés à l'ouvrage. Cela a été le cas par exemple pour une grande partie des matériaux excavés au niveau de la tranchée couverte (entrée du tunnel de base côté France) réutilisés pour des remblais et confortements de digues en amont du bassin de Saint-Jean-de-Maurienne.

**Ce que vous entendez :** « Les travaux tarissent des sources d'eau potable ! » **FAUX**

À ce jour, **aucune source d'eau potable n'est tarie par les travaux** effectués sur le chantier du Lyon-Turin. Depuis le début des travaux de creusement en 2002, quelques points d'eau indépendants des réseaux d'eau potable ont pu être – temporairement – perturbés par les travaux, leur usage a été rapidement rétabli grâce à l'activation d'un **nouvel apport d'eau** au niveau des points concernés. Ces dérèglements ont été systématiquement résolus dans les plus brefs délais par les équipes de TELT et ses partenaires en concertation avec les collectivités concernées. De plus, l'eau qui apparaît et transite par les chantiers a principalement une origine profonde, plus basse que l'altitude de l'Arc. Il ne s'agit en aucun cas d'eau potable disponible à la consommation. Après contrôles, cette eau retourne au milieu naturel, dans l'Arc. **Tout ceci est strictement encadré et suivi dans le cadre des arrêtés préfectoraux au titre de la Loi sur l'Eau.**

Pour plus d'information sur la préservation des sources sur les chantiers, les travaux de sauvegarde de la faune et la flore et sur la protection de la qualité de l'air en Maurienne, visitez notre site internet [www.telt.eu](http://www.telt.eu) et notre chaîne YouTube.



TELT | Préserver les sources en Maurienne



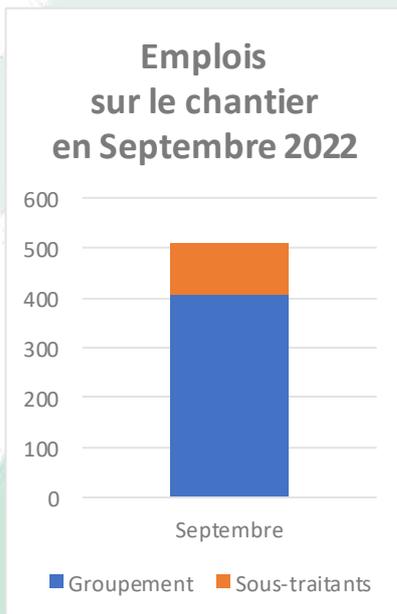
TELT | Sauvegarder la faune et la flore de #Maurienne



TELT | Protéger la qualité de l'air de la Maurienne.



Plateforme chantier - La Praz



Abonnez-vous à notre Newsletter



La Démarche Grand Chantier est maintenant en ligne, RDV sur [demarchegrandchantier-lyonturin.fr](https://demarchegrandchantier-lyonturin.fr)



Imprimé par nos soins. Ne pas jeter sur la voie publique



Contactez-nous  
[info@telt-sas.com](mailto:info@telt-sas.com)

