

Tunnel de base tronçon Saint-Martin-la-Porte / La Praz / Modane (CO6/7)

LES AVANCEES ACCOMPLIES

Tronçon Saint-Martin-la-Porte / La Praz / Modane

CO6 et CO7, où en est-on ?

Le CO6 (plateforme de La Praz) prépare l'arrivée de ses tunneliers

Les équipes du CO6 se concentrent sur l'excavation de grandes cavernes techniques, destinées à accueillir le montage des deux prochains tunneliers. Il est désormais possible de rejoindre Saint-Martin-la-Porte depuis la caverne technique de La Praz à travers le tube sud du tunnel de base entièrement creusé sur cette partie.

Les travaux de la zone de stockage des agrégats (silos extérieurs) s'achèveront courant juin, et les convoyeurs alimentant la centrale à béton seront opérationnels dès cet été.



À ce stade, sur le CO6, 2 000 tirs ont été réalisés, 2 millions de tonnes de matériaux excavés, 3 km de tunnel creusés en méthode traditionnelle et 1 km de radier définitif posé. Depuis décembre 2025, les bandes transporteuses sont progressivement mises en service et les premières tonnes de matériaux ont été acheminées entre La Praz et Saint-Félix, en passant par le tube « Federica » en souterrain via un ensemble de convoyeurs de plusieurs kilomètres.

Le CO7 (plateforme de Saint Martin La Porte) poursuit le creusement sur plusieurs fronts

Sur le site du CO7, l'année a démarré par un nouveau percement de rameaux, ces galeries transversales qui relient les deux tubes du tunnel. Le tunnelier a été mis en configuration définitive (connexion de l'ensemble de ses remorques) et démarre le creusement en direction de Turin. Le creusement se poursuit également sur plusieurs autres fronts en méthode traditionnelle, notamment vers Lyon, dans des roches carbonatées. Plus à l'est de cette zone, le creusement dans le front du Houiller se poursuit également, où il reste maintenant moins d'un kilomètre à excaver dans ce secteur géologique particulier où des

Le saviez-vous ? Les voussoirs, ces éléments de béton préfabriqués qui constituent les parois définitives du tunnel, sont assemblés en anneaux directement derrière le tunnelier, au fur et à mesure de l'avancement du creusement.

dispositions constructives spécifiques sont mises en œuvre. Au total, sur le CO7, 4,5 km de galeries ont été creusés en méthode conventionnelle depuis le site de Saint-Martin-La-Porte.

En surface, la construction des casiers à agrégats se finalise et la zone de stockage extérieur commence à se remplir de voussoirs. 3 000 pièces ont déjà été produites dans l'usine de La Chapelle, plus bas dans la vallée.



Le chantier s'ouvre aux femmes et aux jeunes

À l'occasion du 8 mars, le chantier a organisé plusieurs actions en faveur de la mixité dans le BTP. L'illustratrice Marion Riera a animé une fresque collaborative autour de l'égalité professionnelle, intitulée « Dessine-moi l'égalité professionnelle », construite à partir des idées des compagnons et collaborateurs du chantier. Plus d'une centaine de personnes ont participé à l'échange.



Une trentaine de lycéennes des lycées Portes de l'Oisans de Vizille et Pablo Neruda de Saint-Martin-d'Hères ont visité le chantier dans le cadre du partenariat avec l'association Elles Bougent. Certaines sont descendues en tunnel pour découvrir les travaux souterrains, pendant que d'autres échangeaient avec des collaborateurs sur leurs parcours et leur intégration dans le secteur du BTP.

APERÇU DES TRAVAUX FUTURS

- Montée en cadence de l'excavation sur l'ensemble des fronts
- Démarrage du bétonnage du radier définitif
- Poursuite de l'excavation sur l'ensemble des fronts

Portrait - Celles et ceux qui font le tunnel

Ibrahim Kurtulmus, Équipier de prévention et d'urgence CO7

Ibrahim, quel est ton parcours avant ce chantier ?

Je suis originaire de Maurienne, j'ai grandi et étudié ici. J'ai une formation de coach sportif et j'ai commencé ma carrière en donnant des cours collectifs et individuels pour une association à Grenoble. En vivant dans la région, on entend forcément parler du projet Lyon-Turin. Quand l'opportunité s'est présentée de rejoindre les équipes des Chantiers Opérationnels CO6 et CO7, je l'ai saisie. Le chantier offre de multiples possibilités professionnelles, et c'est quelque chose que j'ai rapidement mesuré en arrivant.

En quoi consiste ton rôle au quotidien ?

Mon rôle est d'assurer la sécurité à l'intérieur du tunnel et de vérifier que les moyens de prévention mis en place fonctionnent correctement. C'est un travail de vigilance permanente, dans un environnement souterrain qui exige rigueur et réactivité à chaque instant. On ne laisse rien au hasard.

Que retiens-tu de cette expérience ?

Je participe à la construction d'une infrastructure d'une dimension peu commune, tout en restant dans ma région. C'est une chance que je mesure chaque jour. Cette expérience m'ouvre aussi de belles perspectives pour la suite, notamment à l'international. Et si un jour je retourne au coaching sportif, je serai certainement encore plus attentif à la sécurité des groupes que j'encadre. Ce chantier change le regard qu'on porte sur ces questions.



ZOOM SUR...

GESTION DES MATEX

La gestion des matériaux : organisation et valorisation

Le percement du tunnel génère des volumes importants de roche excavée qui nécessitent une organisation rigoureuse. La politique de gestion des matériaux d'excavation (MATEX) repose sur deux axes, limiter autant que possible les transports routiers et réutiliser au maximum les ressources directement sur les sites du chantier.

Un principe de proximité pour limiter les nuisances



L'un des enjeux majeurs est de réduire l'impact du chantier sur le réseau routier local. Pour cela, la priorité est donnée à la réutilisation des matériaux à proximité immédiate de leurs points d'extraction. La roche excavée est ainsi transformée en granulats pour fabriquer le béton nécessaire au revêtement du tunnel ou réutilisée en remblais techniques par exemple pour la création de la plateforme ferroviaire de la plaine de Saint-Jean-de-Maurienne.

Cette approche répond à un double objectif. D'une part, elle permet une réduction du trafic en limitant les rotations de camions dans la vallée. D'autre part, elle favorise une économie circulaire de ressources en traitant et valorisant les matériaux excavés du chantier au lieu de solliciter les carrières locales, le département de la Savoie étant déjà fortement déficitaire en granulats.

Une logistique par convoyeurs

Pour assurer le transport des 23 millions de tonnes de matériaux excavés prévus côté français, un réseau de convoyeurs à bande a été mis en place. S'étendant sur plus de six kilomètres, ce dispositif permet de déplacer les matériaux entre les sites de creusement, les plateformes de stockage temporaires et les plateformes de traitement ou de stockage définitif.

Le saviez-vous ? Les bandes transporteuses sont assemblées sur site à partir de sections préfabriquées de 12 mètres, permettant une installation rapide et précise.

Ce système a été conçu pour franchir les obstacles géographiques et les infrastructures existantes, comme les routes et les voies ferrées. L'utilisation de ces convoyeurs électriques permet de transporter les flux de matériaux de manière continue (aller et retour entre les différents sites), tout en minimisant les émissions sonores et de poussières liées aux méthodes de transport classiques par camion et en évitant la saturation des routes locales.

Classification et traçabilité des matériaux

Pour assurer la meilleure valorisation des matériaux, chaque type de roche est trié selon ses caractéristiques géologiques spécifiques. Les matériaux sont répartis en différentes classes pour déterminer leur usage futur. Les roches présentant les meilleures capacités mécaniques sont concassées et utilisées pour la fabrication des bétons nécessaires sur le chantier.

À l'inverse, certaines formations géologiques locales naturelles sont non valorisables. Ces matériaux font l'objet soit d'un stockage définitif sur les sites de dépôt des Resses ou des Tierces, soit d'une évacuation vers des sites de carrières les utilisant dans le cadre de leur réhabilitation.



En complément de cet objectif de valorisation, la Maitrise d'Ouvrage a également pour obligation réglementaire la traçabilité de la totalité des MATEX jusqu'à l'utilisation finale. Un suivi strict est appliqué à chaque chargement pour garantir la traçabilité de l'acheminement des matériaux vers les filières de traitement ou de stockage autorisées, conformément à la réglementation en vigueur.

Équilibre et capacité de stockage

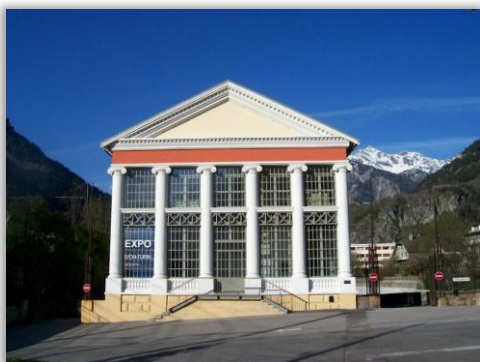
La gestion de ces volumes massifs impose un équilibre constant entre le rythme de l'excavation et les capacités de stockage et de réutilisation. Le groupement en charge de cette mission veille à l'optimisation de ces flux pour respecter les contraintes d'espace sur les différentes plateformes du chantier. Et ce, afin de garantir la continuité des travaux dans le respect des engagements environnementaux et de la tranquillité des riverains.



TELT ACCOMPAGNE LES RIVERAINS DES CHANTIERS

Vous souhaitez en savoir plus sur le chantier unique du Lyon-Turin ? Vous avez une question ou un problème à faire remonter ? Plusieurs solutions s'offrent à vous :

LA MAISON DU LYON-TURIN



Le centre de visiteurs dédié au Lyon-Turin vous accueille dans l'ancienne Rizerie des Alpes : **Place du 17 septembre 1943 à Modane.**

Vous y découvrirez la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin et explorerez les enjeux majeurs de ce chantier transfrontalier. Cet espace est conçu pour tous publics afin de vous informer sur ce chantier destiné à redéfinir la mobilité et la logistique entre l'Europe du Sud et l'Europe de l'Est, et plus particulièrement entre la France et l'Italie à travers les Alpes. Vous pourrez également voir une maquette d'un tunnelier, offrant un aperçu de la technologie utilisée.

L'accès est libre et gratuit, du mardi au samedi, de 13h00 à 18h00

Abonnez-vous aux lettres d'information électroniques, directement sur notre site internet. Publiées à rythme bimestriel, les lettres « InfoChantier » vous informent sur les chantiers des secteurs Avrieux/Villarodin-Bourget / Modane (CO5a/CO5), Saint-Martin-La-Porte / La Praz / Modane (CO6/7) et Saint-Julien-Montdenis (CO8) ainsi que sur la gestion et la valorisation des matériaux d'excavation (CO11). De plus, des exemplaires sont mis à votre disposition dans les mairies.

Un numéro d'appel unique pour signaler un dysfonctionnement : afin d'améliorer la qualité de traitement de vos demandes TELT a mis en place un numéro unique pour l'ensemble des chantiers afin d'être à votre écoute pendant toute la durée des travaux.

Ce numéro unique 04 85 98 98 98 est à votre disposition !

29,6%

Avancement du chantier du tunnel de base du Mont-Cenis

