

Infrastructure • Développement

## Tunnel de base du Lyon - Turin : chantier à cœur ouvert en Maurienne



TELT - CO08

L'entrée côté français (à Saint-Julien-Mont-Denis) du tunnel de base Lyon - Turin est en chantier. Elle sera prolongée vers l'autoroute par une tranchée couverte, puis franchira l'Arc sur un viaduc *bow-string*.

La montée en puissance du chantier du tunnel de base du Lyon - Turin est manifeste sous la montagne, mais aussi en surface. Tour d'horizon.

**L**e chantier du tunnel de base du Lyon - Turin bat son plein en France comme en Italie. 2 500 personnes sont mobilisées ; 8,7 milliards d'euros de marchés sont attribués ; 38,2 km de galeries sont réalisées, dont 14 km pour le tunnel ferroviaire proprement dit ; dix chantiers sont en l'état actifs ; cinq tunneliers sont réceptionnés etc. Faisons le point sur ce chantier d'envergure.

**12 CHANTIERS OPÉRATIONNELS POUR UNE MISE EN SERVICE EN 2033**

Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT) a pris la suite de Lyon Turin Ferroviaire (LTF) SAS qui, relevant à l'époque des gestionnaires d'infrastructure RFF (devenu SNCF Réseau) et RFI, a effectué les études et

*Suite page 6*

**Offres d'abonnement pro**

[cliquez ici](#)

*Toute reproduction, même partielle est interdite*

Grand chantier • Développement

## Saint-Jean-de-Maurienne : le génie civil laissera la place aux travaux ferroviaires au printemps 2025

Alors que la plupart des tunneliers sont réceptionnés, la connexion entre lignes nouvelle et historique à Saint-Jean-de-Maurienne bat son plein.

Sylvain Meillasson

Suite de la page 1

travaux de reconnaissance requis par le projet, de 2001 à 2015 (lire l'encadré page 8). Le promoteur public binational – 50 % État français et 50 % État italien *via* le groupe FS – a en charge, aujourd'hui, la réalisation pour l'essentiel de la section transfrontalière de 65 km. Il lui reviendra « demain » d'assurer l'exploitation des itinéraires *via* le tunnel de base et la ligne historique reliant Saint-Jean-de-Maurienne (ville située à une altitude de 569 m) à Suse (474 m). L'étape de réalisation est articulée sur plusieurs lots ou chantiers opérationnels CO (voir le schéma ci-dessous) :

- quatre lots pour le tunnel inter-

national proprement dit (CO3/4, CO5, CO6/7, CO8) ;

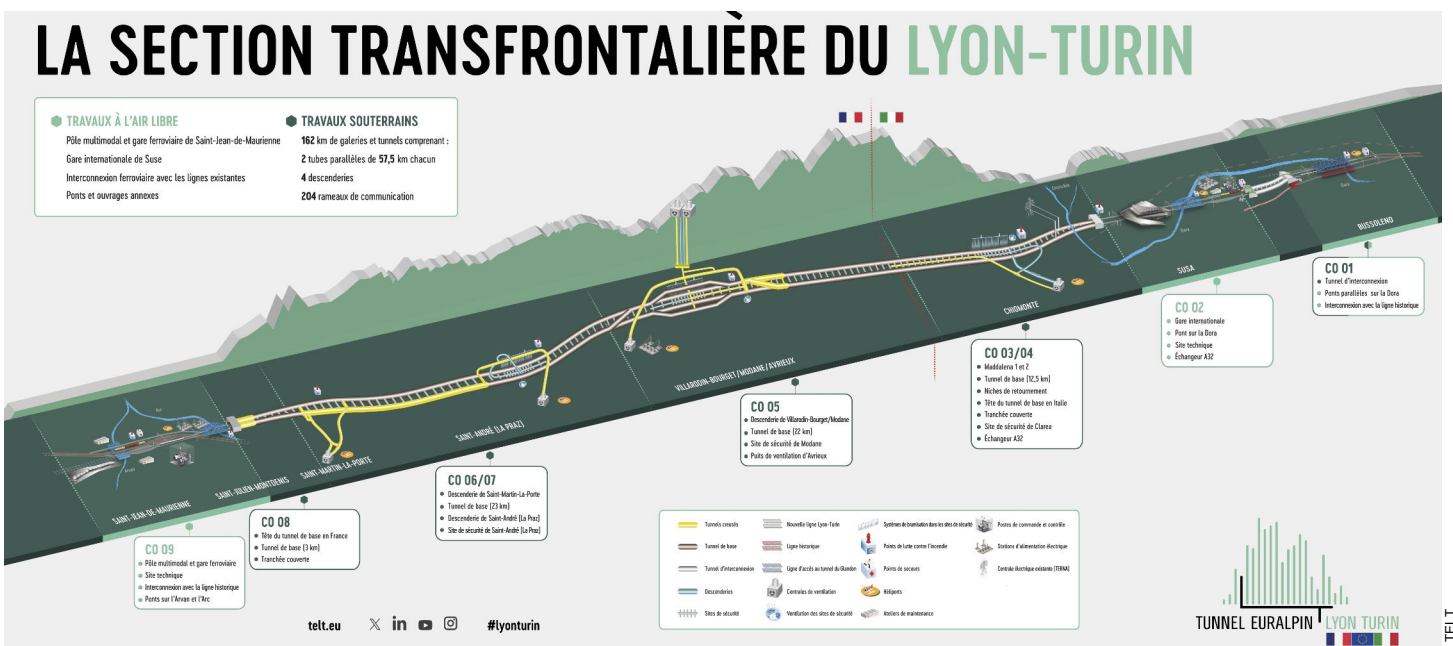
- un lot pour des travaux souterrains en Italie (CO1) ;
- deux lots pour les déblais (CO10 et 11) ;
- deux lots à l'air libre (CO2 et CO9) dont celui à Saint-Jean-de-Maurienne ;

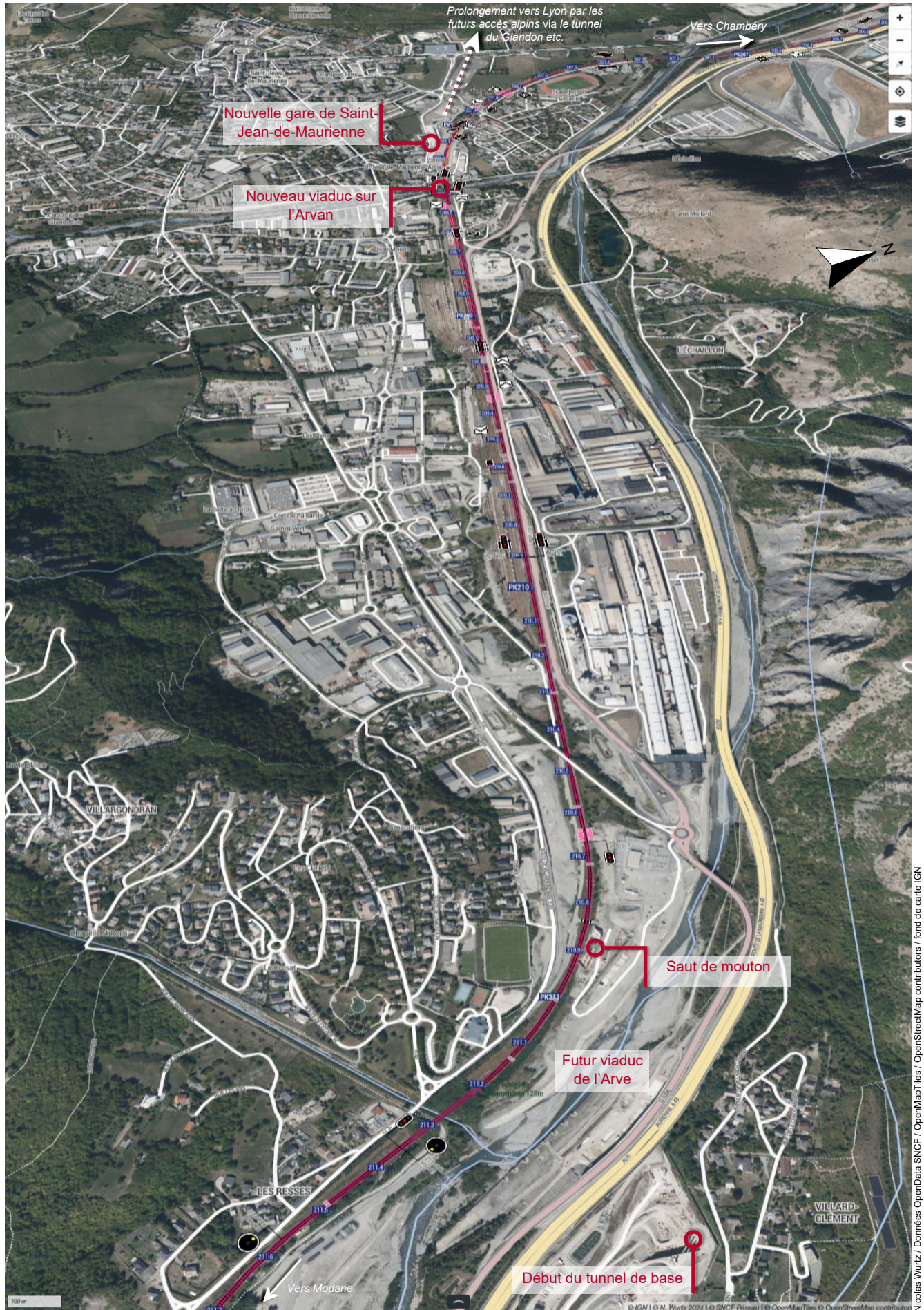
Suite page 8

Cette photo est prise à la sortie sud-est de la gare de Saint-Jean-de-Maurienne. Du premier plan à l'arrière plan, on distingue : la ligne classique en direction de Modane et de l'Italie, le saut-de-mouton en chantier dans lequel passeront les deux voies de la ligne classique et par dessus les deux voies de la ligne nouvelle plus une de secours, la rivière Arc, qui sera franchie par un viaduc de type *bow-string* de 135 m (Arcadis), le hangar acoustique accolé à l'autoroute A43 de la Maurienne et abritant le concasseur et le départ du convoyeur, l'autoroute et enfin l'entrée du futur tunnel de base en contrebas du village de Saint-Julien-Mont-Denis. Entre l'extrémité est du viaduc et l'entrée du tunnel de base, la ligne sera en tranchée couverte (et passera sous l'autoroute).



Caroline Mourea - Eiffage





Nicolas Wurtz / Données OpenData SNCF / OpenMapTiles / OpenStreetMap contributors / fond de carte IGN

Suite de la page 6

• un lot « Équipements » (CO12). TELT a sous sa maîtrise d'ouvrage la réalisation du tunnel bitube entre Saint-Julien-de-Montedenis et l'Italie avec pour maîtres d'œuvre cinq consortiums et parfois des entreprises suisses (Implenia, Pini). Cette maîtrise d'ouvrage

## TELT a sous sa maîtrise d'ouvrage la réalisation du tunnel bitube entre Saint-Julien-de-Montedenis et l'Italie avec pour maîtres d'œuvre cinq consortiums.

comprend 57,5 km de tunnel, dont 45 km en France. Le chantier a démarré en 2016 et s'achèvera en 2033. TELT doit aussi superviser la construction d'une nouvelle gare internationale à Saint-Jean-de-Maurienne, sur la période allant

de 2027 à 2030. Son statut de gestionnaire d'infrastructure et ses compétences de maître d'ouvrage valent à SNCF Réseau d'assurer la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation d'un pôle d'échange multimodal transitoire à Saint-Jean-de-Maurienne, en 2022, et l'interconnexion entre la ligne historique et la ligne nouvelle (2018 à 2032). Ce chantier est financé par TELT pour un montant de 680 millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2012. Il est mené dans le souci d'assurer au mieux le maintien des circulations des trains de voyageurs et de fret. Le chantier passe par plusieurs phases intermédiaires :

phase 1 de 2018 à 2023, phase 2 de 2023 à 2026, phase 3 de 2026 à 2028, phase 4 de 2028 à 2031 et phase 5 en 2032. Pour les travaux de génie civil, le groupe Eiffage est mobilisé lors des phases 2 à 5 pour

## Repères

Étapes dans les différentes constructions avant TELT, qui a été créé le 23 février 2015 :

- descenderie de Saint-Martin-la-Porte : mars 2003 à mai 2010 ;
- reconnaissance depuis le pied de la descenderie de Saint-Martin-la-Porte (tube sud) : octobre 2014 à octobre 2022 ;
- descenderie de La Praz (Saint-André) : de novembre 2005 à janvier 2009 ;
- descenderie de Villarodin-Bourget/Modane : juillet 2002 à novembre 2007 ;
- descenderie de Chiomonte, en Italie : 2012 à 2017.

un montant de 189,5 millions d'euros.

## UNE PROFONDE RECONFIGURATION DE LA GARE DE SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE

Le chantier CO9 à Saint-Jean-de-Maurienne nécessite de construire 15 km de murs de soutènement jusqu'à dix mètres de haut, dix kilomètres d'écrans acoustiques, un viaduc à sept voies sur l'Arvan, des ouvrages hydrauliques et des rétablissements routiers. Il permettra d'établir la future gare de Saint-Jean-de-Maurienne et la jonction entre les deux réseaux, en plus des accès ferroviaires à l'usine d'aluminium primaire Trimet réaménagés. Cet ensemble comportera à terme 11 km de voies, 26 appareils de voie, 16 km de caténaires et correspondra *in fine* à une superficie de plus de 300 000 m<sup>2</sup>. D'une longueur de quatre kilomètres, de la plaine de Longefan à l'entrée du tunnel de base, ce linéaire nécessitera l'emploi de 1 500 000 m<sup>3</sup> de remblais issus des chantiers du Lyon - Turin. C'est dans le cadre du CO11 (transverse aux CO5 à CO9) que sont récupérés, triés, traités – pour une valorisation, autant que faire se peut, maximale – les matériaux d'excavation avant d'être mis à disposition des lots de génie civil. Le réemploi vise le béton constitutif des ouvrages du tunnel et les remblais dans le bassin de Saint-Jean-de-Maurienne notamment. « La cible est que 50 % des matériaux extraits soient réutilisés, la partie non utilisable étant transfé-

## Répartition des entreprises de travaux par lots de génie civil attribués par TELT.





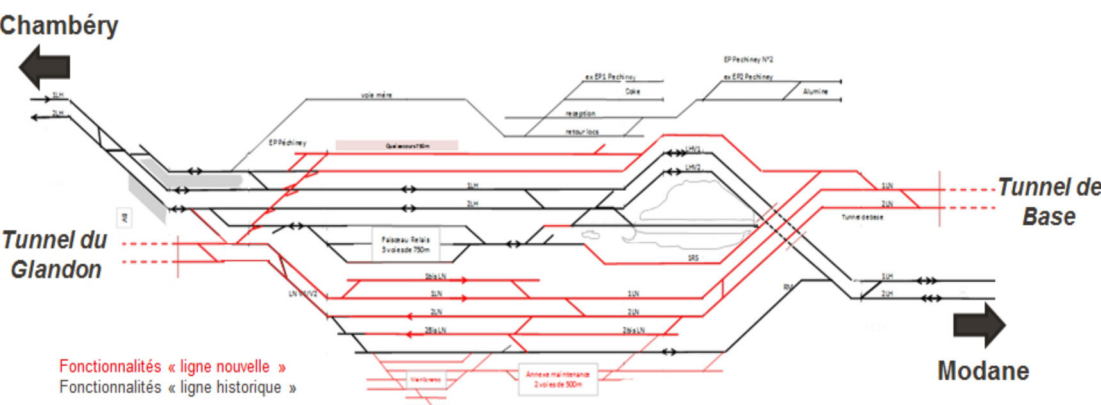
Caroline Mourès - Eiffage

Vue de la partie est de la future gare de Saint-Jean-de-Maurienne, qui comprend la jonction entre le réseau classique et la ligne nouvelle ainsi qu'une reconfiguration des accès ferroviaires à l'usine d'aluminium primaire Trimet (à l'arrière-plan à droite sur la photo). Cet ensemble comportera à terme 11 km de voies, 26 appareils de voie, 16 km de caténaires et correspondra *in fine* à une superficie de plus de 300 000 m<sup>2</sup>. D'une longueur de quatre kilomètres, de la plaine de Longefan à l'entrée du tunnel de base, ce linéaire nécessitera l'emploi de 1 500 000 m<sup>3</sup> de remblais issus des chantiers du Lyon - Turin. Près de 15 km de murs de soutènement doivent être érigés afin de relever le niveau de l'ensemble des voies. Deux portiques (en rouge) spécifiquement conçus par l'entreprise de génie civil en charge de ce chantier, Eiffage, permettent la coulée en place de certains murs. D'autres sont préfabriqués et posés à la grue.

rée vers divers lieux de dépôts définitifs à proximité », comme le site des Resses, proche de Saint-Jean-de-Maurienne, ou des Tierces, proche de Modane. Pour leur part, et quand ils sont nécessaires pour protéger les habitations conformément à la réglementation, les

*Une fois terminé, l'ensemble sera particulièrement imposant et s'intégrera dans son environnement immédiat, qui est majoritairement urbanisé.*

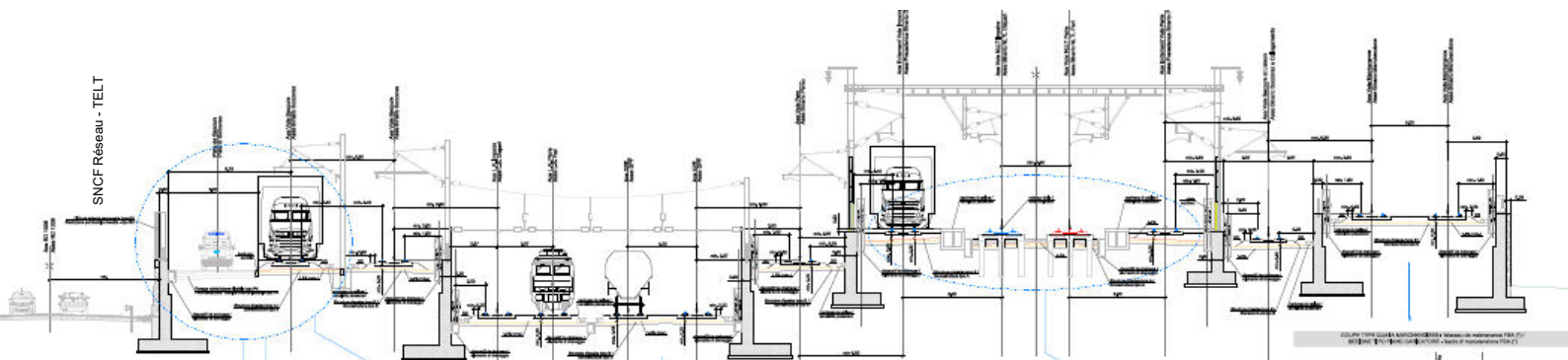
écrans acoustiques s'élèveront à quatre mètres de haut par rapport au plan de roulement du train. En fonction des zones, différentes typologies sont prévues avec des structures métalliques contenant un matériau absorbant ou des transparences sur certains ouvrages, notamment ceux de la future gare internationale. Une fois terminé, l'ensemble sera particulièrement imposant et s'intégrera dans son environnement immédiat, qui est majoritairement urbanisé. La section transfrontalière a globalement fait l'objet d'une charte archi-



## Repères

Pour le lot CO09 de la gare de Saint-Jean-de-Maurienne, SNCF Réseau (dans le cadre d'un transfert de maîtrise d'ouvrage de TELT) a attribué en 2023 :

- le lot génie civil à Eiffage (Eiffage Génie Civil et Eiffage Rail) pour un montant de 189,5 millions d'euros ;
- le lot équipements ferroviaires au groupe NGE via TSO (mandataire), Offroy, TSO Caténaires et Sages Rail.



Laurent Charlier

La coupe transversale réalisée au centre du futur complexe de Saint-Jean-de-Maurienne met en évidence la complexité altimétrique du site. Tout un ensemble de paramètres doivent être pris en compte : les niveaux de la ligne historique, de la ligne nouvelle en phase avec le viaduc sur l'Arc suivi de la tranchée couverte et de l'entrée du tunnel de base, mais aussi la gare internationale et le futur prolongement vers Lyon, sans oublier la reconfiguration de la desserte de l'usine Trimet. Aux considérations ferroviaires s'ajoute « la sécurité hydraulique » requérant la pose de nombreuses installations dédiées (ouvrages cadres, buses). Soulignons que, comme le schéma le montre, des murs de soutènement sont posés sur d'autres ouvrages de soutènement, ce qui requiert une construction phasée de précision. La photo ci-dessus illustre la coulée sur place (par longueurs de 15 m) au moyen de portiques des murs de soutènement les plus hauts, soit jusqu'à 13,7 m. L'avancée de ce type de coulée s'effectue par cycle de deux, trois, voire quatre jours, précise Eiffage.

tecturale et paysagère, qui a été reprise pour le périmètre de l'interconnexion ferroviaire. Lorsque cela est possible, une insertion paysagère est prévue ; néanmoins les constituants du projet que sont les ouvrages d'art (murs de soutènement par exemple) devront rester dans un état propre à leur surveillance réglementaire régulière et permettant le cas échéant des interventions d'entretien. Pour autant, la commune de Saint-Jean-de-Maurienne estime avoir été entendue. L'esquisse de la gare internationale du projet de référence ne correspondait pas à ses attentes. C'était un avis unanime auprès des élus et des équipes techniques. Le projet a été retravaillé avec TELT et la deuxième esquisse « est une belle surprise ». Elle répond à une double exigence : les échanges multimodaux et l'intégration urbaine en lien avec le centre historique.

## UN ACCÈS FERROVIAIRE AU CHANTIER DU TUNNEL

Le dimensionnement des installations de Saint-Jean-de-Maurienne est réalisé pour une situation cible du projet Lyon - Turin pris dans son ensemble, c'est-à-dire comprenant aussi le raccordement au Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) et les accès français et italien complets. Les prévisions reprises par la déclaration d'utilité publique (DUP) stipulent, en termes de trafics, une capacité de 380 trains empruntant la section transfrontalière de TELT par 24 heures. Le projet complet est donc conduit en

fonction de cette situation cible, ce qui se traduit au niveau du CO9 par une part importante d'ouvrages permettant un raccordement ultérieur avec le tunnel de Glandon, de et vers Lyon. Les études menées actuellement par TELT comprennent cette jonction et la cohérence entre les deux périmètres, en accord avec les souhaits des acteurs locaux. Notons au passage que le CO9 ne concerne pas le renouvellement de l'ouvrage métallique sur l'Arc, sis en aval de Saint-Jean-de-Maurienne sur la ligne historique, mais que cette opération est en cours sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Elle devrait être réalisée en 2026, en coordination opérationnelle avec la phase 2 de l'interconnexion qui permettra de basculer temporairement la ligne historique sur la plateforme de la ligne nouvelle (deux voies principales avec une voie de dépassement chacune, l'ensemble servant d'itinéraires de et vers le tunnel de base dès 2033). C'est à l'issue de la phase 3 que l'Installation terminale embranchée (ITE) Trimet sera dans sa configuration définitive alors que l'étape suivante (phase 4) permettra à la ligne historique d'occuper sa propre plateforme définitive et de lui adjoindre un sas relais. Parallèlement, un accès ferroviaire au chantier du tunnel de base sera créé pour en réaliser l'équipement ferroviaire notamment. La phase 5 consistera à finaliser le raccordement avec le tunnel de base *via* saut-de-mouton par-dessus la ligne historique et franchissement de l'Arc.



Caroline Mouton - Eiffage



Laurent Chaillier

## LA COMPLEXE ALTIMÉTRIE DES FUTURES INSTALLATIONS DE SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE

L'un des défis, avec le CO9, est de parvenir à ménager un exhaussement significatif des voies ferrées ainsi que l'interfaçage des systèmes mis en œuvre sur les deux infrastructures. Le niveau des voies va d'un peu plus de 540 m à hauteur de l'Arvan à quasiment 570 m sur le nouveau viaduc sur

Le pont actuel au dessus de l'Arvan accueille les deux voies de la ligne historique. À terme, sept voies passeront au-dessus de la rivière *via* deux ouvrages de 55 m de portée. Un premier pont de 23 m de large est en cours d'assemblage final à proximité (photo en haut de page). Les éléments constitutifs ont été fabriqués pas Eiffage Métal à Lauterbourg et ont tous été réceptionnés à Saint-Jean-de-Maurienne. Un préréglage géométrique est réalisé sur site, puis les éléments sont soudés. La photo ci-dessus montre un des appuis construit dans un batardeau et constitué de 14 pieux de 25 à 50 m de profondeur. Le lancement de l'ouvrage était attendu en novembre 2024. Ce pont supportera à terme quatre voies nouvelles. Dans l'intervalle, il accueillera la ligne historique afin de libérer l'ouvrage actuel, qui sera détruit et remplacé par un nouveau pont. Ce dernier supportera en phase finale les deux voies de la ligne historique, ainsi qu'une troisième voie dédiée à la desserte de l'usine Trimet.

L'ensemble des travaux sont réalisés alors que les installations de Saint-Jean-de-Maurienne demeurent exploitées, tant pour le TER (bien que depuis août 2023, la coupure de la Maurienne suite à un effondrement a entraîné une réduction de service), que pour le fret, à l'image de la desserte de l'usine Trimet visible sur la photo ci-contre.

l'Arc – avec une rampe limitée à 12,5 % pour la ligne nouvelle. Les transitions entre les alimentations électriques – 1,5 kV continu pour le réseau classique *versus* 25 kV 50 Hz pour la ligne nouvelle –, entre les systèmes de sécurité – KVB *versus* ERTMS de niveau 2 – ou les exploitants – SNCF Réseau *versus* TELT – ne devraient pas être situées au même endroit. Mais la faiblesse des locomotives récentes sous 1,5 kV, par rapport à des engins plus anciens (285 kN d'effort à 70 km/h, 1 800 t en unité simple en rampe de 10 % pour un fret MA 100 avec la locomotive électrique BB 36300, aussi sous 1,5 kV continu), peut susciter des réserves sur les capacités de franchissement en vitesse et avec le format normalement autorisé par les tunnels de base européens. Les constructeurs, qui inondent le marché d'engins pour corridors de plus en plus puissants sous 15 kV 16,7 Hz, 25 kV 50 Hz et 3 kV continu, mais avec des performances sous 1,5 kV continu définies en l'état selon les normes néerlandaises, persistent à ignorer le débouché que constituent la France en général et l'axe France-Italie en particulier. Celui-ci comportera, jusqu'à la mise en service des accès, des déclivités allant de 15,5 %, en aval de Saint-Jean-de-Maurienne, à 12 % à La Burbanche. La mise en service des accès est certes plus lointaine, mais pas aussi hypothétique qu'il n'y paraît du fait de la prise en compte, désormais, d'une nouvelle option de financement, celle d'un Partenariat public-privé (PPP). L'itinéraire



re aura aussi des linéaires en l'état déjà très circulés, comme Aix-les-Bains - Montmélián. Déterminée par leur puissance sous 1,5 kV, la faculté des engins modernes à soutenir une vitesse donnée en fonction du profil et du tonnage tracté, ainsi que la capacité à accélérer et à rouler « bien dans son sillon » sans gêner les autres circulations sur les sections susmentionnées, pourrait s'avérer relative. Mais c'est un aspect sur lequel les « bâtisseurs » du Lyon - Turin n'ont pas pris directement et qui ne retranche rien au travail en cours.

## Repères

TELT exploitera et maintiendra le tunnel pendant 80 ans. Il commercialisera les sillons. Une prestation de maintenance sera intégrée au marché CO12.

## ÉQUIPEMENTS FERROVIAIRES : UNE CERTAINE LATITUDE LAISSÉE AU FUTUR ATTRIBUTAIRE DU MARCHÉ

Du fait de l'importance et de la taille du futur marché des équipements du lot CO12 ayant à assurer pour le compte de TELT la concep-

tion, la construction puis la maintenance de la future infrastructure, TELT met en place trois missions de suivi : assistance technique à la maîtrise d'ouvrage, *shadow operator* et assistance à la conduite d'opération. Le premier aspect

*La mise en service des accès est certes plus lointaine, mais pas aussi hypothétique qu'il n'y paraît du fait de la prise en compte, désormais, d'une nouvelle option de financement, celle d'un Partenariat public-privé (PPP).*

renvoie à l'ingénierie requise pendant la phase de conception, le suivi des équipements ferroviaires et technologiques de la nouvelle ligne ainsi que des raccordements avec la ligne historique. TELT explique que les critères mis en

Suite page 15



## Focus sur le portail français du tunnel de base

**L**e chantier CO 08 concerne le portail français du tunnel et comprend une tranchée couverte, la tête du tunnel de base et trois kilomètres environ de tunnel bitube. Ce lot a été attribué au groupement Lyon Torino CO08 rassemblant Implemia (34 %), NGE (25 %), Itinera (25 %) et Rizzani De Echer (16 %). Le chantier a démarré en décembre 2022. Au 15 octobre 2024, 2 200 m étaient creusés, 100 % de la voûte parapluie (1 018 m cumulés) réalisée et 40 % du tunnel excavé. Au total, 5 678 m de tunnel (deux fois 2 839 m) doivent être forés.

En photo ci-contre, le début des deux tubes du tunnel de base. Le tunnel de gauche est celui situé au nord, dont la photo ci-dessous à gauche montre le front de forage en méthode traditionnelle au brise-roche et à l'explosif. La partie creusée est consolidée par du béton projeté (*jet grouting*). La photo ci-dessous à droite présente un rameau reliant les deux tubes.



Photos : Ernest Noyon

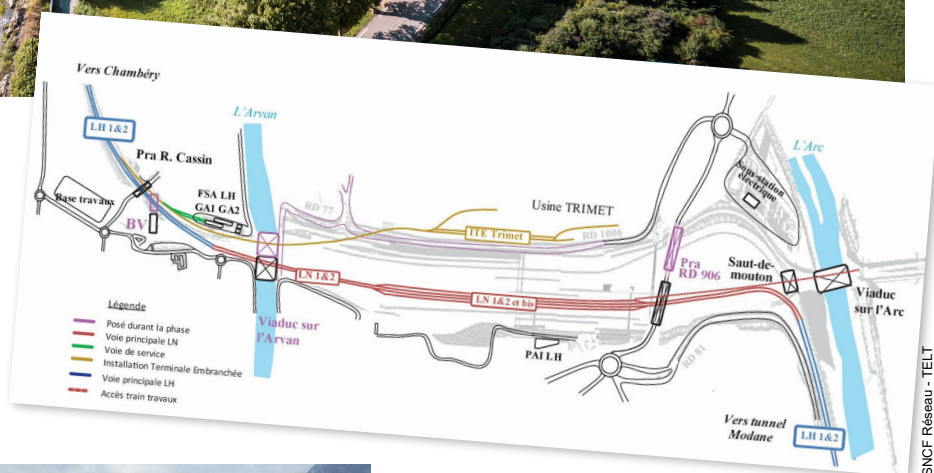


Groupement Lyon Torino CO08



Caroline Mourea - Eiffage

La photo ci-dessus est prise à l'extrémité nord-ouest du complexe de Saint-Jean-de-Maurienne. Le chantier CO9 de la zone de gare ne concerne pas le renouvellement de l'ouvrage métallique sur l'Arc sis en aval sur la ligne historique. Cependant, cette opération est en cours sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et doit s'achever en 2026. On notera, dans la courbe qui suit l'ouvrage, l'élargissement et l'élévation



SNCF Réseau - TELT



Laurent Charrier

progressive de la plateforme afin d'accueillir les voies de raccordement à la gare internationale et à la ligne nouvelle. La photo ci-contre à gauche montre la même courbe depuis le sud. Lors de la phase 2 de l'interconnexion, la ligne historique sera temporairement basculée sur la plateforme de la ligne nouvelle (deux voies principales avec une voie de dépassement chacune, l'ensemble servant d'itinéraires de et vers le tunnel de base dès 2033).

Suite de la page 12

œuvre pour les choix figés, le sont en particulier vis-à-vis des Spécifications techniques d'interopérabilité (STI), des obligations fixées par le comité de sécurité de la Commission intergouvernementale (CIG) du Lyon - Turin, de la compatibilité avec les réseaux encadrants, de la performance de l'installation et de son insertion dans son environnement. La plupart des éléments techniques essentiels sont ainsi fixés (par exemple, l'ERTMS de niveau 2) mais il est laissé une certaine latitude au futur titulaire de ce marché (2,9 milliards d'euros) des équipements, dont l'appel d'offres est en cours, dans sa conception de l'infrastructure finale. Les relations avec les réseaux historiques encadrants (SNCF Réseau, RFI) et les études menées par les bureaux mandatés permettent d'évaluer les retours sur expériences des uns et des autres. La conception et la réalisation de ces équipements seront vérifiées et validées en grande partie par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) et les agences nationales de sécurité qui collectent les événements de sécurité. Pour la mise en place des systèmes, TELT se fait assister d'acteurs AMO (Assistants maîtrise d'ouvrage certifiés et accrédités), comme le *shadow operator*, puis assurera en propre un certain nombre des missions de bases de gestionnaire d'infrastructure. À ce stade, la stratégie tarifaire n'est pas encore complètement arrêtée. Enfin, la démarche ès maintenance de TELT a débuté dès la conception avec des réflexions qui ont pris plusieurs années dans le cas très particulier du tunnel long, pour définir les meilleures orientations du projet. C'est à l'issue de ce processus qu'il a été choisi par TELT de lancer un appel d'offres unique en Marché public global de performance (MPGP) qui comprend les missions de conception, réalisation et maintenance. Cette formule permet de rechercher le niveau le plus élevé d'efficacité,

*La plupart des éléments techniques essentiels sont ainsi fixés (par exemple, l'ERTMS de niveau 2) mais il est laissé une certaine latitude au futur titulaire de ce marché des équipements, dont l'appel d'offres est en cours, dans sa conception de l'infrastructure finale.*

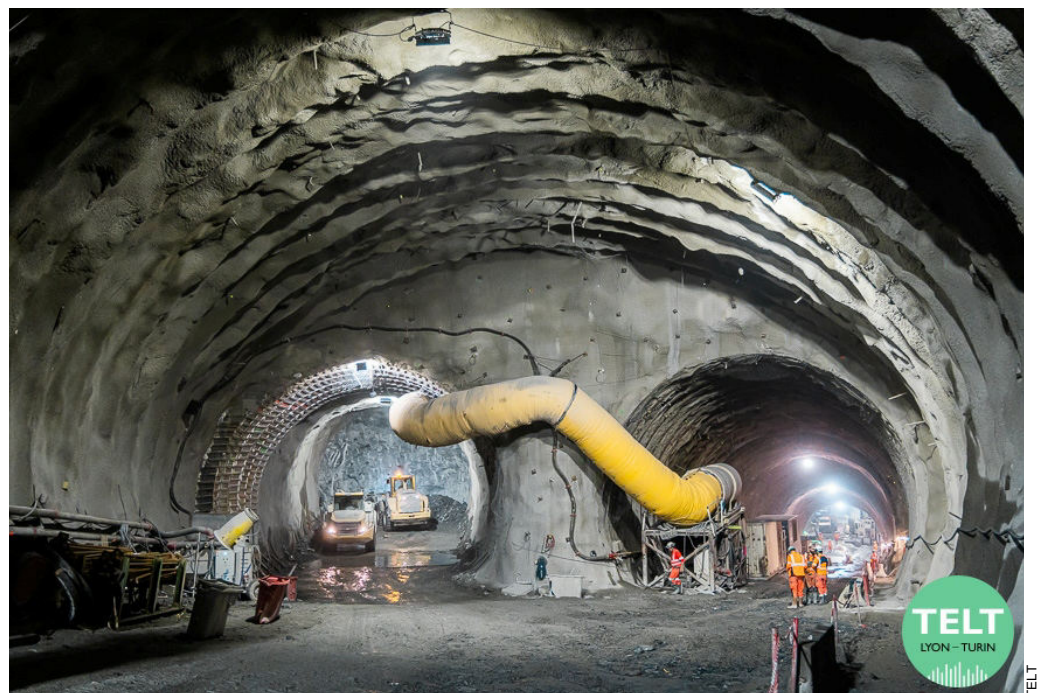
tout en garantissant un standard conséquent en matière de sécurité.

### APPROPRIATION PROGRESSIVE DU TUNNEL DE BASE PAR LES ACTEURS ÉCONOMIQUES

Grâce aux chantiers du Lyon-Turin, de nombreux emplois directs ou indirects sont créés et laissent augurer, en se projetant dans quelques années, des retombées positives pour la vallée de la Maurienne. Concernant les travaux en cours sur le CO9, l'approche de la commune de Saint-Jean-de-Maurienne est d'agir en toute transparence, en organisant régulièrement des réunions publiques, par quartier, à destination des riverains directement concernés. En cas de problème, l'équipe municipi-

pale a un interlocuteur identifié, ce qui permet de trouver des solutions satisfaisantes. Par ailleurs, la commune procède chaque année à une réunion publique, en partenariat avec TELT et SNCF Réseau, pour informer le plus largement possible, sur les travaux en cours et les chantiers à venir. Plus spécifiquement, le chantier de la future gare est encore lointain pour la population. « Même si tout le monde en comprend l'enjeu, il est difficile de s'en faire une représentation ». Une réunion en décembre 2024 permettra de présenter les premières esquisses, ce qui suscitera certainement des attentes, avant sa construction. Des acquisitions foncières ont déjà été faites autour du pôle d'échange multimodal. Avec la communauté de

Descenderie de Saint-Martin-la-Porte donnant accès au tunnel de base. 23,1 km de tunnel doivent être forés.



communes, la municipalité de Saint-Jean-de-Maurienne travaille à définir les thématiques d'une future zone d'activités économiques, établie sur les terrains acquis. Incidemment, l'intégration urbaine de la future gare internationale sera renforcée par la réalisation d'itinéraires pour les modes doux vers le cœur de ville historique. Au-delà du territoire de Saint-Jean-de-Maurienne, les relations transfrontalières constituent des enjeux constants et multiples, en lien avec la mobilité, l'économie et l'environnement pour la vallée de l'Arc. Les relations entretenues avec les voisins du val de Susse, dans le Piémont, en Italie, et du Briançonnais, pourraient susciter des initiatives conjointes, à l'approche de la mise en service du tunnel de base du Lyon - Turin, en matière de promotion. Les attentes vis-à-vis du report modal sont palpables. Mais le développement de la logistique, en rapport avec le tunnel de base, ne semble pas, pour sa part, devoir constituer un enjeu économique local. La plateforme de l'Autoroute ferroviaire alpine (AFA) implantée à Aiton, par exemple, est perçue comme étant un outil multimodal « longues distances ». L'accent en Maurienne est davantage mis sur la valorisation des activités industrielles historiques auxquelles le train est déjà partie prenante, ainsi que du tourisme de vallée avec une orientation « quatre saisons » accrue, qui ne pourra que bénéficier de liaisons ferroviaires internationales modernes. ■

## Réouverture de la Maurienne au cours du premier trimestre 2025

Le département de Savoie a publié, le 25 octobre 2024, un point d'étape sur la sécurisation de la falaise de la Pray en Maurienne, à la suite de l'effondrement du 27 août 2023. L'« achèvement des travaux de sécurisation de la falaise à l'aplomb des voies ferrées » est attendue « courant décembre 2024 ». « SNCF Réseau pourra intervenir pour remettre en état la tête du tunnel et le reste de ses infrastructures (voie, caténaire, filets détecteurs, câbles de signalisation) ». Le gestionnaire d'infrastructure prévoit dès lors une réouverture de la ligne au premier trimestre 2025. « Les cavités instables et profondes, découvertes jusqu'au cœur de l'été dans la zone centrale du versant à la suite d'opérations de minage, ont nécessité des travaux supplémentaires de purge, d'ancrage et de pose de grillages. Cette étape a été réalisée, avec succès, du printemps au début de l'automne 2024 », détaille le département. La partie médiane de la falaise surplombant la voie ferrée est en cours de traitement. Pour l'anecdote, mentionnons que le chantier ferroviaire de Saint-Jean-de-Maurienne en lien avec le tunnel de base du Lyon - Turin a bénéficié d'une réutilisation de matériaux provenant de la purge de la falaise de la Pray, SNCF Réseau soulignant « l'optimisation du transport et le coût d'approvisionnement ».



Vuedi.org - Département Savoie

**La lettre ferroviaire** est éditée par Editions Laurent Charlier, 196 rue de Lille, 59223 Roncq (France), tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr, www.lalettferroviaire.fr, S.A.R.L au capital de 2 000 euros, RCS Lille Métropole B 537 538 878, Siret 537 538 878 00027, APE : 5814Z.

**Directeur de la publication et rédacteur en chef** : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. **Publicité et abonnements** : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. Le contenu rédactionnel est élaboré en partenariat avec le magazine britannique Today's Railways Europe (David Haydock, correspondant France, david.haydock@platform5.com), et avec la

participation de Nicolas Deldycke, Christophe Masse, Sylvain Meillasson, Ernest Noyon et Jérémie Anne. ISSN 2260-4774. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse (CPPAP) : 0326 W 92216.

Toute représentation ou reproduction, intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur d'article publié, ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite (loi du 11 mars 1957, alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 40). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal. La loi du 11 mars 1957 n'autorise, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, que les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective d'une part et d'autre part que les analyses et les courtes citations dans le but d'exemple et d'illustration.