

# Le tunnelier du Lyon-Turin ouvrira le bal au printemps 2016



**EVENEMENT.** Le projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin a franchi une étape essentielle : le tunnelier a été réceptionné ce jeudi 14 janvier 2016 au Creusot (Saône-et-Loire) pour entrer au printemps en service à Saint-Martin-de-la-Porte, en Savoie. Pendant ce temps, les travaux lancés sur quatre fronts de la montagne battent leur plein.

Deux ans après la signature du marché de réalisation de la galerie de Saint-Martin-la-Porte, en Savoie, le projet de travaux et de reconnaissance de la section transfrontalière de la nouvelle liaison ferroviaire [Lyon-Turin \(57 km\)](#) entre dans une nouvelle phase essentielle. Le tunnelier "Federica", conçu au Creusot (Saône-et-Loire) par le fabricant NFM Technologies a été réceptionné, ce jeudi 14 janvier 2016, en grande pompe par les responsables du projet aux côtés du maître d'ouvrage, Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT). Il entrera en activité au printemps prochain.

En détails, ces travaux qui s'éternisent maintenant depuis douze ans sur Saint-Martin-la-Porte se situent sur quatre parties : *"L'aménagement du pied de Saint-Martin-la-Porte sur le tronçon 1, une nouvelle descenderie qui sert à reconnaître et éviter le front houiller sur le tronçon 3 ; l'aménagement du pied de la descenderie de La Praz sur la partie 4, et enfin la sortie du tunnelier sur la 2."*

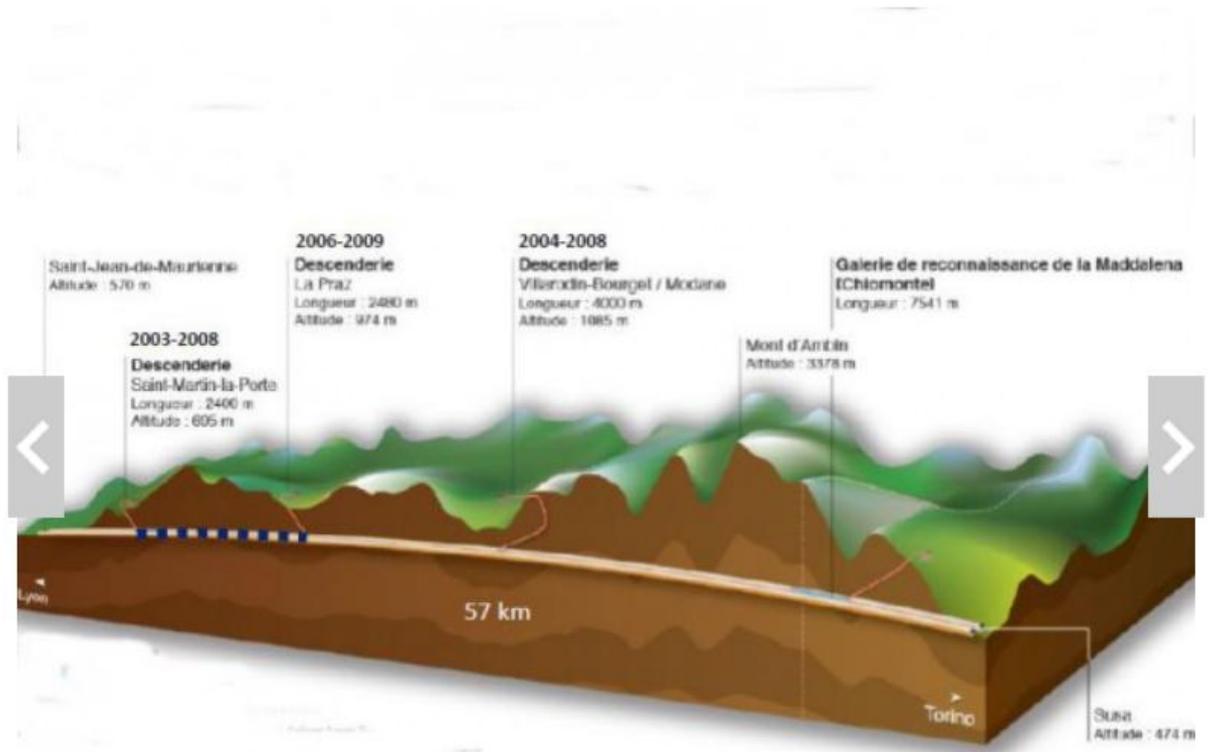
à lire aussi

Les porteurs du projet, TELT et Spie batignolles, le mandataire du groupement - Spie Batignolles TPCI, Sotrabas, Eiffage TP, Ghella, CMC di Ravenna et Cogeis- ont rappelé, en présence de Gilbert Payet, préfet de Saône-et-Loire, l'importance du chantier de la galerie de

Saint-Martin-la-Porte : "Elle est excavée dans une zone géologiquement complexe : une couche carbonifère sans cohésion qui provoque le resserrement de la galerie au fur et à mesure du creusement."

En raison de la géologie difficile du chantier sur le front pennique (Ndlr : Plis synschisteux) sur la partie 1 et un front houiller en partie 1 et 3, les travaux nécessitent la mise en œuvre d'un soutènement optimisé par blocs compressibles appelés cintres et déformables en fonction du mouvement du terrain. L'objectif est clair : soutenir la voûte lors des phases de tirs de mine prévus, notamment à hauteur du Hameau de La Porte où les habitations sont classées très sensibles.

## Vers la galerie de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte



Conformément aux orientations fixées par François Hollande et le président du Conseil italien lors du sommet de Rome du 20 novembre 2013, ce [programme franco-italien](#) constitue donc des enjeux de chantier particulièrement audacieux.

[La galerie de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte](#), située à 650 mètres de profondeur, est à l'heure actuelle excavée en direction de l'Italie par un tunnelier, d'un diamètre d'environ 11 mètres.

Ce nouveau chantier viendra compléter les 9 kilomètres de "descenderies", galeries d'accès au

futur tunnel transfrontalier, déjà réalisées sur le versant français entre 2002 et 2010. Entamés en 2015, les travaux de la galerie doivent durer entre cinq et huit ans. Côté italien, la galerie de reconnaissance de la Maddalenna, sur la commune de Chiomonte, en Val de Suse est en cours de percement. D'ores et déjà, 4.265 mètres sur 7.500 mètres ont été excavés.

*Source : Batiactu Par Sébastien Chabas, le 14/01/2016 à 20:18*