

Dossier Technique Projets

Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) Visite du tunnel de base

→ **L'ACTIF Sud-Est est en visite ce samedi 22 avril 2023 à l'occasion d'une opération de communication de TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin).**

Plus de 1 200 personnes sont venues voir ce projet d'ampleur. Au travers des présentations et des visites, elles ont pu découvrir les travaux en cours, dont plus de 280 m de tunnel déjà creusés, ainsi que les matériels et les méthodes de construction mis en œuvre.

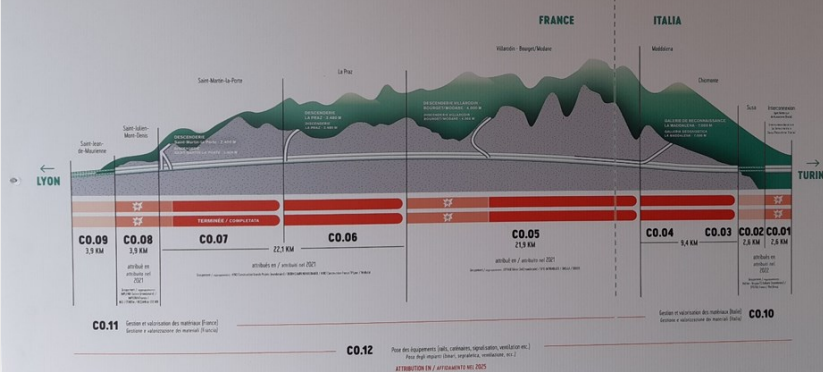
Pour en savoir plus sur ce projet passionnant, nous vous invitons à vous connecter au site du projet TELT (www.telt.eu) pour y trouver des informations de qualités et complètes. Intéressant pour bien comprendre les enjeux du projet, l'importance de réaliser les aménagements cotés français et italiens. Bref une grande aventure humaine et technique !

Au cours de notre visite, nous avons visité le chantier C0.08 qui correspond à une zone travaux en entrée du tunnel de base côté France à Saint-Julien-Mont-Denis. TELT nous a accompagné via un conférencier (Ingénieur Géotechnicien TELT) et nous a partagé de nombreuses informations techniques.

Le compte rendu de cette visite vous est proposé par des illustrations commentées.

LE CHANTIER UNIQUE DU LYON TURIN

Il cantiere unico della Torino-Lione



Le chantier est divisé en secteurs géographiques. Pour cette visite, nous nous situons donc la zone C0.08.

Ecoute attentive des visiteurs en sécurité, avec les EPI. Nous nous situons une zone chantier, où notre conférencier, nous explique les différentes techniques de réalisation des tunnels, les contraintes géotechniques, les engins, la logistique....



Notre conférencier

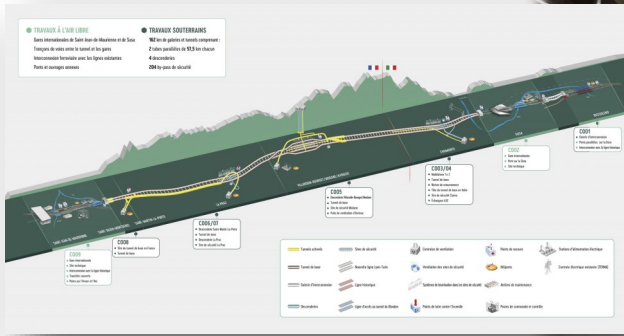
Vue d'ensemble du Chantier TELT

A la différence d'autres structures, la sécurité des voyageurs, en cas d'incident, ne sera pas assurée via un tunnel spécifique en plus des deux tunnels de base (souvent ce tunnel de sécurité se trouve entre les deux tunnels de base via des communications à des pas réguliers).

La solution retenue sur TELT est la création d'un système de liaisons souterraines et de zones d'arrêt spécialement étudiées à cet effet.

Il est doté de 3 sites de sécurité souterrains, conçus pour l'arrêt d'un train en difficulté et directement reliés à l'extérieur par les descenderies de La Praz, de Villarodin-Bourget/Modane et de Chiomonte.

Le tunnel comporte au centre un troisième tube creusé entre les deux tubes principaux, destiné à mettre les voyageurs à l'abri en cas d'évacuation nécessaire des wagons. Longue d'environ 400 m (la longueur d'un train de voyageurs), cette salle est reliée aux tubes par des rameaux de raccordement disposés tous les 50 m. En outre, sur une section de 750 m, les tubes sont dotés d'installations de lutte contre les incendies : câble thermosensible, système anti-incendie par nébulisation, extraction des fumées [*informations reprises sur le site www.telt.eu*]



Tête d'entrée des tunnels de base côté France à Saint Julien Mont-Denis

Sur cette zone de chantier (Zone C0.08), il n'est pas utilisé un tunnelier. En effet lorsque les conditions géologiques ne permettent pas l'utilisation d'un tunnelier, la méthode traditionnelle est utilisée dans les sections les plus complexes de la montagne. On avance mètre par mètre à l'aide d'explosifs et/ou du brise-roche et on consolide le front d'excavation au fur et à mesure de la progression avec des jets de béton.



Zone C0.08 Tunnel confectionné avec la méthode traditionnelle



Engins lourds utilisés pour la construction traditionnelle

10 Chantiers actifs	33.8 km Galleries réalisées	2.000 Professionnels au travail	4.9 mld Marchés attribués
-------------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------------	-------------------------------------

Avancement Travaux Juillet 2023

Article proposé et rédigé par Xavier LAURIAT LEANDRI, (SNCF Réseau/DZI SE/AP PACA/HPMV) Juillet 2023
 Crédits photos et illustrations : TELT et Xavier LAURIATLEANDRI