

Éboulement de la brèche en Maurienne

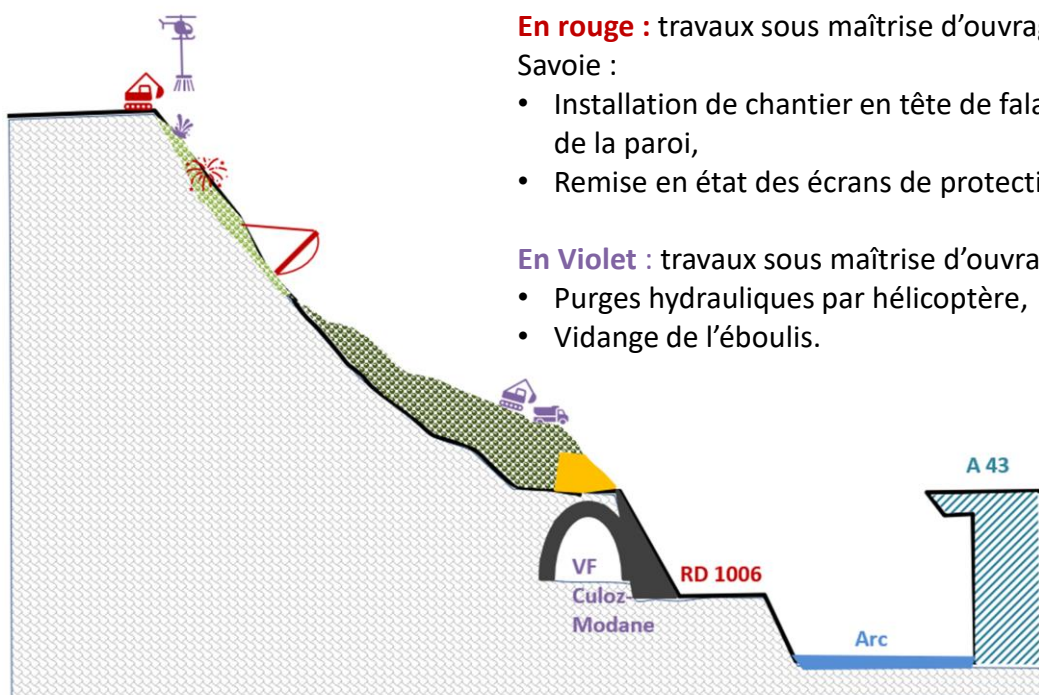
Lettre d'information #5 – mars/avril 2024

CONTEXTE

Six mois après l'éboulement sur le tunnel de la Brèche, il reste encore des étapes à franchir pour permettre la reprise du trafic ferroviaire que tous les acteurs du territoire de la Maurienne appellent de leurs vœux. Nos équipes restent pleinement mobilisées aux côtés de celles du Département de la Savoie pour tenir le calendrier et rouvrir la ligne à l'automne. Si le tunnel ferroviaire est aujourd'hui sauvé, 5000 m³ menacent toujours de s'effondrer et les travaux de sécurisation de la falaise se poursuivent 7 jours sur 7.



Trois gestionnaires d'infrastructure et des actions coordonnées :



En rouge : travaux sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Savoie :

- Installation de chantier en tête de falaise, purge et sécurisation de la paroi,
- Remise en état des écrans de protection.

En Violet : travaux sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :

- Purges hydrauliques par hélicoptère,
- Vidange de l'éboulis.



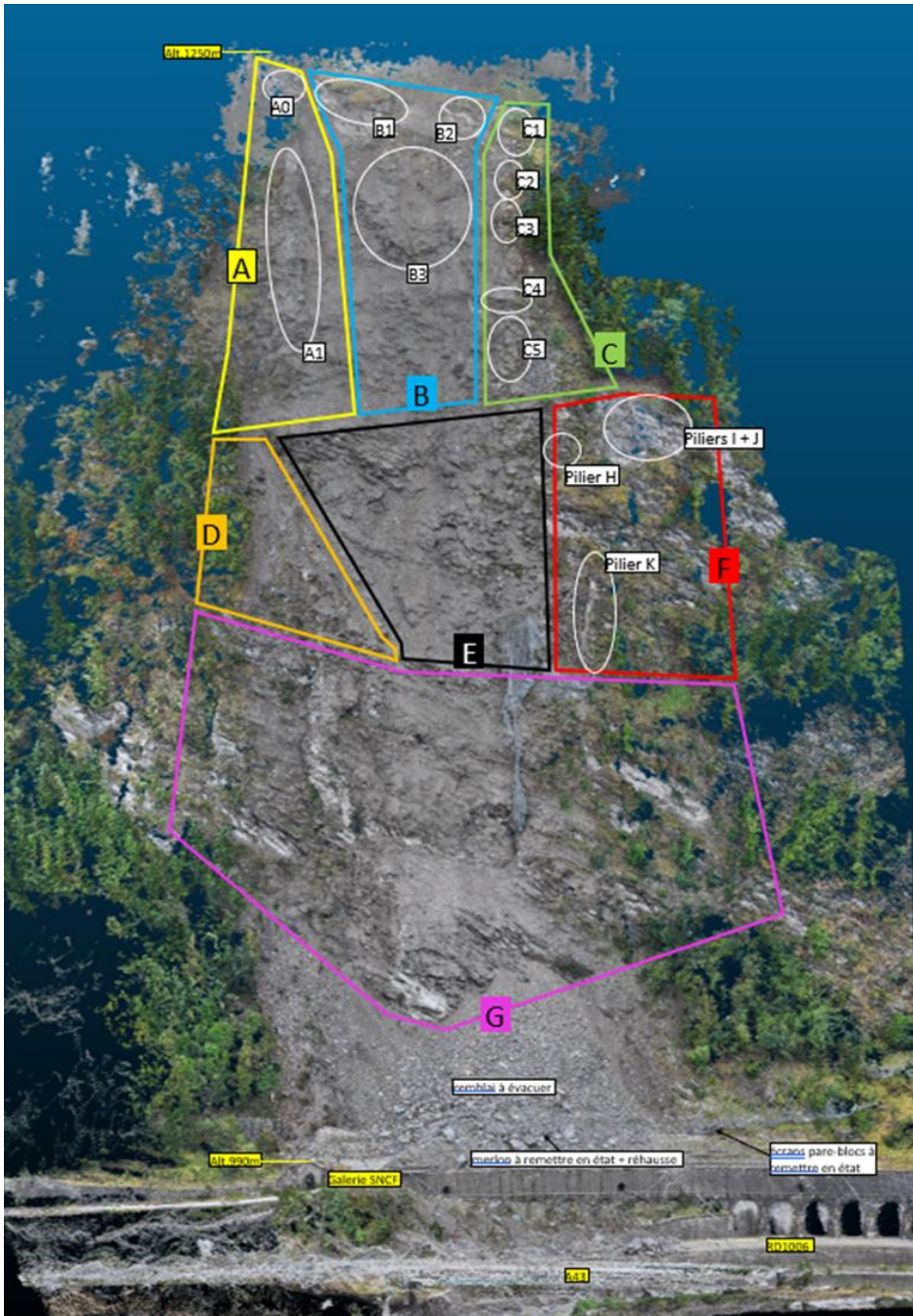
LE DÉPARTEMENT



TUNNEL ALPIN DU FRÉJUS
AUTOROUTE DE LA MAURIENNE A43



Zoom sur la stratégie de protection de la falaise



7 zones : A, B, C, D, E, F et G

Objectif visé : sécuriser la falaise zone par zone pour pouvoir travailler en sécurité et pouvoir réaliser les travaux de réparation en pied de versant pour l'ensemble des partenaires.

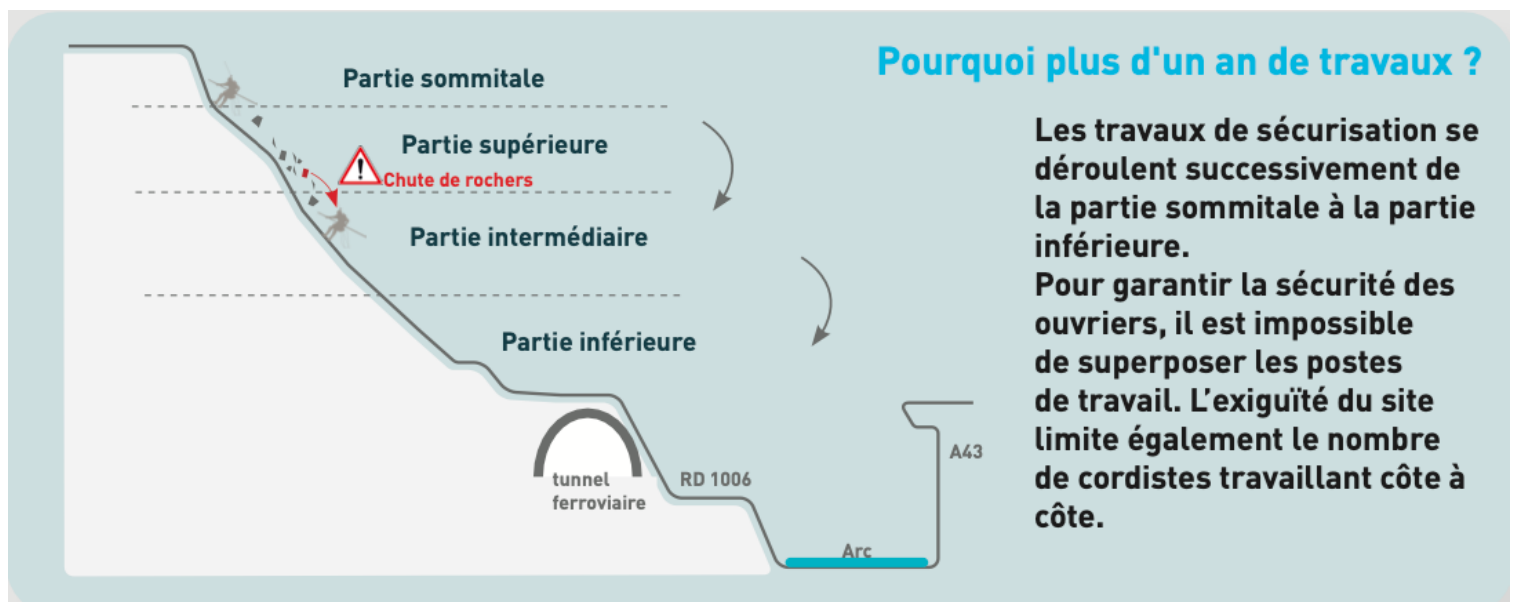
Zone de travaux : partie supérieure (A, B et C) et partie médiane (D, E et F).

Travaux : purges, minages, grillages plaqués, grillage avaloir, ancrages - Nécessité de procéder de façon répétitive pour sécuriser les postes de travaux au fur et à mesure de leur avancement.

Organisation : Pilotage Département de la Savoie ; entreprise CITEM, bureau d'études SAGE.

Travail 7 jours sur 7

(sous réserve des conditions météo - 2 jours d'intempéries seulement depuis le démarrage des travaux en falaise)
Temps estimé : 360 jours de travail



Pourquoi plus d'un an de travaux ?

Les travaux de sécurisation se déroulent successivement de la partie sommitale à la partie inférieure.

Pour garantir la sécurité des ouvriers, il est impossible de superposer les postes de travail. L'exiguïté du site limite également le nombre de cordistes travaillant côte à côte.

Travaux déjà réalisés

Septembre/Octobre 2023 : sécurisation des accès en crête de falaise, purges hydrauliques hélicoptées sur la zone centrale de la partie supérieure.

Octobre/Novembre 2023 : réalisation de purges en partie sommitale par minage et pelle araignée.

Décembre/Janvier 2024 : travaux de confortement de la partie sommitale, déroulage de grillages, réalisation d'ancrages de confortement de 9m de longueur, barres placées à l'aide d'hélicoptère.

Décembre/Février 2024 : déchargement du toit de la galerie et déblaiement par engins radiocommandés de 20 000m³ d'éboulis.

Travaux en cours

Sécurisation de la partie supérieure (zones A, B et C), purges mécaniques avec 3 pelles araignées, minages, grillages, ancrages.

Travaux à venir

Sécurisation de la partie médiane, sécurisation sur les zones D, E et F.

Moyens mis en œuvre

- Assistance continue du géologue,
- 4 kms d'ancrages pour plaquer les grillages,
- 23 000 m² de grillages plaqués,
- 3 pelles araignées, plusieurs machines de forage, recours régulier à l'hélicoptère.



Le saviez-vous ?

Les matériaux déblayés entre décembre 2023 et février 2024 (20 000 m³ environ) ont été stockés provisoirement le long de la RD1006 sur sa portion actuellement fermée aux circulations. Ces matériaux ont fait l'objet d'analyses et vont être revalorisés sur des chantiers futurs de chaque maître d'ouvrage (Département de la Savoie, SNCF Réseau et SFTRF). Les plus gros blocs (de taille supérieure à 500L) vont être réutilisés comme enrochements. Le reste des matériaux (de taille inférieure à 500L) pourront être utilisés après concassage et criblage comme matériaux de remblai.