

# Éboulement de la brèche en Maurienne



Lettre d'information #4 – janv/févr. 2024

Chiffres clés :

20 000m<sup>3</sup>

D'éboulis à évacuer



16 000m<sup>3</sup>

Évacués au 21 janv 2024,  
avec 10 jours d'avance sur  
l'objectif

250m

= hauteur de la falaise

7j/7

Des équipes à pied  
d'œuvre

## CONTEXTE

Cinq mois se sont écoulés depuis l'éboulement survenu le 27 août dernier. Différentes interventions se sont succédées afin de sécuriser la zone et d'intervenir pour la remise en état des infrastructures. Des purges ont permis de faire tomber plus de 1 000m<sup>3</sup> de roches. Les équipes ont également procédé à des forages, des ancrages et la pose de grillages dans le but de sécuriser la falaise supérieure. En parallèle de ces travaux, depuis le 12 décembre, des travaux inédits de déblaiement de la couverture de la galerie se sont déroulés, grâce à des engins radiocommandés.

### Les avancées depuis la dernière newsletter :

Tant que la falaise n'est pas entièrement sécurisée, la zone située en pied de paroi reste strictement interdite d'accès à toute intervention humaine pour des raisons de sécurité. Aussi, afin de procéder au déblaiement de la zone, des méthodes exceptionnelles ont été mises en place au moyen d'engins radiocommandés. Grâce à l'appui de ces derniers, plus de 20 000m<sup>3</sup> d'éboulis ont été évacués, permettant de décharger la galerie ferroviaire.

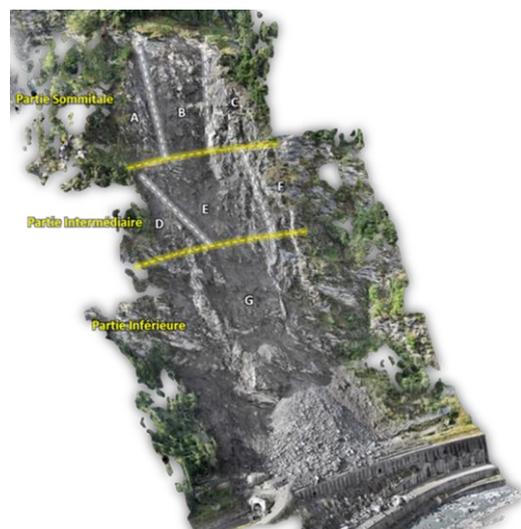
Pour rappel, la galerie ferroviaire fait partie du tunnel de la Brèche, long de 306 mètres et ayant la particularité d'être une succession d'ouvrages souterrains. Les expertises menées par les équipes d'ingénieries ont permis d'affirmer qu'à ce jour, le risque d'effondrement de la galerie après déchargement, est devenu très faible.

### Prochaines opérations à venir :

Les travaux en partie supérieure de la falaise doivent se poursuivre. Ensuite, la partie médiane de la falaise devra être sécurisée à son tour.

Des dispositifs de protection contre les éboulements vont être mis en place au-dessus de la voie ferrée, de la galerie ferroviaire et de la RD10006 :

- Au-dessus de la galerie : remise en état du merlon de protection,
- Au-dessus de la voie ferrée : création d'un merlon et remise en état des filets détecteurs



## Les équipes de SNCF Réseau et du Département de la Savoie mobilisés sur le terrain pour rencontrer habitants, élus et médias

Une importante séquence de communication s'est déroulée fin janvier afin de répondre au mieux aux interrogations des habitants du territoire (élus, commerçants, représentants de médias...), contre la propagation de fausses informations, expliquer pourquoi les travaux s'inscrivent dans un temps long, régi par un impératif de sécurité. Les visites organisées ont également permis aux participants de prendre la mesure des opérations exceptionnelles en cours sur la paroi, qui constituent une véritable innovation (déblaiement à l'aide d'engins radiocommandés, sans aucune présence humaine dans les engins).

Le 25 janvier au matin, Béatrice Leloup, Directrice Territoriale de SNCF Réseau en Auvergne-Rhône-Alpes, Emmanuel Manier, Directeur de l'Ingénierie Sud-Est et Christine Fons, cheffe de projet, ont accueilli la presse à Modane, pour une présentation en salle des travaux en cours suivie d'une visite de deux sites : le Poste de Commandement du Freney, « cœur du réacteur » pour la télécommande à distance des engins de déblaiement et le site du radar interférométrique sur la commune de Saint-André.



L'après-midi les élus ont participé à une séquence identique, avec en plus une randonnée jusqu'au site des travaux de sécurisation de la falaise sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Savoie.



Le lundi 29 janvier après-midi une autre visite a été organisée pour les élus qui n'avaient pas pu participer à la séquence du vendredi et le soir une réunion publique s'est déroulée à Modane. 230 participants étaient présents, pour entendre les représentants de SNCF Réseau et du Département de la Savoie expliquer les enjeux techniques des différents chantiers sur la falaise et l'infrastructure ferroviaire. Les échanges ont été nombreux avec un public attentif qui a bien saisi les spécificités de ce chantier exceptionnel.



Enfin, le 2 février, Matthieu CHABANEL, Président-directeur général de SNCF Réseau et Christophe FANICHET, Président-directeur général de SNCF Voyageurs, ont longuement échangé avec les élus avant de se rendre en gare de Modane pour annoncer que des trains circuleront dès cet été à destination et en provenance de l'Italie.



*Un grand merci aux élus, représentants de l'Etat et du Département de la Savoie qui nous ont accompagnés lors de ce road-show mauriennais : Karima HUNAULT, sous-préfète de l'arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne. Emilie BONNIVARD, Députée, Hervé GAYMARD, Président du Département de la Savoie, Nathalie FURBEYRE, Conseillère départementale du canton de Modane, Olivier THEVENET, Conseiller départemental de Savoie, Vice-Président délégué aux infrastructures, Roland AVENIER, maire du Freney, Pierre VALLERY, 1er adjoint au maire du Freney, Claude MEILLE, 1er adjoint au maire de Fourneaux, Jean-Claude RAFFIN, maire de Modane, Christian SIMON, Président de la Communauté de Communes Haute Maurienne Vanoise, Jean-Marc BUTTARD, maire d'Avrieux, Jérémy TRACQ, Maire de Bessans, Stéphane BOYER, maire d'Aussois, Frédéric VANHEMS, Responsable de la Maison technique du Département Maurienne, Jean-Philippe LAPLANCHE, Directeur des infrastructures du Département de la Savoie.*

*Et notre partenaire TELT pour la mise à disposition de la salle La Rizerie à Modane.*



# La presse en a parlé !



## Le chantier exceptionnel de SNCF Réseau en Maurienne

01 Février 2024



Engins radiocommandés sur le chantier dans la Maurienne

PAYS : France  
SURFACE : 69 %  
PERIODICITE : Quotidien



26 janvier 2024 - Edition Fil Eco

### Eboulement en Maurienne: la ligne rétablie "à l'automne", selon la SNCF

(AFP) -

Le déblaiement de la galerie ferroviaire impactée par un énorme éboulement en août dernier en Maurienne (Savoie) est en cours d'achèvement grâce à l'emploi inédit de pelleteuses "téléguidées", selon la SNCF, permettant d'espérer une reprise des trains à l'automne.

Ce tunnel long de 300 mètres environ a été enseveli par des milliers de tonnes de rochers lorsqu'une partie de la falaise en surplomb s'est effondrée le 27 août 2023 près du village de Saint-André, coupant la liaison ferroviaire qui relie la France et l'Italie, mais aussi la route départementale et l'autoroute A43.

L'autoroute A43, peu endommagée, a rouvert partiellement peu après mais la voie ferrée et la départementale, très endommagées, restent coupées pour de longs mois encore à la suite de cet effondrement attribué par les experts à un "phénomène géologique de fond".

## 2 MAURIENNE

Le Dauphiné Libéré  
Jeudi 1<sup>er</sup> février 2024

# Sur le chantier de La Praz, on manœuvre avec la plus grande délicatesse



L'impossibilité de faire travailler des humains sous la falaise menaçante a contraint l'entreprise Bianco à équiper deux pelles mécaniques, dont une de 50 tonnes, et trois camions bennes, de télécommandes.



L'entrée Est du tunnel a été impactée : des blocs ont atterri sur la voie ferrée et les protections par barrière de traverses et rails ont été complètement détruites.

Le Dauphiné Libéré  
Mercredi 31 janvier 2024

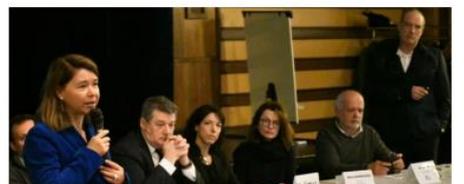
Actu locale Ma

### Modane

## Éboulement : 300 personnes autour d'explications implacables

La réunion publique sur les conséquences de l'éboulement de La Praz et des travaux en cours n'a pas faussé, lundi soir, de place au miracle. Personne ne s'y attendait, d'ailleurs.

Comme ils l'avaient déjà fait vendredi dernier sur le terrain, SNCF Réseau et le Département ont livré les détails des opérations de sécurisation de la falaise en face de La Praz, lundi soir devant un large public, et sur les travaux de rétablissement de la voie ferrée et de la RD1006. Même motif, même punition : les réouvertures respectives restent prévues fin novembre pour la première, en mars 2025 pour la



Béatrice Leoup, directrice régionale de SNCF Réseau, s'exprime devant François Ravier, préfet de la Savoie, Karina Hunault, sous-préfète ; Emilie Boninval, députée ; Jean-Claude Raffin, maire de Modane, et Emmanuel Manier, directeur de l'ingénierie pour le Sud-Est chez SNCF Réseau. Photo Le DL, JF.



**LE JOYSTICK, ÇA CREUSE !** Le déblaiement de la galerie ferroviaire impactée par un énorme éboulement en août dernier en Maurienne est en cours d'achèvement grâce à l'emploi inédit de pelleteuses téléguidées par des manettes style joystick pour jeux vidéo. Une première mondiale, selon la SNCF, permettant d'espérer une reprise des trains à l'automne et non pas en fin d'année comme initialement annoncé. Ce tunnel long de 300 mètres environ a été enseveli par des milliers de tonnes de rochers suite à un éboulement, le 27 août 2023 près du village de Saint-André, coupant la liaison ferroviaire France-Italie.

### Le Freney

## Les trains pourraient repasser par la Maurienne en novembre

Si la galerie de la Brèche, menacée par le poids des déblais, semble sauvée, il n'est pas encore question d'attaquer la réparation de la voie ferrée elle-même. Elle ne pourra commencer que fin juillet, une fois que la falaise sera sécurisée. Quant aux travaux routiers, il faudra attendre l'hiver.

Deux pelles mécaniques remplissent trois camions-bennes qui effectuent des sorties dans la zone dangereuse, où nul être humain ne s'aventure. À l'intérieur de ces cinq engins, personne. Leurs conducteurs les pilotent au joystick, depuis des installations de chantier situées en zone sécurisée. Vu l'urgence, SNCF Réseau a lancé dès novembre ces travaux qui auraient dû, normalement, se dérouler l'été prochain d'une manière plus traditionnelle. Le gestionnaire du réseau ferré ouvert, vendredi 26 janvier, ce chantier hors normes pour



Le chantier au-dessus de la galerie. Les pelleteuses et les camions évacuant les engins ne sont pas occupés, mais télécommandés. En bas, la voie ferrée et les caténaires endommagés. Photo Le DL, JF.

où la circulation reprendrait normalement. Cela ouvrira aussi la voie à la pose d'écrans au-dessus de la voie ferrée, et à la fin du déblaiement. On sera alors rendu fin septembre : SNCF Réseau prévoit d'intervenir sur la galerie de la Brèche en octobre, et sur les installations ferroviaires en novembre. Le premier train, ce serait presque un cadeau de Noël. « C'est le planning le plus probable, modère Emmanuel Manier, chez SNCF Réseau. Notre obsession, c'est de ne pas aller jusqu'en décembre. Il est possible qu'on gagne un peu de temps, mais on peut aussi avoir de mauvaises surprises. » Olivier Thévenot, vice-président du conseil départemental en charge des infrastructures, loue la coordination des acteurs, assure « qu'on met les moyens humains, matériels et financiers », mais reconnaît que la RD1006, elle, ne sera pas rouvrée avant mars 2025. ■ Frédéric Thiers

### ÉBOULEMENT DE LA PRAZ

## Un chantier délicat qui demande du temps et de la patience



En organisant une visite du chantier puis une réunion publique, les différents acteurs du chantier ont tenu à démontrer et expliquer en toute transparence pourquoi la ligne ferroviaire entre Saint-Michel et Modane ne rouvrira, au mieux, que fin novembre... Pages 2 et 3

# Régénération de la ligne de la Maurienne : un enjeu d'anticipation pour les équipes de SNCF Réseau

La ligne ferroviaire transalpine est une ligne très circulée qui comptabilise pas moins de 26 circulations/jours. Comme toutes les infrastructures ferroviaires, elle nécessite des travaux de régénération et d'entretien pour que son fonctionnement soit optimal. Certains de ces travaux sont planifiés pour les années 2024 et 2025.

La nécessité de limiter l'impact sur les circulations dans les deux années à venir et de permettre aux voyageurs de reprendre leur quotidien (fortement impacté suite à l'éboulement) apparaît très clairement. C'est pourquoi, les équipes SNCF Réseau, en fonction de la disponibilité des outils industriels nationaux chez leurs partenaires, réfléchissent et modifient la planification des chantiers.

Par exemple, s'agissant des voies, 62 semaines de travaux étaient programmées à l'origine avec un objectif de 71 km de voies renouvelées. **La nouvelle planification permettra un gain majeur de 8 semaines.**

**De plus, des travaux de régénération étaient planifiés dans les tunnels du Fréjus, de Saint Antoine et de Rieu Roux. Sans réalisation de ces travaux en 2024/2025, ces tunnels présentaient un risque important de limitation de la vitesse des trains et donc d'impact sur les circulations ferroviaires. Ces travaux pourront être finalement concentrés en 2024, évitant une intervention ultérieure en 2025.**

**Ces travaux sont absolument sans impact sur le planning de réouverture de la ligne qui reste notre priorité !**



## Et pour nos clients voyageurs ?

Depuis le 10 janvier, SNCF Voyageurs assure partiellement la liaison ferroviaire, entre la France et l'Italie, grâce à la mise en place d'un service de substitution TGV INOUI / Bus / TGV INOUI. Un aller-retour par jour contre 3 allers-retours sans correspondance avant l'éboulement : TGV INOUI de Paris jusqu'à Saint Jean de Maurienne, puis service par bus jusqu'à Oulx afin de franchir la partie endommagée, et TGV INOUI d'Oulx jusqu'à Turin et Milan.



## Dates clés

### Fin Juillet 2024

Réouverture de l'A43 en condition normale (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus)

### Automne 2024

Réouverture de la ligne ferroviaire (SNCF Réseau)

### Fin mars 2025

Réouverture de la route départementale RD10006