

COMMUNIQUE DE PRESSE

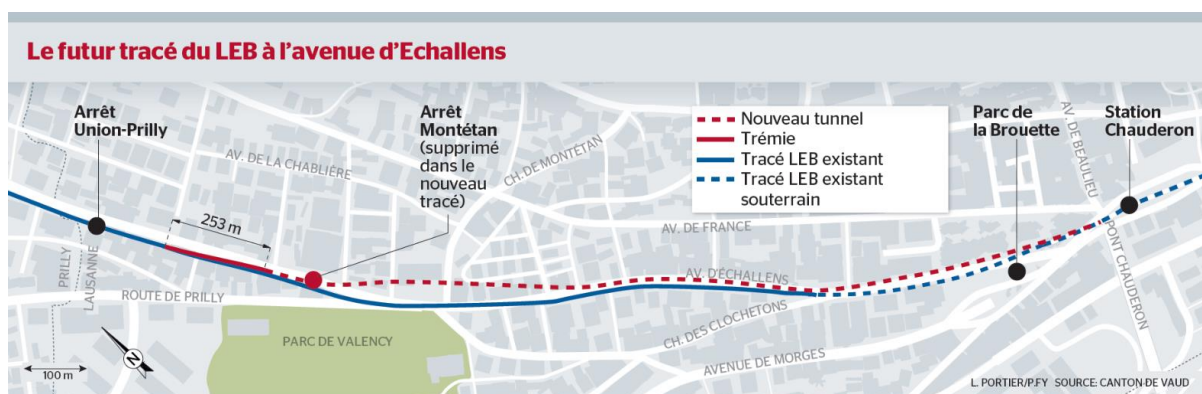
25 SEPTEMBRE 2017

INFRA TUNNEL REALISE UN NOUVEAU TUNNEL SUR LA LIGNE FERROVIAIRE LAUSANNE-ECHALLENS-BERCHER EN SUISSE

Infra Tunnel, société suisse dont **Spie batignolles** est actionnaire aux côtés de Facchinetti, Bieri Grisoni et Paci, vient de lancer les travaux préparatoires inhérents à la construction d'un **nouveau tunnel sur la ligne ferroviaire déjà existante reliant Lausanne-Echallens et Bercher (LEB) en Suisse.**

Ce tunnel long de 1.5 km et à double sens de circulation, situé sous l'avenue d'Echallens, permettra de répondre à la forte augmentation de l'affluence voyageurs mesurée sur cette ligne au cours de ces dernières années.

La mise en service de la nouvelle ligne est prévue pour octobre 2020.



PROPOSER DES TRAINS TOUTES LES 15 MINUTES

La ligne ferroviaire LEB, reliant Lausanne à la commune de Gros-de-Vaud connaît, depuis plusieurs années, une forte hausse de sa fréquentation (près de + de 150 % en 15 ans).

Pour apporter un meilleur service à ses utilisateurs, les communes concernées par ce tracé ont décidé, dès 2013, de proposer plus de trains, en permettant un passage toutes les 15 minutes, au lieu des 30 minutes initiales. Cette augmentation du trafic n'est permise

qu'entre Lausanne et Cheseaux, nécessitant d'importants travaux de modernisation sur le tracé restant pour le permettre, notamment la réalisation d'un tunnel souterrain entre les stations de Lausanne-Chauderon et Union-Prilly.

Cette opération d'envergure d'un montant total de 136 millions CHF est portée par le Canton de Vaud, la Ville de Lausanne, la Ville de Prilly, les Transports Lausannois (tl) et le LEB.

L'Office Fédéral des Transports (OFT) vient tout juste de donner son approbation, permettant au chantier d'être officiellement lancé.

Infra Tunnel a été désignée mandataire du groupement en charge de la réalisation de ce tunnel souterrain de 1.5 km situé sous l'avenue d'Echallens. Le groupement est aussi constitué des sociétés Bertholet+Mathis, Gasser Construction et Sif Groutbor.

UN TUNNEL EN SOUTERRAIN POUR GARANTIR LA SÉCURITÉ DES RIVERAINS

L'avenue d'Echallens subit une forte augmentation de son affluence générant une forte hausse du taux d'accidentologie en chaussée. Ce constat s'explique par l'existence d'une même avenue empruntée par plusieurs moyens de transport (voie ferroviaire LEB aérienne – véhicules – bus – motos et vélos) et par de nombreux piétons.

Pour cette raison, il a été décidé de réaliser le nouveau tunnel ferroviaire en souterrain, entre les stations d'Union-Prilly et de Chauderon, afin de sécuriser davantage les accès des différentes voies aux riverains. Une trémie sera réalisée au niveau de la gare d'Union-Prilly, pour permettre les entrées et sorties du train en souterrain. Le nouveau tunnel rejoindra celui déjà existant en station de Chauderon.

Son tracé s'opère légèrement plus au nord que la voie ferroviaire aérienne existante. Cette décision résulte d'analyses menées sur la géologie du site. En station de Montétan, les caractéristiques sensibles de la géologie auraient nécessité des travaux complémentaires plus complexes et plus onéreux.

Les travaux préparatoires débutés par les équipes du groupement depuis la fin août concernent l'installation de la base-vie du chantier et la pose des différents réseaux d'énergie nécessaires à la réalisation des travaux.

Afin de réduire au maximum les perturbations induites par ces travaux situés en centre-ville de Lausanne, la solution technique retenue consiste à réaliser un puit de 40m de profondeur au droit du parc public (Parc de la Brouette), fermé durant la totalité de la durée des travaux.

Ce puit permet aux équipes du groupement les travaux suivants :

- ⇒ Disposer d'un accès au tracé du futur tunnel via un rameau de raccordement situé à mi-hauteur du puit, ce qui permet de creuser le tunnel sans impacter l'exploitation de la ligne existante,
- ⇒ Permettre l'approvisionnement de l'ensemble des matériaux et matériels nécessaires à la réalisation des travaux du nouveau tunnel,
- ⇒ Permettre de créer un second rameau de raccordement à un tunnel ferroviaire existant dédié au transport de déchets. Ce rameau permettra, via une bande transporteuse et un silo installé dans le puit, d'évacuer la totalité des déblais par voie ferrée et donc de ne pas augmenter la circulation au voisinage du chantier.

Ce puit sera ensuite aménagé pour être équipé d'un système de ventilation complémentaire de sécurité en matière de risque incendie, avant que le parc public ne retrouve sa fonction.

A partir du rameau de raccordement, le nouveau tunnel sera excavé en section divisé :

- **une demi-section supérieure** creusée avec une machine à attaque ponctuelle type haveuse.
- **une demi section inférieure** avec contre-voute excavée en parallèle et au plus près de la demi section supérieure suivant le même procédé.

Le soutènement est constitué de béton projeté fibré et de cintres lourds. Il est mis en œuvre à chaque phase de creusement (demi-section supérieure et inférieure) d'une longueur d'environ 1m.

La contre-voute reçoit au fur et à mesure du creusement un radier en béton armé permettant de compléter le soutènement au plus près de l'avancement.

Cette méthodologie de creusement offre des garanties de maintien vis-à-vis du tassement et des vibrations pour les bâtiments en surface à l'aplomb de l'ouvrage.

Le revêtement de la voute du tunnel est réalisé en béton projeté. Le groupement est aussi en charge de la réalisation de la totalité des réseaux souterrains.

Des rameaux de raccordement sont également prévus pour permettre l'accès des secours et des opérations de maintenance au sein du nouveau tunnel.

Le chantier a démarré fin août 2017.

Il se terminera par une dernière opération opérée au cours de l'été 2020, consistant à raccorder le nouveau tunnel au tracé existant lors d'une interruption de l'exploitation pendant plusieurs semaines. Cette opération nécessitera de réaliser les travaux sans arrêts pendant ce laps de temps.

CHIFFRES-CLE

La réalisation des travaux nécessite le creusement et l'évacuation de **110 000 m³** de matériaux.

Le soutènement ainsi que le revêtement représentent **16 000 m³** de béton projeté et **1 100 tonnes** de cintre.

Le radier, les réseaux ainsi que les ouvrages en béton armé nécessiteront la mise en place de **22 000 m³** de béton et plus de **1 500 T** d'armature.

IMPACT MAITRISÉ

Afin de réduire au maximum l'impact du chantier sur son environnement extérieur, notamment la circulation des camions, les équipes du groupement mené par Infra Tunnel utiliseront le tunnel Tridel pour évacuer la quasi-totalité des déchets liés à l'excavation du tunnel.

Dès le démarrage des travaux préparatoires, les équipes ont présenté un planning de modification du trafic qui prendra effet sur toute la période des 3 années de chantier, notamment l'instauration d'un sens unique sur l'avenue d'Echallens, la fermeture du parc de la Brouette, le déplacement de certains arrêts de bus,...

A propos d'Infra Tunnel SA

Depuis 1988, Infra Tunnel SA marque de son empreinte l'histoire des travaux souterrains sur le territoire suisse, particulièrement en Suisse romande. Initialement nommée Infra 2000 SA, la société a été créée par cinq entreprises neuchâteloise associées à Spie batignolles. Cette dernière en est actuellement l'actionnaire majoritaire, aux côtés de trois des cinq sociétés d'origine: Facchinetti, Bieri Grisoni et Paci.