

Perte d'eaux et affaissement du barrage du Pont-des-Chèvres : les édifiantes révélations de Mediapart sur le Lyon-Turin

C'est une nouvelle affaire dont TELT, promoteur franco-italien du Lyon-Turin, se serait bien passé. Alors que le coût environnemental du chantier ne cesse de faire débat, le journal d'information indépendant Mediapart est parvenu à se procurer un document technique interne sur l'état des barrages de montagne, signé d'un ingénieur EDF et daté de juin 2023.

À l'intérieur, il est constaté une baisse subite du niveau d'eau à proximité du barrage de Pont-des-Chèvres, à Orelle, en avril 2019, alors qu'une galerie pour le tube sud du tunnel Lyon-Turin était creusée en parallèle. Par ailleurs, le document indique qu'entre avril et décembre 2019, l'affaissement de l'infrastructure de Pont-des-Chèvres s'est soudain accéléré. Une augmentation de la vitesse des tassements « très concordante avec le creusement du tunnel », indique un spécialiste, à EDF, des domaines souterrains interrogé par Mediapart. Il ajoute : « Le barrage de Pont-des-Chèvres nécessite une surveillance renforcée, c'est un ouvrage qui nous embête bien. Nous avons peu d'infrastructures dans notre parc qui présentent une tel-



Le barrage du Pont-des-Chèvres, sur la commune d'Orelle.

le cinétique de tassement. » Une nouvelle campagne de surveillance spécifique en vue du début de l'excavation du tube nord du tunnel de base a été lancée, indique TELT en réponse à l'article, même s'il précise que : « Le tassement est d'une amplitude similaire à d'autres déjà enregistrés dans le passé, avant les travaux de TELT, et qu'une relation directe avec l'excavation du tube sud du tunnel de base n'est donc pas établie. »

Dans le détail, le document fait état d'un enfoncement naturel de l'infrastructure

dans le sol de 0,5 millimètre par an en moyenne, jusqu'au passage du tunnelier, qui semble avoir multiplié par endroits la vitesse de tassement du barrage par quinze, pour atteindre les 7,3 millimètres par an, avant de revenir à sa vitesse d'affaissement normal. EDF rassure : « Ce phénomène a été étroitement surveillé et il n'en a résulté aucune atteinte à la sûreté hydraulique. Les tassements sont des phénomènes connus, maîtrisés et surveillés. Ils sont anticipés dès la conception du barrage. À noter

que des travaux ont été réalisés sur le barrage de Pont-des-Chèvres dans le cadre du programme de maintenance de l'ouvrage, sans lien avec le phénomène constaté. » Pour ce qui est des pertes d'eaux, deux chiffres sont mis en exergue : 150 mètres, soit la distance perdue par le niveau d'eau dans la montagne, et 50 litres par seconde, soit le débit de la venue d'eau dans la galerie qui était en train d'être creusée pour le tube sud du tunnel. « Nous avons dû arrêter le chantier durant une journée », précise même à Mediapart un cadre d'une entreprise spécialisée dans le creusement de tunnel. « Le creusement de la galerie est en train de vider la montagne de son eau à cet endroit », abonde

un hydrogéologue anonyme qui connaît bien cette montagne. Il affirme que l'eau est descendue si bas qu'elle se retrouve sous le niveau de l'Arc. Elle ne peut donc plus s'y déverser. Et se répand à la place dans les galeries du tunnel situées au-dessous : « L'eau est évacuée de la galerie par pompage plus loin dans la vallée et par conséquent cette eau est perdue pour toujours dans ce secteur », conclut-il.

Pour rappel, le tracé du Lyon-Turin sillonne à proximité d'une vingtaine d'ouvrages gérés par EDF. Et le barrage de Pont-des-Chèvres constitue un maillage essentiel de la centrale hydroélectrique Super-Bissorte.

Ilian Valet

Un coup de pouce de l'UE pour le financement des voies d'accès

7 64,569 millions d'euros : c'est le montant que Bruxelles a décidé d'allouer à la construction du tunnel transfrontalier Lyon-Turin et à ses voies d'accès. Dans le détail, Telt s'est vu attribuer la plus grosse partie de l'enveloppe, soit 700 millions d'euros pour la poursuite du chantier, tandis que l'État hérite des 64,569 millions d'euros restants.

Si le déroulement des travaux sur le tunnel de base entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse suit son cours, les études concernant les accès français patinent depuis la déclaration d'utilité publique publiée par décret le 25 août 2013. Pour rappel, le 29 janvier dernier, un accord de finan-

cement des études d'avant-projet détaillé (APD) avait été trouvé avec la Région, deux jours avant la date butoir. Le montant à trouver était alors de 220 millions d'euros. La Région Auvergne-Rhône-Alpes avait participé à hauteur de 33 millions, l'État 85 millions d'euros et les collectivités locales 45 millions.

Des tergiversations qui avaient eu raison de la patience de nos voisins transalpins, dont le financement de ces accès sur leur territoire avait été prévu et financé. En ce sens, le coup de pouce financier de l'Europe à hauteur de 64,569 millions d'euros, décidé mercredi 17 juillet, est le bienvenu. Il répond à la quasi-totalité de la subven-

tion sollicitée par la France selon la Transalpine. Les études d'APD devraient être lancées début 2025 sous l'égide de SNCF Réseau pour une durée de trois ans. Les investissements à prévoir représentent 7 milliards d'euros, estimés selon un scénario de tracé dit "Grand Gabarit", le plus favorable au fret ferroviaire, comprenant la construction de trois tunnels à un tube sous Char treuse, Belledonne et le Glandon. Dans cette configuration, les trains de voyageurs ne pourraient pas y circuler. En outre, les oppositions s'organisent afin de bloquer la construction de ces tunnels, qu'ils estiment néfastes à l'environnement.

I. Valet

Un trentenaire victime d'un accident sur le chantier CO6 de La Praz

L'enquête se poursuit après l'accident grave survenu jeudi 18 juillet en début d'après-midi sur le chantier opérationnel Lyon-Turin CO6 à La Praz, sur la commune de Saint-André.

L'homme d'une trentaine d'années, alors qu'il manipulait une nacelle postée sur un camion à un kilomètre sous terre, s'était retrouvé pris entre sa propre machine et une barrière métallique. Touché à la tête et au thorax, comprimé dans l'accident, il avait perdu connaissance. Les

pompiers ont été alertés aux alentours de 14h. Après un premier bilan, ils ont fait appel à la CRS de Modane afin d'évacuer la victime au plus vite vers le centre hospitalier de Grenoble, au service de déchoquage.

En une seule année, on ne dénombre pas moins de quatre accidents graves sur le chantier, dont le dernier en date avait coûté la vie à l'ingénieur et directeur de l'entreprise NGE Bernard Sosnowski le 2 mai dernier.

I. Valet