

ACTUALITÉS

LE LYON-TURIN À L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE MILAN

Les Régions Rhône-Alpes et Piémont en collaboration avec la société TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin), le Comité pour la Transalpine et le Comitato Transpadana, ont organisé en juin dernier une conférence au sein du pavillon de la France, à l'exposition universelle de Milan. Différentes thématiques ont été abordées lors de tables rondes, telles que l'impact économique attendu de cette nouvelle liaison pour le fret et les voyageurs, ou le report modal des camions et voitures sur le rail. À cette occasion, un point de situation sur l'avancement des travaux a également été effectué.

Remise du rapport de certification des coûts du Lyon-Turin

Le Président de TELT, Hubert Du Mesnil, et Mario Virano, Directeur général ont annoncé la remise du rapport de certification des coûts du Lyon-Turin réalisé par la société Tractebel, en précisant qu'il n'y aurait pas de remise en cause du coût de l'ouvrage, toujours évalué à 8,5 Md€. Étaient également présents à Milan les parlementaires M. Destot et M. Bouvard, ainsi que le Coordonnateur européen du Corridor méditerranéen L. J. Brinkhorst, Mme Giraud, Vice-présidente de la Région Rhône-Alpes, S. Chiamparino, Président de la Région Piémont, P. Foietta, Commissaire du gouvernement italien et diverses personnalités.



ILS ONT DIT...

VIOLETA BULC Commissaire européenne aux Transports - juin 2015
"La mise en œuvre du RTE-T pourrait permettre de créer jusqu'à 10 millions d'emplois et d'accroître le PIB de l'Europe de 1,8 % d'ici à 2030. Aussi, nous devons unir nos forces pour faire du réseau européen des Transports une réalité. C'est la réalisation des programmes de travaux, y compris les principaux projets transfrontaliers, qui est la base pour notre progrès futur."

ALAIN VIDALIES / GRAZIANO DELRIO Secrétaire d'État en charge des Transports / Ministre italien en charge des Transports - août 2015
"La liaison ferroviaire Lyon-Turin est une infrastructure qui se concrétise : en 2017, les travaux du tunnel de base démarrent et en 2018, nous présentons une nouvelle demande de financement à l'Union européenne. Nous ferons tout pour respecter les délais. Le Lyon-Turin fait partie d'un grand corridor européen, majeur pour le développement de l'Europe. L'Italie et la France partagent le choix stratégique de l'Europe en matière de report modal à savoir transporter les marchandises par rail plutôt que par la route. Ce tunnel et celui du Brenner répondent à cette politique européenne des transports et n'oublions pas que le corridor traverse des régions qui représentent 20 % du PIB de l'Europe."

MICHEL DELPUECH Préfet de la région Rhône-Alpes - juillet 2015
"Le Lyon-Turin est une dynamique en marche pour soulager les vallées alpines du trafic routier; on ne peut laisser nos voisins italiens ou suisses développer des ouvrages de l'ampleur de celui-ci et garder des infrastructures trop pénalisantes pour des pentes qui restent à grimper."

MICHEL DESTOT Député de l'Isère - juin 2015
"La liaison ferroviaire Lyon-Turin constitue le plus grand projet de report modal des camions et voitures sur le rail en France; c'est aussi un booster extrêmement important de développement économique, car au-delà du département de l'Isère et de la région, il s'évalue à l'échelle des États, voire de l'Union européenne."

JEAN-JACK QUEYRANNE Président de la Région Rhône-Alpes - août 2015
"Il s'agit d'un signal fort de la Commission européenne, en faveur des grands projets européens de report modal, au premier rang desquels figure la réalisation de la section transfrontalière de cette nouvelle liaison ferroviaire."

FRANÇOISE GROSSETETE Députée européenne (LR) - août 2015
"Ce réseau acheminera des dizaines de millions de tonnes de marchandises par an à travers les Alpes dans des conditions maximales de sécurité et de respect de l'environnement."

DOMINIQUE RIQUET Député européen *, Vice-président de la Commission des Transports et du Tourisme - septembre 2015
"En vue de la COP21, le secteur des transports devrait prioritairement s'occuper, quant au transport de marchandises, de favoriser le transfert modal du routier ultra-dominant vers des modes peu polluants tels que le rail ou le fluvial."

CHRISTINE REVAULT D'ALLONNES-BONNEFOY Députée européenne membre de la Commission Transports et du Tourisme - septembre 2015
"Les transports sont le seul secteur dont les émissions continueront d'augmenter après 2020, notamment en raison du processus d'urbanisation que nous connaissons au niveau mondial. Sensibiliser les parties prenantes à la COP21 aux enjeux des mobilités durables doit donc faire partie de nos priorités."

NICOLE GUILHAUDIN (UDE) Ancienne députée les Verts - octobre 2015
"Le Lyon-Turin a été porté par les écologistes pendant 20 ans, un projet écologique et européen par nature. Comment, en tant qu'écologiste, peut-on penser que des petites mesures d'aménagement d'axes secondaires peuvent marcher? Le report doit être massif!"

BRÈVES



MANUEL VALLS ET JEAN-JACK QUEYRANNE SIGNENT LE CONTRAT DE PLAN ÉTAT-REGION
Signé en mai dernier par le Premier ministre et Jean-Jack Queyranne, Président du Conseil régional, ce contrat de plan État-Région (CPER) engage la programmation et le financement pluriannuels de projets importants, comme la création d'infrastructures pour la période 2015-2020. D'un montant de 1 Md€ chacun, il prévoit la modernisation du nœud ferroviaire lyonnais (NFL) pour un montant de 422 M€, cofinancé par l'État (96 M€), la Région (96 M€), la Métropole de Lyon (77 M€), Réseau Ferré de France (83 M€) et l'Europe (70 M€). Priorité est donnée à la mobilité multimodale et plus particulièrement au ferroviaire aux aménagements de lignes et aux grands projets tels que le Lyon-Turin ou le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL). 12 M€ sont consacrés à des études et des acquisitions foncières pour le Lyon-Turin et 7 M€ pour le CFAL. Ce dernier doit permettre le report du transport de marchandises, contribuant à l'amélioration du réseau de la région Rhône-Alpes, tant pour les voyageurs ou que pour le fret ferroviaire. Ce nouvel axe offrira une desserte ferroviaire optimale aux grandes zones logistiques et économiques situées à l'Est de la métropole lyonnaise. Il a été déclaré d'utilité publique en novembre 2014.

CONSULTATION SUR LA PARTIE SUD DU CFAL : OUI, MAIS...
Fin avril dernier se tenait la réunion de restitution des avis recueillis à l'occasion de la consultation sur la partie sud du CFAL et la localisation d'un nouveau franchissement du Rhône. Présidée par Monsieur Inglebert, Sous-Préfet et Secrétaire général de la préfecture du Rhône, elle a acté un accord de la grande majorité des participants, en faveur d'un contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise qui permettrait de réaliser un report modal de la route vers le fer et de libérer des capacités ferroviaires au cœur du nœud ferroviaire lyonnais. La consultation a également permis aux acteurs de prendre position sur les différentes options de tracé proposées et sur la localisation du nouveau franchissement du Rhône : ces sujets donnent lieu à des positions contrastées qui ne permettent pas de conclure à ce stade. Une synthèse de cette consultation a été adressée au ministre en charge des Transports.

ACTUALITÉS (SUITE)

LYON-TURIN : DES EMPLOIS POUR LA MAURIENNE

Dans le cadre de la démarche Grand Chantier, le Préfet de Savoie a signé en mai dernier le protocole d'accord pour l'emploi et l'insertion dans le cadre des travaux d'ouvrages de reconnaissance de la section transfrontalière du Lyon-Turin. Ces travaux concernent le tronçon de la galerie de Saint-Martin-La-Porte en Savoie qui fait partie du tunnel de 57 km. Ce plan sera déployé en partenariat avec les opérateurs du chantier, tels que TELT, le maître d'ouvrage, le groupement d'entreprises franco-italien conduit par Spie Batignolles, et les acteurs publics. Cette tranche des travaux devrait permettre de créer 300 emplois directs, dont plus de la moitié mobilisée sur le site du chantier. À terme, le chantier pourrait générer 2000 à 2 800 emplois directs (lors du pic d'activité), notamment parmi les jeunes de moins de 25 ans qui bénéficient en Maurienne du dispositif "Garantie jeunes".

Le contrat de plan État-Région suspendu
Au titre de la procédure Grand Chantier également, la vallée de la Maurienne devait percevoir 40,7 M€, dans le cadre du contrat de plan État-région (2015-2020). Ces crédits devaient permettre notamment la formation d'ouvriers tunneliers, la rénovation d'habitat ou l'accès des entreprises locales à la sous-traitance. En octobre dernier, le Conseil régional Rhône-Alpes est néanmoins revenu sur cette décision de financement qu'il appartiendra à la nouvelle Région de confirmer ou d'infirmier en janvier 2016. Côté italien s'effectue la même démarche. Au total, 112 M€ ont été prévus et 32 M€ déjà approuvés par la Commission interministérielle pour la programmation économique (CIPE). Il s'agit d'élaborer le projet de "Smart Susa Valley" axé sur la rénovation des bâtiments publics, les énergies renouvelables ou la protection des cours d'eau.

LES ACTEURS ÉCONOMIQUES DE LA RÉGION RÉUNIS AUTOUR DU LYON-TURIN



Une réunion d'information a rassemblé le 1^{er} octobre les principales parties prenantes du Lyon-Turin. Au programme, deux tables rondes ont été proposées pour faire le point sur les enjeux, les modalités de réalisation et les étapes à venir, en présence de la société Tunnel Euralpin Lyon Turin, en charge de la construction et de l'exploitation de la section transfrontalière, du Coordonnateur européen L.J. Brinkhorst, du Comité pour la Transalpine et de son Président F. Riboud, de la Chambre de commerce et d'industrie de la région Rhône-Alpes, et d'une centaine de chefs d'entreprise.

L'économie et l'Europe au cœur des tables rondes
La première table ronde a porté sur les enjeux économiques de la future liaison et du corridor méditerranéen autour de Franck Riboud, Marco Giovannini, chef d'entreprise et Président de Guala Closures, Mme Cabau-Woehrel, Directrice et Présidente du Directoire du Grand Port de Marseille, ainsi que Mario Virano, Directeur de TELT. La priorité donnée au fret a été largement soulignée ainsi que l'impact environnemental de la liaison.

L'accent a porté sur la complémentarité des infrastructures entre elles, en vue d'une meilleure connectivité. Il a été également souligné que les tunnels alpins ne sont pas concurrents entre eux, mais au contraire, qu'ils constituent des maillons d'un réseau européen compétitif et durable. La deuxième table ronde concernait la dimension européenne du Lyon-Turin avec L.J. Brinkhorst, Mme Cobos, Directrice du développement commercial du Port de Barcelone, et de H. Du Mesnil, Président de TELT qui ont rappelé que l'Europe attendait l'accord final des deux États et a émis le souhait d'un calendrier de réalisation amélioré, avec un achèvement du chantier dès 2028. Le Port de Barcelone s'est montré directement concerné par le Lyon-Turin, connexion qui permettra de relier d'autres corridors tout en facilitant le passage aux frontières et la circulation des marchandises en Europe. H. Du Mesnil a souligné la constance du soutien de l'Europe depuis l'origine du projet. Une séquence culturelle a également été proposée rappelant les liens historiques et culturels très forts entre les deux pays et les deux régions.

Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin
8, rue Paul Montrochet | 69 002 Lyon
tél : +33 (0)4 26 73 51 57 | info@transalpine.com
www.transalpine.com

latransalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



DOSSIER LE LYON-TURIN AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

PAGE 4
LE LYON-TURIN CRÉE DES EMPLOIS EN MAURIENNE
LES ACTEURS ÉCONOMIQUES FÉDÉRÉS AUTOUR DU PROJET

ÉDITO "LE TRANSPORT FERROVIAIRE EST LA SOLUTION DE TRANSPORT LA PLUS ÉCOLOGIQUE QUI SOIT!"



JEAN-LUC BENNAHMIAS
Président du Front Démocrate, Écologique et Social
Ancien Député européen

La France accueille dans quelques semaines la COP 21 qui vise à contenir le réchauffement global de la planète à 2 °C. Dans le domaine du transport ferroviaire, fret et voyageurs, quelles mesures concrètes, voire contraignantes, pourraient être enfin décidées à cette occasion?
Je souhaite que l'on concrétise tous les projets de ligne à haute vitesse fret et voyageurs amorcés. Je pense à l'arc méditerranéen entre Barcelone, Perpignan, Marseille et Vintimille. À tous les axes aussi qui relient le sud au nord de l'Europe ou la ligne à grande vitesse Bordeaux-Marseille. Bien sûr, leur réalisation doit être phasée dans le temps. Néanmoins, ces projets sont indispensables : aucun autre mode de transport ne permet d'échapper à l'effet de serre. Il faut également prévoir des interconnexions efficaces, entre les besoins de transports locaux, fret ou voyageurs, et ces lignes à grande vitesse. Si des mesures contraignantes doivent être mises en place – comme la taxe carbone – elles

ne peuvent s'inscrire que dans un cadre européen, afin que nul ne puisse trouver transport moins cher chez le voisin. Le principe du pollueur payeur a fait les preuves de son efficacité : regardons l'exemple suisse! **L'Europe doit se donner les moyens de rattraper le retard considérable qu'elle a pris en matière de fret ferroviaire** et trouver ses propres modes de régulation.

Le tunnel de base Lyon-Turin est un des éléments clés du corridor ferroviaire méditerranéen. L'UE en a fait l'un de ses chantiers prioritaires. Est-elle la seule à se préoccuper autant des besoins de mobilité des populations et des exigences du développement durable?
Il suffit de se rendre à Chamonix en hiver pour évaluer la situation en matière de pollution! Si certains projets sont inutiles, d'autres sont vraiment utiles! **Le transport ferroviaire est la solution de transport la plus écologique qui soit**, d'autant qu'on en maîtrise les impacts de construction sur l'environnement. **Le Lyon-Turin répond à des enjeux plus larges**, au service des échanges est-ouest de l'Europe. Je suis de ceux qui pensent que le **besoin de mobilité est inhérent à nos sociétés**, quelle que soit la situation économique. Les écologistes qui ne soutiennent plus le Lyon-Turin sont ceux qui ont

succombé aux thèses de la décroissance... Il faut au contraire se donner les moyens d'accompagner ces échanges de manière durable.

L'Autoroute Ferroviaire Alpine, entre Aiton et Orbassano, a connu un fort développement, avec un taux de remplissage de 85 % en 2014. En France, son succès reste confidentiel et son calendrier reste à définir. Votre point de vue?
Il est urgent de lancer sa mise en concession qui permettrait le passage de son statut d'expérimentation à sa mise en service définitive, conformément aux engagements pris par les autorités françaises et italiennes. Alors qu'elle a trouvé son marché, l'AFA fonctionne toujours avec une subvention des États qui représente la moitié de son budget! Cette mise rapide en concession répondrait aux **attentes des populations concernées**, d'autant plus que le gouvernement a depuis lancé deux nouvelles autoroutes ferroviaires! Pérennisée, **l'AFA doit être développée pour passer rapidement des 30 000 camions actuels à 100 000**, ce que permet la capacité d'absorption du tunnel historique. Au-delà, seule la mise en service du nouveau tunnel du Lyon-Turin peut contribuer à un report massif de la route sur le rail.

DOSSIER

À L'APPROCHE DE LA COP 21 LE LYON-TURIN AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

En décembre prochain, la lutte contre le réchauffement climatique sera au cœur de la COP 21 à Paris. Objectif : parvenir à un accord qui contienne ce réchauffement à 2 °C, en limitant les émissions de gaz à effet de serre. Le développement du transport ferroviaire fait partie des leviers de progrès : la Transalpine Lyon-Turin répond aux nouvelles exigences environnementales !



“Les marchandises sur les trains” ou encore “camions dans les vallées, santé en danger”. Autant de slogans qu'on a pu lire l'hiver dernier sur le bord des autoroutes alpines. Un hiver encore marqué par de nombreux épisodes de pollution dans les basses vallées. Cette année, pour la première fois, les populations locales, les associations et les élus se sont réunis dans une même chaîne humaine pour dire ensemble leur ras-le-bol de la pollution, des problèmes de santé publique qu'elle occasionne, et de ses conséquences géologiques (recul des glaciers, éboulements importants...).

CONTRIBUER AU REPORT MODAL D'1 MILLION DE POIDS LOURDS...

À travers les Alpes franco-italiennes, le fret routier est malheureusement encore roi, à plus de 90 %. Plébiscité pour son adaptabilité et ses performances économiques sur courtes ou moyennes distances, le camion a nettement réduit son empreinte environnementale (80 % d'émission de gaz en moins depuis la norme Euro VI). En dépit de ces progrès, le **parcours ferroviaire global est toujours 4 à 5 fois moins polluant que le transport routier.**



Galerie de reconnaissance du Lyon-Turin, à Saint-Martin-La-Porte.



Cette efficacité énergétique/développement durable est valable quels que soient les transports concernés, fret ou voyageurs. Et pourtant, entre la France et l'Italie, le fret ferroviaire stagne à moins de 10 %, pendant que le trafic aérien de passagers explose, passant de 4,7 millions de voyageurs en 2004 à plus de 10 millions en 2014...

Cette situation déplorée depuis plusieurs années n'est absolument pas une fatalité. Une infrastructure comme la liaison ferroviaire Transalpine Lyon-Turin change la donne, la ligne historique du Mont-Cenis n'offrant pas la compétitivité nécessaire. Parce que l'offre ferroviaire, quand elle existe et qu'elle est qualitative, est plébiscitée par les usagers qui s'y reportent massivement. L'exemple d'Eurotunnel le prouve avec 18,7 millions de tonnes de fret en 2014 contre 14,2 millions de tonnes en 2010. Celui du Lötschberg le confirme : quatre ans après sa mise en service, le trafic annuel de fret a triplé, passant de 3,8 à 11,3 millions de tonnes.

... C'EST ÉCONOMISER 1 MILLION DE TONNES DE CO2 PAR AN

L'impact écologique du Lyon-Turin est chiffrable. **En contribuant au report modal de la route sur le rail d'1 million de poids lourds, la Transalpine représente une économie de 1 million de tonnes de CO2 par an !** Un chiffre qui ne tient pas compte du million de voyageurs qui feront le choix de délaissier la route ou l'avion pour profiter des temps de parcours réduits. Peu bruyant grâce à de récentes innovations proposées par les constructeurs et à d'importantes sections en tunnel (57 km), le Lyon-Turin offre également davantage de sécurité avec un tunnel de base bitube de dernière génération.

UN INVESTISSEMENT INDISPENSABLE AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Bien sûr, la construction d'un tunnel n'est pas neutre pour l'environnement. Néanmoins, les entreprises concernées maîtrisent les risques sur l'environnement et veillent à réduire l'empreinte environnementale du chantier (voir nos entretiens ci-contre). Autant de raisons qui font du Lyon-Turin, à l'heure de la COP 21, un **investissement indispensable au service du développement durable**, dans une perspective économique européenne.

LE CHANTIER ET L'ENVIRONNEMENT

3 questions à :

MARIO VIRANO, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ TUNNEL EURALPIN LYON TURIN (TELT)

Quelles mesures sont prises pour assurer la préservation

de l'environnement lors de la construction du Lyon-Turin ?

Le tunnel transfrontalier s'inscrit dans le cadre de la Convention alpine qui vise à promouvoir une politique globale de préservation et de protection des Alpes, notamment par le levier du report modal de la route vers le ferroviaire.

La préservation de l'environnement passe aussi par la conception de l'ouvrage qui a été élaborée selon des critères de durabilité appropriés dont l'utilisation efficace des ressources, la minimisation des impacts et la protection de la biodiversité.

Mario Virano

En phase de construction, un suivi environnemental très rigoureux a été mis en place en France comme en Italie sur le chantier des descenteries. Côté italien, ce suivi implique Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT), le ministère italien de l'Environnement, l'Agence régionale pour la protection de l'environnement (ARPA) et l'Observatoire du Lyon-Turin pour l'Italie. Il en va de même en France, où TELT collabore notamment avec la Direction départementale du territoire et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

En quoi consiste concrètement ce suivi environnemental ?

Concrètement, il s'agit de la réalisation d'un grand nombre de mesures, depuis des stations techniques qui sont installées sur les chantiers et sur des zones d'habitation environnantes. La qualité des terres et roches excavées ou des eaux de surface et souterraines, la présence d'éventuelles roches amiantifères, le niveau du bruit, des poussières fines, des radiations, etc. sont ainsi constamment surveillés. Les données sont recueillies et soumises au contrôle des organismes compétents.

Côté italien, **25 000 relevés sont effectués par exemple tous les jours**, sur la base de 135 paramètres environnementaux, par 66 stations de contrôle, installées sur le chantier de La Madalena et sur des zones d'habitation environnantes dans un rayon de 15 km. Ces données sont insérées dans un système informatique territorial et contrôlées régulièrement par l'ARPA. En cas de dépassement des seuils d'alerte, des procédures sont immédiatement mises en œuvre pour rétablir la situation normale.

Pour le bruit par exemple, la réglementation n'a cessé de se durcir. Elle est scrupuleusement appliquée sur les chantiers ; des dispositifs anti-bruit seront mis en place dans le secteur à l'air libre les plus sensibles, comme la traversée de Saint-Jean-de-Maurienne. Des solutions sont mises en œuvre pour limiter les poussières fines : limitation de la vitesse des camions sur les chantiers, arrosage des pistes autour des installations... Une attention particulière est portée également à la préservation de la biodiversité, avec, par exemple, des dispositifs pour éviter que la petite faune s'introduise sur le chantier et risque ainsi d'être détruite, où la lutte incessante contre les espèces végétales invasives.

Que vont devenir les matériaux extraits de ce chantier ?

16 millions de m³ de matériaux vont résulter du percement du tunnel transfrontalier. Près de 40 % seront utilisés pour les bétons du futur tunnel ou la réalisation de remblais à l'air libre et de buttes paysagères. La mise en dépôt de la partie des déblais restant fera l'objet de toutes les attentions en termes de respect de l'environnement et des populations, et les sites feront l'objet d'une réhabilitation paysagère et environnementale soignée. Avec le contrôle des roches excavées et leur valorisation autant que possible, avec la gestion des nuisances sonores et de la poussière notamment, le chantier du tunnel transalpin fait vraiment figure d'exemple en termes de respect et de protection de l'environnement.

L'INNOVATION AU SERVICE DU LYON-TURIN

3 questions à :

PHILIPPE FAURE, DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ DE LA SATM (VICAT)

ET LUDOVIC CASABIEL, DIRECTEUR MARCHÉS TRAVAUX PUBLICS VICAT

Quelle est la contribution du groupe Vicat pour satisfaire les exigences du futur chantier de construction du Lyon-Turin ?

Ph. F. : Par le biais de ses filiales, Granulats Vicat et SATM, le groupe Vicat intervient sur les chantiers de descenteries du Lyon-Turin depuis 2002. Nous avons fourni l'ensemble des bétons nécessaires à leur construction, en respectant tous les critères du cahier des charges défini par le maître d'ouvrage Lyon Turin Ferroviaire (LTF).

Sur les trois descenteries de Modane, Saint-Martin-la-Porte et la Praz, le ciment utilisé provient de la cimenterie Vicat de Saint-Egrève (Isère). Il a été choisi pour sa résistance aux terrains et eaux agressifs. Dans le cadre de la descenterie de Modane, le groupe Vicat a installé une unité de production de granulats pour exploiter et valoriser une partie des matériaux extraits de la descenterie. Et c'est ensuite pour répondre à la demande du maître d'ouvrage, dans la perspective du futur tunnel de base du Lyon-Turin, où seront rencontrés des matériaux riches en sulfates, que le Groupe a mis au point et poursuit le développement d'un nouveau ciment appelé ULTIMAT^{UP}.

En quoi ce ciment est-il particulièrement innovant ?

L. C. : ULTIMAT^{UP} est un ciment particulièrement technique et performant. Sa caractéristique principale est d'être dépourvu, dans sa composition chimique, de toute trace de C3A (aluminat tricalcique) et de présenter une faible teneur en alcalins et en sulfates. Par conséquent, il ne réagit pas aux sulfates présents dans le gypse notamment et peut donc être utilisé dans des bétons utilisant des granulats potentiellement réactifs. Par ses qualités chimiques et mécaniques intrinsèques, ce ciment technique ne présente aucune contrainte d'utilisation particulière dans les bétons.

Ce ciment innovant a-t-il déjà été testé grandeur nature ? Est-il prêt pour le démarrage du chantier du tunnel de base ?

L. C. : ULTIMAT^{UP} a fait l'objet de plus de 7 ans de développement. Nous l'avons testé d'abord en laboratoire, puis sur des ouvrages d'art confrontés à un environnement agressif (gel ou sols gypsés). Dans le cadre du projet TELT (ex-LTF), avec l'IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports) et le LERM (Laboratoire d'Études et de Recherches sur les Matériaux) notamment, Vicat participe depuis plusieurs années à une étude complète sur la réutilisation dans les bétons des granulats sulfatés issus du percement du tunnel. Après de nombreux essais concluants en laboratoire, une phase de test grandeur nature de l'ULTIMAT^{UP} est prévue durant l'année 2016.



Descente de Modane : les installations Vicat de traitement des déblais et de fourniture des bétons.

BRÈVES

LE CANAL SEINE NORD ET LE LYON-TURIN CONCERNENT LES INVESTISSEMENTS DE L'EUROPE

Le plan d'investissement dans les transports proposé par la Commission européenne, d'un montant record de 13,1 Md€, a été approuvé par les États membres de l'Union européenne. La Commission européenne a ensuite annoncé le déblocage d'une enveloppe de 1,76 Md€ pour financer et optimiser les infrastructures de transports de France. Ce montant fait de l'hexagone le premier bénéficiaire des crédits européens.

Sans surprise, les grands projets du Canal Seine Nord et du Lyon-Turin concentrent les dépenses. La Commission propose de leur affecter respectivement 979 et 813 M€ d'ici à 2019, soit une prise en charge légèrement supérieure à 40 % du coût total. Pour le Lyon-Turin (41,08 %, soit le taux maximal permis), la somme est dédiée à la réalisation d'un premier tronçon du tunnel de base entre la France et l'Italie.

LYON-TURIN : L'ITALIE ET LA FRANCE RÉAFFIRMENT LEUR ENGAGEMENT

Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, s'est rendu le 27 août à Turin puis en Savoie avec Graziano Delrio, ministre italien des Transports, pour une journée consacrée à la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Au cours d'une visite du chantier, ils ont réaffirmé l'engagement des deux pays pour ce projet. Cette visite commune leur a permis de faire le point sur l'ensemble du dossier, de s'assurer du respect scrupuleux de la feuille de route arrêtée, de confirmer leur coopération étroite et de témoigner de leur engagement pour la réalisation de cette infrastructure stratégique pour l'Europe, la France et l'Italie.

L'AFITF CONTRIBUE À BOUCLER LE BUDGET 2016 DE L'ÉTAT

Pour boucler son budget 2016, et financer la baisse de l'impôt sur le revenu annoncée par le chef de l'État (2 Md€), le ministère des Finances va prélever 400 M€ sur les recettes de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France) en 2016. L'AFITF a précédemment dédommagé Ecomouv à hauteur de 535 M€, suite à l'échec de l'écotaxe poids lourds. Autant de sommes qui ne seront plus disponibles pour financer l'entretien des routes, des voies de chemin de fer, la création de nouveaux projets ferroviaires. Son Président, Philippe Duro, préconise en compensation, d'augmenter d'1 centime la taxe sur le litre de gazole pour les véhicules légers, ceci afin de financer les investissements prévus.

