



Ligne à Grande  
VITESSE  
Bretagne - Pays de la Loire

## RFF et Eiffage lancent le grand chantier de construction de la ligne à grande vitesse Le Mans - Rennes

### DOSSIER DE PRESSE

ETRELLES - 27 JUILLET 2012

#### CONTACTS PRESSE :

##### Eiffage

Sandra Weigand

01 41 32 81 90 ou 06 10 34 74 03

[sandra.weigand@eiffage.com](mailto:sandra.weigand@eiffage.com)

##### Eiffage Rail Express

Frédérique Alary

02 23 61 49 86 ou 06 07 08 40 82

[frederique.alary@eiffage.com](mailto:frederique.alary@eiffage.com)

##### Réseau Ferré de France

Manon de Cassini-Hérail

01 53 94 31 38 ou 06 42 07 99 53

[manon.herail@rff.fr](mailto:manon.herail@rff.fr)



**Les travaux préparatoires débutent comme prévu pour la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire (« LGV BPL »), qui s'étend sur 182 kilomètres et auxquels s'ajoutent 32 kilomètres de raccordement. L'installation principale de chantier d'Étrelles (Ille-et-Vilaine), située à proximité de la RD 78, a été inaugurée, vendredi 27 juillet 2012, par Eiffage et Réseau Ferré de France, et l'ensemble des financeurs de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, en présence de Jean-Yves LE DRIAN, le Ministre de la Défense. Un an après la signature du contrat de partenariat avec RFF, cet évènement marque symboliquement l'anniversaire du lancement du projet qui représente un investissement de près de 3,3 milliards d'euros courants**

### **LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES**

La construction de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire s'inscrit dans le prolongement vers Rennes et Nantes de la LGV Atlantique Paris – Le Mans mise en service en 1989.

Son objectif est d'améliorer de manière significative la desserte de la Bretagne et du Pays de la Loire et de renforcer leur accessibilité. Le gain de temps prévu est de 37 mn entre Paris et Rennes (pour un trajet passant à moins de 1h30) et bénéficiera à l'ensemble des villes bretonnes. Cette opération constitue un maillon clé pour atteindre à terme l'objectif des 3h00 entre Paris et la pointe bretonne. En Pays de la Loire, les gains de temps attendus entre Paris et Laval sont de 22 mn et de 8mn vers Angers et Nantes.

En outre, à ce projet s'est greffée la virgule de Sablé-sur-Sarthe longue de 3,6 km qui a pour objectif de développer les liens ferroviaires intra et interrégionaux, en réduisant significativement les temps de parcours entre Angers, Nantes d'une part, et Laval, Rennes d'autre part.

### **RAPPEL DE L'HISTORIQUE ET DES GRANDES ÉTAPES DE LA LGV BPL**

- Octobre 1994 : lancement du débat préalable pour la LGV BPL
- 18 décembre 2003 : CIADT – choix des projets à réaliser (traitement différent pour la LGV Sud Europe Atlantique- calendrier global avec lancement des travaux prévu en 2008- et pour Bretagne Pays-de-La-Loire- poursuite des études et objectif d'une DUP en 2006)
- 26 octobre 2007 : Déclaration d'Utilité Publique
- Août 2007 à février 2008 : négociation du tour de table financier entre collectivités sous l'impulsion du Président Le Drian
- 30 mai 2008 : signature de la déclaration commune des collectivités bretonnes pour le financement du plan ferroviaire breton dans sa composante BGV
- 29 juillet 2008 : signature à Rennes du protocole d'intention pour le financement de la LGV BPL entre RFF, l'Etat et les 2 Régions
- Décembre 2008 : lancement de la consultation par RFF

- 27 mars 2009 : signature de la convention avec la Caisse des Dépôts et Consignations (enveloppe bonifiée de 500M€)
- 29 juillet 2009 : signature du protocole de financement entre RFF, l'Etat et les 2 Régions
- Avril 2011 : Désignation de l'attributaire Eiffage Rail Express (ERE) par RFF
- 13 juillet 2011 : Signature de la convention de financement de la LGV BPL entre l'Etat, RFF et l'ensemble des collectivités partenaires du projet (2 Régions, 4 Départements bretons, Rennes Métropole et Pays de St Malo)
- 28 juillet 2011 : Signature du Contrat entre RFF et ERE
- 3 août 2011 : entrée en vigueur du Contrat
- 4 août : affermissement de la Virgule de Sablé-sur-Sarthe

### **LE CHOIX D'UN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ POUR LA LGV**

A l'issue d'une procédure de mise en concurrence, **Réseau Ferré de France** a confié à **Eiffage Rail Express (ERE)** la conception finale, la construction, la maintenance et le financement de la ligne nouvelle, pour une durée de 25 ans à compter du 3 août 2011. La virgule de Sablé-sur-Sarthe a été intégrée au contrat après obtention de la DUP, le 12 mai 2011.

RFF, autorité contractante, s'assure du respect des engagements pris au travers d'un dispositif de contrôle. RFF assure par ailleurs la maîtrise d'ouvrage des aménagements, hors périmètre du contrat (généralement sous mandat SNCF), soit :

- les huit jonctions de la LGV au réseau ferré existant : Rennes, Laval ouest, Laval est, Sablé-sur-Sarthe, la Milesse fret, la Milesse voyageurs, Connerré fret, Connerré LGV ;
- les dispositifs de gestion centralisée pour l'exploitation et l'alimentation électrique (Poste de Commande à Distance et Central Sous-Station implantés à Rennes).

### **UN FINANCEMENT NOVATEUR**

Le montant global du projet de la LGV Bretagne – Pays de la Loire est de 3,3 milliards d'euros, c'est l'un des plus importants en Europe à ce jour.

Le contrat de partenariat signé entre RFF et Eiffage Rail Express le 28 juillet 2011 est de 3 milliards d'euros dont 36,3 millions seront consacrés à la réalisation de la Virgule de Sablé-sur-Sarthe. L'ensemble de ce projet est financé :

- par des subventions publiques : RFF investit pour près de 43 % du coût du projet (1,4 milliard d'euros courants) ; l'Etat à travers l'AFITF et les collectivités territoriales investissent à parts égales à hauteur de 28,4 % chacun (1,9 milliard d'euros au total) dont 19,7 % pour la Région



Bretagne et 2,7 % pour la Région Pays de la Loire ; le projet a bénéficié de subventions européennes en phase d'étude, à hauteur de 11 millions d'euros courants ;

- par Eiffage Rail Express qui a contracté un emprunt de plus de 1 milliard auprès de 12 banques commerciales, de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) et du fonds d'épargne de la Caisse des Dépôts ;
- sur fonds propres du groupe Eiffage pour un montant total de 129 millions d'euros.

Enfin, la virgule de Sablé-sur-Sarthe a été intégrée au contrat de partenariat. Cette voie de 3,6 km est financée par les collectivités locales, l'Etat et RFF.

Le reste de l'investissement est réalisé sous maîtrise d'ouvrage RFF pour les travaux de jonction de la LGV au réseau existant à Rennes, Laval, Sablé-sur-Sarthe et Le Mans.

### **SUR LE PERIMETRE RFF**

Les travaux sur les jonctions au Réseau Ferré National à Rennes, Laval, Sablé-sur-Sarthe, Le Mans et Connerré sont réalisés dans le cadre d'une convention de mandat avec la SNCF.

En 2012, RFF a lancé des procédures relevant de son périmètre afin de débiter les travaux préparatoires : enquête loi sur l'eau et espèces protégées ; les enquêtes parcellaires ayant été menées de manière communes avec ERE.

Les premiers travaux sur les jonctions ont débuté en juin 2012 pour les jonctions de Rennes et Sablé-sur-Sarthe qui viennent s'inscrire dans le planning directeur de la LGV. Pour les autres jonctions (Laval ouest, Laval est, la Milesse fret, la Milesse voyageurs, Connerré fret, Connerré LGV), les travaux se poursuivront à partir de septembre 2012.

Concernant la jonction de Rennes, les premiers travaux (engagés le 18 juin pour une période de 5 mois) consistent en l'évacuation d'un merlon de terre (40 000 m<sup>3</sup>). Les travaux de génie civil du futur saut-de-mouton s'engageront à partir de 2013 jusqu'à mi-2014. L'ensemble des travaux de cette jonction représente une enveloppe d'un peu moins de 100 millions d'euros environ.

Il est précisé que l'exploitation de la ligne et, en particulier, la gestion du trafic et des circulations et de l'énergie de traction sur la ligne nouvelle, ne sont pas des missions comprises dans le périmètre du Contrat de Partenariat ; elles relèvent de RFF, propriétaire et gestionnaire du Réseau Ferré National (RFN).

- **Fonds de Solidarité Territoriale**

Par ailleurs, la réalisation de la LGV s'accompagne de la mise en place d'un dispositif spécifique pour les territoires traversés. Ce dernier appelé **Fonds de Solidarité Territoriale** et financé à hauteur de 14 millions d'euros par l'Etat, la Région Bretagne, la Région des Pays de la Loire et RFF permettra de soutenir soit des actions de développement des territoires traversés en vue d'améliorer l'insertion

environnementale du projet au-delà des obligations du maître d'ouvrage, soit de mettre en valeur ces territoires dans les domaines culturel, social ou économique.

### **SUR LE PERIMETRE EIFFAGE RAIL EXPRESS**

Cette première année a permis de réaliser les études nécessaires pour finaliser l'avant-projet détaillé et d'obtenir toutes les autorisations administratives dont les arrêtés « espèces protégées » et « loi sur l'eau ». Le démarrage des travaux est conditionné à l'obtention de ces autorisations.

### **DEUX PROCEDURES MAJEURES POUR DEMARRER LES TRAVAUX**

- **Dossier loi sur l'eau**

Ce dossier de 8 000 pages décrit les incidences du projet, pendant la construction et l'exploitation de la LGV, sur les cours d'eau, les plans d'eau, les eaux souterraines et les zones humides, ainsi que les mesures et aménagements envisagés pour les éviter, les réduire ou les compenser.

Après l'enquête publique, qui s'est achevée le 27 février 2012, un avis favorable a été délivré par les CODERST des trois départements permettant ainsi l'obtention d'un arrêté inter-préfectoral le 2 juillet 2012.

- **Dossier « espèces protégées »**

Ce dossier décrit les impacts du projet sur les espèces et habitats d'espèces protégées, ainsi que les mesures et aménagements envisagés pour les éviter, les réduire ou les compenser.

Des avis favorables ont été obtenus du Comité National de Protection de la Nature (CNPN) le 17 janvier (commission flore) et le 07 février (commission faune). L'arrêté inter-préfectoral a été pris le 15 mai 2012.

En complément de cet arrêté, un arrêté ministériel spécifique à la loutre a été pris le 5 juillet 2012.

### **LA CONCERTATION ET DIALOGUE AVEC LES TERRITOIRES**

Avec l'accord de Réseau Ferré de France, Eiffage Rail Express a démarré la concertation et noué les premiers contacts dès le mois d'avril 2011 pour définir très précisément avec les différents acteurs l'emprise du projet.

Dès 2005, un dispositif d'acquisitions foncières par anticipation a été mis en œuvre par les partenaires permettant l'acquisition en amont des habitations et des sièges d'exploitation les plus impactées ainsi que la constitution d'un stock de terres agricoles couvrant largement les besoins en surface brutes prélevées par la ligne.

La concertation continue avec les exploitants et les riverains les plus proches de la ligne. Elle a d'ores et déjà permis de finaliser, en accord avec les collectivités, l'emplacement et les caractéristiques de

la quasi-totalité des rétablissements. Elle se poursuit pour régler les cas en suspens et finaliser les accords obtenus.

## **LE REAMENAGEMENT DE L'ESPACE AGRICOLE**

Les emprises foncières nécessaires ont été circonscrites après les enquêtes parcellaires qui se sont déroulées en février et mars 2012. Près de 90 % des territoires traversés dans les trois départements concernent des terres à vocation agricole avec une forte activité d'élevage. Eiffage Rail Express doit finaliser les dernières opérations d'acquisition des bâtis et les indemnisations des exploitations concernées par le projet et maîtriser les terrains nécessaires à la réalisation de la ligne :

- les emprises définitives de l'infrastructure,
- les aménagements connexes (rétablissements routiers, chemins de maintenance, bassins tampon, etc.)
- les occupations temporaires de terrains pour les besoins du chantier.

## **LA COMPENSATION ENVIRONNEMENTALE**

Les études préliminaires ont permis d'épargner l'essentiel des zones enregistrées comme sensibles pour l'environnement (Zone Natura 2000 et Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF)). Les études de détail se poursuivent pour limiter les impacts résiduels. Des mesures adaptées sont alors mises en place pour compenser ces impacts résiduels sur les milieux naturels (forêts, zones humides, milieux aquatiques) et permettre le redéploiement de la biodiversité :

- reconstitution de zones boisées et de haies bocagères,
- restauration de zones humides,
- création ou remise en état de mares,
- conventionnement avec les exploitants agricoles.

La mise en œuvre du programme de compensation se fait avec le concours des acteurs locaux (gestionnaires, institutionnels, agriculteurs, etc.) pour une meilleure intégration dans les projets de territoire.

Il faut noter que la plupart des parcelles sur lesquelles sont envisagées des mesures de compensation reste compatible avec le maintien d'une fonction agricole, seules les pratiques sont adaptées à une meilleure sauvegarde de la biodiversité.

Les parcelles du stock de réserve SAFER, financées par RFF, qui n'ont pas été utilisées pour l'aménagement foncier, pourront être affectées à des fonctions agro-environnementales compatibles avec le besoin de compensation environnementale. Ces parcelles seront proposées au monde agricole pour être exploitées sous réserve du respect de pratiques adaptées.

Pour anticiper les besoins fonciers liés à la compensation environnementale, ERE travaille avec les opérateurs de l'aménagement foncier et notamment les Conseils Généraux.

- **Les premières réalisations sur le terrain**

### **Les mares de compensation immédiate**

68 mares avec présence d'espèces protégées sont impactées par les travaux et seront substituées par de nouvelles mares créées à proximité. A ce jour, une dizaine de mares sont réalisées en Ile-et-Vilaine et en Sarthe. Ces mares pourront être utilisées pour recueillir les espèces qui auront été transférées.

### **Le cératophylle Inerme**

Seule espèce végétale protégée et impactée par le projet, le cératophylle inerme a fait l'objet de toute les attentions. Cette plante est présente dans les mares situées sous l'emprise et a été déplacée mi-juillet dans des mares à proximité selon un protocole établi par l'ONF et validé par le Conservatoire Botanique du Bassin Parisien. Un suivi sera réalisé pour évaluer l'efficacité de ce transfert avec mesures correctives si nécessaire.

### **Le Bois d'Orcan (35)**

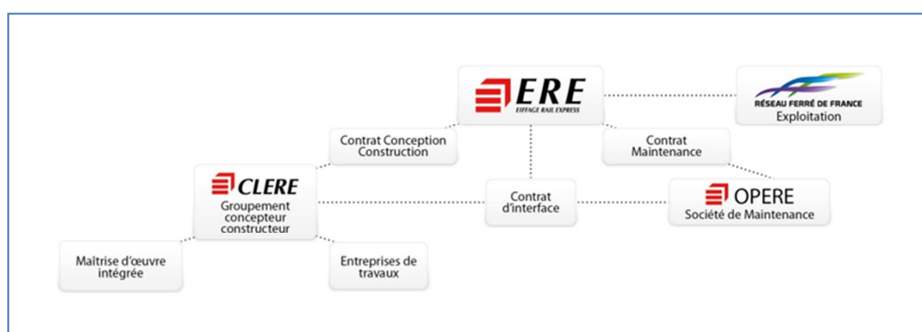
Un boisement compensateur de 13,5 ha a été planté en février 2012 sur la commune de Noyal-sur-Vilaine. Ce boisement a été complété par 12 ha réalisé par le propriétaire.

## **L'ARCHEOLOGIE**

Les diagnostics archéologiques ont permis de mettre à jour de nombreux vestiges qui ont conduit à la prescription d'une quarantaine de fouilles.

## **L'ORGANISATION DES TRAVAUX**

Eiffage Rail Express, maître d'ouvrage et filiale du groupe Eiffage, a confié au groupement d'intérêt économique CLERE, constitué de filiales du groupe Eiffage, la conception et la construction du projet. Pour la conception, CLERE s'appuie sur les compétences des ingénieries Setec et Ingérop.



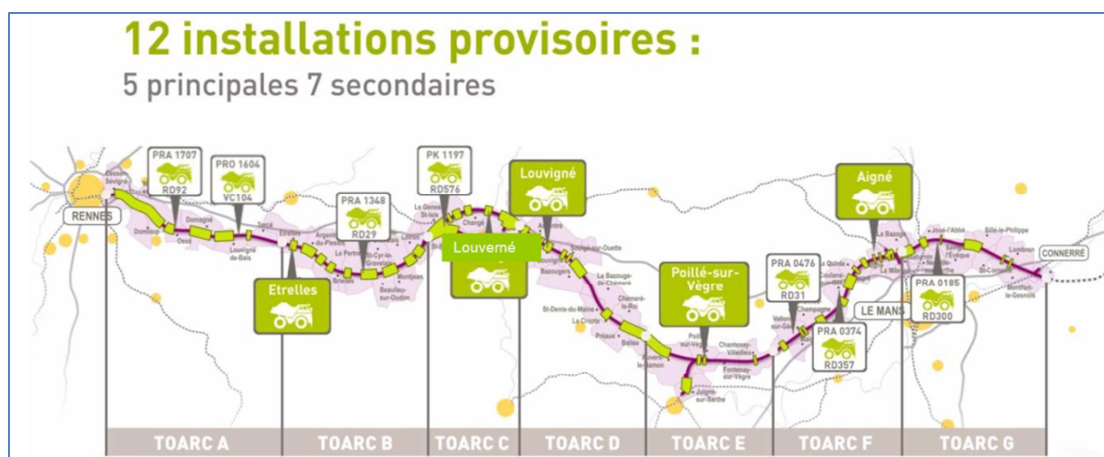
Pour mener à bien les travaux sur toute la longueur du linéaire, le chantier a été découpé en 7 lots de travaux aussi appelés TOARC (Terrassements, Ouvrages d'Art et Rétablissement des Communications) qui font chacun entre 25 et 30 km de long.

Les directions de travaux seront installées sur 5 bases principales à Etelles, Louvigné, Louvigné, Poillé-sur-Vègre et La Milesse. Des bases secondaires et tertiaires sont aussi prévues pour permettre au personnel d'embaucher sur leur lieu d'activité.

La base principale d'Etelles qui se trouve à la jonction des TOARC A et B (Cesson Sévigné – Etelles – Le Genest-Saint-Isle) accueillera à terme 250 collaborateurs dont 130 personnes en encadrement. Sur la base seront aménagés un atelier mécanique pour l'entretien des matériels de terrassement, une zone de préfabrication des Ouvrages d'Art et des vestiaires et réfectoires pour le personnel.

Deux bases de travaux ferroviaires positionnées à Saint-Berthevin et sur les communes de Auvers-le-Hamon / Juigné-sur-Sarthe permettront l'approvisionnement du chantier par la voie ferrée, notamment celui des poses de voies, grâce à leur proximité avec le réseau ferré existant.

La maîtrise d'œuvre est quant à elle découpée en 3 sections : ouest, centre et est.



## QUELQUES DONNEES CHIFFREES

### Terrassements

- 29,1 millions de m<sup>3</sup> de déblais
- 17,3 millions de m<sup>3</sup> de remblais
- 11,3 millions de m<sup>3</sup> de dépôts



Ouvrages d'art, voirie, cours d'eau, faune, hydraulique

- 6 tranchées couvertes et 9 viaducs
- 5 franchissements autoroutiers, 180 rétablissements routiers et ferroviaires
- 261 ouvrages hydrauliques (servant également pour la petite faune)
- 21 passages grande faune
- 93 bassins

Equipements ferroviaires

- 2 sous-stations électriques
- 2 bases de maintenance
- 820 km de rail
- 1 900 000 tonnes de Ballast
- 680 000 traverses

## **CALENDRIER DE RÉALISATION**

Printemps 2011 – juillet 2012 : concertation et réunions publique

Printemps 2011 – juillet 2012 : études d'avant-projet détaillé (APD) et autorisations administratives

- Dossier Loi sur l'eau
- Conseil National de protection de la Nature (CNPN)
- Enquêtes parcellaires

Printemps 2011 – été 2013 : diagnostics et fouilles archéologique

Décembre 2011 – novembre 2013 : libérations foncières

Juillet 2012 – novembre 2012 : travaux préparatoires de génie civil (assainissement provisoire, déviations de réseaux, rétablissement des communications, grands ouvrages d'art prioritaires, etc.)

Décembre 2012 - été 2015 : grands travaux de terrassement et de génie civil

Automne 2014 - été 2016 : travaux d'équipements ferroviaires (poses de voies, signalisation, etc.)

Automne 2016 : fin des travaux

Essais puis mise en service : printemps 2017

# EMPLOI ET FORMATION

## LES BESOINS EN PERSONNELS

Le chantier de la LGV mobilisera 3 000 personnes pendant la phase de terrassement et de génie civil de juin 2012 à juillet 2015, pour la construction de la plateforme ferroviaire. Les entreprises participant à ce chantier apporteront plus de la moitié des besoins de main-d'œuvre en lui affectant des personnels issus de leurs différentes entités. Les effectifs complémentaires seront recrutés localement sur l'ensemble de la ligne.

Les besoins locaux sont estimés à plus de 1 000 embauches locales, dont l'essentiel dans les métiers du terrassement (conducteurs d'engins) et du génie civil (coffreurs bancheurs). Parmi ces embauches, plus de 200 concerneront des personnes en insertion, conformément à l'engagement pris sur le chantier (8 % des heures travaillées) avec RFF.

En Bretagne, le nombre d'embauches directes locales est évalué à 200 personnes, toutes activités et tous métiers confondus, pour la durée du chantier.

## LA COORDINATION TERRITORIALE

La démarche initiée par CLERE, groupement concepteur - constructeur fédère l'ensemble des partenaires institutionnels locaux autour des équipes de Pôle Emploi.

Dans ce cadre, des comités de pilotage départementaux sont mis en place et animés par les services de l'Etat (Préfecture et Direction du Travail), et réunissent l'ensemble des acteurs publics de l'emploi et de la formation professionnelle. Depuis l'automne 2011, ces comités se sont réunis à plusieurs reprises afin d'impulser une dynamique locale sur le territoire pour les recrutements à venir sur la LGV, de définir les moyens à mobiliser et de mettre en place les partenariats et les outils adaptés.

Chaque comité de pilotage s'appuie sur les travaux de deux comités techniques :

- l'un pour le recrutement, y compris l'insertion des personnes en difficulté ;
- l'autre pour la formation, animé par le Conseil Régional, auquel participent également Constructys et les Fédérations Régionales des Travaux Publics.

Ce dispositif de coordination et de partenariat étroit facilite le recrutement des demandeurs d'emploi pour le projet tout en favorisant la qualification et l'insertion professionnelle, et consolide la relation de proximité entre les acteurs pour rendre plus efficace le processus de recrutement (meilleure connaissance des métiers et des profils, réactivité, synergies...).

Pôle Emploi agit comme un guichet unique pour le chantier et traite avec CLERE l'ensemble des candidatures reçues. Il met à la disposition du projet ses équipes de conseillers BTP dédiées, sur l'ensemble du tracé, et des plateformes de recrutement spécifiques chargées d'évaluer les habiletés des candidats aux postes de travail (méthode de recrutement par simulation), de les conseiller et de les orienter pour le chantier.

## LA FORMATION

CLERE coopère depuis l'automne 2011 avec les différentes institutions locales, l'État, les collectivités (régions, départements, agglomérations...), Pôle Emploi et Constructys pour l'élaboration de parcours adaptés afin de former ou de professionnaliser des demandeurs d'emploi.

Dans ce cadre, afin de répondre efficacement aux besoins sur le chantier, en s'inspirant des expériences récentes réussies (A65, Grand Stade de Lille...), CLERE et ses partenaires privilégient les principes de formation suivants :

- qualifier les personnes recrutées et sécuriser leurs parcours professionnels par l'acquisition de compétences visant un titre professionnel ;
- intégrer l'hygiène, la prévention, la sécurité et la discipline dans tous les programmes de formation initiale, la préservation de l'intégrité physique étant la première priorité ;
- installer des lieux de formation sur le tracé pour faciliter les déplacements des demandeurs d'emploi, leur intégration et leur accompagnement ;
- développer des actions de formation avec des partenaires reconnus, fiables et compétitifs.

Les Régions Bretagne et Pays de la Loire, à travers leur compétence formation professionnelle, s'engagent à plusieurs niveaux :

- en recherchant à mobiliser les publics éloignés de l'emploi, à travers les formations pré-qualifiantes qu'elles financent, pour qui ce projet offre une réelle opportunité de s'insérer professionnellement dans le cadre de l'engagement volontaire du groupe Eiffage ;
- en valorisant l'offre de formation déjà disponible dans les métiers des travaux publics : en formation professionnelle initiale, en apprentissage ou en formation continue (les centres de formation conventionnés par la Région seront sensibilisés aux potentiels de recrutement proposés par Eiffage) ;
- en adaptant leur offre de formation en initiant des actions territoriales et partenariales renforçant le financement proposé par exemple par Constructys et/ou de Pôle emploi (par exemple, pour les conducteurs d'engins, 200 KE apportés par la Région Bretagne dans le cadre de la charte signée aujourd'hui).

Cette mobilisation des Régions, de Pôle Emploi et des autres partenaires se concrétise par la signature d'une charte de mobilisation et d'engagements réciproques :

- le 27 juillet 2012 lors de l'inauguration d'Etelles pour la Bretagne, avec remise des attestations de formation aux 15 premiers conducteurs d'engins recrutés et formés ;
- à une date ultérieure à venir pour les Pays de la Loire suivant des principes similaires.

Au global, sur les années 2012 et 2013, plusieurs millions d'euros devraient être ainsi mobilisés pour former les demandeurs d'emploi locaux pour l'indemnisation et la rémunération des stagiaires par Pôle Emploi pendant la formation, en sus de sa participation aux coûts pédagogiques par Constructys (y/c. Fonds Paritaire de Sécurisation des Parcours Professionnels et Fonds Social Européen), et enfin par les deux Régions concernées.

L'objectif de ce dispositif global de formation est double : répondre aux besoins de recrutement pour la LGV et sécuriser les parcours professionnels par l'acquisition de compétences validées et reconnues. A l'issue du chantier, les personnes recrutées doivent en effet pouvoir faire reconnaître leurs compétences acquises, directement au sein du groupe Eiffage pour ceux qui l'intégreront définitivement, ou sur les territoires.

Depuis le mois de mai, une centaine de demandeurs d'emploi a déjà été recrutée avec succès dans ce cadre, dont 30 bretons, et dont 60 spécifiquement formés à la conduite d'engins pour le chantier.



## CONTACTS PRESSE :

### **Eiffage**

Sandra Weigand

01 41 32 81 90 ou 06 10 34 74 03

[sandra.weigand@eiffage.com](mailto:sandra.weigand@eiffage.com)

### **Réseau Ferré de France**

Manon de Cassini-Hérail

01 53 94 31 38 ou 06 42 07 99 53

[manon.herail@rff.fr](mailto:manon.herail@rff.fr)