



Ligne à Grande
VITESSE
Bretagne - Pays de la Loire

DOSSIER DE PRESSE

AVANCEMENT GENERAL DU PROJET EN ILLE-ET-VILAINE

23 Janvier 2013

CONTACTS PRESSE :

Eiffage Rail Express

Frédérique Alary

02 23 61 49 86 ou 06 07 08 40 82

frederique.alary@eiffage.com

Réseau Ferré de France

Véronique Poiron

02 40 35 92 63 ou 06 86 30 37 71

veronique.poiron@rff.fr

projet en PPP attribué par RFF



Après une phase de travaux préparatoires qui a duré 6 mois pour déboiser, réaliser les assainissements de chantier, dévier les réseaux et rétablir les voiries, les terrassements de masse et les ouvrages de génie civil prioritaires démarrent en ce début d'année 2013 entre Le Mans et Rennes.

1. 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 réduisant le temps de parcours à 1h10.

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.

2. RAPPEL DE L'HISTORIQUE ET DES GRANDES ÉTAPES DE LA LGV BPL

- **26 octobre 2007** : Déclaration d'Utilité Publique
- **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 de Partenariat entre RFF et ERE
- **3 août 2011** : entrée en vigueur du Contrat de Partenariat
- **4 août 2011** : affermissement de la Virgule de Sablé-sur-Sarthe

3. 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).

4. UN FINANCEMENT NOVATEUR

Le montant global du projet de la LGV Bretagne – Pays de la Loire est de 3,3 milliards d'euros. Le contrat de partenariat signé entre RFF et Eiffage Rail Express le 28 juillet 2011 pour un montant de 3 milliards d'euros est l'un des plus importants signé en Europe à ce jour. 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.



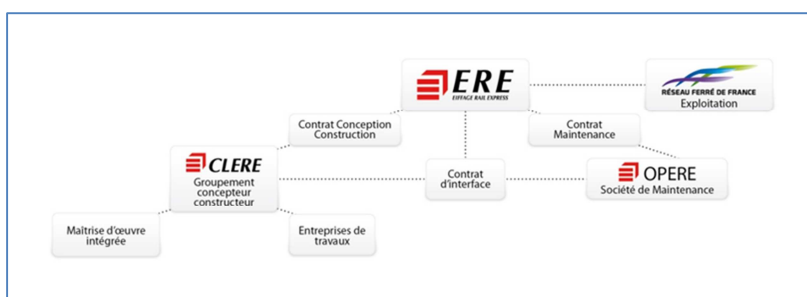
- par Eiffage Rail Express qui a contracté un emprunt de plus de 1 milliard auprès de 12 banques commerciales, de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) et du fonds d'épargne de la Caisse des Dépôts ,
- sur fonds propres du groupe Eiffage pour un montant total de 129 millions d'euros.

5. 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.

5.1 L'ORGANISATION DES TRAVAUX

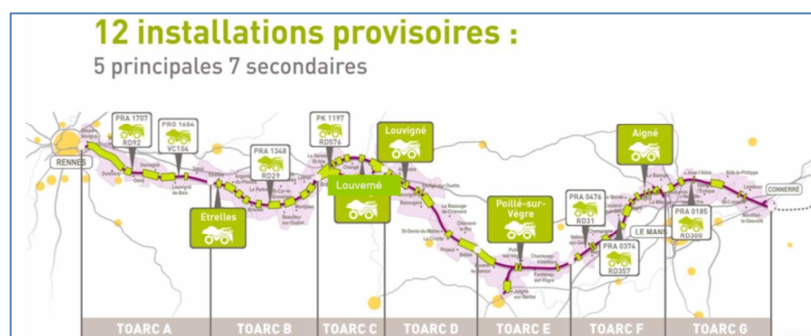
Eiffage Rail Express, maître d'ouvrage et filiale du groupe Eiffage, a confié au groupement d'intérêt économique CLERE, constitué de filiales du groupe Eiffage, la conception et la construction du projet. Pour la conception, CLERE s'appuie sur les compétences des ingénieries Setec et Ingérop.



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 Etrelles, Louverné, Louvigné, Poillé-sur-Vègre et Aigné. Des bases secondaires et tertiaires sont aussi prévues pour permettre au personnel d'embaucher sur leur lieu d'activité.

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. Après la mise en service, une partie de ces bases seront conservée pour la maintenance de la ligne.



5.2 L'AVANCEMENT DES TRAVAUX EN ILLE-ET-VILAINE

Les ouvrages de franchissement en Ile-et-Vilaine restent assez simples, la topographie du département n'impose pas la construction d'ouvrages exceptionnels. Les ouvrages les plus significatifs sont les tunnels (en tranchée couverte) de franchissement de la rocade de Rennes et du parc de la Monniais, à Cesson-Sévigné.

TOARC A (Cesson-Sévigné / Etrelles)

A Cesson-Sévigné, les terrassements dans le parc de la Monniais sont en cours. Les travaux de réalisation du barreau de liaison entre la RD 32 et la RD 286 sur la partie Est de Cesson-Sévigné sont démarrés. Avec sa mise en service courant février, la circulation de la RD32 sera rabattue sur la RD286.

Les travaux de la déviation provisoire de la rocade ouest (RN 136) de Rennes sont en cours. Déviée en 2x2 voies, elle permettra de maintenir la circulation pendant la construction de l'ouvrage de franchissement de la rocade par la LGV.

A Noyal-sur-Vilaine, la déviation provisoire locale réalisée sur la RD 92 sera mise en service d'ici la fin du mois.

A Louvigné-de-Bais, le pont-route a démarré sur la RD95.

TOARC B (Etrelles / Genest-saint-Isle)

A Gennes-sur-Seiche, sur la RD88, la construction du pont-rail a démarré.

Au Pertre, le terrassement du déblai rocheux est en cours, quelques tirs de mines doivent être réalisés pour extraire la roche. Les blocs extraits sont concassés sur place, le matériau obtenu sera ensuite réutilisé sur le chantier.

A Beaulieu-sur-Oudon, la construction de l'ouvrage de la RD 142 a démarré, le rétablissement sera mis en service à l'été.

Sur la commune de St-Cyr-le-Gravelais, La VC 107 sera coupée à partir de la mi-janvier jusqu'à la fin de l'année. La construction du pont-rail sur la RD 120 commencera à la fin du mois.

A Loiron, sur la RD57, la déviation de circulation a été mise en service avant Noël permettant le démarrage des travaux de franchissement de la LGV et le débranchement vers Laval.

5.3 LA CONCERTATION ET LE DIALOGUE AVEC LES TERRITOIRES

La concertation avec les exploitants et les riverains les plus proches de la ligne a permis de finaliser, en accord avec les collectivités, l'emplacement et les caractéristiques des rétablissements.

Les aménagements paysagers finalisés seront présentés au printemps dans les communes et aux riverains.

5.4 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 finalise les dernières opérations d'acquisition des bâtis et les indemnisations des exploitations concernées par le projet. A ce jour, environ 93 % du foncier a été libéré en Ille-et-Vilaine.

Une nouvelle enquête parcellaire va être organisée en mars prochain pour confirmer les évolutions des emprises du projet suite à la concertation fine sur le terrain et la finalisation de l'avant-projet détaillé.

En parallèle hors emprise du chantier, les aménagements fonciers agricoles et forestiers se poursuivent et des enquêtes publiques seront organisées au printemps.

5.5 LA COMPENSATION ENVIRONNEMENTALE

Les études préliminaires ont permis d'épargner les zones enregistrées comme sensibles pour l'environnement (Zone Natura 2000 et Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF)). Les études de détail ont permis de mettre en œuvre des mesures adaptées pour compenser les 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,

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 resteront propriété de RFF et seront proposées au monde agricole pour être exploitées sous réserve du respect de pratiques adaptées.

ERE travaille avec les Conseils Généraux et les associations des expropriés pour concilier les besoins fonciers liés à la compensation environnementale aux enjeux des aménagements fonciers.

En Ille-et-Vilaine, 9 propositions techniques ont été transmises aux services de l'Etat par ERE au titre de la compensation biodiversité et loi sur l'eau. L'ensemble des projets liés aux sites actuellement identifiés seront définis pour mi-2013. Leur mise en œuvre interviendra en revanche à l'issue de l'aménagement foncier, soit fin 2014. Par ailleurs, 2 projets de boisement représentant une surface totale de 19 ha ont été validés dans le département : 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 réalisés par le propriétaire. La définition du boisement compensateur de 3,5 ha à réaliser sur la commune de Cesson-Sévigné est en cours en concertation avec les services de l'Etat.

OBSERVATOIRE DE L'ENVIRONNEMENT

Le Comité d'orientation de l'observatoire du projet de Ligne à Grande Vitesse Bretagne Pays-de-la-Loire s'est réuni le 20 décembre 2012 sous la présidence des représentants des Préfets de la région Bretagne et de la région Pays de la Loire.

Cet observatoire qui associe l'Etat et les autres cofinanceurs de la LGV, les représentants des territoires traversés et des milieux économiques concernés, Réseau Ferré de France et Eiffage rail Express a pour mission :

- d'assurer le suivi socio-économique et environnemental de la LGV, en phase travaux comme en phase d'utilisation jusqu'en 2022,
- d'en évaluer les incidences et de rendre compte des principales réactions des opinions publiques,
- de fournir une information transparente sur les effets directs et indirects de la LGV sur les territoires concernés,
- d'améliorer ainsi la conception et l'intégration des futurs projets de LGV via ce retour d'expérience spécifique.

Un premier programme d'études de l'observatoire sera arrêté et engagé dans le courant du premier semestre 2013.

5.6 L'ARCHEOLOGIE

Suite aux diagnostics réalisés sur l'ensemble des emprises et zones de dépôts, 45 fouilles ont été identifiées et prescrites. 39 des 45 fouilles identifiées à ce jour étaient achevées, comme prévu, fin 2012. Les 6 autres, 4 en Ille-et-Vilaine et 2 en Sarthe, se termineront au premier semestre 2013.

Couvrant une période allant du paléolithique au Moyen Age, ces fouilles préventives ont permis de faire avancer la connaissance de l'occupation des territoires traversés par la LGV à travers les âges. En collaboration avec l'INRAP, ERE organisera à compter de l'été 2013 une exposition itinérante qui permettra de faire découvrir au plus grand nombre les résultats de ces fouilles.

6. QUELQUES DONNEES CHIFFREES

Avancement à fin décembre 2012 :

- *Terrassement : 2 millions de m³ ont été déplacés*
- *70% du linéaire a été mis à nu (déboisement, démolition, clôtures) et près de 20% a été décapé*
- *30% des pistes d'accès sont réalisées*
- *13 ouvrages d'art ont démarré (fondations et piles)*
- *Plus de 60 000 traverses ferroviaires ont déjà été réalisées.*

Les chiffres du projet :

Terrassements

- *29,1 millions de m³ de déblais dont 7,9 M de m³ en Ile-et-Vilaine*
- *17,3 millions de m³ de remblais dont 4,5 M de m³ en Ile-et-Vilaine*
- *11,3 millions de m³ de dépôts dont 2.8 M de m³ en Ile-et-Vilaine*

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 au Pertre (35) et à Juigné-sur-Sarthe (72)*
- *2 bases de maintenance à Saint Berthevin et à Auvers-le-Hamon / Juigné-sur-Sarthe*
- *820 km de rail*
- *1 600 000 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 (CNP)
- Enquêtes parcellaires

Printemps 2011 – été 2013 : diagnostics et fouilles archéologique

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

7. LA SOUS TRAITANCE EN ILLE-ET-VILAINE

Eiffage s'est engagé à sous-traiter 8 % des travaux à des entreprises type TPE / PME ou artisans. Au total, c'est environ 30 % des travaux qui devraient être sous-traités à des entreprises hors groupe.

En Ille-et-Vilaine, sur les 30,8 km du TOARC A, le tronçon de LGV situé entre Cesson-Sévigné et Étrelles, c'est la majeure partie du chantier qui vient d'être confiée à deux entreprises régionales : Pigeon, de Louvigné-de-Bais (35) et Charier, de Montoirde-Bretagne (44) vont en effet y réaliser l'essentiel du terrassement, soit près de 28 km linéaires. Les deux sociétés réaliseront, d'ici à la fin 2014, le terrassement de la plate-forme ferroviaire ainsi que l'assainissement.

La société ROUSSEL BTP, basée en Côtes d'Armor, interviendra, quant à elle, sur la réalisation de ponts-rail sur le TOARC A.

8. EMPLOI ET FORMATION

Fin 2012, 1575 personnes étaient mobilisées sur le chantier de construction de la LGV BPL dont 300 personnes environ en Ille-et-Vilaine.

8.1 LES BESOINS EN PERSONNELS

Le chantier de la LGV mobilisera jusqu'à 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.

Il est prévu de recruter localement de l'ordre de 1000 personnes, 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).

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

8.2 LA COORDINATION TERRITORIALE

La démarche initiée par Eiffage 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. Pôle Emploi agit comme un guichet unique pour le chantier et traite avec Eiffage, 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.

8.3 LES RECRUTEMENTS

A la fin de l'année il a pu être enregistré sur le projet BPL 217 embauches locales dont 126 personnes en insertion professionnelle.

Des formations spécifiques ont aussi été organisées, ainsi donc 90 conducteurs d'engins ont été formés dont 77 intégrés au chantier et 180 candidats sélectionnés pour cet hiver, dont 120 coffreurs et aide-coffreurs.

Ainsi 1500 candidatures ont été traitées en 2012, avec l'appui de Pôle Emploi.

8.4 LA FORMATION

Eiffage 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.

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 : à 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.