

Ligne à Grande

 **VITESSE**  
Bretagne - Pays de la Loire



*Tranchée couverte*

## **DOSSIER DE PRESSE**

15 février 2012

# SOMMAIRE

## 1. LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

## 2. UN CONTRAT EN PARTENARIAT PUBLIC - PRIVE

## 3. CONCERTE ET DIALOGUER AVEC LES TERRITOIRES

## 4. REAMENAGER L'ESPACE AGRICOLE

### 4.1 L'AMENAGEMENT FONCIER

### 4.2 LES OCCUPATIONS TEMPORAIRES

### 4.3 L'ENQUETE PARCELLAIRE

### 4.4 L'ARCHEOLOGIE PREVENTIVE

## 5. LE MAINTIEN DE LA RICHESSE ENVIRONNEMENTALE

### 5.1 DEUX PROCEDURES MAJEURES POUR DEMARRER LES TRAVAUX

### 5.2 LA COMPENSATION ENVIRONNEMENTALE

## 6. UN PROJET GENERATEUR D'EMPLOIS

### 6.1 MOBILISATION DES ACTEURS ET GOUVERNANCE LOCALE

### 6.2 L'IMPLICATION DES ACTEURS LOCAUX DE L'EMPLOI

### 6.3 FORMATION ET INSERTION

## 7. CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE LOCAL

## 8. L'ORGANISATION DES TRAVAUX

## 9. QUELQUES DONNEES CHIFFREES

## UN PROJET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

### 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 des 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 au-delà, vers Saint Malo et l'ensemble de la Bretagne occidentale.

En Pays de 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 longue de 3,6 km qui permet d'améliorer de façon importante le temps de trajet entre Angers, Nantes d'une part, et Laval, Rennes d'autre part, de 45 min environ, pour des liaisons de type TER.

### 2. UN CONTRAT EN PARTENARIAT PUBLIC - PRIVE

Ce projet, d'un montant de 3,3 milliards d'euros, est l'un des plus importants d'Europe. C'est le plus gros contrat de partenariat signé en France à ce jour.

Une convention de financement a été signée le 13 juillet 2011 entre Réseau Ferré de France (RFF), l'Etat et les collectivités : les Régions Bretagne, Pays de la Loire, les quatre départements bretons (Ille et Vilaine, Morbihan, Finistère et Côtes d'Armor), Rennes Métropole et le Pays de St Malo.



Réseau Ferré de France (RFF) a signé un contrat de partenariat Public – Privé avec Eiffage Rail Express (ERE), filiale du groupe Eiffage, le 28 juillet 2011. Avec l'apport d'une dette de plus d'un milliard d'euro contracté auprès de 14 institutions financières dont la BEI et la CDC,

ERE préfinance une part significative du projet et sera rémunéré sous forme de loyers à la mise en service.

A la signature du contrat, ERE est devenu maître d'ouvrage de la ligne nouvelle. Il est en charge du financement, de la conception, de la construction et de la maintenance (Y compris le renouvellement) de cette ligne nouvelle pour 25 ans.

ERE a confié à CLERE, groupement constitué de filiales du groupe Eiffage, la conception et la construction de la ligne nouvelle. CLERE s'appuie sur un groupement d'ingénieries conduit par SETEC et INGEROP pour la réalisation du projet.

### **3. CONCERTER ET DIALOGUER AVEC LES TERRITOIRES**

La concertation favorise la compréhension et l'optimisation du projet. 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.

Pour l'Ille et Vilaine :

- *Concertation dans les communes : 45 réunions en mairies,*
- *Rencontres avec les riverains et les exploitants très impactés : 31 réunions,*
- *Rencontres avec le CG35 et les géomètres en charge des opérations d'aménagement foncier : une douzaine de réunions de présentation du projet, des propositions de zones de matériaux excédentaires et mesures environnementales compensatoires,*
- *Rencontres avec le service des routes du CG35 : 6 réunions de mise au point des rétablissements de RD*
- *Concertation avec la DIR Ouest : 4 réunions concernant le rétablissement de la RN 136*
- *Rencontres avec l'association des expropriés (ADE) : 2 réunions générales et un suivi régulier pour les exploitants les plus impactés*
- *Rencontres avec la SAFER : 3 réunions*
- *Présentation de l'emprise, du tracé et des propositions de zones de matériaux excédentaires aux membres des 6 sous-commissions d'aménagement foncier (CIAF) : 6 réunions*
- *Présentation en réunions publiques des aménagements et du tracé : 8 réunions*

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.

#### **4. REAMENAGER L'ESPACE AGRICOLE**

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 opérations d'acquisition des bâtis et d'indemnisation 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.

Les responsables fonciers d'ERE travaillent avec les opérateurs fonciers SCET, FIT CONSEIL et INEXIA-AFACOR pour prendre possession des terrains et définir les montants des indemnités dues aux propriétaires et aux exploitants, conformément aux protocoles signés avec les Associations Des Expropriés (ADE).

##### **4.1 L'AMENAGEMENT FONCIER**

Les terrains en aménagement foncier qui se trouvent à l'intérieur de l'emprise du projet sont compensés par échange avec des terrains acquis par les SAFER dans le cadre de l'aménagement foncier pour lequel est prévu une prise de possession des nouveaux lots à l'automne 2014. A l'issue de cette redistribution des terres, les exploitants agricoles retrouveront, en quantité et qualité équivalentes, les surfaces dont ils disposaient avant l'arrivée de la LGV. L'aménagement foncier est piloté par le Conseil Général, maître d'ouvrage qui peut, grâce aux stocks constitués par la SAFER avec un préfinancement de RFF, réaménager le parcellaire.

Eiffage Rail Express participe au financement des opérations d'aménagements fonciers agricoles et forestiers (création de chemins, de haies bocagères, drainage, irrigation, réserves SAFER, etc.). Ce sont ainsi environ 50 000 hectares qui seront réaménagés tout au long du tracé.

Pour le cas particulier de la section nord du Mans où RFF est déjà propriétaire de la plupart des emprises suite à des procédures d'aménagement foncier qui se sont déroulées il y a une vingtaine d'années (au moment de la construction de la LGV Paris-Le Mans), la maîtrise foncière s'opèrera grâce à un système d'échanges de terrains avec la SAFER, ou par une acquisition directe.

##### **4.2 LES OCCUPATIONS TEMPORAIRES**

Depuis le début de l'été, des sondages géotechniques sont en cours pour estimer la qualité des sols et le pourcentage de réemploi des matériaux. La variation des quantités excédentaires est encore importante et sera connu précisément au printemps au terme de ces études de terrain.

Pendant ce temps-là, les équipes d'Eiffage Rail Express ont travaillé avec le monde agricole sur la localisation possible des zones de matériaux excédentaires pour concilier les contraintes agricoles, environnementales et les besoins du chantier. Une fois la quantité des matériaux déterminée, des zones pré identifiées pourront être utilisées et les discussions entamées avec les exploitants et les propriétaires concernés.

#### **4.3 L'ENQUETE PARCELLAIRE**

L'enquête parcellaire est une procédure administrative qui a pour but d'identifier précisément les parcelles à acquérir et les propriétaires et ayants droits de ces parcelles. Elle se déroule du 1<sup>er</sup> février au 02 mars 2011.

Un dossier est consultable en mairie, dans chacune des communes concernées par l'emprise du projet de LGV. Le dossier se compose d'un plan parcellaire (report des emprises projet sur fond cadastral) et d'un état parcellaire (liste des propriétaires concernés) des biens impactés sur la commune.

#### **4.4 L'ARCHEOLOGIE PREVENTIVE**

Les diagnostics de la section courante sont achevés. Des diagnostics complémentaires sont nécessaires pour les zones où seront installées les bases travaux, des bassins, etc. Ce sont environ 300 ha supplémentaires qui sont en cours de prescription. Ces diagnostics seront réalisés sur le premier semestre 2012 pour les parcelles situées dans l'emprise et menés jusqu'à fin 2012 pour les zones en occupation temporaire.

Sur le linéaire, 6 fouilles ont été déjà réalisées sous la maîtrise d'ouvrage RFF dont 5 en Ille et Vilaine sur les communes de Brielles (La Dinetière, La Massuère et La Fosse Poulain), de Gennes sur Seiche (La Liberderie) et d'Argentré du Plessis (La Blancharderie). A la signature du contrat, Eiffage Rail Express est devenu le maître d'ouvrage, il finance l'intégralité des prospections archéologiques à venir, dans le périmètre du contrat.

A ce jour, 33 fouilles sont déjà prescrites par les services de l'Etat, 10 fouilles concernent le département d'Ille et Vilaine. Deux d'entre elles démarrent le 13 février, les autres seront réalisées entre mars et septembre 2012.

### **5. LE MAINTIEN DE LA RICHESSE ENVIRONNEMENTALE**

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

##### **Dossier loi sur l'eau**

Ce dossier de 8000 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.

*Enquête publique en cours et qui s'achève le 27 février. Dossiers consultables dans les 63 mairies concernées par la bande déclarée d'utilité publique relative au projet et dans les 3 préfectures concernées.*

### **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.

Le dossier est en cours d'instruction après une présentation auprès du Comité National de Protection de la Nature (CNP) le 17 janvier (commission flore) et le 07 février (commission faune) pour lesquels les avis sont en cours de formalisation.

Le démarrage des travaux est conditionné à l'obtention des autorisations liées à ces deux procédures et espérées avant l'été.

## **5.2 LA COMPENSATION ENVIRONNEMENTALE**

Les études préliminaires ont permis de faire passer la LGV en dehors de toutes les 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 fera 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.



## **6. UN PROJET GENERATEUR D'EMPLOIS**

Les équipes sur le terrain sont déjà fortement mobilisées pour mener à bien la concertation et la conception de l'ouvrage dont les travaux doivent démarrer à l'été prochain pour être achevés fin 2016.

Direction générale, direction technique, maîtrise d'œuvre, directions travaux ...à ce jour, ce sont environ 360 personnes qui ont été mobilisées depuis le printemps 2011 et qui travaillent sur le projet soit pour le Titulaire du contrat, Eiffage Rail Express ou pour le groupement concepteur / constructeur, CLERE, ses prestataires et sous-traitants

Après avoir recruté des cadres, des techniciens et des employés pour les équipes de direction et d'encadrement de chantier, les filiales du Groupe Eiffage et leurs sous-traitants recruteront à partir du mois de septembre 2012 pour les travaux de terrassement et de génie civil du chantier. L'effectif prévisionnel annuel, pour les 3 ans à venir, est d'environ 2500 personnes mobilisées sur le chantier, sur la totalité de l'itinéraire.

### **6.1 MOBILISATION DES ACTEURS ET GOUVERNANCE LOCALE**

Eiffage Rail express se situe dans la continuité des relations progressivement tissées avec les acteurs du territoire afin que la construction de la LGV Bretagne – Pays de la Loire soit une réussite en matière de gouvernance territoriale et un réel projet de développement durable.

Un comité de pilotage départemental réunissant les services de l'Etat (Préfecture et Direction du Travail) et les acteurs publics de l'emploi s'est réuni à plusieurs reprises depuis l'automne dernier 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. Ce comité de pilotage s'appuie sur les travaux de deux comités techniques :

- l'un pour le recrutement et l'insertion des personnes en difficulté sur le chantier, co-animé par Eiffage et la Maison de l'Emploi,
- l'autre pour la formation, co-animé par Eiffage et les Conseils Régionaux et auquel participe également l'OPCA de la construction.

### **6.2 L'IMPLICATION DES ACTEURS LOCAUX DE L'EMPLOI**

La démarche initiée par Eiffage fédère l'ensemble des partenaires publics ou privés mobilisés sur le recrutement et/ou l'insertion des publics en difficulté autour des équipes des Pôles Emploi qui agiront sur le chantier de la LGV BPL comme centralisateurs et intégrateurs des efforts de tous.



Dans ce cadre, les Pôles Emploi traiteront avec Eiffage l'ensemble des candidatures reçues. Ils mettent à la disposition du projet leurs 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, de les conseiller et de les orienter pour le chantier. Avec l'OPCA de la Construction et les Conseils Régionaux, les Pôles Emploi s'engagent également dans la formation des demandeurs d'emploi aux métiers du chantier.

Ce dispositif de coordination et de partenariat étroit doit ainsi permettre :

- de mieux recruter les demandeurs d'emploi pour le projet tout en favorisant l'insertion professionnelle,
- de pérenniser la relation de proximité pour rendre plus efficace le processus de recrutement (meilleure connaissance des métiers et des profils, plus grande réactivité...),
- de contribuer à la sécurisation des parcours professionnels des demandeurs d'emploi par la mobilisation des dispositifs de professionnalisation et d'aide à l'intégration de nouveaux embauchés.

L'avancement des actions de recrutement, de formation et d'insertion, sera suivi tout au long du chantier par Eiffage et les maisons de l'Emploi au sein des comités de pilotage départementaux.

### **6.3 FORMATION ET INSERTION**

Eiffage Rail Express via le groupement de conception – construction CLERE s'engage dans un programme ambitieux pour la formation des jeunes et l'insertion des personnes éloignées du monde du travail.

Des parcours de formation qualifiants seront mis en œuvre pour les demandeurs d'emploi recrutés, avant leur intégration sur le chantier, suivants les principes suivants :

- qualifier les personnes recrutées et sécuriser leurs parcours professionnels par l'acquisition de compétences et d'un titre professionnel reconnu,
- intégrer l'hygiène, la prévention et la sécurité 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 ou à proximité immédiate pour faciliter les déplacements des demandeurs d'emploi, leur intégration et leur accompagnement,
- développer des actions de formation avec des partenaires reconnus et fiables, disposant des moyens nécessaires et ayant une parfaite connaissance des métiers et des spécialités concernés.

Les filiales du Groupe Eiffage et leurs sous-traitants auront également recours à l'alternance pour recruter. Elles proposeront des contrats d'apprentissage et de professionnalisation.

Dans le cadre de l'engagement d'insertion pris par Eiffage (8% des heures travaillées sur le chantier), des efforts de formation particuliers seront déployés pour les demandeurs d'emploi ayant peu ou pas d'expérience, éloignés de l'emploi ou rencontrant des difficultés. Avant leur entrée en formation, ces candidats bénéficieront en effet d'une remise à niveau par des dispositifs d'accompagnement particuliers et renforcés.

Les prestataires et les fournisseurs du Groupe Eiffage pour le chantier seront également associés à cette démarche d'emploi socialement responsable par la mise en œuvre d'actions d'insertion volontaires.

## **7. CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE LOCAL**

Eiffage Rail Express 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.

Par ailleurs, la forte mobilisation sur le chantier aura aussi des conséquences directes sur les activités de service : restauration, alimentation, logement, etc. avec le personnel qui travaille et consomme à proximité de son lieu de travail.

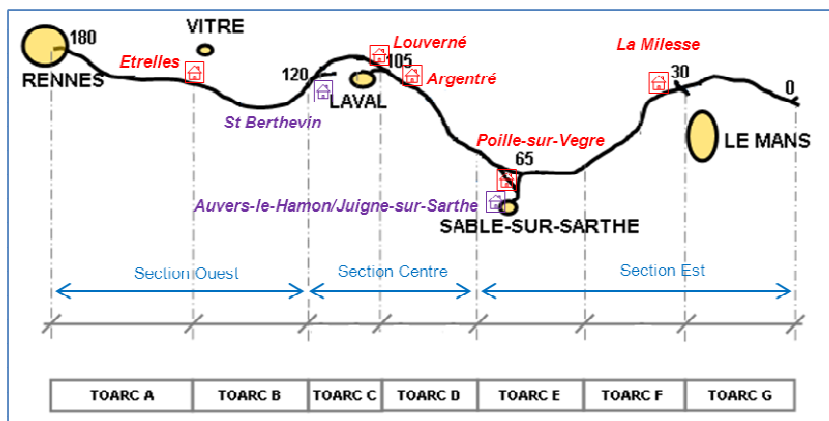
## **8. L'ORGANISATION DES TRAVAUX**

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.

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

Les directions de travaux seront installées sur 5 bases principales à Etelles, Louverné, Argentré, 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.

Deux bases de travaux ferroviaires positionnées à St 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.



## 9. QUELQUES DONNEES CHIFFREES

### Terrassements

- 23,5 M de m<sup>3</sup> de déblais
- 18,4 M de m<sup>3</sup> de remblais

### 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