

Sommaire

DOSSIER :	
LES RÉTABLISSMENTS ROUTIERS	1
ÉCHOS DES DÉPARTEMENTS :	
La Sarthe	2
L'Ille-et-Vilaine	2
La Mayenne	3
FOCUS CHANTIER	4
LA PAROLE À NOS PARTENAIRES	4



INSTALLATION DES VOIES :

Mi-octobre, la base d'Auvers-le-Hamon a accueilli le train de pose des rails et des traverses en provenance d'Allemagne. Il pourra mettre en place jusqu'à 1500 mètres de voie ferrée par jour.

Édito

LA SNCF PRÉPARE LA MISE EN SERVICE DE LA LGV-BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE

Les travaux engagés entre Le Mans et Rennes permettront en 2017 de gagner une quarantaine de minutes pour aller ou venir en Bretagne. Cette évolution des temps de parcours modifie de nombreux aspects de l'exploitation ferroviaire, et les équipes de la SNCF sont donc déjà mobilisées pour préparer la mise en service de la ligne.

L'un des axes de travail concerne les horaires et les dessertes pour proposer des TGV qui répondent aux besoins des voyageurs actuels et aux nouvelles attentes liées aux temps de parcours réduits. La réflexion est engagée avec le Conseil régional de Bretagne pour coordonner les offres TER et TGV afin de diffuser l'effet TGV à tout le territoire breton.

Il est aussi nécessaire de réorganiser complètement la production ferroviaire (roulement des matériels, des agents de contrôle et de conduite, maintenance...) pour l'adapter aux nouvelles conditions d'exploitation de la ligne. Un autre chantier concerne la transformation des gares en Pôles d'Échanges Multimodaux pour accueillir des voyageurs toujours plus nombreux, apporter les services attendus par les clients et organiser les connexions avec les différents modes de transport pour optimiser le temps avant d'arriver en gare. Les gares étant l'interface entre l'univers ferroviaire et les territoires, ces projets sont conduits en partenariats avec les collectivités concernées. Enfin, les clubs TGV de Bretagne, ouverts à tous les acteurs socio-économiques qui souhaitent « inventer la vie qui va avec le TGV », travaillent sur

des projets permettant d'optimiser les bénéfices, pour la Bretagne, des futurs TGV plus rapides. En espérant avoir le plaisir de vous accueillir à bord de nos TGV, je vous souhaite une bonne lecture de ce numéro de Eiffage.

Jean-Philippe Dupont
Directeur régional
SNCF Bretagne



Les rétablissements routiers

Dossier

Les travaux de génie civil sur la LGV ont intercepté 157 voies routières. Des déviations provisoires nouvellement créées et des fléchages d'itinéraires secondaires ont permis aux véhicules de continuer à circuler pendant la construction des ouvrages d'art nécessaires aux rétablissements routiers. En cet automne 2014, les toutes dernières routes sont en cours de rétablissement dans leurs axes définitifs.

Au début de l'année 2015, les premiers tronçons de voies ferrées vont être posés sur les 182 kilomètres de nouvelle ligne entre Connerré, à l'est du Mans, et Cesson-Sévigné, à proximité de Rennes, et sur les 32 kilomètres de raccordements aux lignes existantes. Pour préparer cette phase du chantier, les équipes de terrassiers ont depuis deux ans et demi ouvert une trace à travers la Sarthe, la Mayenne et l'Ille-et-Vilaine : en tout, 214 kilomètres de plateforme prêts à accueillir le ballast et les rails ont été nivelés. Au regard de la densité du réseau routier français, le tracé de la LGV Bretagne - Pays de la Loire a logiquement intercepté de nombreuses routes. « Cela ne signifie pas que la circulation ait elle-même été interrompue, intervient Ludovic Petit, directeur de travaux pour Eiffage Travaux Publics Ouest, en charge de la réalisation des chaussées. Pendant la construction des ouvrages permettant à la route de passer sur ou sous la ligne, nous avons construit de nombreuses voies provisoires pour maintenir le trafic routier. » Dans certaines situations, des trajets alternatifs ont été définis, utilisant le réseau existant avec l'objectif prioritaire de réduire les détours pour les riverains.

« Nous avons construit de nombreuses chaussées provisoires pour maintenir le trafic routier »



Le réseau existant avec l'objectif prioritaire de réduire les détours pour les riverains. **La concertation**

Dès 2011, une phase de concertation a débuté entre ERE et les différents gestionnaires de voirie : Cofiroute, l'État, les Conseils généraux et les communes. « Ces discussions ont permis de présenter le tracé des rétablissements des chaussées, d'affiner techniquement les projets et, en collaboration avec les élus, d'étudier les besoins de création de déviations provisoires. » Une fois que les tracés ont été définis, des réunions publiques avec les habitants ont eu lieu dans toutes les communes traversées : le tracé de la LGV a été présenté, ainsi que les études acoustiques ou les aménagements paysagers. « Les agriculteurs ont été particulièrement sensibles à l'impact de la nouvelle ligne sur les voies de circulation, car ces travaux impactaient directement leur activité au quotidien : ces axes seraient-ils adaptés au passage de leurs engins, quels détours cela impliquait-il pour rejoindre leurs champs ? » Une fois les dossiers validés, les premières déviations provisoires ont pu être construites fin 2012. « Sur les 157 routes à construire, 45 déviations provisoires ont été réalisées dont 2/3 sur des routes départementales. Ce chiffre élevé a permis d'éviter de nombreuses coupures de voies : grâce à la concertation, les demandes des habitants et de leurs élus ont été prises en compte au maximum. »

Techniques de construction

Les terrassiers ont préparé les remblais et les couches de formes, les ouvragistes ont terminés leurs ouvrages d'art, livrant aux équipes, sous la responsabilité de Ludovic Petit, une couche de forme de 35 à 40 cm de hauteur prête à recevoir les dernières couches constituant la chaussée. « C'est le nombre journalier de poids lourds qui dimensionne le type de chaussée que nous devons réaliser, reprend-il, on tient aussi compte de l'accroissement prévisionnel du trafic. » Sur les autoroutes, les différentes couches d'enrobé peuvent ainsi atteindre 30 cm alors que sur une voie à faible circulation 15 cm de Grave naturelle complémentaire et un revêtement de type enduit superficiel suffisent. Les enrobés ont été fabriqués localement dans deux centrales, une située à Orgères près de Rennes et l'autre installée au sud du Mans. « En accord avec certains gestionnaires de voiries, nous avons utilisé des formules d'enrobés comportant jusqu'à 25 % d'enrobés recyclés issus d'anciennes routes, une technique respectueuse de l'environnement qui permet de limiter les quantités de bitume et de matériaux "neufs" à produire et à transporter. Ceci en garantissant les caractéristiques techniques requises. » Les agences d'Eiffage Travaux Publics Ouest de Bretagne et du Mans ont réalisé ces travaux routiers. Des entreprises locales sont également venues en renfort sur certains secteurs : c'est le cas de l'entreprise Pigeon à Louvigné, d'Eurovia en Mayenne ou de la société Colas en Mayenne et en Sarthe.



« Nous avons utilisé des formules d'enrobés contenant jusqu'à 25 % d'enrobés recyclés »

La fin des rétablissements



Le premier rétablissement définitif a été ouvert en avril 2013 en Mayenne. À la fin de cette même année, 45 routes neuves étaient livrées. Au tout début de l'automne 2014, 135 étaient ré-ouvertes sur les 157 interceptées. À de très rares exceptions près, toutes seront ouvertes d'ici la fin de l'année. Certains gestionnaires, comme par exemple le Conseil général de la Mayenne, ont profité de ces travaux pour demander et cofinancer des adaptations, en particulier l'aménagement de chaussées plus grandes que celles initialement prévues. « Sur le département, trois voies simples sont passées en voies doubles : la D31 entre Ernée et Laval, la D57 entre Laval et Le Mans à la hauteur de Louvigné, et encore la D57 entre Laval et la Gravelle, près de Loiron. » Au total, 60 kilomètres de nouvelles routes nationales, départementales et autoroutières auront été construites, ainsi que 40 kilomètres de routes communales, auxquelles s'ajoutent 20 kilomètres de déviations provisoires qui seront par la suite démontées ou intégrées au chantier pour desservir la LGV.

La Sarthe

Colas Rail installe les supports caténaires

La société sous-traitante a commencé leur pose le long de la virgule de Sablé-sur-Sarthe. Pour faciliter le montage de ces supports d'électrification de la ligne, elle a ouvert une base de travail à Vaiges, en Mayenne.

Depuis cet été, les mâts métalliques qui supporteront les câbles de la caténaire sont élevés le long de la ligne par l'entreprise Colas Rail : « Nous sommes leader du ferroviaire en France et un acteur majeur en Europe, constate Christophe Maffray, directeur de travaux. Sur la LGV BPL, nous réalisons les études de détails, la fourniture et la pose de la caténaire ainsi que les réglages. » En plus des équipes sur le terrain, Colas Rail emploie de nombreuses personnes à Vaiges, dans sa base principale de 10 000 m² où sont pré-assemblés les éléments constituant la caténaire, livrés de France, d'Italie, de Belgique et d'Espagne. « Cette commune était idéalement située, à proximité de la ligne à grande vitesse et de l'autoroute, à mi-distance entre Le Mans et Saint-Berthevin où se trouvent nos bureaux de direction. » 8 700 supports seront ainsi installés entre Connerre et Cesson-Sévigné, ce qui nécessitera l'emploi de 130 personnes dont 70 % seront recrutées localement. « En collaboration avec Eiffage, l'accès à ces métiers a été facilité pour les intérimaires issus des chantiers de terrassement et de génie civil », termine Christophe Maffray. ■



Le train de pose est arrivé

C'est un convoi ferroviaire exceptionnel qui a permis le transport du train de pose en provenance d'Allemagne, mi-octobre.

Composé de trois véhicules spécialement adaptés pour le chantier de la LGV BPL, il pèse 240 tonnes et mesure 80 mètres de long. « À partir de janvier, ce train tractera six wagons de rails et vingt autres supportant les traverses en béton, note Fabrice Collée, responsable matériel. Il pourra poser jusqu'à 1 500 mètres de voie ferrée par jour. » Roulant sur la plateforme précédemment livrée par les équipes du génie civil, le train prendra d'abord la direction de Laval, qu'il devrait atteindre au printemps prochain puis continuera vers Rennes, pour revenir ensuite sur Connerre. « La tête du convoi, supporté par des chenilles, dépose et fixe les rails sur le ballast, ce qui permet aux autres wagons de rouler directement sur leurs bogies. » Avant son départ pour la préfecture de la Mayenne, une première phase de pose aura lieu à l'automne à proximité immédiate de la base d'Auvers-le-Hamon. Cette étape permettra d'affiner les réglages de la machine pour une utilisation optimum lors de sa mise en service. Une vingtaine d'hommes sera nécessaire à son fonctionnement. ■



L'Ille-et-Vilaine

Le terrassement s'achève

La sous-couche ferroviaire qui accueillera le ballast est en train d'être déposée sur l'ensemble de la plateforme traversant le département.

C'est la phase finale du terrassement, la plus précise de toutes : la dépose et le nivellement de la sous-couche. « Elle est constituée des agrégats de granulométrie la plus fine, entre 0 et 3,15 cm, précise Vincent Thomas, directeur des travaux de terrassement sur le TOARC A pour Eiffage. Le travail de cette sous-couche, d'une épaisseur de vingt centimètres, est très exigeant, son niveau de précision étant de trois centimètres. » Ce réglage très fin se fait grâce au savoir-faire des conducteurs d'engins, compacteurs et niveleuses, assistés de GPS. Les carrières des Vallons à Louvigné-de-Bais et de la Danancel à Saint-Médard-sur-Ille, au nord de Rennes, ont alimenté pendant une année deux plateformes de stockages situées le long de la trace : « nous avons commencé



à déposer cette sous-couche sur la ligne grâce à des pelles de 50 et 70 tonnes et des tombereaux rigides à la fin du mois d'août, et les derniers réglages auront lieu fin octobre. » La plateforme sera ensuite livrée à la fin de l'année aux équipes de pose des voies et des équipements ferroviaires. Cette étape sera marquée, après mise en place des premiers équipements, par une phase de pré-ballastage de la ligne par mode routier, en attendant l'arrivée du train de pose des rails et des traverses. ■



La Mayenne

Aménagements fonciers : les travaux connexes commencent

Le remembrement lié au passage de la LGV nécessite l'arrachage et la replantation de haies, le rétablissement de voies rurales et de sentiers pédestres. Les travaux débutent cet automne.



Dans le département, les communes impactées ont désigné Changé comme maître d'ouvrage délégué à la réalisation des travaux connexes aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers. « 26 sur 27 de ces communes nous ont choisis pour tenir ce rôle, explique Denis

Mouchel, maire de Changé. Nous disposons en effet de plus de moyens administratifs et techniques que la plupart d'entre elles et nous sommes par ailleurs la commune la plus impactée de la Mayenne, la LGV traversant Changé sur plus de neuf kilomètres. » La 27^e, Laval, moins touchée, reste quant à elle maître d'ouvrage sur son territoire. Avec une population de 5 800 habitants, Changé, ville résidentielle et industrielle située au nord de Laval, a donc pris en charge la gestion des

appels d'offres et le suivi des travaux, financés à 100 % par Eiffage Rail Express (ERE), pour un montant de 6,2 millions d'euros. « Nous avons profité de ces opportunités de remembrement pour faire évoluer nos chemins de randonnée, termine le maire. Parmi les changements, citons le sentier de la Morinière qui va désormais se prolonger en traversant le bois de Brunard, à Saint-Jean-sur-Mayenne. À Changé, il passera au lieu-dit la Bouffraie. » Les travaux devraient durer neuf mois. ■

Les voies sont installées sur la base travaux

La gare de triage temporaire de Saint-Berthevin se prépare pour accueillir les convois de fret et le train de pose de la LGV.



Enclavée entre la D900, la rocade qui contourne Saint-Berthevin par le nord et la ligne de chemin de fer classique Paris-Brest, la deuxième base travaux du projet de la LGV BPL change d'aspect de jour en jour. Après la phase de préparation de la plateforme par les équipes du génie civil, ce sont désormais celles spécialisées dans la pose des voies et des équipements ferroviaires qui l'aménagent. « Nous avons réalisé l'installation des voies au cours de cet été, annonce Andreas Grossman, directeur des travaux sur le secteur. Suivra leur

ballastage, puis les travaux de finition qui s'achèveront à Noël. » Livrés par camions, les rails de 18 mètres de long sont assemblés sur des traverses en bois, vingt-cinq voies de triage ont ainsi été construites. Ensuite, le train de pose des voies de la LGV démarrera son parcours depuis Auvers-le-Hamon, dans la Sarthe, en direction de Laval. Auvers-le-Hamon lui servira de première base de ravitaillement en traverses, rails, appareils de voies et ballast. Arrivé ici, celle de Saint-Berthevin prendra le relais et lui

servira de base en direction de Rennes. « À partir du printemps prochain, l'activité sera à son pic : de nombreux convois de fret alimenteront le lieu ; tous les jours, nous recevons trois trains de 24 wagons chacun contenant le ballast, plus un train hebdomadaire de 160 rails. » ■

La réalisation de la dernière couche de terrassement est en cours. La pose des équipements ferroviaires débutera à la fin de l'année. Au nord de la commune, la D31 désormais en 2x2 voies, ouverte à la circulation depuis le 28 août, a été inaugurée le 23 septembre en présence d'Olivier Richouf, président du Conseil général, et de Denis Mouchel, maire de Changé.

La grave-bitume, sous-couche ferroviaire utilisée depuis Ballée sur cette section, a fini d'être mise en œuvre en septembre.

Les travaux d'installation des artères câblées permettant la circulation d'informations pour la signalisation et les télécommunications ont débuté en septembre.

Les travaux de clôture ont démarré en août. Ils permettent de délimiter le domaine technique ferroviaire strictement nécessaire à l'exploitation et à l'entretien de la ligne.

Le prolongement de la rue des Buttes sera mis en circulation d'ici fin octobre. Reliant le secteur des services techniques au centre commercial de la Rigourdière, les 500 mètres de cette nouvelle voie communale passent, comme la rocade de Rennes, au-dessus de la LGV.

Le prolongement de la rue des Buttes sera mis en circulation d'ici fin octobre. Reliant le secteur des services techniques au centre commercial de la Rigourdière, les 500 mètres de cette nouvelle voie communale passent, comme la rocade de Rennes, au-dessus de la LGV.

Le dernier rétablissement routier du département a eu lieu sur la VC25, au lieu-dit la Construction. Toutes des routes modifiées pour la construction de la LGV en Ille-et-Vilaine sont désormais en configuration définitive.

La pose de clôtures marquant l'emprise définitive de la LGV vient de débuter. Un grillage souple métallique de 2 mètres de haut partiellement enfoncé dans le sol permet d'éviter à la faune de pénétrer dans l'emprise.

Le parc à ballast situé près de la D108 a été approvisionné en septembre. La roche, issue des carrières d'Iffendic, sera déposée par camion sur la trace au printemps 2015, lors de la phase de pré-ballastage. La pose des voies et la suite du ballastage se fera pendant l'été par train spécial.

La sous-station électrique du Pertre

Les travaux de construction de la seconde installation chargée de fournir l'énergie à la LGV viennent de commencer.

Pour atteindre leur vitesse de croisière de 320 km/h, les motrices des TGV circulant sur la LGV Bretagne-Pays de la Loire ont besoin d'être alimentées en électricité tout au long du trajet. C'est la tension fournie par les caténaires, autour de 25 000 volts, qui leur permettra de circuler à cette grande vitesse. « La création de tronçons électriques autonomes les uns des autres, d'une longueur d'environ 80 kilomètres, va faciliter le maintien de cette tension dans les caténaires, analyse le responsable du lot électrification de la LGV. Au-delà de cette distance, elle pourrait chuter. » Au centre de chacun d'entre eux, une sous-station électrique reliée au réseau électrique de RTE (Réseau de transport d'électricité), filiale d'EDF qui gère le réseau public de transport d'électricité français, transformera la haute tension en énergie exploitable par les trains. « Au Pertre, les câbles fournissant la haute tension (225 000 V) seront enterrés, invisibles pour les riverains. À partir de septembre 2015, trois transformateurs



à pertes réduites, qui consommeront à vide de 20 à 30 % d'énergie en moins qu'un transformateur classique, seront installés dans la sous-station. Ils sont fabriqués en France, à Lyon. » L'autre sous-station est située à Juigné-sur-Sarthe, près du réseau RTE 400 000 volts. ■

Les interfaces entre les différents chantiers

La coordination de la transition technique entre le génie civil, cette première phase de travaux qui touche à sa fin, et la pose des équipements ferroviaires qui débute en ce moment : une fonction que prend en charge l'équipe intégration de CLERE, le GIE concepteur - constructeur.

Ce ne sont pas moins de 1 600 points d'interface entre le génie civil et les équipements ferroviaires qui ont été recensés sur l'ensemble de la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Sur ces secteurs définis, les entreprises du génie civil puis celles des équipements ferroviaires ont dû travailler ensemble dès la conception du projet pour faciliter la réalisation de la ligne à grande vitesse. « Prenons l'exemple d'un ouvrage hydraulique construit sous la plateforme par le génie civil, intervient Gilles Fouqué, responsable intégration chez CLERE. Cette structure en béton permet de faire circuler un ruisseau sous la ligne. Or, depuis le printemps dernier, les premiers des 7 280 mâts en acier, supports de la caténaire, sont élevés le long de la trace par les équipes ST3. Leurs fondations descendent jusqu'à 3 m sous la surface du sol : il faut donc éviter de se trouver juste au-dessus d'un de ces ouvrages hydrauliques pour ne pas le percer. »

Un travail qualitatif

Pour prévenir ces situations, ces points d'interface ont été déterminés par les différentes équipes dès les études : aux ouvrages hydrauliques sus-cités, au nombre de 296, s'ajoutent les 134 buses traversantes, les 119 ponts-routes sous lesquels ne doivent pas se trouver de poteaux caténaires, les 7 tranchées couvertes qui doivent elles aussi respecter le bon gabarit pour permettre la fixation de la caténaire et le passage des trains, les 99 ponts-rails, les 9 viaducs, les 6 sauts-de-mouton, chacun avec leurs contraintes propres... « Au moment des travaux, il s'agit de contrôler sur le terrain ce qui a été défini sur les plans. Nous sommes une équipe de quatre personnes, avec des correspondants dans les entreprises elles-mêmes, chargés des interfaces. Un contrôle par le maître d'œuvre est également réalisé. » L'équipe doit s'assurer également que les métiers qui interviennent aient les bons documents, et que l'actualisation de ces derniers soit bien transmise. Certaines contraintes de terrain imposent en effet d'adapter le plan : si on reprend l'exemple du ruisseau, malgré toute la rigueur des études, celui-ci peut se trouver légèrement en amont ou en aval dans la réalité. L'ouvrage hydraulique sera donc déplacé. « Les professionnels sur place doivent impérativement remplir une fiche de modification et nous l'envoyer. Nous faisons alors une analyse des impacts pour les autres métiers, avec une mise à jour des plans. » La précision avec laquelle chacune des équipes gère à la fois le respect des plans et notifie chaque modification permet d'assurer un travail de qualité pour chacun sur la LGV BPL.

À la découverte d'un métier : conducteur de travaux

Exerçant une profession administrative autant que de terrain, les conducteurs de travaux planifient et supervisent la réalisation des chantiers.



Benjamin Lafuente

En cette fin de matinée, Benjamin Lafuente prend sa voiture pour se rendre sur un des viaducs de la LGV, au nord de Laval. Les travaux sont bien avancés, les finitions de l'ouvrage sont en cours. « Je fais presque quotidiennement un tour sur mes chantiers ; je m'occupe de six ouvrages d'art non courants sur le TOARC C de la ligne », commente le conducteur de travaux pour Eiffage TP Grands Travaux. Sa fonction : élaborer les agendas pour que les ouvrages soient réalisés en temps et en heure, gérer les budgets, le matériel, ainsi que le personnel

en charge de son utilisation. « Il s'agit dans les faits d'organiser le chantier, reprend-il. Pour cela, je fais mon planning en lien avec le chef de chantier, responsable de différentes équipes sur le terrain. » Lors de ses visites, Benjamin vérifie la qualité du travail réalisé et le respect des normes de sécurité et environnementales, s'assure qu'aucun engin n'est inutilisé... Le conducteur de travaux ne participe pas aux études de réalisation : « Quand j'arrive, on me donne un dossier en me disant : voilà ce qu'il y a à faire ; c'est ici que commence ma responsabilité. » Après un DUT et une licence professionnelle « bien que 90 % des conducteurs de travaux soient actuellement issus d'écoles d'ingénieurs », c'est au Sénégal qu'il commence sa carrière. Il y construit une centrale thermique et un silo à ciment. De retour en France, il part à Besançon pour une LGV, puis en Martinique pour une nouvelle centrale thermique. « Chez Eiffage TP Grands Travaux, on se déplace beaucoup en fonction de chantiers importants. Pour moi, ce mouvement perpétuel est un plaisir, un choix de vie. Quand on arrive dans un nouvel endroit, on ne connaît personne dans la ville, mais des liens existent déjà avec les professionnels, car c'est un petit milieu. » Le jeune homme de 29 ans le constate : le métier, centré sur la gestion et le suivi de personnel, se féminise de plus en plus.

La parole à nos partenaires

La Safer Maine-Océan

Avec la fin des échanges parcellaires, Rémy Silve, directeur général délégué, présente le bilan de l'action de la Société d'aménagement foncier et d'établissement rural (Safer) en charge des départements de la Mayenne et de la Sarthe.

C'est à travers un territoire bocager majeur dans le pays que se construit la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire. « Nous sommes ici dans des régions de polyculture et d'élevage, où les activités agricoles sont importantes, analyse Rémy Silve. Les exploitations sont de taille moyenne, avec une activité dominante de production laitière. Pour certaines d'entre elles situées sur le tracé, le préjudice subi a pu être important : sur une exploitation coupée en deux, si rien n'est entrepris, la contrainte pour l'éleveur est énorme. » Dans l'objectif de dégager les surfaces nécessaires à l'ouvrage et de compenser les exploitations touchées par la LGV, la Safer Maine-Océan a entrepris dès 2004, d'abord en partenariat avec les Départements puis rapidement dans le cadre d'une convention avec RFF, de constituer des stocks de terrains agricoles.

Créées à partir de 1962, les Safer, sociétés anonymes sans but lucratif chargées de missions d'intérêt général, ont eu en charge l'aménagement et la restructuration du foncier des exploitations agricoles, missions élargies depuis les années 90 à des opérations de développement durable des territoires ruraux. C'est dans ce cadre que 2 600 hectares de fonciers ont été stockés, grâce à des acquisitions dans et en dehors du périmètre de l'emprise. « Ces terrains, mis en vente par leurs propriétaires, ont été achetés par la Safer Maine-Océan depuis dix ans. Cet étalement sur le temps a eu différents avantages, en particulier ceux de ne pas créer d'inflation sur les terres agricoles, ni d'exproprier d'exploitants. » Ces stocks ont de plus continué à être cultivés en location par des agriculteurs, en attendant leur utilisation dans le cadre des échanges parcellaires.

« Le bilan de ce travail est pour moi globalement très positif, termine Rémy Silve. Nous avons réussi à travailler dans un esprit de dialogue avec tous les partenaires, RFF d'abord, ERE ensuite, les Conseils généraux, les chambres d'agriculture et les associations départementales d'expropriés (ADE). Conformément à notre mission, nous avons pu préserver l'activité agricole et relocaliser toutes les exploitations qui devaient l'être. J'ai un seul petit regret, à propos des compensations



environnementales liées au Grenelle de l'environnement et survenues à la fin du processus : dans l'urgence, nous sommes tout d'un coup passés d'une culture du dialogue mise en place dans la durée, à des décisions très rapides à prendre. »

ERE
EIFFAGE RAIL EXPRESS www.ere-lgv-bpl.com

Directeur de la publication : Loïc Dorbec - Rédactrice en chef : Frédérique Alary - Comité de rédaction : Arnaud Guillou - Conception / création : ART'GEST - Crédit photos : G. Arnaud - ERE - 22, avenue Henri Freville - 35 200 Rennes Tél : 02 23 61 49 70 - Tirage : 57 000 ex. - Ne pas jeter sur la voie publique.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE,
UN GRAND PROJET FERROVIAIRE
CONFIÉ À EIFFAGE RAIL EXPRESS

www.lgv-bpl.org

RFF, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, a confié à ERE le financement, la conception, la construction et la maintenance de la LGV Bretagne - Pays de la Loire, dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé d'une durée de 25 ans à compter du 3 août 2011. RFF assure de son côté la maîtrise d'ouvrage de la construction des 8 jonctions de la LGV au réseau ferré national et des dispositifs de gestion centralisée pour l'exploitation et l'alimentation électrique (central sous-station et poste de commande à distance basés à Rennes).

