

## Sommaire

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



Les 214 km de la LGV Bretagne - Pays de la Loire sont conçus de manière à éviter tout effet de barrage dans la circulation de l'eau à travers le paysage naturel : leur construction respecte la transparence hydraulique. En jeu, une meilleure protection de l'environnement, grâce à des ouvrages adaptés.

## Édito

Le chantier de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire est vraisemblablement un des plus grand chantier de travaux publics actuellement en cours à l'échelle de l'Europe. Il s'agit de la réalisation concrète d'un projet porté depuis plus de quinze années par les collectivités bretonnes et ligériennes. Cette réalisation doit être vue comme une grande aventure humaine de notre temps, comparable aux grandes constructions des siècles passés et dont les générations d'aujourd'hui sont les grandes bénéficiaires. L'histoire des civilisations humaines nous enseigne que nos sociétés ont toujours eu besoin les unes des autres, pour échanger et coopérer. C'est aussi la raison pour laquelle toute construction doit être considérée comme un héritage que l'on transmet aux générations futures. Fidèle à son histoire, qui place l'ambition de construire et de réaliser, avant les considérations affairistes régissant désormais les grandes tendances du monde, Eiffage donne la vie à une œuvre audacieuse, de grande utilité publique, et qui fera, demain, la fierté du grand ouest de la France. Cette œuvre sera aussi l'héritage légué par tous les «compagnons» d'Eiffage qui auront, une fois de plus, prouvé leur savoir-faire et leur passion pour les fabuleux métiers des travaux publics et de la construction.

Je salue ici ces femmes et ces hommes qui contribuent au rayonnement d'Eiffage et qui, en réalisant et en construisant, permettent aux collectivités de concrétiser leurs rêves les plus audacieux.



Gérard Lahellec,  
Vice-Président du Conseil  
régional de Bretagne

# Le maintien de la transparence hydraulique



## Dossier

En traversant le relief de la Sarthe, de la Mayenne et de l'Ille-et-Vilaine, la LGV franchit nombre de cours d'eau intermittents, permanents ou de fossés irrigués temporairement par temps humide. « En prenant en compte cette topographie dès la phase de conception de la ligne, nous pouvons éviter au maximum tout impact du tracé sur l'environnement, au niveau quantitatif - inondations - et mais aussi qualitatif - dégradations et pollutions liées au chantier », assure Daudet Ranaivoson, responsable hydraulique, drainage et assainissement à la maîtrise d'œuvre générale de CLERE.

Ce moindre impact sur l'environnement est possible grâce à un éventail d'ouvrages hydrauliques, adaptés à chaque situation. « Afin d'obtenir les autorisations pour débiter les travaux, nous avons dû prouver aux services de l'État que nous avions bien pris en compte les conséquences des installations, ouvrages et travaux sur l'environnement et envisagé une compensation lorsque l'incidence n'avait pu être réduite. » Études hydrologiques en lien avec la pluviométrie, écologiques, hydrobiologiques sur les espèces aquatiques et bien d'autres encore, ces données ont contribué à la réalisation d'un dossier « Loi sur l'eau » de plus de 8000 pages. L'impact sur les espèces sauvages et des milieux naturels a, lui, été compilé dans un dossier présenté au Conseil National de la Protection de la Nature (CNP). »

« Un dossier Loi sur l'eau de plus de 8000 pages »





### Différents types d'ouvrages

Le choix du type d'ouvrage hydraulique est fait en fonction de l'enjeu environnemental. Lorsque ce dernier est très important, les options se portent sur les viaducs et les ponts. « Ils permettent de ne pas impacter le lit mineur du cours d'eau, reprend Daudet Ranaivoson. Le viaduc, plus long, peut également enjamber l'ensemble d'un vallon. » Pour une rivière dont l'enjeu environnemental sera un peu plus faible, ouvrages cadres et voûtes sont bien adaptés. De trois à dix mètres de large, leur aspect ressemble à un tube avec un fond en béton, le radier, qui permet d'augmenter la résistance de la structure. « En contrepartie, on intervient ici sur le lit mineur du cours d'eau, que l'on doit dévier de façon temporaire ou permanente, le temps de la création de l'ouvrage. » D'aspect semblable, les dalots sont quant à eux plus petits, d'une largeur maximale de trois mètres. Enfin, pour les fossés et thalwegs dont la circulation de l'eau n'est que temporaire, suite à une pluie par exemple, de simples buses ou tuyaux rectangulaires en béton assurent le passage des eaux. « Depuis le Grenelle de l'environnement, beaucoup de choses ont évolué : la reconstitution des lits des cours d'eau est mieux prise en compte, la dimension des ouvrages hydrauliques est revue à la hausse. Plus aucun cours d'eau permanent ne passe dans une buse et, sur certaines rivières, il nous est interdit d'intervenir dans le lit mineur. » Eiffage a commencé à mettre en œuvre ces méthodes qui respectent de manière plus prononcée l'environnement sur le chantier de l'A65, l'autoroute construite entre Bordeaux et Pau, mise en circulation fin 2010.

### Faune et flore respectées

L'importance de l'enjeu environnemental d'un cours d'eau est déterminée par la présence d'espèces animales ou végétales particulières, rares ou protégées, tels les castors et les loutres sur l'Ouette, en Mayenne. « C'est un exemple intéressant : nous devions ici réaliser un très gros ouvrage. Nous avons donc négocié avec les services de l'État pour en créer un plus petit, mais mieux adapté. Sans radier, son fond est constitué d'un sol naturel qui permet un rétablissement écologique de l'ensemble du cours d'eau. Sur les berges, une surface de toile coco enssemencée et plantée a été déposée pour permettre une stabilisation des berges par enracinement des végétaux. »

### « Présence potentielle de castors et de loutres sur l'Ouette »

Pour d'autres structures, lorsque cela est nécessaire, des banquettes en béton sont également bâties sur les bords de l'ouvrage pour permettre le passage d'animaux semi-aquatiques. Installées à un niveau de crue annuelle, elles permettent aux mammifères semi-aquatiques et aux batraciens de circuler sans être emportés par le courant. « On peut également y ajouter un piège à traces composé d'un matériau sablo-argileux dans lequel ils laissent leurs empreintes, qui témoignent de leur passage. Les personnes intéressées par l'environnement, comme les membres d'associations naturalistes, noteront ensuite ces observations. » Lors de la déviation d'une rivière, les poissons nageant dans le tronçon concerné sont récupérés par pêche électrique, réalisée par des spécialistes. Objectif : les assommer légèrement par ce choc et les déplacer, bien vivants, un peu plus loin. Les amphibiens et les plantes, voire les fonds vaseux des mares situés à proximité du chantier, sont eux aussi transférés avant les travaux.

### Des bassins le long de la ligne

Au-delà des ouvrages d'art, assurer la transparence hydraulique de la LGV passe aussi par la création de bassins le long de la ligne. « Lorsqu'il pleut, ils permettent de récupérer les eaux de ruissellement de la plate-forme collectées par les dispositifs d'assainissement et d'éviter de les déverser d'un seul coup en aval, évitant tout risque d'inondation. » Un tronçon du trajet a fait l'objet d'un soin particulier : entre Connéré et La Milesse, la ligne est en effet mixte et assurera le passage de convois de voyageurs et de fret. « Parmi les substances transportées, il pourra y avoir des hydrocarbures et des produits chimiques potentiellement polluants. En cas de déversements accidentels dans l'environnement, nous avons prévu des dispositifs pour maintenir ces substances dans des bassins de confinement. » D'une structure plus complexe que les simples bassins d'écrêtement, ils permettent de récupérer ces produits avant qu'ils ne soient libérés dans la nature. Enfin, pendant la durée des travaux, des bassins filtrants provisoires permettent d'éviter le rejet d'eau polluée et turbide dans les rivières et ruisseaux. ■



### Les ouvrages hydrauliques sur la LGV

Sur l'ensemble du tracé, 292 ouvrages permettant le passage de l'eau vont être créés :

- 9 viaducs ;
  - 15 ouvrages de type ponts à caractère hydraulique ;
  - 149 cadres, voûtes et dalots ;
  - 119 ouvrages de types buses ou tuyaux rectangulaires.
- Parmi les cours d'eau notables que coupe le tracé, citons : la Courbe, la Sarthe et la Vègre dans le département de la Sarthe, l'Ouette, la Mayenne et l'Oudon en Mayenne et la Seiche en Ile-et-Vilaine.

## La Mayenne



## L'eau, une ressource précieuse

Grâce à une utilisation raisonnée, les besoins en eau de nos chantiers ont diminué au fil des années.

« Nous avons trois usages de cette ressource, analyse Damien Golfier, directeur terrassement du TOARC B. L'arrosage des pistes, afin de coller la poussière au sol, permettre une meilleure visibilité sur le chantier et éviter toute dégradation de l'environnement, pour les riverains et les cultures ; l'arrosage pour le traitement mécanique des sols, afin d'améliorer leur qualité lors des traitements à la chaux par exemple ; enfin, l'arrosage des granulats de remblais avant leur mise en œuvre, pour maximiser leur cohérence. » Pour chaque chantier, les besoins sont d'abord estimés, puis les sources d'approvisionnement recherchées. Pour la première d'entre elles, il s'agit des bassins d'assainissement provisoire, qui se remplissent lorsqu'il pleut. Une autre source consiste en un prélèvement dans des cours d'eau. « Il est cependant limité, car les contraintes écologiques sont très importantes. C'est également le cas pour les forages dans la nappe phréatique. » Enfin, un pompage dans les étangs privés non alimentés par un cours d'eau, en accord avec le propriétaire, peut être envisagé. « Nos techniques d'utilisation ont beaucoup évolué : l'arrosage des pistes se fait désormais par intermittence. Au final, nous réalisons une économie de 30 % de la ressource pour un même résultat. » ■

## Un site naturel classé en bord de LGV

À Louverné, la ligne longue Echologia, dédié au tourisme durable. Entre nos deux structures, un partenariat fort s'est développé.

Un paysage verdoyant et calme, parsemé de haies et modelé par des plans d'eau, traces d'anciennes carrières de calcaire : c'est dans cet environnement classé Znieff (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) que s'est développé le site touristique d'Echologia. « La Mayenne était au XIX<sup>e</sup> siècle le département français le plus productif en chaux, rappelle Vincent Brault, cofondateur du projet. Nous sommes situés ici sur ce qui était un des fleurons de l'industrie locale : les fours à chaux servaient à cuire le calcaire afin de produire de l'amendement pour les sols ou du liant pour la maçonnerie. » À l'abandon pendant des décennies, c'est désormais un site dédié à l'eau, à l'écologie et au patrimoine. « Eiffage réalise ici des mesures compensatoires liées au passage de la ligne, avec la plantation de haies bocagères. Mais notre lien va plus loin : nous sommes convenu d'un accord qui permet à l'entreprise de prélever de l'eau dans nos étangs pour leurs chantiers. En contrepartie, elle nous a fourni un sable de compactage. » Utilisé pour niveler le sol, il permet à Echologia d'améliorer l'accès pour tous. Résultat : de nouvelles prestations voient le jour, comme la restauration et l'hébergement de groupes dans ce site unique, pour des mariages ou des séminaires. C'est d'ailleurs dans ce lieu que la délégation d'Eiffage Bretagne et Pays de la Loire a fêté les 20 ans du Groupe le 3 octobre dernier. ■

## L'Ille-et-Vilaine

## Les bassins d'assainissement des chantiers

Provisoires ou définitifs, ils permettent de collecter l'eau de la plate-forme avant de la rejeter dans la nature.

Les travaux de terrassement continuent dans le parc de la Monniais à Cesson-Sévigné. Dans quelques mois, la ligne passera sous terre dans une tranchée couverte et, au-dessus, l'espace vert aura repris ses droits. Pour l'instant, de grandes quantités de déblais contenant de la terre entourent la trace. « Le chantier est soumis aux aléas de la météo, analyse Michel Lamy, directeur de travaux sur le secteur. La pluie peut entraîner avec elle certains matériaux fins produits par le chantier. Or nous n'avons pas le droit de rejeter dans l'environnement de l'eau avec de la boue. » Pour éviter cela, de nombreux bassins provisoires jonchent le périmètre. Un phénomène de décantation, puis un filtrage en sortie permettent de renvoyer dans les cours d'eau -ici le ruisseau des Forges- une eau claire, analysée régulièrement. Une équipe de deux à trois personnes est d'ailleurs exclusivement dédiée à l'entretien de ces éléments. Les bassins tampon servent également à éviter un rejet massif d'eau après un orage. « Une fois la plate-forme terminée, des bassins définitifs prendront le relais. Construits en terre, comme les provisoires, ils auront le même rôle. Leur nombre sera moindre cependant. Sur le TOARC A, qui nous concerne, ils seront situés tous les deux kilomètres environ. »





## LOUVERNÉ

L'ensemble des bretelles de la sortie 3 de l'A81 ont été déviées pour construire une tranchée couverte, permettant le passage de la LGV sous l'échangeur nord. Le rétablissement des tracés initiaux est maintenant en cours. Depuis le 10 octobre, trois d'entre elles ont été remises en circulation. Pour la dernière, dans le sens Le Mans - Louverné, la circulation sera coupée sur cet axe du mardi 12 novembre 10 h au jeudi 14 novembre 16 h. À cette date, l'échangeur fonctionnera comme avant les travaux.

## LE GENEST-SAINT-ISLE

Afin de permettre le lancement en toute sécurité du tablier du pont-rail enjambant l'A81 au niveau de la commune, l'autoroute sera fermée dans la nuit du 19 au 20 novembre de la barrière de péage de La Gravelle à la sortie 4 Laval ouest. Un fléchage spécifique indiquant la déviation sera mis en place pendant la durée des travaux.

## CHANGÉ

Le chantier de mise en 2x2 voies de la D31 entre la sortie 4 de l'A81 et le rond-point du Chêne sec continue : courant octobre, la circulation a été basculée sur le nouveau tracé afin de permettre les travaux sur l'ancienne D31. La mise effective en 2x2 voies est envisagée mi-2014.

## LOUVIGNÉ

Une déviation permanente avec un nouveau giratoire va être ouverte fin décembre pour permettre l'intersection de la très fréquentée D57 entre Laval et Le Mans et la D131 qui relie Argentré à Louvigné. D'ici là, une phase de raccordement progressif de ce nouvel axe à la route classique va avoir lieu, comprenant pour les automobilistes des périodes de régulation de la circulation.

## La Sarthe

## La circulation routière reprend ses droits

En accord avec le planning de travaux, le département bénéficie des premiers rétablissements définitifs d'axes routiers.

Elles coupaient le tracé de la LGV, il a donc fallu les dévier provisoirement pour certaines, très momentanément pour d'autres, le temps de construire un ouvrage d'art pour traverser la ligne et de le raccorder : de nombreuses routes sont désormais rouvertes à la circulation de façon définitive, diminuant fortement les contraintes pour les usagers. « Un des premiers rétablissements définitifs a été mis en service le 29 août sur la D190 entre Poillé-sur-Vègre et Asnière-sur-Vègre, annonce Ludovic Petit, directeur de travaux en charge du rétablissement des chaussées. Ce ne fut que le premier d'une longue liste réalisée durant la période estivale. » Parmi les plus notables, au nord de Fontenay-sur-Vègre, le pont-rail enjambant la D101 en direction de Saint-Ouen-en-Champagne est également achevé, les véhicules y roulent sans problème, tout comme sur la D79 au nord-ouest de Auvers-le-Hamon. La route passe ici au-dessus de la LGV et de la virgule de Sablé-sur-Sarthe, et permet un accès définitif à Poillé-sur-Vègre. D'autres rétablissements sont en cours. ■



## NEUVILLE-SUR-SARTHE

Le tablier du plus long viaduc de la LGV a été lancé fin juillet sur la Sarthe. D'une longueur totale de 433 mètres, cet ouvrage d'art a l'avantage d'être peu élevé : ce lancement a permis le franchissement de la rivière, les autres éléments de la travée se feront donc de manière traditionnelle, à la grue.

## AIGNÉ

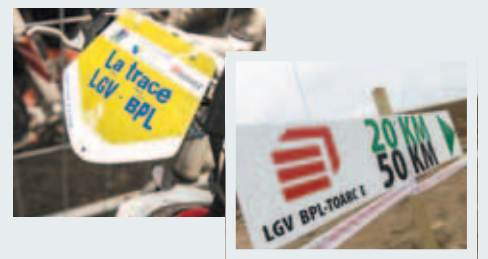
Le barreau et le giratoire assurant la liaison entre la D304 et la D82 ont été mis en service le 5 septembre dernier, pour une durée de huit mois, afin de permettre la réalisation de deux ponts rails (pour la LGV et le raccordement au réseau ferré national) qui franchiront la D304. Ensuite, celle-ci sera rétablie, avec cependant le maintien définitif du nouveau giratoire.

## AUVERS-LE-HAMON

La première livraison de ballasts et de traverses sur une aire de stockage vient d'avoir lieu sur la base travaux. Les 24 autres aires qui jalonnent le tracé vont également être alimentées : la phase de pose des voies prévue pour début 2015 se rapproche désormais à grands pas.

## LA QUINTE

L'A81 sera coupée dans la nuit du 7 au 8 décembre pour permettre le lancement d'un ouvrage d'art enjambant l'autoroute. Le tronçon fermé sera fermé entre la bretelle d'accès reliant l'A11 au niveau du Mans en direction de l'A81 et la sortie n°1 de l'A81 en direction de Sablé-sur-Sarthe. Une déviation provisoire permettra aux automobilistes de relier ces deux sorties.



## Une randonnée en VTT sur la LGV

Eiffage et le club Brûlon Loisirs VTT Nature ont co-organisé une balade à vélo dont une partie du parcours empruntait la trace.

Les quelques gouttes de pluie matinale n'ont pas entamé le succès de ce parcours unique : près de 550 cyclistes s'étaient réunis dimanche 29 septembre pour participer à la Trace Bretagne - Pays de la Loire, une randonnée à vélo au départ de Poillé-sur-Vègre. Joseph Chanliaud, responsable ouvrages d'art du TOARC E, revient sur l'organisation de cet événement : « L'idée vient de Pierre Berger, PDG d'Eiffage. En 2012, alors qu'il participait lui-même à une randonnée en VTT au profit du Téléthon en compagnie de Stéphane Éveillard, le directeur de l'agence génie civil et ouvrages d'art d'Île-de-France, il a proposé à ce dernier d'organiser un circuit sur un des chantiers sous sa responsabilité. » Nous avons alors contacté le VTT club de Brûlon enthousiaste à l'idée d'être co-organisateur. Au final, c'est donc sur le TOARC E, que deux parcours ont été tracés, un de 20km et l'autre de 55km. Les pluies orageuses de la veille auront cependant donné du fil à retordre aux équipes organisatrices, les obligeant à modifier le circuit en quelques endroits, mais n'ont au final empêché en rien la réussite du projet. Un rappel cependant : en dehors de ce type d'événement très encadré, l'accès aux chantiers est strictement interdit au public. ■



Randonnée VTT La trace

## Aménagements fonciers : des conventions validées

La signature de conventions entre le Conseil général, les communes et ERE détermine le financement des études préalables aux travaux connexes des aménagements fonciers.

Le passage de la ligne a pu traverser des parcelles agricoles, en rendant certaines inadaptées aux travaux des champs : la redistribution parcellaire permettra aux agriculteurs de retrouver des terrains conformes à une bonne exploitation. Les enquêtes publiques pour valider ces nouvelles parcelles sont en cours, l'aménagement foncier représentant 50 000 hectares sur l'ensemble des trois départements. Suite à cet échange

parcellaire, dont la fin est prévue pour l'automne 2014, des travaux d'arrachage et de pose de haies et clôtures ainsi que la remise en état de chemins et fossés agricoles seront, par exemple, nécessaires. « La convention signée le 10 septembre dernier avec le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine, convient du financement d'études préalables à ces travaux par ERE, et de la maîtrise d'ouvrage par le département d'Ille-et-Vilaine, explique Loïc Dorbec, directeur

opérationnel d'Eiffage Rail Express. Tout au long de ces échanges, j'ai constaté une très bonne coordination entre les équipes du département, les maires concernés et les équipes d'ERE, qui ont permis la mise en place d'un programme réparant au mieux l'impact de la LGV sur les territoires traversés. » Ces études dureront environ un an. Des démarches analogues sont en cours sur les territoires des deux autres départements. ■



## LOUVIGNÉ-DE-BAIS

Début septembre, le tout premier pont-route traversant la LGV sur le département a été mis en service, sur la D95 qui relie la commune à Saint-Didier. La circulation se fait désormais sur l'ouvrage d'art, de façon définitive.

## ARGENTRÉ-DU-PLESSIS

Les élus de la commune ont bénéficié de la toute dernière visite en car sur le chantier, fin octobre, pour se rendre compte de l'ampleur des travaux. Avant eux, les édiles des 13 autres villes et villages breilliens concernés par la ligne

ont pu eux aussi contempler le chantier sur le territoire de leur commune respective, comme ceux des départements de Mayenne et de Sarthe, depuis début septembre.

## CESSON-SÉVIGNÉ

Un remblais très technique a été réalisé cet été, accolé à la ligne ferroviaire existante, situé géographiquement juste avant le raccordement pour atteindre la gare de Rennes. Monté par couches de 1 mètre, parfois la nuit pendant des périodes de coupures de circulation ferroviaire, il a fait l'objet d'une surveillance topographique rigoureuse pour s'assurer qu'il ne générerait pas des tassements

susceptibles de déformer la voie existante. Il permettra à terme de rejoindre le saut de mouton qui raccorde les deux lignes.

## LE PERTRE

La colline blanche apparue au bord de la voie communale 43 de la Gacillière n'est autre qu'un stock de ballasts recouvert d'une bache de protection. L'arrivée de ces tonnes de cailloux sur lesquels reposeront les traverses et les rails annonce la phase prochaine des travaux, celle de la pose des voies. Le matériau, produit localement, est issu de la carrière du Valet à Iffendic, en Ille-et-Vilaine.





## L'Observatoire de l'environnement

Présenter l'impact de la ligne sur le tissu socio-économique et environnemental d'un territoire pendant dix années aux cofinanceurs et au grand public, c'est l'ambitieux objectif que s'est fixé Eiffage sur la LGV Bretagne - Pays de la Loire.



Depuis plus d'une vingtaine d'années déjà, les grandes opérations d'infrastructures de transports réalisées avec le concours de financements publics doivent faire l'objet d'un bilan des résultats économiques et environnementaux, visant à établir si les bénéfices attendus par le projet sont réels mais aussi si toutes les mesures définies pour atténuer ou compenser les impacts fonctionnent correctement. «Ce bilan Loti - Loi d'orientation sur les transports intérieurs - est réglementaire et se fait d'abord auprès des services de l'État, explique Christian de Firmas, directeur du développement durable, foncier et concertation de ERE. « Avec l'Observatoire de l'environnement, qui s'inscrit dans une démarche volontaire, nous allons au-delà, en cherchant à communiquer les résultats de nos observations à un public élargi (par exemple via le site Internet, via des journées thématiques, via le Comité d'Orientation de l'Observatoire...). Les questions qu'il aborde portent sur des conséquences de la LGV : par exemple sur les retombées en termes d'emploi ou d'activité économique, sur le tourisme, sur le logement de bureau, sur la desserte intermodale des gares desservies, sur l'occupation du sol agricole, sur l'implantation de la loutre ou les connexions écologiques de part et d'autre de la ligne, etc... Sujets qui intéressent naturellement les cofinanceurs du projet mais aussi le grand public. »

### « Eiffage, un partenaire fiable pour les grands projets »

Des experts, universitaires et entreprises spécialisées vont ainsi étudier les retombées en termes de tourisme et d'économie d'un tel projet, pendant et après le chantier, là où d'autres observeront le fonctionnement des aménagements environnementaux. 1000 questionnaires, distribués au personnel sur les chantiers, vont permettre de relever la manière dont le projet vit et dépense ses revenus sur place, en termes de logement ou de nourriture par exemple. L'étude pointera également la manière dont les PME des trois départements concernés ont pu bénéficier des retombées de la création de la ligne, et son impact en termes d'emploi et d'insertion professionnelle. Elle constate aussi comment les villes anticipent l'arrivée de la LGV avec la conception de nouveaux quartiers. Une fois le train sur les rails, viendra également la question de l'offre proposée en modes de transport à grande vitesse à la clientèle, mais également son impact sur les autres modes (avion, voiture...) s'agissant par ailleurs de l'environnement. Il s'agira de constater les bonnes connexions écologiques à travers la ligne, mais aussi l'impact de cette LGV sur les exploitations agricoles et la manière dont elles se réorganisent. « Notre objectif, à travers l'Observatoire, est bien sûr de contribuer à apporter des réponses aux donneurs d'ordres sur les retombées de leurs investissements, poursuit Christian de Firmas. Pour les accompagner demain sur leurs projets dans un environnement de plus en plus complexe et réglementé, Eiffage a à cœur de montrer qu'il est non seulement un partenaire capable de porter des travaux d'un niveau technique d'excellence sur des domaines variés, mais qu'il veut contribuer aussi à la bonne insertion et à la meilleure utilité collective de tels grands projets ».



Laval



Rennes

## Le réseau ferré du grand Ouest sera géré à Rennes

La construction des LGV Bretagne - Pays de la Loire (Le Mans-Rennes) et Sud Europe-Atlantique (Tours-Bordeaux) ainsi que la modernisation du réseau ferré national ont conduit RFF à construire un bâtiment de gestion centralisée des équipements ferroviaires dans la capitale bretonne.



La première pierre a été posée le 23 mai dernier à proximité de la gare de triage de Rennes, dans le quartier Saint-Hélier. « En réalité, les travaux avaient débuté courant février pour dépolluer les sols, explique Martin Lemière, à la direction de la circulation ferroviaire chez SNCF. Nous sommes ici sur l'emplacement d'anciens ateliers de maintenance de matériels roulants. » C'est une véritable tour de contrôle ferroviaire qui à terme verra le jour. Une partie du bâtiment accueillera

en effet la gestion centralisée des installations de signalisation de la LGV BPL et du réseau classique grand Ouest. « Cela concerne les panneaux de signalisation des voies, les feux de couleur qui balisent les lignes par exemple, et les aiguillages. Logiquement, ces derniers sont nombreux en gare de Rennes. Mais il en existe aussi sur la LGV, ne serait-ce que pour y entrer ou en sortir, à Laval ou au Mans, et sur la ligne elle-même : c'est une spécificité des lignes à grande vitesse. Elles sont banalisées, c'est-à-dire qu'on peut les emprunter dans un sens ou dans l'autre. »

Le bâtiment recevra également la commande de traction électrique des LGV BPL et SEA, ainsi que de l'ensemble du réseau centre-ouest. « Il permet la gestion centralisée des caténaires et des sous-stations électriques qui les alimentent, termine Martin Lemière. Il sera le plus grand de France, couvrant presque un quart du territoire. »

## À la découverte d'un métier : conducteurs d'engins

Gérard Sineau est conducteur de niveleuse de précision, David Gerappi de pelle de production. Situés respectivement sur les chantiers de la base travaux ferroviaires de Saint-Berthevin en Mayenne et celui du Pertre en Ille-et-Vilaine, ils interviennent lors de la phase de terrassement.



Gérard Sineau

Depuis son poste de conduite, Gérard Sineau abaisse la lame de sa niveleuse : celle-ci est prête pour régler la couche superficielle du sol. Sur sa base travaux, il a ainsi réalisé les finitions des routes, de la trace de la ligne et des plates-formes pour les bâtiments. « J'ai commencé à 16 ans, en regardant un chantier près d'Angers, d'où je suis originaire. Un des chefs sur place m'avait demandé si ça m'intéressait. Depuis, je ne suis pas descendu des engins ! » Avec ses quarante ans d'expérience dont treize chez Eiffage, il a déjà fait plusieurs fois le tour de la France : s'il a travaillé sur la première

LGV Paris-Lyon dans les années 70, à la même époque il est intervenu pour la création de l'autoroute Rennes-Le Mans. Plus qu'un métier, c'est pour lui une passion qu'il a su transmettre à trois de ses enfants : une de ses filles travaille aussi sur la LGV BPL au volant d'un tombereau, une autre est directrice de travaux à Nîmes et son fils est pelleteur de finition. C'est également en famille que David Gerappi est venu ici : originaire des Vosges, il suit les chantiers avec sa femme et ses enfants. « C'est un mode de vie que j'apprécie, mais qui peut être précaire par moment. Je remercie ma famille de l'accepter », précise-t-il d'emblée. Lui, c'est sur les 80 tonnes de sa pelle de production qu'il évolue. « En amont, la roche est minée, puis nous intervenons, avec les camions, pour dégager la trace. » Une profession qui demande selon lui beaucoup de volonté, et dont les conditions de travail ont beaucoup évolué : « Siège confortable, engins rapides et bien insonorisés : tout est réuni pour faire le boulot correctement. D'ailleurs, aux commandes de ma machine, je dis souvent que je suis dans mon bureau ! »



David Gerappi