

DOSSIER DE PRESSE

Avancement général du projet en Ile-et-Vilaine



23 janvier 2014

CONTACTS PRESSE :

Eiffage Rail Express

Frédérique Alary

02 23 61 49 86 / 06 07 08 40 82

frederique.alary@eiffage.com

Réseau Ferré de France

Véronique Poiron

02 40 35 92 63 / 06 86 30 37 71

veronique.poiron@rff.fr

Les principales caractéristiques

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 qui sera plus qu'à 1h10 de la capitale.

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.

Les 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
- ◆ **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

Le choix d'un Partenariat Public - Privé pour la LGV

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

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

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

Un financement novateur

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

Le contrat de partenariat signé entre RFF et Eiffage Rail Express le 28 juillet 2011 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 (1,8 milliard) amenées par RFF et les collectivités



bretonnes et ligériennes en phase de construction de la ligne

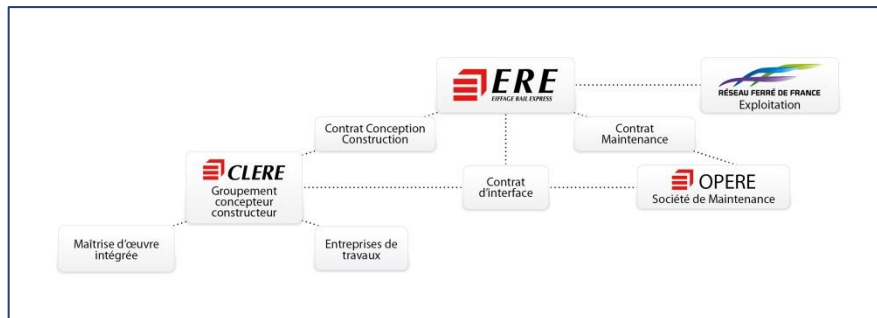
- Par Eiffage Rail Express qui a contracté un emprunt de plus de 1 milliard auprès de 12 banques commerciales, de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) et du fonds d'épargne de la Caisse des Dépôts
- Sur fonds propres du groupe Eiffage pour un montant total de 129 millions d'euros.

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.

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 sont installées sur 5 bases principales à Etrelles, Louverné, Louvigné, Poillé-sur-Vègre et Aigné. Des bases secondaires et tertiaires sont disposées pour permettre au personnel d'embaucher sur leur lieu d'activité.
- Deux bases de travaux ferroviaires positionnées à Saint-Berthevin et sur les communes d'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. Ces bases seront, à la mise en service, utilisées pour la maintenance de la ligne.



Calendrier de réalisation

Printemps 2011 – juillet 2012 : concertation et réunions publique

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

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

Printemps 2011 – été 2013 : diagnostics et fouilles archéologique

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

Printemps 2017 : essais puis mise en service

L'avancement des travaux en Ille-et-Vilaine

Les ouvrages de franchissement en Ille-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.**

L'année 2013 a vu le démarrage des travaux sur les rétablissements de l'ensemble des voiries impactées. Plusieurs ont été remises en service dans leur configuration définitive au cours des derniers mois : rue de la Fontaine et route de Chantepie à Cesson-Sévigné, RD 92 et VC 3 à Noyal-sur-Vilaine, VC 104 à Louvigné-de-Bais, RD 777 et RD 108 à Torcé, RD 88 et RD 111 à Argentré-du-Plessis, RD 29 au Pertre. D'autres sont prévues en début d'année 2014, notamment la RD 32 à Cesson-Sévigné, la RD 101 et la VC 14 à Noyal-sur-Vilaine, la RD 393 à Ossé, les VC 1 et VC 106 à Louvigné-de-Bais. L'ensemble des voiries impactées seront rétablies à l'été.

Sur le franchissement de la rocade de Rennes (RN 136), les éléments préfabriqués de la voute du tunnel ont été posés, et la mise en œuvre du remblai qui refermera la tranchée démarre. La remise en service de la rocade dans sa configuration initiale est prévue en avril, après déplacement des réseaux et réalisation des chaussées.

Dans le prolongement de cet ouvrage, les éléments préfabriqués du tunnel du parc de la Monniais sont en cours de pose. Le parc sera ensuite reconstitué par-dessus, en remblayant la tranchée avec les matériaux stockés en buttes à proximité.

Sur la plateforme ferroviaire, la majeure partie des terrassements a été réalisée en 2013, à l'exception de quelques « bouchons » au droit des voiries et des ruisseaux qui ne sont pas encore rétablis. **18,7 millions de m³ ont été déplacés à fin décembre 2013, dont 4,1 en Ille-et-Vilaine.** Les tâches qui démarrent cet hiver et qui se poursuivront surtout au printemps concernent les finitions de cette plateforme avant mise en place de la voie ferrée : fossés latéraux, couches de réglages en matériaux granulaires, végétalisation des talus.

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 prévus aux abords de la ligne ont été présentés à l'automne dans les mairies. Les plantations commenceront à l'automne 2014, et se poursuivront sur la saison 2015.

En septembre et octobre 2013, des visites ont été organisées à destination des conseils municipaux, afin de permettre aux élus de voir et de comprendre les travaux en cours sur le territoire de leur commune.

Préparation à la pose des voies

Les travaux de voie démarreront en 2015, d'ici là, les équipes en charge des équipements ferroviaires travaillent à la préparation de ce futur chantier. La construction des équipements ferroviaires nécessite de réaliser deux bases de travaux à St-Berthevin (53) et Poillé-sur-Vègre (72). La pose des voies se fera au départ de ces deux installations directement raccordées au réseau ferré national. Les bases travaux ferroviaires permettent :

- l'alimentation en matériaux du chantier (rails, traverses, ballast...),
- le stockage des matériaux en attente de pose,
- la formation et le chargement des trains de travaux avant leur départ sur le chantier.

2 Parcs ballast sont complets sur le département sur un total de 9 Parcs à approvisionner (6 sur le TOARC A, 3 sur le TOARC B). La reprise des livraisons de ballast sur le département est prévue pour le mois de juillet, en provenance de la carrière du Vauriffier (Iffendic), qui fournira un total de 250 000 tonnes de ballast de qualité C2 (spécification « LGV »).

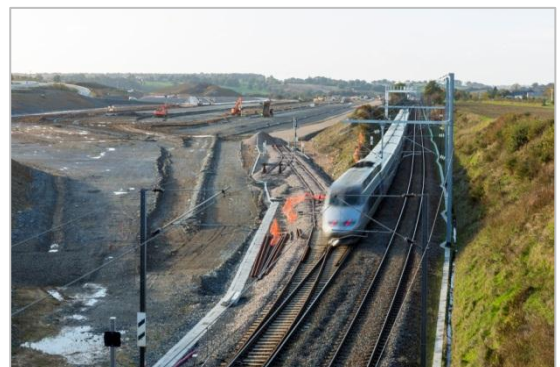
Les travaux de pose de voie ferrées en Ille et Vilaine démarreront au printemps 2015, à partir de la base de travaux ferroviaires de Saint-Berthevin (Mayenne) ; les travaux seront réalisés de jour avec des engins spéciaux (train de pose, trains de travaux, bourreuses) qui poseront la voie par moyens ferroviaire en restant au sein de l'emprise de la future ligne LGV, il n'y aura donc pas ou peu de gêne engendrée pour les riverains.



Quelques chiffres :

40 168 traverses en béton sont déjà livrées sur la base de Saint-Berthevin depuis le début des livraisons (mi-novembre) soit 17% du besoin pour cette base. Les livraisons de traverses se termineront au mois de mai 2014, avec un total de 233 000 traverses stockées sur le site.

2 500 mètres de rail temporaires ont été livrés sur la base de Auvers-le-Hamon en Sarthe qui seront utilisés pour des phases provisoire en continuité des travaux réalisés par la SNCF sur les raccordements du projet.



Sur Laval, les premiers travaux de voies sont en cours de préparation dans la continuité des travaux réalisés par la SNCF (raccordement de Laval-ouest) ; un total de 700m de voie et un appareil de voie de sécurité seront installés en février 2014 par les équipes d'Eiffage Rail de manière à permettre à la SNCF de finaliser leurs travaux de signalisation sur ce tronçon.

En 2014, les deux bases travaux de Saint-Berthevin et Auvers-le-Hamon seront installées. Quelques phases de travaux seront anticipées pour la SNCF, puis les 180 km de voie de la LGV seront installés et raccordés en 2015. La fin des travaux est prévue pour septembre 2016 puis laissera la place aux tests de montées en vitesse de la ligne.

L'emploi sur la LGV BPL

Après la phase de génie civil, l'objectif est donc de sécuriser les parcours professionnels des personnels recrutés en 2012 et 2013 pour les travaux de terrassement et de génie civil.

Eiffage Rail Express a pour objectif de proposer à nouveau du travail dans les métiers de l'équipement ferroviaire et de l'activité de maintenance aux personnes qui ont fait l'objet d'embauches locales en priorité les contrats de chantier et les personnes en insertion. Par ailleurs, des compléments de formation seront délivrés pour permettre aux demandeurs d'emploi formés d'acquérir un titre professionnel complet et favoriser ainsi des suites de parcours dans le BTP.

Foncier

L'emprise de la LGV en Ile-et-Vilaine est de 468 hectares et seuls 0.29 % des terrains nécessaires aux travaux restent à maîtriser. Les commissions d'aménagement foncier sous maîtrise d'ouvrage des conseils généraux poursuivent le travail de redistribution parcellaire. L'entrée en possession des parcelles est prévue pour l'automne 2014.

Environnement & Compensation

Pendant les travaux

Malgré les récentes intempéries, les aménagements mis en œuvre pour assurer l'assainissement provisoire du chantier (bassins, fossés, filtres à paille) se sont bien comportés permettant une reprise normale des travaux en début d'année

Observatoire de l'Environnement

L'Observatoire socio-économique et environnemental, 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 la LGV via ce retour d'expérience spécifique

Après la phase de définition, en 2013, des thèmes à étudier par l'observatoire de l'Environnement pour les 10 ans à venir, des études et des enquêtes ont pu démarrer. Leur restitution au public fera l'objet de communication via le site internet www.ere-lgv-bpl.com ou par des opérations de communication ponctuelle programmée pendant toute la durée de l'observatoire (ateliers, conférences, plaquettes, etc.).

La compensation environnementale

La définition des sites de compensation portant sur un objectif de 950 hectares et le principe de fongibilité pour réduire l'impact sur le foncier agricole se poursuit grâce à une bonne collaboration avec les représentants agricoles et un engagement fort des services de l'Etat. A ce jour, en Ile-et-Vilaine, il y a d'ores et déjà 134 hectares de sites validés par l'Etat sur un objectif total de 161 ha pour le département ; d'autres sites sont en cours d'instruction.

En parallèle de cette démarche, des cahiers des charges pour la gestion des sites de compensation sont en cours de rédaction, en concertation avec les représentants de la profession agricole.