

## DOSSIER DE PRESSE

### Avancement général du projet en Sarthe



14 janvier 2014

CONTACTS PRESSE :

Eiffage Rail Express  
Frédérique Alary  
02 23 61 49 86 / 06 07 08 40 82  
[frederique.alary@eiffage.com](mailto:frederique.alary@eiffage.com)

---

Réseau Ferré de France  
Véronique Poiron  
02 40 35 92 63 / 06 86 30 37 71  
[veronique.poiron@rff.fr](mailto: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 Etelles, 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 Sarthe

### TOARC E (Ballée / Chantenay Villedieu)

Les terrassements généraux sont avancés à 75% et se termineront en juin 2014 soit un total de 1 700 000 de mètres cubes terrassés pour ce TOARC.

33 ouvrages d'art sont démarrés sur 34 à construire, 26 sont terminés.

- A Auvers-le-Hamon, la plateforme de la base travaux est quasiment terminée. Les livraisons de ballast et de traverses ont débuté en juin 2013. Les premiers travaux ferroviaires débuteront au printemps 2014 par la raquette de Sablé-sur-Sarthe.
- Les rétablissements de voiries (3 routes départementales et 4 voies communales) ont été mis en service en 2013 sur les communes de Juigné-sur-sarthe et d'Auvers le Hamon.
- A Poillé-sur-Vègre, après la mise en circulation de la RD190 en aout 2013, il restera celle de la RD4 prévue pour ce mois de janvier 2014.
- C'est à Fontenay-sur-Vègre que le premier rétablissement sur le département de la Sarthe s'est fait le 01 aout 2013, sur la RD101.
- A Chantenay-Villedieu, la construction en cours des 5 ouvrages et des 2 giratoires va permettre la mise en circulation du contournement du bourg en 2 temps : la partie ouest en avril 2014 et la partie est en juillet 2014.

### TOARC F (Chantenay Villedieu / La Bazoge)

Les terrassements généraux sont avancés à 67% et se termineront fin 2014 soit un total de 3 700 000 m3 terrassés.

33 ouvrages sont démarrés sur les 36 à réaliser, 19 sont achevés.

- A Vallon-sur-Gée, la RD69 passe sous la LGV avec un nouveau tracé,
- La RD31 à Maigné sera rétablie en février 2014.
- La construction de 3 ouvrages sur la commune de Crannes-en-Champagne va permettre la mise en circulation en avril 2014 de la RD22 avec un nouveau tracé long de 1 700 mètres.
- De Soulligné-Flacé à Coulans-sur-Gée, 4 ouvrages sont en cours de construction qui permettront le rétablissement des routes locales entre mars et septembre 2014. La RD357 retrouvera son tracé initial en avril 2014.
- Le lancement du pont de franchissement de l'A81 sur la commune de La Quinte a eu lieu dans la nuit du 07 décembre 2013.
- De Degré à Aigné, une dizaine d'ouvrage sont en cours de construction et permettront le rétablissement des routes locales entre janvier et octobre 2014.
- A Aigné, le battage des palplanches de la tranchée couverte s'est terminé fin novembre. La dalle de couverture est en cours pour rétablir dans son axe, en février 2014, la route de Maquère,
- A La Milesse, la RD304 a été déviée pour permettre la construction de 2 ouvrages de franchissement.
- La plateforme pour le nœud ferroviaire sur la commune de La Milesse sera terminée fin 2014.
- Les fondations et les piles du viaduc de la Courbe, à cheval sur les communes de La Milesse et de La Bazoge, sont terminées. La structure métallique du tablier

métallique doit être lancée en 4 temps, 2 lançages ont eu lieu en octobre et novembre 2013. Les derniers lançages sont prévus pour fin janvier et mars 2014.

### **TOARC G (La Bazoge / Connerré)**

Les terrassements généraux sont avancés à 50% et se termineront fin 2014 soit un volume de 2 000 000 m<sup>3</sup> terrassés pour ce TOARC.

32 ouvrages sont en cours sur les 38 à construire, 16 sont terminés.

- A La Bazoge, la mise en service du giratoire sur la RD338 en septembre 2013 va permettre la construction de l'ouvrage de franchissement de la LGV,
- A Neuville-sur-Sarthe, le lançage du viaduc de la Sarthe a eu lieu en juillet 2013. La structure métallique est terminée et le hourdis est en cours (15% d'avancement),
- De Neuville-sur-Sarthe à Montfort-le-Gesnois, plus de 20 ouvrages sont en cours de construction qui permettront à terme de rétablir les routes sur toute l'année 2014,
- A Montfort-le-Gesnois, l'A11 a retrouvé son tracé initial depuis fin novembre 2013.

## **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.

L'approvisionnement des deux bases de travaux a démarré en 2013, un parc ballast est déjà complet et un autre en cours de livraison sur un total de 8 Parcs Ballast requis pour le département (2 sur le TOARC E et 3 sur chaque TOARC F et G) ce qui représente un volume de 45 000 tonnes livrées sur les 300 000 tonnes requises en Sarthe.





143 456 traverses en béton sont déjà livrées sur la base de Auvers-le-Hamon soit 30% du besoin pour cette base. Les livraisons sont en cours sur la seconde base du projet (Saint-Berthevin). Elles reprendront au mois de juin 2014 en Sarthe et ce, jusqu'à la fin du projet.



4 000 mètres de rail temporaires ont été livrés sur la base de Auvers, ils seront utilisés pour des phases provisoires de chantier en continuité des travaux réalisés par la SNCF sur les raccordements du projet.

La base de Auvers sera opérationnelle à l'automne 2014.

## L'emploi sur la LGV BPL

Les premiers personnels de chantier sont arrivés sur la base de travaux principale de Poillé-sur-Vègre en préparation aux travaux d'installation des voies sur la base de Auvers-le-Hamon qui doivent démarrer fin février.

L'équipe sera constituée de personnes rattachées à la filiale Eiffage Rail dont une équipe détachée de la société allemande Wittfeld et de personnes en provenance des équipes de terrassement (issues de l'insertion et formées à la conduite d'engins) qui sont actuellement en formation « poseurs de voies » sur un chantier Eiffage Rail dans le nord de la France

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 Sarthe est de 1110 hectares et seuls 0,04 % 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. Pour le secteur nord du Mans, les échanges de terrains organisés par la SAFER sont en cours de régularisation par la signature des actes notariés.



# 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](http://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 Sarthe, il y a d'ores et déjà 424 hectares de sites validés par l'Etat sur un objectif total de 482 ha pour le département ; d'autres sites sont en cours d'instruction.