



////// Sommaire //

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



Un accord satisfaisant pour tous

L'association des maires des communes traversées par la LGV et Eiffage Rail Express ont validé le projet de convention de rétablissement des voies communales interceptées par la future Ligne, les rôles de chacun sont désormais définis.

////// Édito //



Le projet de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire est à un tournant de sa mise en œuvre. Les études en cours de vérification, les fouilles archéologiques se terminent, les

conventions avec les conseils généraux et les communes traversées, confirmant les engagements pris en concertation, sont en cours de signature, les arrêtés permettant la prise de possession des terrains nécessaire aux travaux ont été pris par les préfetures et les négociations foncières s'intensifient pour libérer les emprises de la LGV.

En parallèle les travaux préparatoires ont commencé, il s'agit surtout de réaliser au plus vite les voiries provisoires ou définitives permettant de rétablir ou maintenir les accès afin de limiter les nuisances du chantier sur votre vie quotidienne.

Cette période de démarrage des travaux est toujours un enjeu de communication et de concertation. Il convient pour les équipes des travaux de bien comprendre les itinéraires qu'ils doivent mettre en place pour limiter leur interaction avec les circulations locales mais aussi de vous informer le plus en amont possible des perturbations inévitables qu'engendreront le chantier.

Les équipes d'Eiffage se mobilisent pour cet enjeu et à travers le présent journal Express info, le site internet d'ERE (rubrique info riverains), des panneaux implantés sur les axes principaux, des réunions d'information en mairie qui seront organisées cet automne, nous mettrons tout en œuvre pour vous tenir informé au plus tôt et au plus près du déroulement du chantier.

Loïc Dorbec,
Directeur opérationnel

Archéologie : la LGV, un terrain de fouilles



// Dossier //

En amont des travaux de terrassement, le tracé de la nouvelle ligne à grande vitesse se transforme en un vaste chantier de fouilles archéologiques. Explications et focus sur les découvertes récentes tout au long des 182 km de la LGV Bretagne-Pays de Loire.

23 juin 2012, dans un champ près du Mans, emmenés par un professionnel de l'archéologie, un groupe de curieux observe de la matière en fusion dans un bas-fourneau et découvre comment nos ancêtres, au premier âge de fer, soit 500 ans avant notre ère, obtenaient le fer à partir du minerai trouvé dans le sol. Plus de 800 visiteurs se sont déplacés pour participer aux journées portes ouvertes sur le chantier de fouilles archéologiques des Rochardières à La Milesse, dans le cadre des Journées nationales de l'archéologie. « Les Rochardières font partie de la quarantaine de sites de fouilles prescrits par l'État tout au long des 182 km de voies de la LGV Bretagne-Pays de la Loire », analyse François Poggio, responsable pour ERE de l'archéologie préventive sur la LGV. Une voie de chemin de fer en construction, des fouilles archéologiques, quel peut-être le lien ? « Les fouilles placées sous le contrôle de l'État sont parfois programmées à l'avance, lorsque l'intérêt d'un lieu est reconnu depuis longtemps. Elles peuvent également être préventives, comme ici, quand des travaux importants sont susceptibles de détruire les vestiges archéologiques. Le décapage du sol, dans le cadre d'un projet comme la LGV Bretagne-Pays de la Loire, va permettre de mettre à jour et d'enregistrer d'éventuelles découvertes. »

« Le diagnostic permet d'anticiper la durée des fouilles qui auront lieu plus tard »

Un processus long

Le choix de l'État d'engager des fouilles archéologiques sur un chantier ne se fait pas au hasard. Des diagnostics réalisés par l'Inrap (Institut national de recherches archéologiques préventives) sont d'abord lancés sur l'ensemble de la ligne : « cela permet de sonder ce qu'il y a sous le terrain et d'anticiper la durée des fouilles qui auront lieu plus tard », reprend François Poggio. En tant que garant du planning des recherches archéologiques, difficile pour lui d'imaginer une découverte d'importance non prévue, quelques jours seulement avant le démarrage des travaux et le passage des engins de terrassement ! Les diagnostics, en amont, permettent justement d'éviter ce genre de surprises. Sur le terrain, les scientifiques de l'Inrap creusent tout le long du tracé, à l'aide d'engins mécaniques, des tranchées de 3 mètres de large sur 20 mètres de long. Débutés pour certains dès 2008 – date des premiers arrêtés préfectoraux, les travaux se déroulent en plein champs pour la plupart, alors que la ligne à grande vitesse n'est encore qu'un trait de crayon sur une carte. « Ces sondages et prélèvements permettent de repérer la présence de vestiges archéologiques et d'en déterminer la nature », intervient Mélanie Scellier, chargée du développement culturel et de la communication à l'Inrap. Un rapport de diagnostic est remis au service régional de l'Archéologie, qui dépend de la DRAC. C'est l'État, et plus précisément le préfet de région, qui décide de prescrire une fouille après instruction du dossier par le service régional de l'Archéologie. »



« Une quarantaine de lieux de fouilles ont été sélectionnés sur le parcours de la LGV »

Les fouilles proprement dites

Une quarantaine de lieux de fouilles ont été repérés sur le parcours de la LGV. Chaque fouille fait l'objet d'un appel d'offres auquel plusieurs opérateurs peuvent répondre. L'Inrap, qui a fait tous les diagnostics, répond à ces appels d'offres, mais l'Institut est soumis depuis 2003 à la concurrence d'opérateurs privés agréés par l'État. Sur le tracé qui nous concerne, les premiers coups de pelles étaient donnés dès le mois de novembre 2011 pour fouiller un site à Louvigné en Mayenne. « Ce ne sont pas forcément que des coups de pelles ou de pinceau », corrige François Poggio. Les archéologues travaillent de plus en plus avec des mini-pelles mécaniques voire même des pelleuses bien plus grosses. Des technologies d'avant-garde font également leur apparition, comme l'utilisation de drones - petits avions sans pilote - qui permettent d'acquérir et de traiter les données liées au terrain.

Le point sur certaines découvertes

Dans la Sarthe, les archéologues de l'Inrap viennent d'achever la fouille d'un site particulièrement intéressant à Vallon-sur-Gée (la Bourlerie) avec la découverte de grands bâtiments des I^{er} et III^e siècles de notre ère : ceux-ci étaient liés à l'activité économique d'une villa gallo-romaine. Dans la Mayenne, c'est une ferme gauloise (entre 450 et 50 avant notre ère) à Ruillé-le-Gravelais, sur les sites de la Gachotière et la Guimbertière, qui a été révélée par la fouille menée par l'Inrap. Plusieurs enclos délimités par de profonds fossés témoignent de l'existence d'un grand établissement rural qui a ensuite perduré jusqu'à la période romaine, au I^{er} siècle de notre ère. L'année dernière, en Ille-et-Vilaine, les archéologues ont dégagé les vestiges d'une ferme gauloise (à partir de 450 avant notre ère) puis d'une villa gallo-romaine au lieu-dit la Dinetière à Brielles. Ils ont mis au jour la façade sud du grand enclos qui délimitait la structure agricole. Celle-ci fut remaniée avec l'arrivée des romains et l'installation d'un vaste domaine rural, appelé villa. Les vestiges mis au jour (petits fossés, traces de longues palissades, céramiques, tuiles, charbons de bois...) ont permis d'identifier la pars rustica, autrement dit la partie consacrée aux travaux agricoles de la villa. Datant également de l'Antiquité, une petite nécropole à incinérations, installée en bordure d'un chemin menant au domaine, a été retrouvée. Une quinzaine de sépultures, constituées de petites fosses destinées à accueillir les urnes des défunts, ont été fouillées. ■



François Poggio

La Sarthe

Une ligne mieux intégrée dans le paysage

À Savigné-Lévêque, les échanges et la concertation ont permis aux riverains une meilleure protection visuelle et phonique de la LGV que celle initialement prévue.

Dans son contour nord du Mans, à Savigné-Lévêque, la future ligne à grande vitesse devait originellement trôner à 5 mètres au-dessus du paysage alentour, enjambant le réseau routier. « Afin de mieux masquer la ligne, cette dernière passe désormais au niveau du sol et ce sont les routes qui se situent au-dessus », explique Didier Postel, responsable de la concertation chez ERE. Au nord du tracé, où seul un muret était prévu, un remblais effacera totalement à la vue des habitants le passage de la ligne. Aménagé de façon paysagère, il sera couvert d'arbres et intégrera une mare préservée. ■

Le démarrage des travaux

C'est parti ! Depuis cet été, les travaux sont lancés sur la LGV tout autour du Mans.



Les deux viaducs de la Sarthe, près de Neuville-sur-Sarthe, d'une longueur de 450 mètres, et celui de la Courbe, à côté de la Milesse, de 374 mètres, vont commencer à s'élever. « Plus à l'est, la déviation de l'autoroute A11 près de Montfort-le-Gesnois va également être initiée, explique Alain Pigeon, chef de section pour la Sarthe. Les automobilistes circuleront normalement sur l'A11 jusqu'au début 2013, puis emprunteront cette déviation en deux fois deux voies. » Autre particularité dans ce secteur, la LGV croise à proximité de la Milesse la ligne historique de train Paris-Brest. « La LGV va enjamber la voie classique grâce à un pont qui va être construit tout en conservant la circulation sur la ligne Paris-Brest. » Autre chantier d'importance : le contournement de Chantenay-Villedieu : avec la coupure prévue de la RD35 en provenance de Tassé pour permettre l'édification d'un pont, ce sont deux voies latérales qui vont être ouvertes en octobre pour joindre les RD79 et RD22. ■

L'Ille-et-Vilaine

Chantier LGV PBL : l'inauguration

Les travaux de la ligne à grande vitesse ont été officiellement lancés le 27 juillet dernier à Étrelles, à l'est du département de l'Ille-et-Vilaine, en présence de Pierre Berger, PDG d'Eiffage, d'Hubert du Mesnil, président de RFF et de Jean-Yves le Drian, ministre de la Défense et ancien président de la Région Bretagne.

C'est en inaugurant la base principale de travaux d'Étrelles, près de Vitry, un an après la signature du contrat de partenariat entre Eiffage Rail Express (ERE) et Réseau Ferré de France, que les élus des Régions Bretagne et Pays de la Loire, en présence de Jean-Yves le Drian, ministre de la Défense, ont célébré le démarrage des travaux sur la LGV BPL.



Les Journées nationales de l'archéologie

C'est sous le soleil le samedi et sous la pluie le dimanche que le site de la Milesse dans la Sarthe a ouvert ses portes au public le week-end des 23 et 24 juin dernier. Au programme, un parcours commenté par les chercheurs de l'Inrap pour découvrir des mines de fer : une importante activité sidérurgique a été notée au nord du Mans, sur une période remontant au V^e siècle avant notre ère (âge du fer) jusqu'à l'époque moderne. Point d'orgue de la visite : la reconstitution d'un bas-fourneau destiné à réduire (fondre) le minerai pour le transformer en une masse de fer.

À découvrir : l'exposition itinérante

Si la paléoméallurgie vous intéresse, une vitrine de l'exposition itinérante aménagée par EIFFAGE Rail Express (ERE) est consacrée à ce sujet. À découvrir : différents nodules de fer et leurs scories et une reproduction en coupe d'un four à minerai.



La Mayenne

Un centre de formation aux métiers du terrassement voit le jour



Remise des diplômes par Jean-Yves Le Drian, Ministre de la Défense, Pierre Berger, PDG d'Eiffage et Hubert du Mesnil, Président de RFF.

Derrière les baraques provisoires du centre de formation vrombit un engin en plein travail : c'est une pelleuse hydraulique qui ramasse la terre pour la verser dans la benne d'un camion. « Il y a quinze jours, les personnes qui travaillent sur ces machines n'en avait jamais vu de près », remarque Patrick Lescal, instructeur pour PL2TP, en charge de la formation du personnel novice recruté par Pôle emploi pour travailler sur la LGV. Après une formation théorique permettant l'acquisition du certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (CACES), le groupe de débutants

est installé aux commandes des neufs engins du site : bulldozers, tombereaux, pelles et compacteurs. Leur ouvrage sur les 40 hectares du site consiste à préparer le terrassement de la future base travaux. Dans six semaines, ils deviendront des conducteurs d'engins aguerris ou des hommes aux sols prêts à travailler sur un tronçon de la ligne. De nouveaux débutants intégreront alors le centre de formation. « L'apprentissage du métier se fait dans la convivialité, mais toujours avec sérieux et respect pour le Groupe », termine Patrick Lescal. ■

LGV : le point sur les travaux

Le lancement des premiers chantiers est l'occasion de faire le point sur les travaux en cours et les conséquences éventuelles pour les riverains.

Depuis le mois de juillet, c'est le secteur de la ligne situé entre Bonchamps-lès-Laval, Argentré et Louvigné qui a monopolisé l'essentiel de l'activité. « Nous préparons les emprises sur cette zone, intervient Sébastien Grange, chef de section du secteur centre, c'est-à-dire que nos engins mettent de côté les premières couches de terre végétale pour permettre de réaliser le terrassement. » Les premiers tirs de mine ont débuté cet été afin de permettre l'extraction du rocher. La RD57 et la RD131 au niveau des communes d'Argentré et Louvigné ont été ponctuellement coupées pour ces tirs de mine. À terme, une tranchée couverte à Louvigné permettra à la RD57 de passer sur la LGV. Un peu plus au nord, les bretelles de la sortie 3 de l'autoroute A81 (direction Laval, Mayenne) vont être déviées pour permettre la réalisation d'une tranchée couverte sous l'échangeur. Après les déviations de réseaux au mois d'août, le chantier proprement dit de réalisation des déviations des bretelles a débuté en septembre pour une mise en service avant Noël. Quelques coupures de nuit des bretelles sont nécessaires pour permettre ces travaux. À noter que les équipes ont pris possession de leurs bureaux cet été dans les nouvelles installations de chantiers de Louvigné et de Louverné. ■

SAINT-GENEST-SUR-ISLE

Les accès pour rejoindre le secteur du futur viaduc du Vicoïn sont en cours de création. Comme son nom l'indique, l'ouvrage d'art de 337 m de long enjambrera la rivière Vicoïn mais également la ligne de train classique Paris-Brest.

CHANGÉ

Nous vous en parlions dans le dernier numéro : la RD31 qui relie Laval à Ernée va être mise en deux fois deux voies entre l'A81 et le rond-point des Chênes Secs. Les travaux préparatoires ont débuté, sans qu'aucune modification majeure de circulation n'ait perturbé les automobilistes cet été.

BALLÉ

Depuis le mois d'août, les travaux préparatoires ont commencé pour la réalisation d'un ouvrage d'art qui permettra à terme de franchir la LGV. L'actuelle RD24 entre Ballé et Saint-Cenéré sera ensuite déviée définitivement sur ce pont. À proximité, viennent également d'être entamés les accès pour permettre la réalisation du futur viaduc de l'Erve.

BAZOUGERS

Pour la réalisation de l'ouvrage de rétablissement de la RD281, la route départementale a été coupée début septembre pour une durée d'environ un an. Un itinéraire de déviation a été mis en place. Les travaux pour la déviation provisoire du RD20 ont également débuté en août afin de permettre la réalisation de l'ouvrage de franchissement de la LGV.

Une déviation d'importance : le passage de la D357 entre Le Mans et Laval

C'est une départementale, mais la circulation y est importante : la D357 va en effet être coupée à l'est de Coullans-sur-Gée. Pendant un an, cette route va donc être déviée pour permettre la construction d'un pont rail enjambant la future D357. « La D357 plongera d'une dizaine de mètres, explique Alain Pigeon. La LGV passera dessus au niveau du terrain naturel. » Les premiers coups de pelles pour détourner la route ont commencé en septembre, elle devrait ouvrir en novembre. « Il faut compter quatre mois pour les terrassements généraux et huit mois pour construire un ouvrage d'art, termine Alain Pigeon. Celui-ci va commencer à être élevé en mars 2013. »

POILLÉ-SUR-VÈGRE

La base principale de travaux regroupant les métiers du génie civil et du terrassement est achevée. À terme, une centaine de personnes - cadres et administratifs - intégreront la structure, pour mener à bien le chantier.

SAINT-CORNEILLE

Un ouvrage d'art va enjambrer la rivière Vive Parence afin d'assurer la continuité du cheminement piétons jusqu'à la voie communale, avec un passage adapté sous le pont. ERE garantit ainsi la parfaite coordination avec les futurs chemins de randonnée prévus sur la commune.

AUVERS-LE-HAMON

Le centre de formation de l'entreprise CLERE (Construction de la Ligne EIFFAGE Rail Express) s'est installé sur le site des Moirés. Objectif : en coordination avec Pôle emploi, former les jeunes recrutés qui travailleront sur le chantier LGV BPL.

Installation principale de Louverné



a eu lieu cet été

Depuis la signature du contrat de partenariat, les équipes sur le terrain se sont attelées à mener à bien les procédures administratives (enquêtes parcellaires) et à obtenir les arrêtés préfectoraux nécessaires au démarrage des travaux (Loi sur l'eau, espèces protégées, etc.) permettant ainsi le démarrage des travaux préparatoires au mois de juillet.

Dès la fin de l'année, les travaux de terrassements et de déviations de communications prendront le relais, ils devraient durer jusqu'à l'été 2015. Viendront ensuite les travaux d'équipements ferroviaires, la mise en place de la signalisation, l'ensemble sera terminé pour l'automne 2016. Débuteront alors les circulations de trains d'essai préalables à la mise en service.

L'inauguration a aussi été l'occasion de signer la charte d'engagement relative à l'emploi et à la formation en Ile-et-Vilaine et de remettre leur diplôme aux premières promotions issues des deux centres de formation de conducteurs d'engins et recrutées sur le chantier.

Les chantiers en cours

Les premiers terrassements de la LGV débutent dans le département.

Seule gêne importante prévue pour les automobilistes en Ile-et-Vilaine en 2012, la coupure à Domagné de la route communale RC119 entre la D105 et le hameau de l'Ourme qui est effective depuis la mi-août pour permettre la construction d'un pont rail. « Il s'agit de la seule coupure de voirie qui aura lieu durant cette année dans le département », précise Jôsy Wenceslau, adjointe au chef de section pour le secteur Ile-et-Vilaine.

Les travaux concernant la déviation de la rocade de Rennes ont eux aussi débuté avec une première phase sans conséquences pour les véhicules puisque ce sont les réseaux (gaz, électricité et assainissement) qui ont tout d'abord été détournés avant la réalisation de la déviation routière. Lorsque la déviation sera ouverte à la circulation, la vitesse pendant les travaux devrait passer sur ce secteur de 110 km/h à 70 km/h.



Plus à l'est, les travaux de déviation provisoire de la RD29 entre les communes du Pertre et de Saint-Poix vont débuter en octobre, pour une mise en circulation envisagée à la fin de l'année 2012. « Sur ce secteur, nous allons également réaliser une plate-forme de concassage pour pouvoir utiliser comme matériaux de remblais une roche dure, le granite, que nous traversons ». Sur le terrain, les premières machines sont apparues dans le secteur depuis mi-août. ■

ÉTRELLES

La base d'Étrelles installée à proximité de la route de Vitry a été inaugurée cet été. Cette installation accueillera l'ensemble du personnel travaillant sur les Toarc A et B (le tronçon de ligne situé entre Cesson-Sévigné et Le Genest-Saint-Isles.)

ARGENTRÉ-DU-PLESSIS

Depuis le mois d'août, la déviation provisoire de la RD88 en direction de Gennes-sur-Seiche est en cours de réalisation. Sa mise en circulation pour permettre la construction d'un ouvrage d'art sur la RD88 est envisagée courant octobre.

NOYAL-SUR-VILAINE

Débutée en août également, la déviation de la RD92 en direction de Châteaugiron sera raccordée à la circulation en octobre. Ces travaux de déviation - sans impact pour les automobilistes - sont nécessaires à la réalisation d'un ouvrage d'art dont la construction devrait durer dix mois environ.

Mares compensatoires : EIFFAGE reconstruit des zones humides

Malgré les efforts en faveur d'un tracé évitant au maximum les secteurs écologiques les plus sensibles, certains biotopes seront quand même impactés par le passage de la ligne : c'est le cas de mares dans lesquelles se trouvent des espèces patrimoniales faunistiques ou floristiques. Ces pièces d'eau vont être recrées en compensation.



Grenouille agile, triton crêté, salamandre tachetée ou crapaud calamite, ces amphibiens protégés par la loi ont tous la particularité de se retrouver autour d'une mare pour se reproduire. « Nous allons détruire leur habitat, nous devons donc le recréer un peu plus loin », explique Cyrille Beaux, chargé de mission environnement chez EIFFAGE TP pour le secteur de la Sarthe. Ces mares, où l'on trouve aussi des plantes protégées qui seront déplacées comme le cératophylle ou le fluteau nageant, et dont la superficie peut varier d'une dizaine de mètres carrés à plus d'un millier, se divisent en

« 90 mares recrées »

deux catégories : les Mares de Compensation Immédiates (MCI), reconstruites près du tracé et au démarrage des travaux, et les autres ; les Mares de Compensation (MC) réalisées, réhabilitées ou conventionnées plus tard en dehors de l'emprise.

Sur l'ensemble de la LGV, environ 90 mares de compensation immédiates seront réalisées (en moyenne 30 par département). « Incluses dans l'emprise de la LGV, ces mares seront durables dans le temps, car protégées foncièrement. » Par ailleurs, environ 120 autres mares seront, soit nouvellement réalisées, soit réhabilitées, soit conventionnées, en dehors de l'emprise. « De cette manière, une partie de la dette écologique globale du projet sera compensée ».

Techniquement, la plupart des mares sont réalisées par creusement dans une zone alimentée en eau (par la pluie, par les écoulements superficiels ou par l'aquifère souterrain). Elles auront une profondeur maximale de 2m, et auront des pentes douces, favorisant ainsi l'accès aux espèces et la mise en place d'une végétation spontanée, spécifique des milieux aquatiques. Les mares seront par ailleurs clôturées de manière à limiter le piétinement du bétail mais aussi pour des raisons de sécurité.

Le crapaud calamite

Nommé également *Epidalea calamita* par les scientifiques, cet amphibien à peine un peu moins gros que le crapaud commun s'en distingue par sa ligne jaune médiane sur le dos et par son habitat, généralement des lieux créés par l'homme : sur la ligne de la LGV, on le retrouve dans des gravières. Exclusivement nocturne, c'est un prédateur de fourmis, lombrics, cloportes et coléoptères.



Le cératophylle

Le *Ceratophyllum submersum*, cette plante aquatique rare et protégée a été détectée dans trois mares sur le trajet de la LGV. Si le tracé a été modifié et adapté pour en protéger une, les autres doivent être recrées. C'est ainsi que début juillet, en Sarthe, les techniciens et chargés de mission environnement, armés de seaux, ont transféré le végétal dans sa nouvelle mare de compensation immédiate.



Enquêtes parcellaires : les arrêtés sont pris

En complément à l'enquête d'utilité publique, Eiffage a réalisé une enquête parcellaire pour connaître de façon précise les propriétaires concernés par l'emprise de la LGV. Elle a abouti à un arrêté de cessibilité, qui présente les propriétés ou parties de propriétés susceptibles d'être cédées et nécessaires à la réalisation de cette opération déclarée d'utilité publique.

Courant février, vous avez pu consulter l'enquête parcellaire dans les mairies de vos communes et indiquer vos commentaires sur le document. Dans la foulée, nos réponses à vos questions ont été indiquées aux commissaires enquêteurs et transmises aux préfets des trois départements concernés. Pour chacun de ces territoires, nous avons reçu en avril un avis favorable avec réserves - réserves levées depuis le début de l'été. L'arrêté de cessibilité met donc fin à la procédure et permet de sécuriser le planning de travaux, en regard des procédures d'expropriations. « ERE poursuit cependant la concertation avec les riverains dont les terrains sont concernés pour améliorer la compréhension réciproque des enjeux de chacun et trouver à chaque fois un accord amiable », analyse Christian de Firmas, directeur de la concertation et du développement durable chez ERE.

D'expérience, 97 à 98 % des acquisitions menées par Eiffage sur l'ensemble de ses projets se font à l'amiable, en accord avec le propriétaire.



Directeur de la publication : Loïc Dorbec - Rédactrice en chef : Frédérique Alary - Comité de rédaction : Arnaud Guillou - Conception / création : ARTGEST - Crédit Photo : Gaël Arnaud. - ERE - 22, avenue Henri Freville - 35 200 Rennes - Tél : 02 23 61 49 70 - Tirage : 50 000 ex. - Ne pas jeter sur la voie publique



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

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).

Communes et ERE : un accord satisfaisant pour tous

L'association des maires des communes traversées par la LGV et ERE ont validé le projet de convention de rétablissement des voies communales interceptées par la future ligne : les rôles de chacun dans la maintenance des ouvrages d'art, et des routes sont désormais définis et les conventions peuvent être signées avec chaque commune.



Michel Desrues

C'est à Torcé, dans sa commune d'Ille-et-Vilaine où il est maire depuis 1983, que nous reçoit Michel Desrues, le président de l'association des maires des communes traversées par la LGV. « Sur les 57 communes traversées par la LGV BPL, 52 sont adhérentes à l'association. Si je suis d'Ille-et-Vilaine, les deux vice-présidents sont mayennais pour l'un et sarthois pour l'autre. » Créée en 2009, l'association a permis de fédérer les communes pour suivre l'évolution du projet LGV BPL. Parmi les différents points sur lesquels elle travaille, le rétablissement des communications a été un des éléments importants : certaines routes communales utilisées par les automobilistes, chemins ruraux (essentiellement destinés à la desserte des exploitations agricoles) et chemins de randonnée se retrouveront coupés puis rétablis, surmontés d'un ouvrage d'art. Qui en assurera l'entretien ? « Après de nombreuses discussions, d'abord avec RFF puis ERE, nous sommes tombés d'accord : les communes se chargeront de la maintenance des routes, chaussées et trottoirs compris, et de leur signalisation, ce qui est logique puisque nous le faisons avant. ERE prendra dans son giron l'entretien des ouvrages d'art, des garde-corps et glissières de sécurité. Notons que certaines routes pourront être plus larges qu'elles ne l'étaient auparavant, un point important en particulier pour le monde agricole qui travaille avec des machines de plus en plus imposantes. »

Mobilité professionnelle : une aide au logement pour les salariés

Les salariés du chantier en situation de mobilité géographique professionnelle bénéficient d'un service d'aide au logement assuré par l'entreprise Cocitra mobilité, partenaire d'EIFFAGE.

L'importance des travaux à exécuter pendant plusieurs années pour construire la LGV rend nécessaire le déplacement de salariés de toutes catégories. En situation de mobilité professionnelle, ce personnel doit régler au plus vite et le mieux possible la question de leur logement sur leur nouveau lieu de travail.

C'est dans ce contexte qu'Eiffage a conclu dès 2011 un nouvel accord de collaboration avec la société Cocitra Mobilité, filiale de Cilgere. L'accord conclu prévoit un certain nombre de services pour les salariés, grands déplacés, qui s'adressent à elle : une recherche pour leur compte des logements en location vides ou meublés répondant à leurs attentes, des visites des logements sélectionnés et un accompagnement du salarié jusqu'à la signature du bail d'habitation à son nom.

« S'agissant de la recherche de logements à louer, Cocitra Mobilité a pris un soin particulier à se rapprocher des communautés d'agglomération et des communautés de communes, afin qu'elles diffusent l'information par tout moyen approprié auprès de leurs concitoyens. Cocitra Mobilité collabore aussi avec les principaux bailleurs sociaux départementaux et municipaux : offices publics d'habitat, entreprises sociales d'habitat, foyers de jeunes travailleurs », précise Alain Simon, chargé de mission. La recherche de logement va s'étendre sur toute la période des travaux : après les équipes du terrassement et du génie civil, il faudra dans un deuxième temps loger les collaborateurs chargés des équipements ferroviaires.

Actuellement, les offres, par les particuliers, de logements à louer sont à faire à Mme Catherine Hériveaux au 06 18 88 30 13 ou par courriel : catherine.heriveaux@cocitramobilite.com

