

EIFFAGE RAIL

EXPRESSINFOS

Journal d'informations du projet de ligne à grande vitesse • Bretagne - Pays de la Loire

MAI 2012



Édito

Dans quatre ans et demi, la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire sera construite. Nous avons conçu Express Infos pour faire vivre ce chantier de trois milliards d'euros aux habitants des communes traversées, leur en expliquer les enjeux et les contraintes qui pourront en résulter pour eux. Express Infos, tiré à cinquante mille exemplaires, paraîtra trimestriellement.

Ce premier numéro traite du développement durable et de la concertation. Si le développement du réseau ferré de France répond à l'intérêt général, il ne permet pas toujours de satisfaire les demandes individuelles. Cependant, depuis le début du projet, RFF puis ERE ont accordé une place essentielle à l'écoute des personnes concernées et ont mis en œuvre des solutions permettant de minimiser l'impact de la LGV. De même, nous avons eu le constant souci d'éviter, de réduire et, à défaut, de compenser les conséquences de cette voie ferrée sur la flore et la faune.

Express Infos explique aussi comment, avec tous nos partenaires et notamment Pôle Emploi, nous allons recruter un millier de nouveaux salariés. Eiffage a pris l'engagement fort que 8% des heures travaillées soient effectuées par des personnes en insertion (soit, en moyenne, une centaine d'emplois pendant la durée du chantier). Ingénieurs, techniciens, ouvriers et employés, qu'il s'agisse de ces nouveaux recrutés ou de collaborateurs expérimentés d'Eiffage, vont donner le meilleur d'eux-mêmes pour moderniser notre réseau ferroviaire à grande vitesse. Puisse ce journal vous faire mieux comprendre leurs métiers et leur fierté.

Marc LEGRAND
Président d'Eiffage Rail Express

Fouilles archéologiques : des mines de fer à la Milesse.

page 5



L'EXPOSITION ITINÉRANTE

Pour découvrir le projet et répondre à toutes vos questions, Eiffage Rail Express a aménagé une exposition itinérante dans une semi-remorque.

« L'EXPO » propose un espace de présentation de près de 60 m² avec salle de projection. Cet outil sera également le point de départ,

à partir du second semestre 2012, des visites de chantier ouvertes au public.

« L'EXPO » circulera durant les cinq années de travaux, tout au long de l'itinéraire, dans toutes les communes traversées par la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire.

SOMMAIRE

- Le dossier 2
- Focus chantier 4
- Échos des départements : la Sarthe 5
- Échos des départements : la Mayenne 6
- Échos des départements : l'Ille-et-Vilaine 7
- La virgule de Sablé-sur-Sarthe 8
- LGV : Eiffage recrute 8



Ligne à Grande
VITESSE
Bretagne - Pays de la Loire

ERE
EIFFAGE RAIL EXPRESS

DÉVELOPPEMENT DURABLE : UNE STRATÉGIE AMBITIEUSE !

Si la nouvelle ligne LGV Bretagne - Pays de la Loire va permettre des gains de temps importants sur des trajets entre l'ouest de la France et Paris, elle peut être perçue comme une cicatrice à travers les territoires et paysages traversés. C'est pourquoi, sur ce projet d'envergure, Eiffage a souhaité mettre en œuvre une stratégie ambitieuse de développement durable allant souvent au-delà de ce que la législation lui imposait. Rencontre avec Valérie David, directrice du développement durable chez Eiffage.



Quel sera l'impact de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne - Pays de la Loire sur l'environnement ?

Le niveau d'exigence environnementale de ce chantier est le plus important qu'Eiffage ne se soit jamais fixé : nous appliquons bien sûr la réglementation, mais notre objectif principal a été d'éviter au maximum et en amont du chantier, les conséquences de cette ligne sur l'environnement et la biodiversité. Éviter, réduire, compenser : cette séquence peut résumer à elle seule la manière dont nous avons travaillé. Lorsque nous n'avons

pu esquiver les impacts, nous avons tenté de réduire leurs effets. Enfin, quand le travail d'évitement ou de réduction n'a pu être réalisé au mieux, nous avons étudié la meilleure manière de compenser notre emprise sur la nature.

Comment s'est déroulée cette phase d'évitement des impacts ?

La forme sinueuse du tracé résulte de la recherche du moindre impact sur l'environnement : le projet dessiné par Réseau Ferré de France (RFF) a ainsi permis de ne traverser aucune zone classée Natura 2000, ces sites naturels de grandes valeurs patrimoniales, ainsi que la majorité des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff). Trois d'entre elles ont cependant été impactées sur les 182 km de ligne, et pourtant, dans le cas par exemple de la Znieff du four à chaux de Louverné, nous avons réussi à réduire de deux tiers le linéaire touché par la LGV. Le travail d'ingénierie préalable a donc été très important pour rendre l'infrastructure linéaire la moins blessante pour le territoire.

Dans votre séquence, vient ensuite l'atténuation des effets.

Lorsque nous n'avons pu éviter les impacts, nous nous sommes efforcés de les réduire. Il était important de surmonter l'effet « digue » de la nouvelle ligne : nous devions y prévoir de multiples passages efficaces et adaptés à tout type de faune - c'est la notion de « transparence écologique » - mais aussi pour les rivières et ruisseaux qui la traversent - c'est la notion de « transparence hydraulique ». Nous sommes allés là-aussi parfois plus loin que ce que la réglementation nous imposait dans ces domaines. Au lieu d'avoir une vision segmentée, nous avons essayé d'avoir une vision globale, en mutualisant, pour en intensifier les bénéfices, les mesures de transparence écologique et hydraulique. On est par exemple beaucoup plus efficace quand un ouvrage d'art qui enjambe une rivière permet également à des petits mammifères semi-aquatiques de traverser la ligne grâce à un passage adapté. Ce changement de mentalité touche tous nos métiers. Dans notre exemple, l'ingénieur qui s'occupe de la transparence hydraulique va désormais intégrer dans ses plans la problématique écologique de la faune et de la flore. Chez Eiffage, nos professions évoluent : les métiers du génie civil se transforment en métiers du génie civil et environnemental.



UN ENGAGEMENT EN FAVEUR DE L'INSERTION

Le milieu du BTP a une grande tradition d'insertion professionnelle. En conformité avec cette logique, et à la demande de notre client RFF, 8% des heures travaillées sur le chantier de la LGV vont être réalisées par des personnes en insertion sociale. Elles seront encadrées par nos tuteurs, des compagnons du BTP spécifiquement formés. Pour un meilleur suivi, chaque tuteur encadrera deux personnes en insertion.

Parlez-nous également de l'atténuation des effets sur la qualité de vie des riverains.

C'est un point essentiel. En concertation avec les riverains et leurs représentants, nous avons travaillé sur le rétablissement des circulations, l'insertion paysagère et la réduction des nuisances sonores, en essayant encore d'aller au-delà du réglementaire. Par exemple sur le bruit, en fonction des différentes configurations de terrain, nous devons limiter les nuisances sonores soit à la source grâce à des merlons ou des écrans antibruit, soit si ce n'est pas possible, directement sur les bâtis impactés. Dans ce dernier cas, nous proposons aux propriétaires concernés, non seulement de renforcer l'isolation sonore de leur logement conformément à la législation, mais aussi de profiter des chantiers d'isolation phonique sur leur appartement ou leur maison, pour aller plus loin en les accompagnant financièrement dans la réalisation de travaux d'isolation énergétique. S'ils l'acceptent, nous leur proposons 5000

euros d'aides pour les travaux et le diagnostic énergétique préalable : ceci abonde d'ailleurs de nombreuses actions des collectivités territoriales en faveur de l'efficacité énergétique. Cette somme forfaitaire s'ajoute donc généralement à des crédits d'impôt et des subventions des collectivités, ce qui est très incitatif pour valoriser au mieux son logement.

Éviter, réduire... vient ensuite la compensation.

La compensation est toujours à mettre en balance avec le travail d'évitement ou de réduction : trop de compensation signifierait que l'évitement et la réduction n'ont pas été réalisés au mieux. Sur cette LGV, comme nous l'avons dit, le calage du tracé était dès l'origine plutôt favorable à la stratégie dite « du moindre impact ».

Côté compensation écologique, il faut savoir que la réglementation française actuelle, issue elle-même de la réglementation européenne, met d'abord

l'accent sur la protection des espèces menacées. Ce que nous avons souhaité, au-delà de ce que la loi préconise, c'est de préserver plus largement les biotopes qui accueillent ces espèces. Si on protège l'ensemble d'un milieu naturel et ses connectivités, ce sont toutes les espèces faunistiques et floristiques qui vivent dessus qui bénéficieront de ces mesures, et pas seulement telle ou telle espèce protégée. Pour développer cette méthode de traitement global de tous les enjeux, nous avons travaillé depuis deux ans avec les naturalistes de l'Office National des Forêts (ONF).

Un dernier mot ?

Oui, j'aimerais parler également d'un point innovation en matière de développement durable sur ce chantier LGV Bretagne - Pays de la Loire. Il s'agit du projet Fipan (Fond d'intervention pour le patrimoine naturel) que nous allons réaliser avec une société de génie écologique basée à

Rennes, Dervenn. Ici aussi, il s'agit d'un projet qui se situe au-delà de la réglementation. C'est un modèle innovant destiné à financer et garantir les fonctionnalités écologiques du territoire, en s'appuyant principalement sur les gens qui sont sur place, dont les agriculteurs qui seront intéressés par cette démarche. Par des entretiens « agri-écologiques » d'espaces naturels, par la modification de certaines pratiques culturales, ils permettront par exemple le maintien en bon état d'une zone humide et la préservation essentielle de son rôle d'épuration naturelle de l'eau. Ils seront rémunérés par un fond dont une partie sera financée par le groupe Eiffage, mettant en œuvre concrètement la notion de paiement pour services environnementaux.

“ Garantir les fonctionnalités écologiques du territoire ”



LES ENJEUX DE LA CONCERTATION

Comment passe-t-on d'un projet théorique, dessiné sur plans par RFF, à la réalité de terrain, en lien avec la vie des habitants ? Depuis un an, c'est le rôle des spécialistes de la concertation chez Eiffage Rail Express (ERE) qui présentent le projet aux habitants et à leurs élus, de l'avancement des dossiers jusqu'à ses retombées économiques.

Au cas par cas, ils rencontrent les agriculteurs et les riverains concernés par le passage de la LGV pour réfléchir ensemble et trouver les solutions les plus adaptées, dans l'objectif de réduire les impacts sur leur quotidien.

LA DÉVIATION DES RÉSEAUX

Route, gaz, téléphone... avant même de débiter le chantier et de creuser la ligne, une phase très importante dans le déroulement de la création d'une LGV est constituée par la déviation des réseaux et leur rétablissement.

Avec un objectif : réduire au maximum les nuisances aux usagers tout en assurant les travaux en toute sécurité.

Tout au long des 182 kilomètres de la LGV entre Connerré à l'est du Mans et Rennes, ce sont plus de 1300 réseaux qui vont devoir être déviés puis rétablis : les travaux liés à la ligne débiteront ensuite. « On peut distinguer le réseau routier, utilisé par les automobilistes, et les réseaux qui permettent d'amener les services, gaz, électricité ou télécommunications » explique Imed Ben Fredj, Directeur technique chez CLERE, l'entreprise chargée de la conception et de la construction de la LGV.



Exemple d'une déviation de route sur l'autoroute A65.

Les travaux préliminaires

« Les études préliminaires ont permis un premier recensement des réseaux non routiers auprès des communes et des concessionnaires, reprend le Directeur technique. Reportés sur les plans de la LGV, ces relevés ont permis l'étude et la proposition de déviations aux concessionnaires. » Pour vous, riverains, ces coupures et rétablissements de réseaux devraient être sans impact : les concessionnaires prennent en effet la responsabilité de la continuité du service. Ces derniers confient les travaux à des entreprises agréées, filiales d'Eiffage ou structures locales. Profitant de ce chantier, certains concessionnaires vont pouvoir diminuer l'impact de leur réseau sur l'environnement. Ainsi, différentes portions de lignes à moyenne tension devraient profiter de l'arrivée de la LGV pour disparaître du paysage et être enterrées.

Depuis le printemps 2011, d'autres agents de la maîtrise d'œuvre de CLERE se sont succédés sur le terrain pour d'autres types de travaux afin d'ajuster au mieux le tracé de la ligne : pour certains, il s'agit de réaliser des sondages géotechniques afin de déterminer les caractéristiques techniques des sols : « l'objectif est d'assurer les fondations de la LGV en fonction du terrain » analyse Imed Ben Fredj. D'autres ont effectué des levés topographiques pour maîtriser les différents niveaux de terrains. Des recensements environnementaux ont également permis d'appréhender les différents habitats floristiques et faunistiques à proximité du tracé pour limiter l'impact d'une éventuelle destruction et étudier les compensations nécessaires à leur transfert.

Les travaux préparatoires

La situation est différente pour le réseau routier. De nombreuses réunions de concertation dans les mairies des communes où passe la ligne ont permis de déterminer le meilleur choix pour le rétablissement du trafic. Certaines routes seront en effet rétablies, là où d'autres seront rabattues sur une voie adjacente. Des réunions publiques ont ensuite permis d'expliquer, de débattre et d'adapter au mieux chaque situation.

PREMIER CAS : LA ROUTE NE SERA PAS RÉTABLIE À L'IDENTIQUE.

Dans ce cas, la circulation continue sur cette voie pendant quelques temps. À proximité, une nouvelle route est construite ainsi qu'un ouvrage d'art permettant la traversée de la ligne. Lors d'une intervention très ponctuelle, l'ancienne route est déviée sur la nouvelle. Dans cette situation, la gêne est pratiquement inexistante pour les usagers.

DEUXIÈME CAS : LA ROUTE EST RÉTABLIE APRÈS LES TRAVAUX.

Dans une intervention comme celle-ci, il est possible de dévier la circulation sur une route adjacente, en accord avec les communes et le Conseil Général. Pendant ce temps, un ouvrage d'art est édifié sur la voie, puis la route originelle est rétablie. L'impact pour les usagers est cependant plus conséquent : selon l'importance de l'artère, la déviation peut durer entre six mois et un an.

LES GRANDES DÉVIATIONS ROUTIÈRES

Rocade de Rennes, RN162 entre Laval et Mayenne : ces deux artères empruntées par de nombreux véhicules seront traversées par la LGV. « Il n'est évidemment pas possible de couper ces routes, qui pourtant devront être rétablies après les travaux, constate Imed Ben Fredj. Ici, nous devons d'abord créer une déviation provisoire avec le même nombre de voies. Une fois réalisée, nous pourrions y dévier le flux de circulation, pour permettre les travaux sur la rocade de Rennes et la RN162. » Après le chantier, ces déviations provisoires seront détruites et les terrains retourneront à leurs usages initiaux.

DU FER SOUS NOS PIEDS

Sur le tracé de la future voie ferrée huit sites archéologiques révéleront des vestiges dont l'étude permettra de mieux comprendre l'histoire et les techniques de production du fer dans la région

Sous le godet de la pelleteuse, le site de la Rochardière dévoile, depuis le début du mois de mars, les traces anciennes d'une activité de métallurgie : le sol végétal du champ cachait un ensemble de puits utilisés pour l'extraction du fer. « Sur une distance de dix kilomètres, huit lieux de fouilles nous permettront de mieux connaître les techniques des hommes qui ont travaillé ici afin d'extraire et de transformer ce métal, depuis l'âge du fer (autour de 800 avant notre ère) jusqu'au Moyen Âge » précise Jean-Yves Langlois, le responsable d'opération pour l'Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap). Dans un autre secteur, sur un fond de vallée,

les archéologues mettent au jour ce qui ressemble à un ancien fourneau pour la fonte du minerai : « le sous-sol est riche en fer ici, reprend-il, et l'on trouvait dans les forêts le bois nécessaire pour alimenter les fours. Les fouilles réalisées lors de la création de l'A28 nous ont précédemment permis de dater le début de la maîtrise par les habitants de la région autour de 500 avant notre ère. » Les recherches actuelles dureront jusqu'en juin. « Nous travaillons en coordination avec Eiffage, termine Jean-Yves Langlois. Ils mettent à notre disposition des engins et du personnel pour décaper le sol afin de permettre nos recherches. »



A l'occasion des Journées nationales de l'archéologie (les 23 et 24 juin), un des sites en cours sera ouvert au public, permettant de découvrir les techniques de l'archéologie et les vestiges mis au jour, ou d'assister à des ateliers de transformation du métal. Plus d'infos sur : www.inrap.fr

LA BAZOGE, NEUVILLE-SUR-SARTHE, LA MILELSE

Le chemin de randonnée est restitué aux piétons ! La voie communale 405, dont le tracé croisait la LGV, surmontera désormais la voie ferrée grâce à la construction d'un pont adapté aux marcheurs : ce dernier bénéficiera en effet d'un trottoir pour les protéger des voitures. Le projet a été présenté le 17 février dernier au Comité départemental des sentiers pédestres et à l'association des randonneurs du Roussard de la Bazoge.

SAVIGNÉ-L'ÉVÊQUE

Après la concertation du 25 février, la protection acoustique des riverains entre la départementale 301 et le chemin vicinal 8 se voit améliorée. Le mur en béton de 1,50 m est transformé en un merlon de terre de 2,50 m à 6 m. Autre avantage : ce support pourra recevoir de nombreux végétaux qui favoriseront l'intégration paysagère de la ligne.

CHANTENAY-VILLEDIEU

La déviation de la RD22 et de la RD79 le long de la nouvelle voie ferrée permettra aux camions d'éviter le village. Le Conseil Général et Eiffage réfléchissent ensemble au déroulement de ces travaux pour minimiser leurs impacts sur les habitants.

LES ÉQUIPES DU GÉNIE CIVIL INSTALLÉES À AIGNÉ

Au nord du Mans, la commune accueille provisoirement une base de travaux, en attendant son déménagement sur un terrain voisin à la Milesse.

La petite usine fut d'abord la propriété de Tech Laser. À l'étroit entre ses murs, l'entreprise de découpe industrielle par laser, basée à Aigné, a trouvé un meilleur emplacement quelques centaines de mètres plus loin, toujours sur la commune. « Depuis septembre 2011, ces anciens locaux vides servent désormais de base à notre équipe de direction de travaux, explique Marc André, responsable du génie civil pour la partie ouvrage. Nous cherchions un endroit à proximité de la future ligne, et son tracé passe au bout de la propriété ! »

Deux corps de métiers y préparent le chantier : les terrassiers, dont le laboratoire fonctionne déjà pour analyser les différents types de sols qu'ils vont être amenés à creuser, et les ouvragistes, qui planifient les constructions des ponts et viaducs. « Depuis mars, une nouvelle base est en cours de montage tout près d'ici, dans la commune voisine de La Milesse. Dès juillet, une centaine de bungalows accueillera notre équipe au complet sur quatre hectares pendant trois ans. Ensuite, le terrain sera rendu à l'agriculture. »

L'équipe du génie civil d'Aigné va réaliser les travaux de la ligne de Connerré à l'est du Mans jusqu'à Chantenay-Villedieu, au sud-ouest de la préfecture de la Sarthe.



Un drone pour survoler les fouilles archéologiques

C'est un petit hélicoptère sans pilote qui tourne au-dessus des 12 hectares des 8 zones à fouiller. À l'intérieur, un magnétomètre embarqué lui permet de détecter les anomalies magnétiques du terrain. Au final, l'interprétation des résultats par les chercheurs de l'Inrap leur permettront d'obtenir une carte 3D en profondeur à partir des champs magnétiques pour mieux localiser les puits d'extraction du fer et les fourneaux nécessaires à sa transformation, objets de leurs recherches. Dans ce type de fouilles, le magnétisme était jusqu'à présent repéré directement au sol ; l'utilisation des drones permet de prendre de la hauteur pour plus de précision.



SAINT-BERTHEVIN

La « gare-usine » provisoire permettra l'installation des rails sur la future ligne.

C'est une véritable gare qui va sortir de terre à Saint-Berthevin ! Pas un équipement destiné aux voyageurs, mais une base de travail de trente hectares pour les équipes chargées de la construction, de l'acheminement et de la mise en place du matériel sur la LGV. « Une fois la trace terminée, lorsque le terrassement sera achevé et les ouvrages d'arts seront en place, cette base permettra d'acheminer sur la ligne les voies, les poteaux caténaïres et toute une série d'éléments techniques par l'intermédiaire d'un train-travaux » explique Christophe Sandré, directeur de projet. Située sur une virgule ferroviaire joignant la ligne Paris-Brest actuelle et la future LGV, connectée au réseau routier départemental, elle pourra recevoir ses fournitures par trains et par poids-lourds. Sur place, des centaines d'employés vont travailler dans des usines connexes, chargées du montage du réseau électrique et de l'assemblage des milliers de pièces qui constitueront le reste de l'équipement nécessaire au bon fonctionnement de la ligne. Les travaux de terrassement du terrain devraient commencer cet été. La jonction ferroviaire avec la ligne existante est prévue pour septembre 2013.

CHANGÉ

Dans la continuité des travaux réalisés par le Conseil Général sur la route d'Ernée, Eiffage Rail Express et le Conseil Général s'associent pour réaliser la dernière portion de la mise en deux fois deux voies de cet axe prioritaire. La RD 31 sera en effet traversée par la LGV entre le giratoire des Chênes secs et le passage sous l'A81. Un nouveau giratoire verra le jour juste avant le franchissement de l'A81.

LOUVERNÉ

Un aménagement paysager et une piste cyclable seront créés en accord avec Laval Agglomération et la commune de Louverné au sud du site touristique centré sur la préservation du patrimoine des carrières et de l'ancien village chauxfourmier « Ecologia ». La nouvelle piste cyclable reliera la RD 901 à la « VC du Quartier ». ERE installera dans cette zone une base de chantier sur les terrains de Laval Agglomération et créera par là-même une liaison routière entre la RD 901 et la « VC du Quartier », facilitant ainsi l'accès au site d'Ecologia.

ARGENTRÉ

Le tracé du rétablissement de la chaussée de la RD 32 a été adapté afin de permettre la réalisation future des giratoires nécessaires aux accès du Parc de développement économique de Laval - Mayenne d'Argentré.

CHANGÉ

L'emprise de la LGV sur la partie sud du terrain du golf modifie certains parcours de jeux. Après indemnisation, c'est sur les champs situés à l'est que la direction du golf a souhaité développer le nouveau parcours. Des bâtiments d'entretien sont également en cours de construction dans cette zone.

LOUVIGNÉ

Fin 2014, les piétons et cyclistes passeront sous la RD 57 ! Eiffage Rail Express et le Conseil Général s'associent : les nouveaux tracés de la RD 57 Laval-Le Mans et de la RD 131 à l'entrée du bourg ont été dessinés de façon à accueillir un giratoire définitif et sécurisé, avec des passages souterrains accessibles également aux cyclistes.

LE CONTOURNEMENT DE LAVAL : UN TRONÇON DENSE EN OUVRAGES D'ART



Quatre viaducs, dont un de trente mètres de hauteur : le riche relief mayennais va donner du fil à retordre aux équipes de génie civil en charge du tronçon nord de Laval ! « Le contournement de l'agglomération lavalloise va se faire en longeant une bonne partie de l'autoroute A81, analyse Christophe Sandré, directeur de projet. Nous allons être soumis aux mêmes contraintes géographiques que cette dernière. ». D'ouest en est, ce sont les viaducs du Vicoin, de la Mayenne et du Quartier qui vont s'élever dans les airs d'ici avril 2015. Sur ce tronçon

d'une quinzaine de kilomètres, 24 ouvrages d'art vont être nécessaires pour enjamber l'ensemble du réseau routier à destination de Laval, ainsi que les deux franchissements de l'A81, à Genest et Bonchamps et la voie ferrée Paris - Brest. « À partir de cet été, les travaux de terrassement vont débiter puis les ouvrages d'art dans le courant du dernier trimestre 2012, à un rythme soutenu pour une livraison de la plateforme aux équipementiers (pose de la voie ferrée, des caténaïres, etc.) en mai 2015. ».

UN CONSERVATOIRE FORESTIER AUX PORTES DE RENNES

25 hectares de forêt viennent d'être plantés à proximité du château du Bois d'Orcan, dont 14 hectares par Eiffage Rail Express dans le cadre de la compensation forestière liée au passage de la LGV : c'est un véritable conservatoire forestier que découvriront d'ici quelques années les promeneurs.

Le château était déjà classé monument historique du XVe siècle. Après sa restauration et l'ouverture dans les murs de cette demeure seigneuriale d'un musée rassemblant des collections de meubles et d'objets du Moyen Âge, témoins de l'art de vivre au temps de Charles VIII et d'Anne de Bretagne, ce sont désormais 55 000 arbres qui vont pousser tranquillement à proximité de son parc dédié à l'artiste Étienne Martin. Une fois mures, ils offriront à la vue des visiteurs un bois tel que la Bretagne en connaissait dans ce siècle charnière, entre le Moyen Âge et la Renaissance. « Tremble, chêne pédonculé, châtaigner, hêtre, cormier, tilleul des bois et de nombreuses autres essences ont été plantés en février », énumère Bertrand Le Nail, conseiller technique auprès du propriétaire et maître d'œuvre des travaux de plantation. « Pour nous, ce boisement constituait une opportunité intéressante car il permettait de concentrer la compensation sur un même site, dans le cadre d'un projet global et pérenne et



sans consommation supplémentaire d'espace agricole », explique Vincent Pereira, responsable environnement chez Eiffage Rail Express. Une convention a été signée entre le propriétaire et ERE, ce dernier s'engageant à assumer l'entretien des parcelles dédiées au boisement compensateur, durant les cinq premières années, période critique pour garantir le succès de la

plantation. « Ce boisement est une étape de plus dans l'œuvre culturelle entreprise depuis plusieurs années par le propriétaire » termine Bertrand Le Nail. Il s'agit donc d'une forme d'aboutissement, où l'environnement et la culture semblent faire bon ménage.

LA ROCADÉ DÉVIÉE

Les travaux de déviation de la rocade de Rennes débiteront cet été et dureront un an. Ils permettront le passage de la ligne à grande vitesse sous cette route nationale (N136).

Avec 61 000 véhicules par jour, la rocade de Rennes fait partie de ces quelques très grands axes de circulation que va traverser la LGV. Sur les plans, il est prévu que la voie ferrée passe sous cette nationale, en tranchée couverte. Comment réduire les impacts du chantier pour les usagers de cette route très empruntée ? C'est la question à laquelle a répondu Frédéric Cuffel, responsable des travaux de plateforme sur la ligne entre Cesson-Sévigné et Étrelles : « Nous allons commencer par créer une courte déviation en deux fois deux voies au sud de la rocade, à proximité de l'échangeur de la route de Domloup. Nous raccorderons ensuite la rocade sur cette déviation. Nous pourrions donc travailler sur la partie isolée de la N136, afin de réaliser le passage de la LGV. Puis, après achèvement des travaux, nous rétablirons la

circulation sur son tracé actuel. La déviation sera alors détruite et les terrains hors emprise sur laquelle elle a été construite seront rendus à l'agriculture. »

Les travaux de déviation débiteront dès le mois d'août. Très ponctuellement, des ralentissements et des réductions de voies pourront avoir lieu entre 22h et 5h du matin, loin des périodes de pics de circulation, puis la mise en service de la déviation aura lieu fin décembre. « Une limitation de vitesse à 70 km/h au lieu de 110 km/h sur cette partie de voie permettra une meilleure sécurité des usagers » conclut Frédéric Cuffel. La remise en service à 110km/h de la rocade est prévue courant août 2013.

CESSON-SÉVIGNÉ

La rue de la Fontaine sera traversée par une passerelle métallique de structure légère, facilitant le cheminement des cyclistes et des piétons entre les quartiers des Hauts de Brays et celui du Tertre.

NOYAL-SUR-VILAINE

L'ouvrage hydraulique destiné à permettre le passage du ruisseau du bois de Gervis sous la LGV est agrandi pour lui adjoindre une banquette de circulation piétonne. Il permettra, si la commune souhaite un jour dessiner un chemin de randonnée et compte tenue de l'interception du CR 11 par la LGV (rabbattu à l'Ouest sur la VC 3), de le faire passer sous la voie.

DOMAGNÉ

Les habitants des hameaux de la Tricoillère et de la Saugayère ont choisi, entre les deux variantes proposées par Eiffage Rail Express, le tracé du rétablissement de la RD 105 qui franchit désormais la LGV plus à l'Est. Cette solution éloigne la départementale de leurs exploitations, permettant une réduction des nuisances générées par la route.

LOUVIGNÉ-DE-BAIS

La réunion de concertation du 8 septembre dernier a permis d'entériner la position du rétablissement de la voie communale n°1 compte tenue de sa proximité avec le hameau des Patisseaux.

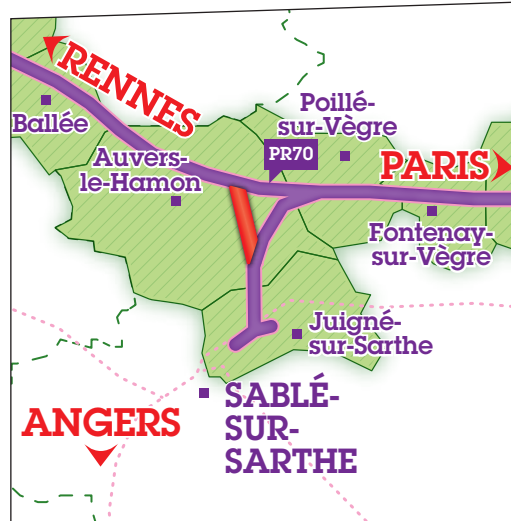
GENNES-SUR-SEICHE

L'exploitant agricole du lieu-dit la Pileterie pourra faire traverser ses engins agricoles. Suite à sa demande relayée par la mairie et le Conseil Général, c'est au final un passage de 3,80 m de hauteur qui va être construit sous la voie. L'engagement initialement pris par RFF a été affiné : après différentes réunions de concertation en mairie afin d'ajuster sa position et son gabarit, ce pont-rail lui évite ainsi un grand détour pour atteindre ses champs situés de l'autre côté de la LGV, qui ne pourront pas tous être regroupés autour de son siège d'exploitation par l'aménagement foncier.

UN PROJET DANS LE PROJET : LA VIRGULE DE SABLÉ-SUR-SARTHE

Au-delà des gains de temps prévus pour les voyageurs à destination de Paris (37 minutes au départ de Rennes, 22 minutes de Laval, 8 minutes d'Angers, Nantes et les territoires au-delà), l'impact de la ligne nouvelle sera également positif sur la desserte interne des territoires : la virgule de Sablé-sur-Sarthe permettra des liaisons ferrées directes (Nantes) / Angers / Sablé-sur-Sarthe / Laval / (Rennes).

Pas évident de profiter du rail pour voyager sur des trajets tels que Nantes-Laval, Angers-Rennes actuellement : ceux-ci s'effectuent en correspondance par Rennes, Nantes ou Le Mans selon les cas, ou par cars départementaux ou régionaux. Or, la future LGV passera à proximité de Sablé-sur-Sarthe, située sur le trajet ferroviaire existant Le Mans-Nantes : « les acteurs régionaux ont souhaité que soit développé un aménagement complémentaire au tracé de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, permettant une liaison rapide interrégionale : c'est la virgule de Sablé-sur-Sarthe » explique André Bayle, Directeur du projet LGV pour Réseau Ferré de France (RFF). Financé par l'État (23%), RFF (22%), les Régions Pays de la Loire (25%) et Bretagne (10%), Angers Loire Métropole (10%), le Conseil Général de la Mayenne (5%) et Laval Agglomération (5%), ce projet permet la réalisation d'une liaison ferroviaire de 4 km entre la section courante de la Ligne à Grande Vitesse et le barreau ferroviaire de Sablé-sur-Sarthe, assurant des liaisons ferrées directes sur l'axe Nantes - Angers - Sablé-sur-Sarthe - Laval - Rennes. Il s'inscrit dans la perspective de développement de services régionaux à grande vitesse (SRGV), au bénéfice des territoires concernés.



Des liaisons nouvelles sans correspondance

Grâce à cette Virgule, la liaison Sablé-sur-Sarthe – Laval passerait ainsi de 137 km par le réseau existant avec un détour par Le Mans, à 51 km.

Le choix du matériel roulant a fait l'objet d'études menées par la Région des Pays de la Loire, en collaboration avec la SNCF et Alstom. Afin de limiter les coûts, l'adaptation du matériel ZTER existant a été choisie. Celui-ci empruntera alors la section de LGV à 200 km/h.

Pour les usagers, les temps de parcours sur des trajets interrégionaux seront significativement réduits : sur des liaisons telles que Rennes - Angers (avec arrêts à Vitré, Laval, Sablé-sur-Sarthe) ou Laval - Nantes (avec arrêts à Sablé-sur-Sarthe et Angers), le temps de parcours passerait de 2 heures 15 min à moins de 1 heure 30 min, soit un gain de l'ordre de 45 min.*

* Ces chiffres sont à considérer comme des ordres de grandeur. La construction des horaires dépendra en effet de la grille horaire des trains à grande vitesse, prioritaires sur la LGV BPL.

LGV : EIFFAGE RECRUTE

Pour la mise en chantier de la ligne, nous recherchons plus de 700 coffreurs/coffreuses et conducteurs/conductrices d'engins sur les trois départements de la Sarthe, de la Mayenne et de l'Ille-et-Vilaine.

Après avoir recruté des cadres, des techniciens et des employés pour les équipes de direction et d'encadrement de chantier, les filiales du Groupe Eiffage et leurs sous-traitants recruteront à partir du mois de mai 2012 des ouvriers pour les travaux de terrassement et de génie civil du chantier. Dès maintenant, nous souhaitons former les postulants débutants ou non qualifiés, intéressés par nos offres d'emploi aux métiers de conducteurs ou conductrices d'engins et de coffreurs ou coffreuses afin de garantir à tous un apprentissage homogène à nos techniques professionnelles dans le respect des normes de sécurité.

Eiffage a souhaité développer une démarche originale de formation qualifiante sur ce grand chantier, en partenariat avec Pôle Emploi, l'OPCA de la construction et les Conseils Régionaux. Les stagiaires demandeurs d'emploi seront indemnisés par Pôle Emploi pendant leur formation, d'une durée moyenne de 200 heures.

Quel que soit le statut actuel de chacun – confirmé ou débutant – Pôle Emploi constitue le guichet unique d'entrée pour consulter nos offres et postuler par le biais des agences locales ou du site internet www.pole-emploi.fr. La Méthode de Recrutement par Simulation (MRS) utilisée par Pôle Emploi sur ce projet consistera à évaluer des candidats par le biais d'exercices construits en collaboration avec Eiffage, qui reproduiront par analogie les caractéristiques des postes de travail.

Cette technique permet de déceler auprès des débutants et des personnes issues d'une autre formation professionnelle des aptitudes aux métiers souhaités que ne retranscrivent pas forcément les CV. Nous nous sommes en effet engagés à recruter sur ce chantier 8% de personnes éloignées de l'emploi : demandeurs d'emploi de longue durée, jeunes sans qualifications, bénéficiaires du RSA, seniors, personnes handicapées, etc.



Les offres pour les métiers de conducteurs ou conductrices d'engins sont en ligne depuis le mois d'avril sur www.pole-emploi.fr ; celles concernant les coffreurs ou coffreuses seront disponibles à l'automne 2012. Le chantier de la LGV Bretagne-Pays de

la Loire durera jusqu'en 2016 : lorsque les opérations de terrassement seront terminées, nous ferons appel à d'autres métiers. Vous pourrez de nouveau trouver ces offres sur le site de Pôle Emploi, relayées dans ce journal.