

Sommaire

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



TRAIN DE POSE DES VOIES :

Parti de Auvers-le-Hamon dans la Sarthe, il est désormais en Mayenne et rejoindra Laval au milieu du printemps. Après une phase d'essai cet hiver, il fonctionne en cadence de production.

Édito

Alors que les bases de travaux ferroviaires sont entrées en production, un nouvel acteur y a fait son apparition ! Il s'agit d'OPERE (OPérateur de la ligne Eiffage Rail Express), la filiale d'Eiffage qui assurera la maintenance de la LGV-BPL à partir de sa mise en service. Installés jusqu'à présent à Rennes pour participer à la conception de la ligne, les premiers encadrants des équipes de maintenance se sont installés dans leurs locaux définitifs sur la base de Saint-Berthevin, au plus près des équipes de travaux.

En 2017, OPERE comptera une centaine de collaborateurs en charge de surveiller le bon fonctionnement des installations, d'effectuer les chantiers de maintenance préventive et d'intervenir au plus vite en cas d'incident pour garantir le haut niveau de service attendu.

Ces équipes de l'ombre, rarement visibles des voyageurs puisqu'intervenant lorsque les trains ne roulent pas, interviendront dans tous les domaines de l'infrastructure, principalement la voie ferrée, la signalisation et les installations de traction électrique.

Opérateurs et techniciens de maintenance exerceront leur métier de haute technicité, à forte dimension de service, depuis les bases de Saint-Berthevin et d'Auvers-le-Hamon, dont les dimensions seront adaptées aux besoins de l'exploitation de la ligne.

OPERE va désormais compléter son équipe d'encadrement et préparer, pour 2016, le recrutement, la formation et l'entraînement de ses futurs opérateurs. Dans le même temps, OPERE mène les démarches

nécessaires à l'obtention de l'agrément de Sécurité de Gestionnaire de l'Infrastructure d'ERE qui permettra de garantir le haut niveau de sécurité de la LGV-BPL.



Jean-Matthieu de Laferrière
Directeur d'OPERE

La compensation environnementale



Dossier

Dès l'origine du projet, les efforts ont été importants pour limiter les impacts de la LGV-Bretagne-Pays de la Loire sur l'environnement. Malgré ces efforts, des dommages résiduels demeurent et des mesures compensatoires s'imposent à ERE. Après une longue phase de concertation avec les opérateurs de l'aménagement foncier, les services de l'État et autres acteurs du territoire, la compensation environnementale entre dans sa phase opérationnelle.

Éviter, réduire, compenser : cette séquence définit à elle seule la stratégie adoptée par ERE sur le dossier LGV-BPL. « Cela signifie qu'il a fallu anticiper au maximum les impacts de la ligne sur l'environnement, analyse Vincent Pereira, responsable environnement chez ERE. Cette réflexion est essentielle, pour focaliser nos efforts sur la réduction des impacts et ne devoir compenser qu'en dernier recours. » À la base, le tracé dessiné par RFF a permis de ne traverser aucune zone classée Natura 2000, ces sites naturels de grandes valeurs patrimoniales, et seulement une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff), sur la commune de Louverné. « Nous avons encore pu modifier le parcours sur cette commune, pour limiter notre impact à la frange sud de ce site à fort enjeu environnemental. » Pendant la phase de chantier, des mesures d'évitement ont aussi permis de minimiser, à hauteur de 25 hectares, les impacts sur les zones humides, en limitant les emprises travaux ou en balisant les zones sensibles à préserver de la circulation des engins. Lorsque les impacts n'ont pu être évités, la logique a été alors de réduire leurs influences : « Il nous a fallu par exemple abattre des arbres dans lesquels se trouvaient des scarabées pique-prunes, une espèce protégée. Nous avons transféré les larves vers des arbres hôtes situés à proximité ». Les déboisements ont également eu lieu hors des périodes de nidifications des oiseaux ou des chauves-souris.

« Éviter, réduire, compenser : un tryptique grandeur nature mis au point par ERE. »



La compensation

Des mesures compensatoires ont été proposées en faveur des boisements (215 hectares), des zones humides (250 hectares) et de la biodiversité (450 hectares), soit 915 hectares au total, sur les trois départements traversés par la LGV-BPL. « Nous avons missionné l'Office National des Forêts dès 2011 pour trouver les terrains susceptibles d'être utilisés pour la compensation et définir les actions à mener sur chacun d'eux. Au total, 245 sites de compensation ont ainsi été validés par les services de l'État. » Ces sites, pour la plupart, ont été identifiés dans le cadre de la procédure d'aménagement foncier et ont fait l'objet d'une vente par la SAFER. Achetés par ERE pour le compte de SNCF réseau, ex-RFF, une majorité de sites hormis les boisements feront l'objet d'une gestion agricole. L'exploitation des parcelles se fera avec un cahier des charges environnemental propre à chacune, dans lequel seront indiqués par exemple les dates de fauches, de pâturage ou l'utilisation limitée d'engrais pour permettre aux espèces protégées de s'y développer. Ces prescriptions environnementales, résultant d'un accord entre les représentants de la profession agricole et de l'État, seront intégrés dans un bail rural environnemental signé avec les exploitants. Enfin, certains sites se trouvent sur des terrains communaux. C'est le cas d'anciens bassins de lagunages qui servaient à filtrer les eaux usées, qui seront transformés en zones humides.



Limiter la consommation d'espace agricole

« Nous nous sommes engagés à ne recouvrir qu'à un minimum de terres cultivables dans le choix des 915 hectares des sites de compensation. Nous avons donc étudié les meilleures stratégies possibles. » Les boisements ont été réalisés sur des terrains de faible valeur agricole. Certains propriétaires souhaitaient en amont reboiser leur terre, ERE a concrétisé ces projets, pour ne pas avoir à boiser d'autres espaces. C'est notamment le cas sur le site du Bois d'Orcan, à Noyal-sur-Vilaine, où trembles, chênes pédonculés, châtaigniers, hêtres, cormiers, tilleuls des bois et de nombreuses autres essences y ont été plantés dès février 2012. Sur les 25 hectares de cette forêt en devenir, 14 hectares ont été financés par ERE dans le cadre de la compensation forestière liée au passage de la LGV. « Une autre façon de répondre à cet engagement a été de mutualiser différentes compensations sur un même site : associer par exemple un hectare reboisé avec un hectare lié à la biodiversité, ce qui peut être intéressant pour les chiroptères. » Alors que sur un simple boisement compensateur, ERE prend en charge les travaux de plantation et d'entretien pendant cinq années, l'engagement est étendu jusqu'en 2036 s'il est associé à la biodiversité. « Grâce à ce principe de fongibilité des mesures, nous avons pu éviter l'utilisation de près de 20 % des terres agricoles, sur les 915 hectares prévus. »

« Nous avons pu éviter l'utilisation de près de 20 % des terres agricoles. »

Démarrage de la phase opérationnelle



Sur le terrain, les travaux d'aménagement en faveur de cette compensation environnementale ont pu démarrer, après la signature du contrat en juillet 2014 avec les entreprises prestataires. « Certaines avaient cependant déjà été mises en œuvre, on l'a vu pour les reboisements, mais aussi pour certaines mares réalisées dans les emprises de la LGV. Pour le reste, ce sont des petites PME brétiliennes qui vont désormais intervenir sur le sujet, jusqu'en 2036, pour la mise en œuvre des mesures, l'animation agricole et le suivi scientifique. » L'entreprise de génie écologique Dervenn, basée à Mouzay, assure la maîtrise d'œuvre technique et réalise également une partie des travaux avec Cardin Travaux publics, du Rheu. Les études préalables sont assurées par OuestAM, également du Rheu. Ter-Qualitechs, de Pacé est quant à elle chargée du conseil auprès des agriculteurs. Ces compensations seront réalisées avant la mise en service

de la ligne. Enfin, des associations environnementales, Mayenne nature environnement et la LPO en Sarthe, sont chargées de suivre l'efficacité des mesures dans leur département respectif, là où les écologues de Dervenn feront les suivis en Ille-et-Vilaine. « La compensation environnementale est un moyen intéressant d'impliquer des acteurs locaux à la fois dans sa mise en place, mais aussi pour assurer sa gestion et son suivi à long terme », termine Vincent Pereira.

La Sarthe

Le train de pose est chargé à Auvers-le-Hamon



L'activité est intense sur la base travaux ferroviaires, lieu d'approvisionnement du convoi de pose des voies de la LGV.

C'est une gare de triage installée en pleine campagne ; reliée à la route et au réseau ferroviaire, elle permet la réception et le stockage du ballast et des traverses en béton. « Je reçois également quatre trains de quarante rails par semaine via le fret, précise Gérard Papillon, conducteur de travaux principal. Les portiques situés sur les voies 16 et 17 nous permettent de les décharger, puis de fournir le train de pose. » Ce dernier, chargé également de nombreuses traverses, quitte la base vers le chantier de pose chaque matin. Tous les jours, ce sont aussi cinq trains de vingt-deux wagons de ballast qui sont assemblés et qui filent en direction de Laval, pour structurer la voie ! Un chiffre impressionnant, à mettre en parallèle avec la vitesse à laquelle le train de pose avance : plus de 1 500 mètres par jour en moyenne, avec un record à 1 900 mètres. « Lorsqu'il aura atteint Laval au cours du printemps, l'activité va se réduire très nettement ici. Notre base travaux ferroviaires active deviendra alors celle de Saint-Berthevin. Puis, quand le train aura construit la voie jusqu'à Rennes, la base de Auvers-le-Hamon sortira à nouveau de sa veille. » La troisième et dernière phase de pose des voies débutera alors en direction de Conneré. ■

AUVERS-LE-HAMON

Les réparations de voiries ont débuté dans l'ouest de la Sarthe, suite aux passages répétés des camions, nécessaires aux travaux de terrassement de la voie. Elles se feront d'ouest en est dans le département jusqu'au début 2016, et viennent de commencer à Auvers-le-Hamon. Les enduits et les accotements de la VC3, la route d'Avessé, ont ainsi été achevés en mars.

DEGRÉ

Les terrassements sont en cours d'achèvement en ce printemps autour de la région du Mans. La première phase des travaux ferroviaires, la pose d'équipement électrique et de signalisation, passeront

dans la commune courant juin, pour se finir à Conneré en novembre.

LA MILESSÉ

La clôture de l'emprise ferroviaire est en train d'être posée. Elle permettra d'empêcher les intrusions sur la voie ferrée afin d'éviter retards et accidents aux passages des TGV. 420 kilomètres de grillage auront été installés sur l'ensemble de la ligne.

POILLÉ-SUR-VÈGRE

La base vie est maintenant démontée. Les bungalows ont été enlevés et la plateforme, viabilisée, remise à la communauté de commune de Loué-Brûlon-Noyen au cours du printemps. Elle devrait être transformée en zone artisanale.

L'Ille-et-Vilaine

Les installations électriques sont en cours

Quatre postes électriques sont en train d'être installés dans le département. Ils permettront de maintenir la tension constante au niveau de la ligne après le passage d'un TGV.

Pour alimenter la LGV avec une tension utilisable par les motrices des trains, la sous-station Molière de Juigné-sur-Sarthe et celle du Pertre en Ille-et-Vilaine fourniront les 25 000 volts nécessaires via la caténaire. Quinze postes électriques « auto-transformateurs » répartis également le long du tracé auront en plus pour objectif de relever sa tension après le passage d'un TGV, afin de garantir le même niveau de tension pour le convoi suivant. « Au début du mois d'avril, nos équipes réalisaient les travaux sur deux d'entre eux en Ille-et-Vilaine, à Argentré-du-Plessis et à Louvigné-de-Bais, précise Junior Bondo, chef de projet en charge de la création de ces installations. Pour optimiser les temps de montage, nous avons réalisé une partie de leur construction dans nos ateliers d'Eiffage Énergie Transport et Distribution de Verquin, dans le département du Pas-de-Calais. » Les bâtiments dans lesquels sont intégrés les armoires électriques d'alimentation et de contrôle – commande des installations ont été montés et testés là-bas. Livrés par camion sur place, ils sont ensuite raccordés aux auto-transformateurs des postes électriques. Les deux autres postes du département devraient être achevés au cours de l'été. ■





La fin des terrassements

Cette partie des travaux s'achève sur le secteur situé entre Chantenay-Villedieu et Connerré. Les rétablissements routiers se terminent également.

Sur le TOARC G, entre la Bazoge et Connerré, les engins déposent les dernières couches de réglages et la grave bitume qui supportera bientôt la voie ferrée. « Cette phase devrait se poursuivre jusqu'à début juin, analyse Didier Bergon, directeur des travaux du TOARC G. Quelques routes locales seront encore utilisées jusqu'à pour livrer les matériaux nécessaires et, dès que nous aurons fini, nous pourrions commencer un état des lieux avec les collectivités afin d'étudier les remises en état des certains axes de circulation connexes. » Sur ce secteur, restait à rétablir un dernier chemin rural traversant la ligne, à Savigné-Lévêque, au lieu-dit Montargis : c'est chose faite depuis le mois d'avril. Idem un peu plus à l'ouest, sur le TOARC F, la portion de LGV située entre La Bazoge et Chantenay-Villedieu. « Dans le périmètre des communes de La Milesse et d'Aigné, les travaux se termineront à la fin du mois de mai, notamment avec la livraison et la mise en service de la future D230, reliant la Bazoge à la D304 sur la commune d'Aigné », intervient Franck Bigan, directeur des travaux du TOARC F. Sur ce secteur, le dernier chantier de terrassement de la plateforme LGV s'achèvera fin avril, sur la zone de raccordement fret et voyageurs de La Milesse : le trafic de camions lié à l'approvisionnement sur les routes cessera en même temps. ■

La Mayenne

Immobilier : des maisons à la vente

Du pavillon classique à la propriété la plus prestigieuse, huit biens rachetés par nos soins sont proposés à l'acquisition.

« Les onze demeures que nous avons acquises à la demande de leurs propriétaires, au regard de la proximité de la LGV sont désormais à la vente, expose Aurore Decherf, chargée de mission foncier et archéologie. Trois d'entre elles ont déjà trouvé preneur. Il reste ainsi huit biens en Mayenne et un en Sarthe. » Parmi eux, le château de Montaigu à Argentré, un manoir du XIX^e siècle dont les huisseries ont été refaites, pour une surface de 400 m² sur trois niveaux et 4 hectares de pâturage. C'est le cas également du manoir de la grande Courteille, à Bonchamp-lès-Laval, dont la construction date du XVI^e siècle. La bâtisse, d'une superficie de 215 m², est entourée de 40 hectares de forêt et de différentes dépendances dont une chapelle, une étable et une grange. Autre bâtiment de prestige, une maison en excellent état à Changé, aux nombreuses poutres et structures en bois, réalisées



par son ancien propriétaire, menuisier de profession. « Les travaux de terrassement de la ligne étant maintenant terminés, et l'emprise de cette dernière étant délimitée par des grillages, les visites sur place permettent de mieux identifier la surface des terrains associés aux habitations ». ■

Renseignements et visites : Aurore Decherf (Eiffage, Rennes) au 02 23 61 49 77 ou la SCP Tétu, Collet et Ory (Notaires, Laval) au 02 43 53 38 50.



Le train de pose est en Mayenne

Parti de Auvers-le-Hamon dans la Sarthe, il rejoindra Laval au milieu du printemps.

C'est un long convoi de près de 600 mètres qui prend le départ tous les matins de la base travaux ferroviaires de Auvers-le-Hamon, en direction du chef-lieu de la Mayenne. Vingt-deux wagons de traverses en béton et de six wagons de quarante rails sont quotidiennement assemblés puis tractés vers le chantier de pose, en mouvement permanent. Fin mars, une trentaine de kilomètres de double voie était déjà en place, pour permettre le passage des trains dans les deux sens. La pose de voie s'effectue à la vitesse moyenne de 1 500 à 1 800 mètres par jour. Afin d'éviter les sensations désagréables lorsque les voyageurs circuleront dessus dans un TGV lancé à 320 km/h, elles sont ensuite levées à un niveau prédéterminé : l'alignement des voies est affiné à 2 millimètres près en hauteur. « Après le passage du train de pose, nous notons leurs coordonnées dans l'espace grâce à un chariot Géo circulant sur les rails, explique Yann Dubost, topographe géomètre pour ERE. Du ballast est ensuite déposé au niveau des traverses, et un engin locomoteur que l'on nomme bourreuse monte les rails à la hauteur désirée, grâce à un système de fourches. » Les rails sont ensuite soudés entre eux. ■

Terres agricoles : des restitutions aux exploitants

Grâce à la concertation avec les agriculteurs, des zones de dépôts de déblais ont pu réintégrer des exploitations.

À la limite sud de Cesson-Sévigné, à proximité de Domloup, se trouve le petit Pré, l'exploitation de Michel Priour. L'agriculteur y élève des vaches de race normande : « je suis en bio et système pâturant. Mes animaux sont nourris en herbe et foin, je n'utilise pas de maïs ». Dans les terres qui entourent ses bâtiments, les pâturages commencent à verdier en ce début de printemps. À quelques centaines de mètres de chez lui, un abord de la LGV forme un promontoire : il s'agit d'un dépôt issu du terrassement de la ligne qui passe en contrebas. Le monticule, à l'origine sans intérêt agricole, a été recouvert d'une terre végétale féconde. « J'ai souhaité récupérer cette butte d'un demi-hectare, ainsi qu'une autre de deux hectares située un peu plus loin, pour les mettre en herbe et y faire brouter mes vaches. C'est important, car je pense qu'il faut éviter de gaspiller de la surface agricole. Je pense que tout le monde est gagnant : moi, car ces espaces sont situés tout près de mes bâtiments, et Eiffage



également, car ce sont des terrains dont ils n'auront plus à assurer l'entretien. » Michel Priour a suivi de près la réalisation de ces buttes et a pu redéfinir leurs formes avec les équipes de concertation d'ERE, afin d'optimiser les pentes du terrain pour le déplacement de son cheptel. ■

LOIRON

Le train de pose des voies devrait passer sur le territoire de la commune courant mai, en direction de Rennes. Dès lors, sa base de ravitaillement ne sera plus Auvers-le-Hamon dans la Sarthe mais Saint-Berthevin. Il devrait joindre Rennes à la toute fin de l'été.

CHANGÉ

Sous le viaduc de la Mayenne, le démontage des pistes et des plateformes de travail est terminé. Le terrain a été modelé pour qu'il retrouve sa physionomie initiale au niveau des champs d'expansion des crues de la rivière.

Le préballastage a été achevé mi-avril pour permettre l'arrivée du train de pose de voie fin avril.

LOUVERNÉ

Le terrassement de la zone de cavités karstiques est achevé. Elles ont été comblées pour assurer une sécurité optimale de la ligne.

La pose des équipements ferroviaires a été achevée fin mars.

Le préballastage a été achevé début avril pour permettre l'arrivée du train de pose fin-avril.



LE PERTRE

Pendant les phases de terrassement, des parcelles agricoles ont été utilisées comme zone de concassage des roches. Ces secteurs, lorsqu'ils sont situés en dehors de l'emprise de la ligne, viennent d'être remis en état. Ils peuvent de nouveau être cultivés.

ARGENTRÉ-DU-PLESSIS

La première campagne de plantation en Ille-et-Vilaine vient de s'achever. Certains remblais des rétablissements routiers ont été végétalisés, le long des rampes d'accès routiers aux ponts par exemple. L'entreprise locale Jourdanrière, de Liffré, y a installé des massifs arbustifs composés de genêts, d'églantiers, de noisetiers et de prunelliers de 50 cm ; elle assurera leur entretien pendant deux ans.

TORCÉ

Après une pause en cette fin d'hiver, l'implantation des poteaux caténaires a repris ce printemps depuis la commune en direction de Rennes.

CESSON-SÉVIGNÉ

De la terre végétale a été déposée et ensemencée dans le parc de Monniais. De mai à juin, les cheminements piétons vont être redessinés dans ce nouvel espace naturel. L'ouverture au public du parc est prévue cet été.

Trains en circulation : des nouveaux risques sur les chantiers



Avec la pose de la voie ferrée et le passage de convois, l'entrée sur l'emprise se fait suivant une nouvelle procédure de sécurité draconienne, le RTES.

« La distance d'arrêt d'un train correspond à la longueur d'un paquebot, souligne d'emblée Arnaud Gicquel, responsable du contrat RTES pour CLERE. Actuellement sur le projet, il n'est pas rare de voir circuler des convois comportant plus d'une vingtaine de trémies de ballast, pesant plusieurs milliers de tonnes. Leur temps de freinage est d'autant plus allongé. » En parallèle, de nombreux chantiers élémentaires prennent place dans l'emprise : pose des voies, installations des aiguillages, rehaussement de la ligne par bourreuses, visites organisées des travaux... Aujourd'hui, toute personne pénétrant sur la LGV doit posséder un badge spécifique indiquant qu'il a reçu une des formations à la procédure du Règlement temporaire d'exploitation et de sécurité (RTES) ou être accompagnée d'un encadrant formé aux risques spécifiques liés aux circulations ferroviaires. « Les conducteurs de locomotive doivent impérativement connaître et anticiper la position des ouvriers et de leurs chantiers. Pour cela, ils sont en communication permanente avec un opérateur de poste en ligne, situé dans la base travaux ferroviaires de Saint-Berthevin. » Ce dernier, également en contact avec chacun des chantiers élémentaires, connaît leur emplacement sur la voie. Il peut donc informer les conducteurs de train des positions des chantiers et des vitesses à laquelle ils peuvent circuler. Lorsque la ligne sera achevée, ce règlement temporaire sera remplacé par celui du réseau ferré national. Sur le projet LGV-BPL, le groupement RTES est en charge des missions de rédaction des règlements, des formations du personnel, de la finalisation du programme journalier et de l'encadrement des circulations.

Rappel : pour des raisons impératives de sécurité, il est essentiel qu'aucune personne n'entre seule et sans autorisation dans l'emprise.

À la découverte d'un métier : géomaticienne, géomaticien

Ils sont deux en ce moment sur la LGV-BPL et travaillent à Rennes : Anne-Laure Bethe et Benjamin Robert. Ils pratiquent cette profession récente, née dans les années quatre-vingt avec le développement de l'informatique.



Anne-Laure Bethe
Benjamin Robert

Tous deux sont chargés de gérer l'information géographique en lien avec le projet, de l'intégration des données dans des bases jusqu'à leur édition sous forme de cartes, au profit de la communication autour de la ligne et de différents métiers, de la prise de décision dans les bureaux jusqu'aux acteurs de terrain. « Tout l'intérêt d'un système d'information géographique

(SIG), c'est de pouvoir superposer différents niveaux d'information et ensuite de les interroger, explique Anne-Laure Bethe. Sur un plan géoréférencé comme une carte IGN ou une photo aérienne, nous pouvons y ajouter une première couche de données tirée de nos bases, le tracé de l'emprise foncière par exemple. Ensuite, on peut croiser cette donnée avec le parcellaire, les zones de compensation, les clôtures RFN, les passages faune, en fonction de l'analyse que l'on souhaite faire. » Chacun récupère les informations via les professionnels sur le terrain ou la crée lui-même, à partir de plans ou de données collectées. Dans les deux cas, il faut bien sûr s'assurer de l'actualisation de ces données. « Ce métier existe surtout dans l'administration territoriale, là où précisément il y a un territoire à gérer, précise Benjamin Robert. C'est assez nouveau de l'intégrer dans les projets BTP. Mais nous sommes ici dans une situation spécifique : c'est un projet linéaire, sur une très grande distance. » Des formations existent de niveau Bac +2 (BTS géomètre topographe), Bac+3 (Licence pro systèmes d'information géographique) et Bac +5 (Master systèmes d'information géographique (SIG) ou diplôme d'ingénieur).

ERE soutient le sport régional féminin de haut-niveau

Emmeline Mainguy est gardienne dans l'équipe d'En Avant de Guingamp féminine. Rencontre avec cette joueuse de 26 ans récemment sélectionnée dans l'équipe de France A.



Emmeline Mainguy

Quel est votre parcours ?

J'ai commencé le football par plaisir, en Normandie, à 6 ans. Je jouais avec mes amis dans la cour de l'école, et dans mon quartier en rentrant. On n'avait pas de téléphone portable, pas d'ordinateur, alors on prenait deux pulls, on faisait des buts et on jouait, garçons et filles mélangés ! À 13 ans, je suis partie à Condé-sur-Noireau, un club de division 2 à l'époque. À 16 ans, quand j'ai intégré Clairefontaine, le centre technique de formation et d'entraînement, ça a pris une autre dimension.

Comment êtes-vous devenue joueuse professionnelle ?

J'ai joué ensuite à l'Olympique lyonnais. Là, je me suis posée la question d'en faire mon métier, d'essayer pendant que ça marchait. J'ai cependant l'ambition de faire une formation à côté pour ne pas vivre que de ça et prévoir une reconversion pour plus tard. Je joue actuellement à l'En Avant de Guingamp. Avec cette équipe, nous sommes allées jusqu'en quart de final de la coupe de France cette année.

Vous venez d'être sélectionnée dans l'équipe de France A...

Oui, et c'est le meilleur niveau en France. Je suis allée au Portugal, j'étais la troisième gardienne, mais je n'ai malheureusement pas joué. La rencontre avec les autres joueuses a été une bonne expérience cependant. J'espère toujours être sélectionnée dans cette équipe pour la suite, d'autant qu'il y a la coupe du monde féminine en juin au Canada, ça serait un rêve ! L'équipe produit un des meilleurs football au monde, très technique.

La parole à nos partenaires

Dervenn

L'entreprise bretonne de génie écologique est en charge de la maîtrise d'œuvre technique de la compensation environnementale.



Patrice Valantin

« Notre fonction : intervenir sur les écosystèmes pour les faire fonctionner le mieux possible, résume Patrice Valantin, directeur de l'entreprise située à Mouzé, en Ille-et-Vilaine. Nous ne sommes ni dans l'exploitation, ni dans le paysage : notre métier, c'est la nature pour la nature elle-même ! » Depuis quelques mois maintenant, Dervenn intervient sur la partie technique de la compensation environnementale de la LGV-BPL, à la fois sur le terrain mais aussi en coordination d'un groupement d'entreprises locales. Créée en 2002, la structure compte une trentaine de personnes. « Nous sommes fondamentalement une entreprise de travaux. Si Dervenn possède un pôle études et conseils, elle a surtout des ouvriers qui vont sur le terrain creuser des mares, planter des haies, travailler sur les rivières. » Dans le groupement se trouvent également

Ter-Qualitechs (Pacé, Ille-et-Vilaine), responsable du conseil auprès des agriculteurs ; Cardin TP (le Rheu, Ille-et-Vilaine), qui réalise aussi une partie des travaux ; OuestAM, (le Rheu), chargée des études préalables, pour assurer un entretien adéquat de ces zones de compensation dans le temps. « C'est un engagement fort qu'à pris Eiffage en confiant la réalisation de la compensation environnementale à quatre PME bretonnes, sur un marché où ne répondent habituellement que des grandes entreprises nationales. La gestion du territoire doit être réalisée en compatibilité avec les activités humaines, par des personnes qui en ont l'expérience. Ce marché est très positif, et si rien n'est évidemment parfait, la plupart des interlocuteurs que nous rencontrons, que ce soient les agriculteurs et ERE, essaient de faire avancer les choses. Nous avons eu des échanges très professionnels avec ERE, nous sommes parfaitement en phase : je pense que c'est d'ailleurs pour cela que notre groupement a été sélectionné. »

ERE
EIFFAGE RAIL EXPRESS www.ere-lgv-bpl.com

Directeur de la publication : Loïc Dorbec - Rédactrice en chef : Frédérique Alary - Comité de rédaction : Arnaud Guillou - Conception / création : ART'GEST - Crédit photos : G. Arnaud - ERE - 22, avenue Henri Freville - 35 200 Rennes Tél : 02 23 61 49 70 - Tirage : 57 000 ex. - Ne pas jeter sur la voie publique.

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

SNCF RÉSEAU, 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. SNCF RÉSEAU 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).

www.lgv-bpl.org

