

Sommaire

DOSSIER :	
LA POSE DES VOIES	1
ACTU :	
SUR LA VOIE	2
SUR LA LIGNE	2
SUR LES TERRITOIRES	3
FOCUS CHANTIER	4
LA PAROLE À NOS PARTENAIRES	4



ÉLECTRIFICATION DE LA LIGNE :

Le déroulage de la caténaire a commencé. Parties de la base travaux de Auvers-le-Hamon en juillet, les équipes en charge de ce chantier devraient terminer ce déroulage à l'été 2016.

Édito

L'été 2015 est vraiment une date charnière pour le chantier de la LGV-BPL. Toutes les activités sont actuellement en cours.

Les études de conception se terminent pour les derniers sujets de signalisation, et les échanges avec les futurs exploitants de l'infrastructure se multiplient pour valider les dernières hypothèses.

Les travaux de génie civil sont depuis plusieurs mois dans une phase de finition, les clôtures de la LGV délimitent de plus en plus le contour définitif de l'infrastructure et les merlons sont préparés pour les plantations qui seront faites à partir de l'automne prochain. Les ouvrages hydrauliques se terminent, les zones d'occupation temporaire se libèrent et sont remises en état comme les voiries locales ayant vu des trafics importants de camions.

À l'intérieur des clôtures, au contraire, les interfaces se multiplient avec de plus en plus de métiers qui se côtoient et qui doivent s'organiser sur le linéaire : les artères câblées, la pose des poteaux caténaires et des équipements de signalisations nécessitent un maximum de travaux en mode routier avant l'arrivée des équipes de la voie.

Les travaux de pose de voies qui avancent à un rythme soutenu –même si les fortes chaleurs des dernières semaines ont obligé une réorganisation de travail la nuit–.

Derrière cette pose de voies, en Sarthe, le déroulage du fil de contact de la caténaire et les derniers travaux d'équipement des voies ont démarré.

De même, le long de la voie, les premiers essais des équipements de signalisation et de télécommunication ont commencé, préfigurant l'enjeu principal de l'année 2016. Tout est donc en bonne marche pour tenir la date du 15 mai 2017 pour la remise de l'infrastructure à SNCF Réseau.

Loïc Dorbec
Directeur opérationnel
Eiffage Rail Express



La pose des voies



Dossier

Le chantier d'installation des voies ferrées de la LGV Bretagne-Pays de la Loire a débuté au cours du mois de janvier 2015 à la base de travaux de Sablé-sur-Sarthe. Après avoir rapidement quitté le département et traversé celui de la Mayenne, il devrait atteindre Cesson-Sévigné en Ille-et-Vilaine courant septembre 2015 pour se raccorder à la voie classique. L'est de la Sarthe sera réalisé ensuite.

Après une phase de terrassement et de génie civil de près de trois ans, qui aura nécessité la mise en place de multiples chantiers tout au long des 182 kilomètres de ligne nouvelle et des 32 kilomètres de raccordements au réseau existant, la réalisation de la LGV-BPL évolue désormais vers une suite de chantiers linéaires se déplaçant les uns derrière les autres. « Pour la première étape de la pose de voies, nous installons sur la plateforme de la ligne une couche de ballast qui supportera traverses et rails, explique Nehme El Khoury, directeur opérationnel des équipements ferroviaires pour CLERE, le groupement constructeur de la LGV. Il s'agit de la phase de pré-ballastage, faite par mode routier. » Ce matériau, composé de roches concassées d'une dureté spécifique, assurera une bonne répartition des efforts sur le sol lors du passage d'un train, ainsi que souplesse et confort aux voyageurs installés dans les TGV circulant jusqu'à 320 km/h. Sur place, côte à côte, deux finisseurs régulièrement alimentés en pierres par des tombereaux réalisent les deux voies en parallèle. Près de 700 000 tonnes de ces matériaux ont été stockés dans 25 parcs à ballast répartis le long de la trace, alimentés depuis deux ans par les carrières du Valet à Iffendic et celle de Vignats en Normandie. Après le passage de compacteurs, destinés à donner de la cohésion à l'ensemble, le train de pose peut enfin s'approcher.

« Près de 700 000 tonnes de matériaux sont nécessaires au pré-ballastage. »



Le train de pose des voies

Le long convoi ferroviaire de plus de 600 m dispose ici d'une innovation technique : il peut, en un seul chantier, assembler les rails entre eux, déposer les traverses sur le ballast et y fixer les rails. « Cette nouveauté permet d'atteindre notre objectif d'une moyenne de 1500 mètres de voies posées quotidiennement. Sur un chantier traditionnel, où les traverses sont par exemple déposées par mode routier à la pelleuse, l'avancée ne dépasse pas les 700 mètres par jour. » L'engin situé en tête du train, le SMD 80 -celui qui assure réellement la pose des voies- possède des chenilles à l'avant, là où il n'y a pas encore de rails. Derrière lui, une vingtaine de wagons de traverses lui fournissent, par le biais d'un portique mobile, ces éléments en béton qu'il installe tous les 60 cm sur le ballast. À la suite est accrochée une unité de poussage de rails, puis six wagons de rails terminent le convoi. « Deux équipes de deux ouvriers assemblent les rails entre eux par des éclisses provisoires. L'unité de poussage fait circuler le long du train, par le biais de guides, un ensemble de dix rails maximum par jour vers l'avant du convoi. » Une fois vidés, les wagons de traverses et de rails sont renvoyés aux bases travaux, celle de Sablé-sur-Sarthe entre janvier et mi juin dernier, puis lorsque le train de pose a dépassé Laval en direction de Rennes au début de l'été, celle de Saint-Berthevin.



Le lissage de la ligne

Lors du pré-ballastage, la hauteur de cailloux déposés sur la ligne était de 19 centimètres sous l'emplacement futur des traverses. « Nous devons maintenant relever l'ensemble pour atteindre 30 centimètres à cet endroit. Pour cela, nous remettons du ballast sur la voie et la soulevons à hauteur désirée grâce à un autre engin se déplaçant sur les rails, la bourreuse. » En pratique, un train de 24 ballastières, tiré par plusieurs locomotives vient vider son contenu sur la voie ferrée. Ce dernier, livré directement par chemin de fer aux bases travaux, est extrait des carrières normandes de Vignats précédemment citées, mais aussi celles de Thouars dans les Deux-Sèvres en région Poitou-Charentes et de Corbigny dans la Nièvre, en Bourgogne. Derrière, la bourreuse vient lever la voie sur un certain nombre de traverses. « Le ballast aura tendance à descendre en dessous. De puissants engins de fixation, les bourroirs, font alors vibrer le ballast pour le compacter sous les traverses. » La stabilisation de l'ensemble est assurée ensuite par le passage d'un engin vibrant très lourd puis d'une régaleuse qui ramène le ballast sur le profil désiré. L'opération est répétée quatre fois, pour obtenir une précision extrême : à la livraison, la hauteur de ligne ne doit pas être supérieure à 2 centimètres par rapport à celle indiquée sur les plans. Quant à son désaxement central, il doit être inférieur à 2 millimètres !

« Notre objectif est de poser 1 500 mètres de voies par jour. »

Soudures et libération



À la pose, les rails de 108 mètres de long sont assemblés par des éclisses provisoires, qui laissent un espace entre chaque rail. Ce vide, conservé sur les voies classiques, permet leur dilatation et est à l'origine du bruit caractéristique -le fameux ta-ca-tam- provoqué par le choc des roues sur les rails au niveau des jointures. « Sur les LGV, cet espace provoquerait trop d'imprécisions pour la grande vitesse d'une part, et rendrait le voyage désagréable pour les passagers d'autre part. Les barres sont donc assemblées

à chaud entre elles, pour obtenir un long rail soudé. » Une machine plaque les extrémités de deux rails et, sans apport de métal extérieur, fait fondre l'acier à haute température. Une fois joints, les défauts sont grattés et meulés. Pour limiter les contraintes dans ce long rail soudé et qu'il puisse supporter de fortes amplitudes thermiques, il est redécoupé en tronçons de 1200 mètres. De nuit ou par temps frais, il est mis en vibration à l'aide de masses caoutchoutées pour atteindre les conditions du métal à 25°C. En France, c'est la valeur de référence visant à homogénéiser les contraintes à l'intérieur du rail. Une soudure par aluminothermie termine le travail. Cette dernière phase de la pose des voies vient de débuter mi-juillet à Auvers-le-Hamon. Comme les autres, ce chantier se déplace désormais vers Rennes, puis repartira ensuite d'Auvers-le-Hamon en direction de Connerri.



Voie ferrée : d'où viennent les matériaux ?

Pascal Lefeuve, responsable logistique chargé de l'approvisionnement en matériaux, en explique leur origine.

Le ballast, le lit de pierres sur lequel repose la voie, a plusieurs sources : « pour la phase de pré-ballastage, cela fait deux ans que nous fournissons les 25 parcs à ballast situés le long de la voie avec des cailloux originaires d'Iffendic en Ile-et-Vilaine et de Vignats dans le nord de l'Orne. C'est un matériau très spécifique utilisé ici, qui doit résister au passage d'un train lancé à très grande vitesse. » Une fois les rails posés, une seconde phase de ballastage a lieu. Ce dernier utilise des éléments livrés par trains issus également des carrières de Vignats, mais aussi de Thouars dans les

Deux-Sèvres et de Corbigny dans la Nièvre, en région Bourgogne. Le ballast utilisé pour la réalisation des bases travaux, sur lequel les convois roulent beaucoup plus lentement, est importé des carrières de Voutré en Mayenne. Il répond à des critères techniques différents. Les traverses en béton sont produites à la Riche, à proximité de Tours. Pour les rails, l'acier importé est transformé en France dans les usines lorraines de Tata Steel à Hayange. Enfin, les appareils de voies ou aiguillages viennent principalement de l'entreprise Vossloh Cogifer installée à Reichshoffen en Alsace. ■

» Sur la ligne

Câblages

Le déroulage de la caténaire

Le fil de contact en cuivre et son câble porteur en bronze sont en train d'être installés sur les supports caténaires par mode ferroviaire. En liaison avec le pantographe des trains à grande vitesse, cet ensemble permettra d'alimenter leur moteur en énergie électrique.



C'est une scène que l'on observe parfois dans les gares, sur le réseau ferré, le pantographe de la motrice d'un train qui se lève au-dessus de son toit pour entrer en contact avec la caténaire et assurer ainsi son alimentation électrique. « Sur la LGV Bretagne-Pays de la Loire, la performance de la caténaire est prévue pour supporter des vitesses de circulation des convois de l'ordre de 350 km/h, remarque Christophe Maffray, directeur de travaux pour Colas Rail, l'entreprise en charge de leur pose. À l'intérieur, la tension électrique, alternative et monophasée, sera de 25 000 volts. » Le fil de contact de 150 mm² de section est une barre rigide en cuivre allié à de l'étain, pour assurer le meilleur compromis entre dureté conductibilité et facilité d'installation. Au-dessus, son support est un câble en bronze, souple. Tous deux sont déroulés, non pas en continu sur les 180 kilomètres de ligne, mais par des tirs de 1 200 mètres en moyenne. « Pour assurer la planéité de l'ensemble, le fil de cuivre est installé sur un système d'appareils tendeurs avec contrepoids, à des tensions de 2 600 kg. » Après fabrication, le fil de contact et son câble porteurs sont livrés en tourets de 1,40 mètre de diamètre. Ils sont ensuite déroulés à la vitesse de 3 km/h par un camion apte à circuler sur les rails et doté de mats télescopiques. Parties de la base travaux de Auvers-le-Hamon en juillet, les équipes de Colas Rail devraient terminer ce déroulage à l'été 2016. ■

» Sur la voie

Forte activité à la base de Saint-Berthevin

Le train de pose des voies a dépassé Laval et roule vers Rennes. Il est désormais ravitaillé par la base travaux située en Mayenne.

Partis de la base travaux d'Auvers-le-Hamon en janvier dernier en direction de l'ouest, les trains de chantier étaient jusqu'alors alimentés en rails, traverses et ballast par cette gare de triage provisoire installée dans la Sarthe. « Depuis la deuxième quinzaine de juin, l'activité s'est déplacée sur celle de Saint-Berthevin, à proximité de Laval, intervient Florent Janssen, responsable voie ferrée et RTEs. Au début de l'été, le train de pose des voies a en effet atteint le raccordement ouest de Laval. Les trains d'approvisionnement de rails et de traverses partent désormais d'ici tous les matins en direction de Rennes. » Outre une seconde base travaux, se trouvent également sur ce site les bâtiments de maintenance définitifs de la ligne, ainsi que des bureaux provisoires qui accueillent les équipes d'encadrement en charge de la construction de la LGV. « La mise en œuvre du règlement temporaire d'exploitation et de sécurité (RTES), qui permet de garantir la sécurité des ouvriers sur les chantiers ferroviaires et qui organise les activités sur et à proximité des voies ferrées, a été confiée à un groupement d'entreprises spécialisées dans la sécurité ferroviaire : leurs bureaux se trouvent également ici. » À l'intérieur, des salles accueillent les opérateurs de postes en ligne (OPEL) et les opérateurs de base travaux (OPBTx), chargés respectivement de la régulation des déplacements des trains sur la ligne et sur la base travaux, selon les normes de sécurité définies par le RTES. ■



Électrification

Les transformateurs de traction sont arrivés

Les pièces maîtresses de la sous-station électrique de Molière à Juigné-sur-Sarthe ont été livrées de Lyon par convois exceptionnels durant l'été.

Deux sous-stations électriques sont en cours de construction pour permettre d'alimenter la LGV : « dans la Sarthe, celle de Molière délivrera une tension de 25 000 volts sur un tronçon d'environ 80 kilomètres entre l'ouest du Mans et Bonchamp-lès-Laval, précise le responsable du lot électrification de la LGV. Dans cet objectif, nous sommes en train d'y installer deux transformateurs de traction, qui seront branchés sur la ligne haute tension de 400 000 volts de RTE (Réseau de transport d'électricité) ». Fabriqués en France à Lyon, ils ont été livrés par convois exceptionnels les 22 juillet et 12 août derniers, sur une remorque dix essieux de 32 mètres de long – l'équivalent du tiers d'un terrain de football. Leur installation se terminera début septembre : une fois entièrement montés, ils pèseront 136 tonnes chacun, pour une hauteur de 10 mètres. « Ils seront ensuite raccordés à la ligne LGV au niveau du poste d'injection de Poillé-sur-Vègre, situé cinq kilomètres plus au nord, par une liaison aérienne qui suit le barreau ferroviaire de Sablé-sur-Sarthe. » Ils devraient être mis sous tension au début de l'été 2016 pour permettre les premiers essais de circulation de trains sur la ligne. ■



» Sur les territoires

VALLON-SUR-GÉE (72)

» **Élaboration des voies latérales techniques**

Dans la commune, comme dans de nombreuses autres traversées par la ligne à grande vitesse, certaines voies qui ont servi d'accès aux chantiers sont transformées en voiries communales utilisables désormais par les riverains et promeneurs, ainsi que par les agriculteurs pour accéder à leurs champs. D'autres seront conservées pour l'entretien de la LGV.



CONNERRÉ (72)

» **L'électrification de la ligne est en cours**

Les travaux de terrassement se sont achevés sur la partie est du département de la Sarthe. Durant l'été, les mats des supports caténaires et les artères câblées enterrées ont été installés jusqu'à la limite est de la LGV-BPL située sur la commune.

POILLÉ-SUR-VÈGRE (72)

» **Démarrage du pré-ballastage**

Le ballastage par mode routier a repris, cette fois-ci en direction de Connerré, qui sera atteint début 2016. Le matériau, très résistant, a été extrait des carrières de Vignats au nord de l'Orne en Normandie, puis stocké dans des parcs à ballast le long de la ligne. Une fois cette phase réalisée, la pose de voies pourra ensuite démarrer.

LOIRON (53)

» **Le parc à ballast est vidé**

La commune accueillait un des 25 parcs à ballast de la LGV. Le ballast ainsi évacué, sa plateforme de terrassement sera bientôt démontée comme tous les parcs du tracé. Les premiers démontages de parcs à ballast sur la Mayenne seront réalisés à partir de l'automne.

SAVIGNÉ-L'ÉVÊQUE (72)

» **Le dernier rétablissement routier est achevé**

Il restait deux axes à rétablir sur l'ensemble de la LGV, un à La Milesse dans la Sarthe, sur le CR20 entre les lieux-dits La Grande Bruyère et La Chauffanière, et l'autre à Savigné-l'Évêque, dans le même département, sur le CR18 à proximité de la Ferme de Montargis. Tous deux sont désormais ouverts à la circulation routière.

SAINT-CORNEILLE (72)

» **Deuxième phase des plantations**

La seconde partie des aménagements paysagers va débuter dans la Sarthe avec la réalisation des paillages et la mise en place de bâches en bord d'emprise de la ligne et à proximité de certaines voiries. Haies et massifs boisés seront plantés dès l'automne, puis au cours du printemps prochain.

SAINT-CYR-LE-GRAVELAIS (53)

» **Les chaussées sont réparées**

Les quinze premiers jours du mois de juillet ont été marqués par la fin des travaux de réfection des voies empruntées par les engins du chantier. Ce fut le cas également sur celles de Bonchamps-lès-Laval et Argentré : certaines routes ont pu être dégradées par la multiplication des déplacements de véhicules lourds pour la réalisation des travaux. « Au cours de ce premier trimestre, nous avons rencontré l'ensemble des 57 maires concernés sur les trois départements de la Sarthe, de la Mayenne et de l'Ille-et-Vilaine, précise Ludovic Petit, directeur de travaux pour Eiffage Travaux Publics Ouest, en charge de la réalisation des chaussées. Certaines négociations ont déjà abouti, en particulier en Mayenne où elles ont débuté en premier, ce qui explique ici l'avancée des travaux. » Ils devraient être achevés avant l'hiver dans les départements de la Mayenne et de l'Ille-et-Vilaine. Dans la Sarthe, ils débuteront cette année pour se terminer au cours du printemps 2016.

100 %
des rétablissements routiers ont eu lieu sur l'ensemble de LGV.

La mise en œuvre du pré-ballastage



Précédant le chantier de pose de rail, les équipes en charge du pré-ballastage installent sur la plateforme ferroviaire une première couche de pierres concassées qui supporteront la voie ferrée.

Côte à côte, les deux finishers avancent. Lentement, leurs chenilles les font se déplacer sur la plateforme ferroviaire. Après leur passage, cette dernière est recouverte d'une vingtaine de centimètres de ballast. « Ce matériau va transmettre les efforts engendrés par le passage des trains dans le sol, tout en assurant un bon confort aux voyageurs en évitant les vibrations dans le TGV », explique Philippe Sébillaud, conducteur de travaux sur ce chantier. Le train de pose des voies viendra ensuite y installer traverses et rails, qui seront eux-mêmes rehaussés de 30 à 40 centimètres de ballast. Cette phase de pré-ballastage a commencé à Juigné-Sur-Sarthe près de Sablé-sur-Sarthe, puis s'est déplacée en direction de Cesson-Sévigné, non loin de Rennes, ville que l'équipe attendra dans le courant du mois d'août. Le chantier retournera ensuite dans la Sarthe en direction cette fois-ci de Connerré, à l'est du Mans.

Des parcs à ballast le long de la ligne

Pour ravitailler les huit tombereaux de 30 tonnes qui alimentent les finishers, des parcs à ballast sont disposés tous les 5 à 12 kilomètres le long du tracé. En Bretagne, le gisement du Valet, à Iffendic, a fourni 250 000 tonnes de ces roches d'une dizaine de centimètres. Les 450 000 autres tonnes proviennent de la carrière de Vignats en Normandie. « Ces cailloux doivent posséder différentes caractéristiques précises : ils doivent être durs, pour résister au passage des trains à grande vitesse circulant à 320 km/h. Ils doivent être anguleux, pour bien se bloquer les uns aux autres et assurer la stabilité de l'ensemble. Enfin, ils doivent être lavés avant de quitter leur carrière, pour que l'eau s'en échappe facilement en cas de pluie sur la voie. » C'est une chargeuse, un engin muni d'un grand godet, qui remplit chaque camion. Équipée d'un peson, elle permet de savoir quelle quantité de roche est déposée dans chaque benne, ainsi que le tonnage utilisé chaque jour.

« L'équipe atteindra Cesson-Sévigné dans le courant du mois d'août. »

Un chantier itinérant

Le bureau de Philippe Sébillaud se déplace de dix kilomètres chaque semaine : avec lui, ce sont également les bungalows des équipes techniques comprenant les casiers, ainsi que les ateliers qui suivent l'avancée du chantier. « Ces derniers permettent de faire les réparations des engins sur place. Leur alimentation en carburant a lieu tous les matins. » Outre les finishers et les tombereaux, des tonnes à eau permettent d'arroser le ballast : « l'eau a un rôle de lubrifiant afin de bien agencer les pierres entre elles. Cela permet aussi d'éviter d'émettre trop de poussière lorsque le ballast est déposé. » Enfin, l'épandage de ce liquide permet aussi de fixer les petites particules au sol, sur la piste, pour un meilleur confort de travail des ouvriers et encadrants.

À la découverte d'un métier : Opérateur de poste exploitation ligne

Depuis le début de la phase de mise en œuvre des équipements ferroviaires, ils sont les garants de la sécurité du personnel et des circulations sur la voie ferrée en construction. Leur objectif : favoriser une bonne coordination opérationnelle entre les différents acteurs et garantir la sécurité des chantiers.

Dans son bureau situé sur la base de Saint-Berthevin, l'équipe des opérateurs de poste exploitation ligne (Opel) suit l'avancée des travaux. Par l'intermédiaire d'un émetteur-récepteur radio, ceux-ci indiquent et repèrent sur leurs ordinateurs les positions des convois et des chantiers de voie. Les convois équipés de balise GPS se déplacent automatiquement sur les écrans en fonction de leur position réelle sur le terrain. Pour pallier tout risque de panne informatique, les informations sont doublées au mur sur des cartes qui reproduisent le tracé de la LGV, en déplaçant de petits magnets : un aimant symbolise le train de pose des voies, un autre celui qui l'alimente en rails, en traverses ou ceux qui assurent le transport de ballast... « Ici, nous sommes au central, où, à distance, chaque chantier élémentaire s'identifie pour effectuer une action, précise Samad el Khanchoufi, chef d'équipe opérateurs de poste en ligne pour SFERIS, filiale de SNCF Réseau. Dès lors, nous appliquons le RTES, le document de référence sécurité ainsi que le programme journalier défini la veille pour lui donner une autorisation. Notre travail consiste à fluidifier la ligne et assurer la sécurité des circulations qui l'empruntent et du personnel qui travaille dessus. » À 35 ans, Samad a une longue expérience des métiers du ferroviaire : « Mon cursus initial est pourtant très éloigné de cette profession : j'ai un niveau BTS, que j'ai fait dans l'action commerciale. Ensuite, j'ai travaillé dans une entreprise du sud-ouest dans laquelle j'ai appris à poser des voies ferrées. Enfin, je suis entré chez SFERIS il y a trois ans, où j'ai débuté par de l'annonce humaine pour assurer la sécurité des ouvriers vis-à-vis du risque ferroviaire (circulation commerciale, fret, etc.). J'ai ensuite progressé dans l'entreprise et j'ai acquis de l'expérience en tant que responsable d'exploitation de ligne fermée ». Après une formation Opel à Louverné, il a intégré les locaux de Saint-Berthevin en janvier, puis est devenu chef d'équipe en avril. « C'est une évolution dans ma carrière. J'aimerais ensuite continuer à progresser, pourquoi pas sur un poste de chef de chantier. »



Samad el Khanchoufi

La parole à nos partenaires

Infrata

Entreprise londonienne créée en 2011, Infrata a la responsabilité du conseil technique aux prêteurs sur le projet LGV-BPL. Rencontre avec Jérôme Santos, son représentant sur le projet.



Jérôme Santos

Comme tous les mois, Jérôme Santos est à Rennes : il y croise les responsables d'Eiffage Rail Express (ERE), le titulaire du partenariat public-privé de CLERE, le groupement constructeur, et d'OPERE, en charge de l'exploitation et de la maintenance de la ligne. « Je viens ici dans les bureaux participer à des réunions pour suivre l'avancée des travaux, et je me déplace également sur le terrain. Notre rôle est, d'une part, de valider l'avancement des travaux afin que les prêteurs puissent libérer les tranches mensuelles de financement, et d'autre part, d'expliquer les risques techniques du projet lorsqu'ils surgissent. » Ingénieur civil de formation, il a lui-même déjà dirigé des chantiers. Désormais, il met son savoir au profit des investisseurs : « Infrata

est une entreprise indépendante composée d'ingénieurs et d'économistes. Notre objectif est de transmettre l'information technique auprès des prêteurs, banques et marchés obligataires, dans un langage non technique afin qu'ils puissent évaluer les risques financiers ». Le contrat de partenariat signé entre SNCF Réseau et ERE, d'environ trois milliards d'euros, est financé pour plus d'un milliard d'euros par emprunts, dont une partie s'est faite auprès de douze banques commerciales. Après le chantier, pendant la phase opérationnelle, SNCF Réseau versera des loyers à ERE : une partie remboursera les crédits des banques. Le rôle d'Infrata continuera à ce moment-là pour suivre la partie exploitation de la LGV. « Je travaille ici avec des personnes à la fois très professionnelles et très transparentes avec qui les échanges sont faciles, termine-t-il. C'est un projet exemplaire, car il avance bien malgré sa complexité ; s'il arrive un problème quelconque, des mesures sont immédiatement mises en place pour corriger le tir afin de respecter les dates contractuelles du projet et de maintenir le planning. »



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, 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

