

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



En attendant le démarrage des élévations du viaduc de la Mayenne, celui de la Sarthe prend de l'avance.

Édito



« Montée en puissance ! »

Après une préparation menée tambour battant en 2012, les équipes mobilisées sur les chantiers BPL voient arriver le démarrage de la saison 2013 avec soulagement. D'autant que le soleil nous rappelle enfin sa présence après les trombes d'eau de cet hiver déprimant et (très) déprimé. Les travaux 2012 ont consisté majoritairement en études, installations, préparations et surtout réalisation de rétablissements routiers et déviations de réseaux sans oublier les 2 millions de mètres cubes de terrassement réalisés principalement sur le Toarc D, à l'est de Laval, sur les bases travaux de Sablé-sur-Sarthe et Saint-Berthevin, ainsi que sur la tranchée de Cesson-Sévigné. 2013 voit maintenant se concrétiser la montée en puissance des équipes d'ouvrages d'art et des ateliers de terrassements : les fondations profondes des ouvrages tournent à plein régime et les premières levées des piles sortent de terre. Les terrassiers terminent de réparer les dégâts de ces longues intempéries et les ateliers de production démarrent les uns après les autres. L'ensemble dessine de plus en plus franchement son tracé dans la campagne d'Ille-et-Vilaine, de Mayenne et de Sarthe. La mobilisation des équipes est pratiquement complète et leur motivation est au zénith.

Paul Delplace,
Directeur de projet de la plateforme
Génie Civil

L'emploi

Dossier

1 000 emplois locaux au total devraient être créés dans les départements de la Sarthe, de la Mayenne et de l'Ille-et-Vilaine afin de compléter nos ressources internes sur le chantier. Pour y parvenir, un programme ambitieux de formations courtes a été mis en place. Sur ce dossier, Eiffage a également signé un engagement fort en faveur de l'insertion : 8 % des heures travaillées seront confiées à des personnes éloignées de l'emploi.

Terrassement, édifications des ouvrages d'art : la réalisation de la LGV Bretagne-Pays de Loire est bien lancée et les multiples chantiers tout au long des 182 km de la ligne fonctionneront bientôt à plein régime. Ce printemps, 2 200 salariés travaillent d'ores-et-déjà sur le projet, un chiffre qui devrait monter à 3 000 d'ici juillet. « Sur la LGV Bretagne-Pays de Loire et pour l'ensemble des professions, 2/3 de nos ressources ont été recrutées en interne, explique Louis-Marie Tandeau de Marsac, DRH sur le projet. Ce sont généralement des profils expérimentés, cadres, techniciens, ouvriers qualifiés. Cependant, Eiffage ne peut faire appel à 100 % de son personnel, mobilisé également par d'autres chantiers en cours, en France ou à l'étranger. » C'est donc localement que se fait le reste du recrutement, au bénéfice des trois départements traversés par la ligne à grande vitesse. « Notre dernière prévision fait état d'un besoin de 1 000 personnes à l'échelle locale, tous métiers confondus, de 2012 à 2016, reprend-il. Cela concerne aussi bien des employés, techniciens et agents de maîtrise dans des fonctions administratives (secrétaires, comptables) que des chefs d'équipe et chefs de chantier pour l'encadrement, mais également et surtout des ouvriers pour les travaux de terrassement, conducteurs d'engins et coffreurs. »

« un besoin de 1 000 personnes, tous métiers confondus, à l'échelle locale »



Découvrir nos offres d'emploi sur www.pole-emploi.fr

Le guichet unique

Pour les demandeurs d'emploi intéressés, un recruteur exclusif : Pôle emploi, également seul interlocuteur de l'entreprise : « Ce guichet unique permet de répondre efficacement aux besoins d'un tel chantier, intervient Fabrice Chilou, chargé d'affaires et de développement économique à la Direction régionale de Pôle emploi Bretagne. Alors que la LGV traverse plusieurs bassins de vie, donc différents périmètres d'influence de structures dédiés à l'emploi, il n'y a qu'un intermédiaire de l'emploi pour la Bretagne et un autre pour les Pays de Loire. Chacun centralise les candidatures qui sont ensuite transmises à Eiffage. »

Côté formation, un cursus est proposé par les partenaires de l'emploi en collaboration avec Eiffage sur les deux principaux métiers, conducteur d'engins et coffreur, pour répondre aux besoins du chantier : 90 % des postulants sont en effet débutants. Le potentiel de chaque candidat est évalué par la méthode de recrutement par simulation - une série d'exercices adaptés - puis les plus motivés sont dirigés vers un centre de formation pendant six à huit semaines. « Il s'agit également pour nous de sécuriser les parcours professionnels : grâce à l'expérience que les candidats sélectionnés auront acquise sur la LGV, ils pourront ensuite postuler sur d'autres chantiers qui se profilent à l'horizon, comme la ligne b du métro à Rennes », reprend Fabrice Chilou.

Notre engagement : l'insertion

« Nous avons conclu un engagement volontaire avec RFF afin que 8 % des heures travaillées soient réalisées par des personnes en insertion. » Sur le terrain, cet engagement volontaire se traduit d'abord et surtout par l'embauche locale de demandeurs d'emploi en situation d'insertion. Plus de 150 personnes ont ainsi déjà été recrutées dans ce cadre en 2012, mais aussi par des signatures de conventions avec des partenaires spécialisés dans l'insertion.

Direction Cesson-Sévigné, tout d'abord. À proximité immédiate de Rennes, la commune est le lieu de raccordement entre la nouvelle LGV et la voie classique Paris - Brest, juste avant l'arrivée en gare de Rennes. Ici, le tracé passe à proximité d'un portail en pierre dans le parc de la Monniais, une pièce historique que la mairie a souhaité conserver.

« Les Compagnons bâtisseurs sont intervenus pour démonter le monument bloc par bloc, et nous le remonterons plus tard à un autre endroit du jardin », intervient Fabien Lacroix, coordinateur travaux en Ille-et-Vilaine pour cette association

qui œuvre à l'insertion économique dans le secteur du bâtiment. « Nous travaillons avec des personnes éloignées depuis plus de deux ans de l'emploi. Sur ce type de chantier d'insertion, elles se réhabituent à évoluer en équipe. Puis, sur la durée, nous les aidons à construire un projet professionnel, afin qu'elles entrent en formation qualifiante et en entreprise. »

« 8 % des heures travaillées réalisées par des personnes en insertion »

Rendez-vous ensuite à l'opposé de la ligne, plein est, à la Ferté-Bernard près du Mans. L'établissement et service d'aide par le travail « Le Tertre » s'occupe depuis le mois de février de l'entretien des tenues de chantier du personnel basé à la Milesse. Dans cet Esat (ex CAT, Centre d'Aide par le Travail), une partie de l'activité est dédiée à la blanchisserie. « Nous recevons le linge chaque mercredi, il est traité puis renvoyé propre sur la base travaux la semaine suivante », explique Jean-Louis Lahouratate, le directeur. Quinze salariés s'affairent spécifiquement à cette tâche, quand d'autres réalisent dans une pièce opposée du bâtiment des activités de sous-traitance industrielle. « Notre atelier de blanchisserie est avant tout un lieu d'apprentissage d'un métier, qui peut déboucher sur la préparation d'un CAP de blanchisserie. Obtenir le marché avec une très grande entreprise comme Eiffage est intéressant pour plusieurs raisons : cela permet de maintenir et développer cette part d'emplois non délocalisables au sein de l'Esat, et permet également de faire savoir que nous sommes compétents et compétitifs dans ce domaine. » Au plus fort de l'activité, jusqu'à 200 tenues par semaine devraient sortir des machines à laver de l'établissement, grâce à un contrat signé pour une durée de deux ans. ■



La Sarthe

Est du Mans : la déviation de l'A11 bientôt en circulation

La LGV passera sous l'autoroute au niveau des communes de Montfort-le-Gesnois et de Lombron. Une traversée qui nécessite la construction d'une tranchée couverte.

C'est la plus grande déviation routière sur l'ensemble du projet : près de 700 mètres de voies nouvelles viennent d'être créées pour dévier les deux sens de circulation de l'A11, avant de s'y raccorder à nouveau. Sur place, le chantier est impressionnant car il a nécessité la mise en place d'un remblai d'une quinzaine de mètres de haut du côté nord de l'autoroute, ce qui représente un volume de presque 100 000 m³ de matériaux déplacés. Didier Bergon, directeur de travaux du TOARC G, en explique l'utilité : « La LGV passera ici sous l'autoroute, dans une tranchée couverte de 50 mètres de long. En déviant la circulation, nous allons pouvoir évoluer sur cet axe afin de réaliser les travaux de génie civil. Objectif : décaper la chaussée, puis couler une dalle de béton qui reposera sur des palplanches (profilés métalliques). Des opérations de terrassement auront ensuite lieu sous cette dalle. Techniquement, l'opération sera similaire à un creusement de tunnel. » L'A11 reprendra ensuite son tracé habituel au cours de l'hiver prochain. En accord avec les prescriptions de Cofiroute, la société en charge de son exploitation, cette 2x3 voies sera limitée à 90km/h, des indicateurs de vitesse installés de part et d'autre de la route rappelleront aux automobilistes cette limitation. ■



POILLÉ-SUR-VÈGRE

Afin d'achever dans les meilleures conditions de sécurité les travaux de rétablissement sur la RD190 en direction de Asnières-sur-Vègre (glissières, enrobés, signalisation), le Conseil Général a préféré que la circulation soit déviée par la RD79 et la RD57 entre mai et juillet 2013.

LA MILESSÉ

La réalisation du nœud ferroviaire voyageurs et fret entre la LGV et la ligne classique Le Mans-Brest nécessite quelques adaptations de circulation sur la RD304 très fréquentée. Début juin, un barreau de déviation sera mis en place avec limitation de vitesse pendant une durée de huit mois.

JUIGNÉ-SUR-SARTHE

Une réunion d'information a eu lieu fin mars en mairie pour informer les

riverains de l'évolution des travaux du pont du rétablissement du RD252 sur la ligne RFF existante Le Mans-Nantes. Débutés en avril, ils devraient s'achever dans un an. Des informations seront données individuellement aux agriculteurs concernés pour leur permettre de poursuivre au mieux le travail sur leurs exploitations.

NEUVILLE-SUR-SARTHE

Pendant la deuxième quinzaine de juin, l'A28 sera fermée une ou deux nuits afin de permettre la mise en place du tablier du pont enjambant l'autoroute. Pour réduire au maximum les nuisances sur l'autoroute, les travaux ont été planifiés après les 24h du Mans et avant la période de vacances scolaires. La déviation se fera par la RD338 entre les sorties n°21 sur la commune de Maresché et celle de Le Mans nord.

L'Ille-et-Vilaine

Les fouilles prennent fin

À Torcé, l'étude d'un ancien manoir a constitué une des dernières opérations archéologiques menées sur le terrain par les archéologues de l'Inrap.



C'est désormais dans leurs centres de recherches que les scientifiques de l'Inrap vont faire parler les vestiges découverts tout le long du tracé de la LGV. Débutées en 2011, ces fouilles préventives ont permis de sauvegarder par l'étude une quarantaine de sites avant leur disparition sous les travaux de terrassement de la ligne. Dans la campagne de Torcé, l'équipe d'Elen Esnault s'est attachée récemment à relever des indices sur les éléments d'architecture encore en élévation d'un manoir du XVI^e siècle et de son évolution à travers le temps : « Il a d'abord appartenu à un riche négociant en toile de Vitré, Gilles de la Maçonais, explique l'archéologue spécialisée en archéologie du bâti, à une époque où la campagne environnante était couverte de chanvre et de lin, destinés à la production de toiles et de cordage. Nous avons identifié le propriétaire grâce à l'écusson sur le linteau d'une des fenêtres. » Pendant cinq semaines, les chercheurs ont pris des



La Mayenne

Sur le site de La Gravelle, l'usine Matière construit des ponts

Installée dans cette commune à proximité de Laval depuis l'automne 2012, l'entreprise auvergnate emploie une quarantaine de salariés pour réaliser des ouvrages d'art sur l'ensemble de la LGV.



Comment fabrique-t-on un pont ? On peut soit couler le béton sur place, soit préfabriquer les pièces en béton en usine qui sont ensuite amenées sur site, prêtes à être assemblées les unes avec les autres. C'est cette deuxième technique que développe l'entreprise Matière : « Nos éléments sont dimensionnés au gabarit routier (Largeur maximale de 2,50 mètres) et sont amenés après séchage par la route sur les chantiers, explique Herve Blanc, directeur administratif et financier. Ils viennent se positionner les uns avec les autres comme une sorte de Meccano, connectés au moyen d'une rotule mâle et d'une rotule femelle. » L'entreprise familiale créée en 1932 en Auvergne possède désormais

trois sites de production en France, après Aurillac dans le Cantal et Châteaurenard dans les Bouches-du-Rhône, elle est maintenant présente à La Gravelle, en Mayenne, à proximité de l'autoroute A81. « Nous intervenons régulièrement en appui des majors du secteur des TP comme Eiffage. Notre choix de nous installer à La Gravelle était un choix économique car nous nous trouvons à proximité des lieux de pose, à mi-chemin entre Rennes et Le Mans. C'est également un choix qui va dans le sens du développement durable car il évite des transports sur de longues distances. Nous travaillons sur place en étroite collaboration avec le Groupe Pigeon qui fabrique le béton agréé directement sur le site. » ■

Viaduc du Vicoin

Dans la campagne du Genest-Saint-Isle, à l'ouest de Laval, un des plus grands viaducs de la ligne est en train de voir le jour.

Il enjambera la voie classique de chemin de fer Paris-Brest, ainsi que le Vicoin, un affluent de la Mayenne : le viaduc du Vicoin, un impressionnant ouvrage de 337 mètres de longueur est en train de voir le jour au-dessus du bocage. « Si ce n'est pas le plus grand pont de la LGV Bretagne-Pays de Loire, intervient Vincent Crespin, directeur de travaux, c'est en tout cas celui qui possède la plus haute pile, qui culmine à 30 mètres. » Débuté à l'automne, le chantier a commencé par la création d'un formidable remblai de plus de 15 mètres de hauteur, du côté sud du projet. Ici est assemblée la charpente métallique qui viendra glisser au début de l'été sur les six piles du viaduc, espacées chacune de 52 mètres. « Les éléments de cette charpente nous sont livrés par camions depuis l'usine d'Eiffage Construction Métallique de Lautebourg en Alsace, spécialisée dans les ouvrages en acier. Nous soudons sur place les différents éléments préfabriqués. » Une fois en place, celle-ci sera recouverte d'une dalle de béton, prête à accueillir le ballast et les rails. ■

Un chantier d'envergure au Pertre

Sur le tracé de ligne se trouve ici un gisement rocheux, traité sur place par des concasseurs : les matériaux produits seront utilisés sur le chantier.

Le Pertre, à la limite est de l'Ille-et-Vilaine, à proximité immédiate de la Mayenne. Ici comme ailleurs sur la LGV PBL, on commence à voir dans le paysage la trace de la future ligne : les terrassements ont bel et bien débuté. Particularité du site cependant, la présence sur ses abords de tas de cailloux qui s'élèvent sur leur zone de stockage. « Ces matériaux de différentes granulométries sont produits pour servir de remblais drainant ou de blocs techniques, remarque Frédéric Rouleau, conducteur de travaux principal sur le TOARC B. Le sous-sol de la ligne est constitué d'une

roche dure, que nous exploitons. » Sous une couche de terrain meuble, les pelleteuses font en effet apparaître le roc que fracturent des tirs réguliers de mines. Les blocs sont ensuite transportés par camions jusqu'à des concasseurs mobiles. « En fonction des cribles installés dans les machines, nous obtenons des matériaux de différents diamètres, pour une production d'environ 4 000 tonnes par jour. » Stockés sur l'emprise, ils seront acheminés ensuite sur d'autres zones en fonction des besoins. ■



Le saut de mouton de Neuville-sur-Sarthe

La LGV croise ici une autre ligne de chemin de fer, la voie Le Mans-Alençon. Pour l'enjamber, nous allons élever un ouvrage nommé saut de mouton.

Inaugurée en 1856, c'est une ligne historique qui traverse le territoire de la commune. TER, Intercités et Fret relie régulièrement Le Mans à Alençon sur cette double voie non électrifiée. « Cette absence de caténaire simplifie d'ailleurs l'ouvrage de franchissement que nous allons construire, explique Éric Fléchais, responsable interface ferroviaire pour CLERE, le groupement concepteur - constructeur. Il passera à presque 6 mètres au-dessus de la voie classique et fera une quarantaine de mètres de long. » Situé tout au nord de Neuville-sur-Sarthe, ce saut de mouton - terme technique qui désigne un ouvrage d'art ferroviaire permettant à une voie ferrée d'en croiser une autre - nécessite une logistique toute particulière dans son élaboration. « En effet, pendant certaines phases de sa construction, nous devons arrêter la circulation des trains. Or, pour minimiser les impacts, cette planification des coupures s'anticipe avec RFF plus de deux ans à l'avance ! » Ces coupures momentanées auront lieu la nuit : elles n'auront aucune conséquence pour le réseau de transport de voyageurs qui ne circule qu'en journée. Seul le fret ferroviaire sera ponctuellement modifié, décalé dans ses horaires ou transporté en camion. Sur l'ensemble de son tracé, la LGV BPL croise sept fois les lignes classiques dont la ligne Le Mans-Tours à Sablé-sur-Sarthe et plusieurs fois la ligne Le Mans-Rennes sur le reste du parcours. ■



notes, photographié et dessiné le bâtiment sous tous ses angles pour comprendre la manière dont il avait été édifié, puis remanié au fil du temps. ■

À partir de l'automne 2013, une exposition itinérante réalisée par l'Institut national de recherches archéologiques préventives en partenariat avec Eiffage Rail Express permettra à chacun de découvrir ces fouilles, à travers des supports multimédias et des photographies, dont certaines réalisées par un artiste contemporain invité à produire une œuvre spécifique autour des fouilles de la LGV. L'exposition devrait circuler jusqu'en 2017 dans les communes situées le long du tracé.

GENEST-SAINT-ISLE

La VC2, à proximité de la zone artisanale des Suhards et au droit de l'A8, est coupée jusqu'au vendredi 24 mai inclus pour permettre le transfert de déblais de l'ouest de l'autoroute vers le côté est. En ce qui concerne la fermeture de la VC9 sur laquelle un ouvrage de franchissement de la LGV est en cours, au niveau du ruisseau des Brûlés, la circulation reprendra fin octobre.

CHANGÉ

Au nord de l'A81, la RD104 est coupée pendant un an pour permettre la construction de l'ouvrage. Elle sera à nouveau ouverte à la circulation au printemps 2014. Une déviation provisoire a été mise en place pour les riverains.

BONCHAMP-LÈS-LAVAL

Au sud de l'A81, la RD211 récemment coupée à la circulation sera rétablie dans quatorze mois. Pendant cette période de travaux, deux ouvrages d'art seront élevés sur cet axe. La VC301 est, quant à elle, coupée jusqu'au milieu de l'automne prochain, là aussi pour y construire deux ponts.

LA CROPTÉ

La déviation provisoire à la RD166 vient d'être ouverte à la circulation. Les travaux sur l'axe principal permettront d'élever ici un pont - rail. Les travaux devraient s'achever au printemps avec un retour normal de la circulation sur la RD166 à cette même période.



CESSON-SÉVIGNÉ

Rue de la Fontaine, la circulation se fera en alternance sous le pont de la ligne de chemin de fer Paris-Brest jusqu'au début de l'été afin de construire les piédroits d'un nouveau pont. Ensuite, elle sera entièrement coupée pour réaliser le tablier de l'ouvrage. À l'automne, une dernière période de circulation alternée aura lieu pour les finitions, avant le retour à la normale.

TORCÉ

Alors que la déviation de la RD777 vient d'être ouverte, la phase de construction du pont-rail prévu à cet endroit va commencer par une consolidation du sol. Pour cela, le terrain sera surchargé pendant un mois avec un remblai en terre qui sera ensuite évacué. La construction de l'ouvrage proprement dit débutera cet été. **Attention !** Le radar automatique positionné à cet endroit a été modifié pour être réglé sur la vitesse limite de la déviation provisoire : **50 km/h.**

NOYAL-SUR-VILAINE

La VC14 est désormais coupée au niveau du hameau de la Morihannais. À la demande des agriculteurs locaux, un chemin non goudronné contournant le chantier vient d'être tracé qui leur permettra d'assurer la continuité de leur activité pendant les sept mois de travaux. Cette déviation provisoire, réservée aux engins agricoles, évite à ces derniers le détour initialement prévu par le territoire de Domloup.

La face cachée du chantier

Alors que les travaux de terrassement battent leur plein, la phase de pose des voies est déjà anticipée.

Depuis ce mois d'avril, le ballast commence à être acheminé sur les 25 aires de stockage qui jalonnent le tracé. Construites récemment par les terrassiers, leur superficie varie entre 5 000 et 10 000 m², approximativement la taille d'un terrain de football, et pourront contenir jusqu'à 20 000 tonnes de matériaux. Pourquoi cette phase de travaux est-elle déjà en cours de préparation alors que la pose des voies ne doit débuter qu'en 2015 ? « Il y a une pression actuellement sur le marché du ballast, des rails et des traverses, intervient Christophe Denoyelle, directeur travaux du lot voies ferrées sur la LGV BPL. Plusieurs lignes à grande vitesse sont en cours de réalisation en même temps en France, c'est une situation exceptionnelle qui provoque une augmentation de la demande. »

« Une augmentation de la demande »

Parmi elles, la LGV Bretagne-Pays de Loire (182 km de voies nouvelles auxquelles s'ajoutent 32 km de raccordement), mais également la LGV Sud Europe Atlantique qui relie Tours à Bordeaux (342 km), le contournement LGV Nîmes Montpellier (80 km) et l'extension de la LGV Est vers Strasbourg (106 km), en plus des activités de maintenance sur l'ensemble du réseau RFF. La raison de cette multiplication des mises en chantier ? « Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la France s'est engagée dans un programme de création de 2 000 km de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse qui seront mises en service d'ici 2020. » Cette anticipation permet aussi de réduire de manière significative les nuisances grâce à l'échelonnement de l'approvisionnement. La fabrication des traverses a aussi débuté. Sur les 700 000 nécessaires au projet, 100 000 sont déjà sorties d'usine et entreposées chez le fournisseur. Les commandes des voies et aiguillages adaptés aux grandes vitesses sont également en cours et seront stockés dans les bases travaux ferroviaires de Saint-Berthevin à l'ouest de Laval et de Sablé-sur-Sarthe. ■



Ballast

C'est le lit de matériaux, pierres et graviers, qui sert à maintenir la voie de chemin de fer. Son rôle : transmettre les efforts engendrés par le passage des trains au sol, sans que celui-ci ne se déforme par tassement.



Traverses

Ce sont les supports des rails, posés en travers de la voie sur le ballast et fabriqués en béton pour les LGV. Pour les lignes classiques, on en trouve également en bois. Elles permettent de maintenir l'écartement et l'inclinaison des rails, et servent à transmettre au ballast les charges des trains.

Développement durable : RFF et ERE ont signé un accord volontaire

Opération pilote de développement durable pour les deux entreprises, la LGV BPL permet d'expérimenter, au-delà des obligations réglementaires, la mise en œuvre de démarches innovantes dans ce domaine.



De gauche à droite : Alain Quinet (Directeur général délégué - RFF) et Marc Legrand (Président ERE)

Comment limiter les émissions de CO₂ sur la construction de la LGV ? « Cette question est un des axes de cette démarche volontaire, explique Vincent Perreira, responsable environnement chez ERE. Réglementairement, nous avons comme contrainte d'évaluer le bilan carbone d'un tel chantier. Sur ce projet, nous avons souhaité aller plus loin en créant un fond d'arbitrage carbone doté de 6 millions d'euros, permettant de financer des démarches enclines à réduire nos émissions de CO₂ et d'en assurer le surcoût. »

Autre point de l'accord, le projet FIPAN dont l'objectif est de développer par contractualisation avec les différents gestionnaires, notamment les agriculteurs, des outils de gestion écologique des territoires. « Cela peut être une zone humide restaurée, dont l'entretien dans la durée par un exploitant agricole permet à la fois le maintien d'une zone écologique fragile tout en favorisant son rôle d'épurateur naturel. » Ces expérimentations vont permettre d'étudier de nouvelles manières de réaliser des mesures compensatoires sur de futurs projets. ■

Les conseils généraux et l'aménagement foncier

Outil de réparation des impacts créés par le passage de la LGV sur les territoires traversés, l'aménagement foncier est mis en place par des commissions intercommunales, coordonnées par les conseils généraux.

« L'aménagement foncier est une compétence qui a été transférée de l'État aux conseils généraux en 2006, précise d'emblée Maud Fréard, chargée de mission agriculture et aménagement foncier, responsable de la cellule aménagement foncier au département de la Mayenne. La LGV BPL est ainsi le premier grand projet sur lequel nous utilisons cette disposition. » Cet aménagement foncier, autrefois connu sous le nom de remembrement, comporte désormais trois volets d'importance égale : une partie agricole et foncière, permettant la compensation foncière des propriétés impactées, une partie aménagement du territoire, avec la reconstitution des voiries et des itinéraires de randonnées, et un volet environnemental, dans lequel faune et flore sont pris en compte. « Des commissions intercommunales d'aménagement foncier ont été créées dès le début du projet. Constituées d'élus - les maires des communes impactées - de propriétaires, d'exploitants, d'associations de protection de l'environnement, de randonnées et de pêche, de personnel des services de l'État, et à titre consultatif d'Eiffage, ce groupe de travail décide, par des négociations, ce qui va être mis en place au titre des réparations. Le Conseil Général coordonne ces commissions (6 en Mayenne). » Après un état des lieux du territoire réalisé entre 2005 et 2009, puis un classement des terres agricoles situées dans les périmètres d'aménagement foncier (environ 25 000 ha sur les trois départements) entre 2009 et 2011, une dernière phase est en cours, projetant les échanges parcellaires et les travaux connexes. ■



Nicole GIRARD

À la découverte d'un métier

Projeteuse, Projeteur

Dans son bureau de l'installation principale de Lournay, au nord de Laval, Nicole Girard établit les plans de méthodes du chantier en relation avec les ingénieurs travaux pour réaliser les ouvrages d'art de la LGV.

« Projeteuse, en réalité c'est un grade. En fait, on peut dire que je suis dessinatrice », explique en toute simplicité Nicole. Depuis dix ans, elle travaille pour Eiffage, essentiellement sur les Grands Projets : LGV Est-Rhin-Rhône, Bretagne - Pays de Loire, contournement autoroutier d'Angers ou stade de Lille, elle a circulé un peu partout dans le pays. Armée d'un clavier, d'une souris, d'un très grand écran et d'un traceur pour impressions, elle crée avec son collègue Steven Polly, des plans qui serviront à tout un ensemble de professionnels de chantier. « Nous dessinons les plans généraux, de détails, d'accès, d'installation des chantiers. Dessus, on peut y retrouver les routes autorisées ou interdites aux poids lourds, les points de secours... » Techniques donc, mais également éléments de sécurité et éléments nécessaires au respect de l'environnement sont présents sur leurs dessins. Autre partie du travail, la proposition de méthodes pour réaliser un ouvrage d'art : « Une fois que l'ingénieur a déterminé le type de pont le plus adapté, nous étudions à l'aide de l'informatique les outils spéciaux nécessaires à sa construction ainsi que le phasage dans le temps d'une telle réalisation. » Nicole est satisfaite, sur son TOARC se trouvent six viaducs, « des ouvrages complexes, les plus intéressants à étudier », termine-t-elle. Niveau formation, les études durent trois ans : après un BTS Travaux publics, le diplôme s'obtient après une licence de dessinateur-projeteur. ■



Steven POLLY