

## Sommaire

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



### EMPLOI :

Eiffage met en place des passerelles pour faciliter l'accès aux métiers liés à la pose des voies et au matériel ferroviaire à destination des intérimaires et embauchés locaux travaillant sur les chantiers de terrassement et de génie civil de la LGV BPL.

## Édito

Après plus d'un an et demi de préparation des approvisionnements, de l'organisation des travaux, et du lancement des études de détails, à Rennes, nos équipes en charge des équipements, prennent leur envol et s'installent progressivement sur les deux bases travaux ferroviaires de Saint-Berthevin et d'Auvers-le-Hamon.

La direction de projet d'EIFFAGE ENERGIE, en charge de l'électrification, des télécommunications et de la signalisation est en place, depuis fin Mars, sur la base principale de St Berthevin. Une partie importante des équipes y sera présente jusqu'à la fin des essais début 2017 ! C'est là qu'ingénieurs, techniciens et administratifs, anciens du groupe comme ceux issus des recrutements locaux, travaillent activement sur la coordination des études, des interfaces et de la planification avec les travaux du génie civil en cours.

A noter que des premiers travaux « anticipés » (pose de poteaux caténaires et de caniveaux à câbles) ont eu lieu début 2014 sur la zone de Sablé-sur-Sarthe, à proximité de la base travaux ferroviaire, dans le délai imparti.

Des travaux « moins visibles » que ceux du terrassement et des ouvrages d'art ont démarré dans les premiers bâtiments techniques de la Ligne ; il en est ainsi de l'installation des équipements de signalisation qui permettront de commander et contrôler le passage des trains à 320 km/h. En parallèle, à lieu aux quatre coins de France et d'Europe, l'assemblage d'équipements, avant leur pose sur le site définitif : fabrication et pré-câblage d'armoires électriques, assemblage des transformateurs « hautes tensions », production de plus de 3500 kms de câbles, etc.

L'ensemble de nos collaborateurs est ainsi mobilisé et motivé, sur site, afin de garantir la montée en charge des travaux d'équipements « linéaires » sur la plateforme à partir de cet été !

**Sidoine Serraj,**  
Directeur de projet ST3  
Eiffage Energie



# Aménagements paysagers

## Dossier

Au cours de cette année, le terrassement de la LGV s'achèvera progressivement tandis que les derniers ouvrages d'arts seront élevés. Actuellement bien visible dans le paysage, le tracé de ce chantier de 214 km s'intégrera progressivement dans son environnement : d'ici peu, de nombreux végétaux seront replantés à ses abords.

Tout au long de la ligne, entre Cesson-Sévigné à l'est de Rennes et Connerré à proximité du Mans, les engins de chantier aménagent une grande plateforme sur laquelle reposera la voie ferrée de la LGV Bretagne-Pays de la Loire. À coup de pelleteuses, à l'aide de bulldozers assistés de camions, prennent forme déblais et remblais qui accueillent la plate-forme ferroviaire. Le paysage naturel subit ainsi des modifications nécessaires pour la construction de la ligne, des ouvrages d'arts, des nouvelles routes et des voies d'accès. « L'État s'est cependant engagé en matière d'environnement et d'insertion de la ligne dans les territoires traversés, rassure Didier Postel, responsable de la concertation chez ERE. Dès cet été, nous allons donc commencer des plantations autour de la LGV, afin de réaliser son intégration paysagère. » Une phase de travail nouvelle sur le terrain, mais qui en réalité a débuté depuis longtemps : dès 2006, RFF, maître d'ouvrage du projet, avait lancé les études paysagères initiales. En 2011, le sujet a été détaillé par ERE dans un schéma directeur paysager. « Cette intégration paysagère de la ligne se base sur trois fondements : se rapprocher au mieux des composantes paysagères existantes ; respecter le paysage quotidien des habitants situés à proximité ; rechercher une possibilité de découverte des paysages observés depuis le train. »

« Dès cet été, nous allons commencer des plantations autour de la LGV, afin de réaliser son intégration paysagère »



La Sarthe

## Un très grand déblai en cours

Au nord de l'A11, sur le territoire de Montfort-le-Gesnois, la LGV traverse une petite colline nécessitant le creusement d'un déblai de 21 mètres de profondeur.

C'est un des déblais les plus importants à l'est de la LGV BPL : 21 mètres de haut pour 500 mètres de long, ce déblai aura exigé le dégagement de près d'un demi-million de mètres cubes de matériaux. Sur place, une pelle de 50 tonnes, cinq tombereaux de 35 tonnes chacun et des bulldozers et compacteurs s'affaireront à déplacer les éléments sableux du relief vers un remblai situé à proximité. Datés du Crétacé supérieur, ils se sont déposés à une époque où la région se situait sous la mer. « Nous avons travaillé dessus en plusieurs fois, rappelle Cédric Bruneau, directeur de terrassement du TOARC G. Tout d'abord, fin 2012, une partie des matériaux a servi de remblai pour créer la déviation de l'autoroute, située juste à côté. Objectif : construire une tranchée couverte sous l'A11. » Cette phase terminée, les activités de déblaiement ont repris dans la colline, elles s'achèveront fin 2014.

Un peu plus haut vers le nord, la LGV intercepte la route communale entre Sainte-Corneille et Lombron, le rétablissement définitif est prévu pour début mai. Plus au nord encore, la circulation devrait reprendre son cours normal dès le mois d'avril sur la D83 entre Sillé-le-Philippe et Montfort-le-Gesnois. ■

### Le contexte paysager local

Objectifs de ces plantations : recréer le paysage qui a été bouleversé et ramener un cadre agréable. « S'il est nécessaire que cet aménagement paysager masque légèrement la LGV, il ne faut pas non plus qu'il la surligne par des alignements végétaux présents sur de trop grandes longueurs », intervient Laurence Frémondrière, chargée environnement chez CLERE. Haies bocagères, bosquets mixtes, boisements ou pelouses herbacées viendront reverdir de manière réfléchie les abords du tracé. « Sur certaines zones, ces aménagements ont une vocation écologique forte. Ils font partie des mesures de réduction d'impacts qui étaient prévues dans le cadre des dossiers de procédures environnementales, et permettent de reconstituer le biotope local détruit », reprend-elle. À certains endroits, des chênes mis en terre aujourd'hui pourront abriter d'ici cinquante ou cent ans des populations d'insectes saproxyliques protégés tels le Pique-prune ou le Grand Capricorne. Près des passages dédiés à la faune, ce sont des boisements appétents, dont les feuilles ou les baies peuvent attirer les mammifères, qui seront plantés pour les attirer et favoriser leur traversée sous ces ouvrages. Les haies pourront également avoir une vocation de tremplin, en guidant bien au-dessus de la voie ou au travers des ouvrages, oiseaux et chauves-souris pour éviter toute collision avec les trains ou les caténaires. Autour des cours d'eau, la végétation qui aide au maintien de leurs berges sera reconstituée, permettant également de faire de l'ombre à la rivière et d'y apporter des nutriments.



### La concertation avec les communes

De septembre 2013 à janvier 2014, Didier Postel a parcouru l'ensemble des 63 communes pour présenter ces propositions de plantations, issues du schéma directeur : « L'objectif était de concerter les élus sur cet aménagement paysager. Nous avons proposé aux maires d'inviter également les riverains concernés. Ainsi, dans certaines réunions, nous étions parfois plus d'une vingtaine à discuter du sujet. » Sur un plan orthophotographique étaient indiquées de manière schématisées toutes les plantations projetées le long du projet, avec indication des types de végétaux et de leur densité : « Nous avons cherché à confirmer avec eux si ces futurs repeuplements étaient bien pertinents au regard du paysage global. D'une manière générale, les réactions ont été constructives ; peu de remarques ont été faites sur les plantations proposées. Il y a eu surtout des demandes de compléments ou des déplacements de plantations. » Insérés dans l'emprise actuelle des travaux, assez vaste, ces éléments végétaux se retrouveront à la fin du chantier hors de l'emprise de la ligne, plus étroite. « La plupart des aménagements paysagers seront situés à l'extérieur de cette future clôture, afin de permettre une continuité écologique pour les animaux avec le reste de la campagne », reprend Laurence Frémondrière. Revendus pour un grand nombre d'entre eux, ces terrains revégétalisés devront donc être entretenus par leurs propriétaires respectifs, objet également de la concertation.

« L'objectif était de concerter les élus des 63 communes traversées par la LGV sur cet aménagement paysager »

### Les plantations

La concertation terminée, les remarques des communes ont été étudiées. « Un certain nombre sont issues directement des réunions que nous avons organisées. Des communes sont allées plus loin, constate avec satisfaction Didier Postel. Elles ont continué la discussion avec leurs administrés lors d'autres rencontres puis nous ont transmis leurs analyses. » En mars, des retours ont été faits à l'ensemble des communes concernées sur les trois départements. « Nous avons étudié au cas par cas chacune de leurs demandes et répondu favorablement quand cela était possible, sachant que certaines contraintes au titre des procédures environnementales devaient absolument rester en place. Il fallait aussi garder en tête que c'est l'intérêt général qui prime devant l'intérêt particulier » termine Laurence Frémondrière. Dès cet été débutera la première campagne de plantations, avec la préparation des sols. L'ensemble des surfaces à ensemercer vont en effet recevoir des terres végétales, extraites au début du chantier et conservées à proximité. Au final, les multiples variétés d'espèces plantées arriveront à maturité à des époques différentes. Si les pelouses herbacées seront rapidement vertes, cornouillers et noisetiers atteindront une taille de trois mètres en quelques saisons, quand les chênes et merisiers devront attendre une vingtaine d'années pour rayonner de leur taille adulte.



#### CHANTENAY-VILLEDIEU

Le chantier de contournement routier de la commune continue, long d'environ quatre kilomètres longe la LGV par le sud ; sa partie ouest qui comporte le raccordement à la D22 en provenance de Asnières-sur-Vègre et à la D35 vers Tassé sera mise en circulation au printemps. À l'automne, le tronçon reliant la D79 en direction de Fercé-sur-Sarthe et la D43 vers Pirmil sera ouvert. Cette route de contournement et la LGV enjambent toutes deux le ruisseau piscicole des Deux Fonts : la construction des deux ouvrages d'art a nécessité l'excavation de neuf mètres de tourbes pour asseoir leurs fondations.

#### JUIGNÉ-SUR-SARTHE

Les équipes de pose de la voie ferrée viennent de s'installer sur la base travaux ferroviaire. Après la jonction avec le réseau ferré national existant, les voies vont être installées sur la base durant le printemps et l'été. À la fin de l'année, le train de travaux partira en direction de l'ouest pour poser les premiers rails de la LGV.

## L'Ille-et-Vilaine

## Un aménagement dédié pour les VTT et cavaliers

La seule passerelle de la LGV a été installée à Argentré-du-Plessis, sur le trajet de la voie verte de Vitré à Moutiers.

C'était à l'origine une ancienne voie ferrée, ouverte en 1879 et permettant aux voyageurs de relier Vitré à Chateaubriant. Après sa fermeture durant la seconde partie du XX<sup>e</sup> siècle, elle fut transformée en voie verte sur une vingtaine de kilomètres, traversant Argentré-du-Plessis. Désormais, son parcours au sud de la commune est coupé par le tracé de la LGV. « Nous l'avons rétablie en site propre, réservée aux randonneurs, cyclistes et aux amateurs d'équitation, précise Sandra Croquette, responsable travaux pour les ouvrages d'arts sur le TOARC B. Pour cela, nous avons posé une passerelle dont la structure est composée d'un treillis métallique supportant un platelage en bois. » Un bardage plein vient assurer la sécurité des personnes l'empruntant, et évite aux chevaux d'être gênés par le passage des trains à grande vitesse, en contrebas. L'ouvrage en métal a été livré par convoi exceptionnel au mois de décembre dernier et installé le 19 janvier sur ses culées en béton par une grue spécialement dépêchée pour cette tâche. Il sera ouvert au public au cours du printemps.



## Fin des déviations à Auvers-le-Hamon

Les sept routes impactées par des déviations ont toutes été rétablies entre septembre et décembre dernier.

C'est un secteur très particulier du chantier, puisque la commune accueille sur son territoire un tronçon de la section courante de la LGV entre Connerré et Rennes, mais également le raccordement de Sablé-sur-Sarthe, assurant la liaison entre la section courante de la LGV et la ligne Le Mans-Nantes. Enfin, la virgule de Sablé-sur-Sarthe y est également en construction, permettant le développement des liaisons directes interrégionales sur l'axe Nantes - Angers - Sablé - Laval - Rennes. Conséquences : pas moins de dix ouvrages d'arts ont été élevés, et sept routes ont dû être déviées et temporairement fermées. « En décembre dernier, la mairie a été agréablement surprise quand nous lui avons annoncé que les axes routiers allaient être rétablis, se souvient Emmanuel Rossignol, directeur du TOARC E. Vu l'ampleur des travaux, je pense que les élus ne croyaient pas que nous puissions mettre en service l'ensemble de ces voiries avant Noël ! » Étape suivante pour diminuer la gêne occasionnée aux riverains : la remise en état des voies goudronnées impactées par le passage des engins, qui pourra débuter vraisemblablement à l'automne, quand l'approvisionnement routier des matériaux aura cessé. ■



## La Mayenne

### Un chantier innovant

Une innovation technique a pu être appliquée sur le TOARC D (entre Ballée et Bonchamps-lès-Laval) avec à la clef une réduction des nuisances pour les riverains et un impact environnemental amélioré.



Lorsqu'une route existante rencontre la future ligne LGV, elle est amenée le plus souvent à devoir l'enjamber au moyen d'un pont qu'il convient donc de construire. Ces ponts sont classiquement constitués d'appuis sur lesquels est posé un tablier qui recevra la circulation. Parmi ces appuis, on distingue les appuis centraux (« piles ») et les appuis d'extrémité appelés « culées ». Ces dernières sont composées d'une structure béton (semelle de fondation surmontée de poteaux) noyée dans un massif de remblais de très bonne qualité et surmontée d'une petite poutre béton. L'obtention d'un tel massif requiert généralement l'apport de matériaux de carrière. L'optique retenue ici a été de préférer effectuer un traitement au liant

hydraulique de déblais disponibles sur place. Cependant, un tel traitement était rendu délicat par la présence des poteaux, l'idée innovante a donc consisté à renforcer le traitement d'une telle façon que les semelles et poteaux puissent être supprimés, le remblai traité faisant directement office d'appui (disposition rendue possible par les conditions géotechniques effectives : schistes sains à des profondeurs faibles et déblais aptes au traitement). Il en résulte une simplification du phasage, un gain de temps et surtout la suppression de la noria de camions qui aurait été nécessaire pour approvisionner le remblai en provenance de carrières. Des tonnes de CO<sub>2</sub> économisées, en privilégiant le local : améliorer sur place plutôt que chercher au loin. ■



## Les passages grande faune

Entre Rennes et l'est du département, quatre passages grande faune permettent aux mammifères de toutes tailles de traverser la ligne.

« Ils peuvent passer partout et utiliser tous types de ponts, même les ponts routiers, précise d'emblée Laurence Frémondrière, chargée environnement chez CLERE, mais les passages grande faune leur sont plus spécifiquement dédiés, ils sont localisés sur des corridors écologiques, généralement entre des zones boisées ou des pièces d'eau. » D'une largeur minimale de huit mètres et d'au moins trois mètres cinquante de

hauteur, ils laissent passer même les grands mammifères, essentiellement les sangliers et les chevreuils, le cerf élaphe n'étant présent que dans l'ouest du département. Les passages grande faune permettent de maintenir la transparence écologique et favorisent aussi les échanges génétiques entre groupes d'animaux sauvages. À Noyal-sur-Vilaine, le passage grande faune est associé à un boviduc. À Étrelles, il longe un

cours d'eau, tout comme à Argentré-du-Plessis. Enfin au Pertre, le passage dédié aux grands animaux est réalisé en parallèle d'un chemin de randonnée et d'un passage agricole. Pour attirer la grande faune vers ces ouvrages dédiés, des haies et des bosquets de végétaux dont ils se nourrissent sont plantés aux abords. Un bilan de l'efficacité de ces passages sera ensuite réalisé avec les associations de chasse. ■



### ÉTRELLES

Après plusieurs mois de déviation, la D178 entre Vitré et la Guerche-de-Bretagne au sud de la commune sera rétablie en avril. Un pont-route lui permettra de franchir la LGV et un giratoire sécurisera le carrefour avec la D110 en direction de Vergéal.

### OSSÉ

Le pont-route sur la D34 entre Domagné et Châteauaugiron va être ouvert à circulation courant avril. Cette départementale était coupée depuis juillet dernier.

### CESSON-SÉVIGNÉ

La rocade de Rennes sera rendue aux véhicules dans sa configuration initiale début juin. Une nouvelle route communale, créée le long de cette rocade, va permettre de relier le secteur de la déchetterie au centre commercial. Plus loin dans la campagne, près du lieu-dit la Salmondrière, la D32 et la D286 ont été remises en service courant mars via un nouveau giratoire. Après la gêne occasionnée, le secteur est désormais dans sa configuration définitive.

### NOYAL-SUR-VILAINE

La D101, fermée pendant quatre semaines pour permettre son raccordement au nouveau pont-route, a été rétablie début mars. La départementale reliant Châteauaugiron et Servon-sur-Vilaine passe sur la LGV mais également sur un boviduc, facilitant la circulation des troupeaux de l'exploitation agricole de la Rodais.



### CHANGÉ

Le deuxième et dernier lancement du viaduc de la Mayenne a eu lieu au cours de la première quinzaine de mars. Le chemin de hallage et la D162 entre Changé et Saint-Jean-de-Mayenne au nord ont été fermés pendant quelques jours, ainsi que la navigation fluviale sur la Mayenne, pour assurer la sécurité des biens et des personnes. L'ouvrage doit être achevé fin août.

### BONCHAMP-LÈS-LAVAL

L'A81 sera fermée de 20h à 7h la nuit du mardi 17 au mercredi 18 juin, ainsi que la nuit du mercredi 18 au jeudi 19 juin aux mêmes heures pour permettre le lancement de l'ouvrage d'art qui doit franchir l'autoroute. À noter qu'au cours de l'après-midi du mardi 17 juin, la circulation se fera à double sens sur un des deux côtés.

### ARGENTRÉ

Le viaduc de la Jouanne, 118 mètres de long, 15,40 mètres de haut, a été lancé fin mars sur cet affluent de la Mayenne qui coule au sud de la commune.

### LOUVIGNÉ

L'ensemble des quatre branches du nouveau giratoire marquant l'intersection de la D57 entre Laval et Le Mans et la D131 qui relie Argentré à Louvigné sont ouvertes. L'intersection avec la D57 en direction de Laval se fait désormais en 2x2 voies.

### SAINT-DENIS-DU-MAINE

La D152 qui permet de rejoindre la commune à La Bazouge-de-Cheméré a été rétablie sur son tracé d'origine. Les automobilistes peuvent désormais emprunter le pont-rail en passant sous la LGV.

## L'emploi pour la suite du projet

Alors que la phase de pose des voies et du matériel ferroviaire va bientôt débuter, Eiffage met en place des passerelles pour faciliter l'accès à ces métiers aux intérimaires et embauchés locaux issus des chantiers de terrassement et de génie civil.

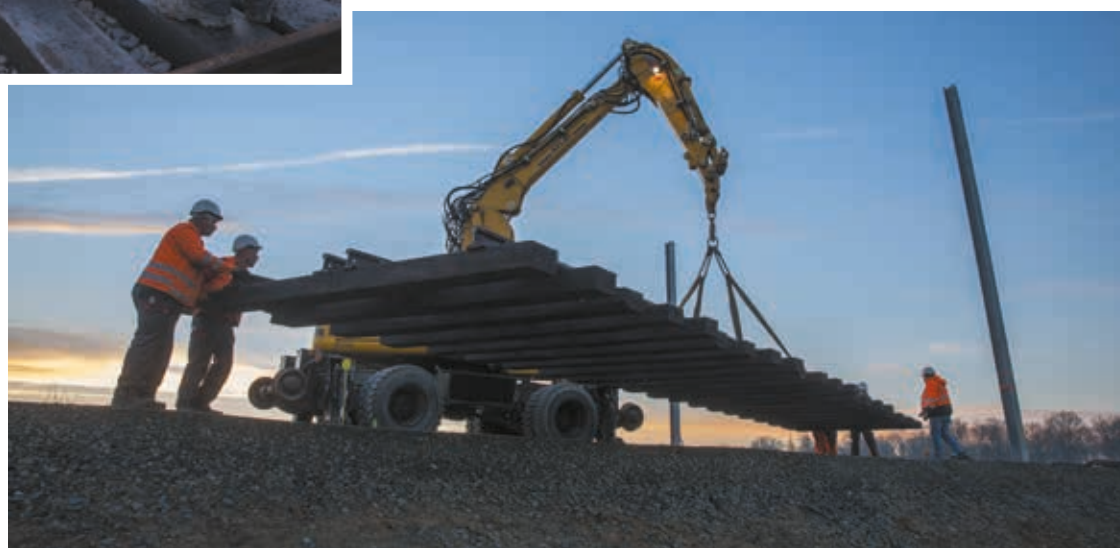
Tout au long de cette année, les activités de génie civil et de terrassement vont diminuer progressivement pour s'achever au début de 2015. Un signe de la bonne santé du chantier, qui avance selon le calendrier prévu. Au fur et à mesure, les équipes de collaborateurs permanents sont démobilisées, ainsi que les personnes embauchées localement et les intérimaires des trois départements. « *Bien que nous n'ayons pas d'obligation légale en termes de reclassement, nous avons souhaité mettre des moyens pour aider les personnes à retrouver un emploi* », note Louis-Marie Tandeau de Marsac, DRH sur le projet.

### Des nouvelles opportunités sur la LGV

Le gros-œuvre de la trace est bien avancé, et les ponts et viaducs sont en cours d'achèvement. En parallèle se profilent déjà les chantiers de pose des rails et des systèmes électriques et d'information du réseau. « *Les bases travaux qui accueilleront ces équipes sont dans les faits déjà en cours de réalisation ; dans ce cadre, Eiffage Rail France a opéré ses premiers recrutements. De notre côté, nous avons organisé des passerelles pour permettre aux premiers démobilisés de la LGV de repartir vers ces nouveaux métiers.* » Sur 850 embauches locales, près d'un tiers devrait ainsi pouvoir réintégrer le chantier, suite à la mise en place par Eiffage d'un plan de continuité professionnelle. Après un entretien durant lequel est fait un bilan de la mission, les souhaits des collaborateurs démobilisés sont enregistrés. « *Nous leur demandons s'ils désirent rester dans la même activité ou en changer et acquérir ainsi de la polyvalence mais également s'ils sont mobiles : contrairement à la phase de génie civil et de terrassement, qui restait locale, le chantier de pose des voies est linéaire et avance géographiquement avec le temps.* » L'entreprise reste ensuite en contact avec chacun, dès qu'un poste pouvant correspondre au profil est ouvert, un entretien a lieu puis une formation est proposée si ce dernier est concluant.

### Des solutions hors projet

Pour les collaborateurs motivés mais également plus mobiles, il existe certaines opportunités dans les filiales d'Eiffage. « *Les candidatures des anciens de BPL sont envoyées dans nos entités locales, comme Eiffage Travaux Publics Ouest, et nationales, où elles sont étudiées en priorité. Cependant, il faut être conscient que celles qui peuvent fournir le plus de débouchés sont parfois très éloignées, en région parisienne par exemple.* » Grâce à des compléments de formation, Eiffage propose également de sécuriser les parcours professionnels, en validant les diplômes : « *Nous ne sommes pas allés débaucher dans des entreprises locales, nous n'avons recruté que des demandeurs d'emploi. Parmi eux, plus de 500 personnes sont en situation d'insertion professionnelle, donc plus fragiles que les autres : ce complément de formation prend donc tout son sens.* » Enfin, la possibilité est offerte aux démobilisés d'accéder à la bourse de l'emploi mise en place par la Fédération des Travaux Publics, un réseau de plus de 1000 adhérents par région.



## Sensibilisation aux risques routier sur la LGV



L'ensemble des salariés des trois départements a participé début mars à des ateliers de sensibilisations aux risques routiers. Cela concernait à la fois l'utilisation de leur véhicule personnel pour les trajets domicile-travail mais aussi les engins sur le chantier. « *Elles sont prodiguées par des intervenants de la Sécurité Routière de la DDTM, et sont bien entendu gratuites pour l'ensemble du personnel* » note Bruno Saint-André, directeur prévention de la LGV BPL. Déjà abordée à l'accueil lors des formations initiales, la thématique est ici approfondie par des notions théoriques et des exercices pratiques.

## Pôle emploi Sarthe

Le directeur territorial délégué dresse un bilan positif du travail réalisé en partenariat avec Eiffage.

Pour Pierre Perrault, « *le chantier de la LGV est exceptionnel, par son volume tout d'abord, mais aussi par son intérêt géographique : il traverse tout le département et concerne des secteurs d'emplois très urbains, d'autres tout à fait ruraux. Aussi, notre réponse a été exceptionnelle.* » En 2011, les premiers indicateurs d'activité et les objectifs sont précisés par Louis-Marie Tandeau de Marsac, DRH sur la LGV. « *Il a contacté notre directeur territorial Sarthe et Mayenne et, ensemble, nous avons souhaité ne pas multiplier les interlocuteurs et simplifier les processus. Nous avons donc mis très rapidement en place une équipe interne dédiée Eiffage.* » Dotée d'une solide connaissance des nécessités de formations et des contraintes professionnelles liées aux emplois proposés, elle est constituée d'agents situés sur différents sites le long du tracé, de la Ferté-Bernard à Sablé-sur-Sarthe, en passant par Le Mans : « *dès le début, Eiffage avait émis la volonté de recruter à proximité des chantiers, aussi nos agences locales ont été sollicitées.* » Pour les partenaires externes, l'idée d'un guichet unique se développe : le Conseil général et les différentes missions locales orientent leurs candidats potentiels vers Pôle emploi Sarthe. « *Nous avons été très exigeants pour connaître les calendriers des chantiers, même si nous étions conscients qu'il pouvait y avoir des décalages liés aux conditions climatiques. Cela nous a permis d'anticiper au maximum les formations pour répondre au bon moment aux demandes d'Eiffage. Au final, je pense que nous aurions difficilement pu faire mieux en termes de moyens mis à disposition et j'en dresse un bilan vraiment positif. Les principaux acteurs ont tous parlé d'une même voix, et Pôle emploi Sarthe a su répondre à la demande, ce qui était un véritable challenge sur un tel dossier.* »



## À la découverte d'un métier : chargé environnement

Présents sur tous les TOARC de la LGV pour le suivi des terrassements et la construction des ouvrages d'art, leur rôle est essentiel pour garantir une protection maximale de l'environnement.



Ahousseny Sawadogo

« *Une dizaine de mètres de la trace, en limite d'emprise non loin de Louvigné-de-Bais, Ahousseny Sawadogo vient constater le creusement de deux nouvelles mares, qui pourront d'ici peu accueillir des batraciens. Pentas douces, terre végétale non tassée, situation en bord de ruisseau : le chargé environnement du TOARC A est satisfait. Grenouilles et crapauds devraient facilement adopter ce lieu pour se reproduire.* » J'accompagne les équipes travaux pour m'assurer que les engagements de l'État en matière de protection de l'environnement et les arrêtés Loi sur l'eau sont respectés, précise-t-il. Mon rôle est également de prévenir toute pollution et dégradation sur le chantier. » Il préconise par exemple la mise en place de filtres sur les eaux de ruissellement, pour éviter de troubler les rivières à proximité, conseille les équipes sur les zones de ravitaillement en carburant, qui doivent impérativement se situer loin des cours d'eau ou étudie les moyens d'éviter les rejets des fluides issus du béton, très alcalins. « *La réglementation dans ces domaines est de plus en plus stricte. Mais au-delà, il y a clairement une volonté de la part d'Eiffage de mettre les moyens pour dépasser les attentes réglementaires.* » Avant d'intégrer Eiffage TP en 2006, Ahousseny a obtenu son DUT génie de l'environnement puis a suivi un Master gestion des risques environnementaux et industriels. « *C'est une profession très recherchée, termine-t-il, dont les débouchés peuvent se situer aussi bien dans l'agro-alimentaire que l'industrie, le conseil en entreprise ou les services de contrôle de l'État.* »