

Sommaire

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



UNE NOUVELLE PHASE DU CHANTIER :

Les premiers poteaux caténaires de la LGV BPL ont été installés à proximité de Sablé-sur-Sarthe. Les travaux qui permettront à terme d'électrifier la voie viennent de débuter.

Édito

Les grands travaux de terrassement et d'ouvrages d'art, qui font partie de la construction de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire, touchent à leur fin. Il est temps qu'un autre intervenant entre en phase active de construction : les poseurs de voies.

Les spécialistes de la construction de la voie ont constitué un groupement de travail composé d'une entreprise française et de deux entreprises allemandes du groupe Eiffage. Les préparations sont en cours depuis 2010.

Les matériaux de voie sont en production depuis plus de 16 mois et stockés au fur et à mesure sur le chantier. Déjà aujourd'hui, les quantités sont imposantes : 350 000 traverses produites représentant plus de la moitié des besoins globaux, 380 000 tonnes de ballast ont été transportés et stockés sur le chantier le long de la ligne. Les premiers appareils de voie de type LGV ont été fabriqués, inspectés et réceptionnés en usine. Deux gares ont été construites pour approvisionner les matériaux qui seront fournis par wagons pendant la phase de construction via un raccordement déjà terminé. Actuellement Eiffage Rail Allemagne transforme un train de pose dans son atelier en vue de l'adapter aux besoins du chantier BPL. Début 2015, ce train cadencera la pose de voie de la LGV en produisant 1 500 m de voie en moyenne par jour de travail. Encadrant ce chantier mobile, de nombreuses activités de travaux ferroviaires travailleront en parallèle. Les trois entreprises intervenantes rassembleront leurs experts pour réaliser ces tâches la main dans la main. Nos doutes sur le démarrage, dus à l'absence d'une langue commune, ont disparu pour faire place à la certitude que la collaboration

entre experts n'a besoin que d'un langage par signes pour arriver à un bon résultat. Forts de l'engagement de tous les intervenants, nous achèverons cette tâche avec la qualité requise et dans les délais.



Gerd Kurzrock,
Directeur du lot voies
sur le projet BPL

Les bases travaux ferroviaires



Dossier

Deux gares de triages temporaires sont en cours de construction, à Auvers-le-Hamon au nord de Sablé-sur-Sarthe et à Saint-Berthevin près de Laval. Elles stockeront ballasts, traverses, rails et aiguillages qui seront ensuite acheminés par train sur la trace, pour permettre l'avancement du chantier.

L'emprise définitive de la LGV BPL est désormais bien visible dans les paysages sarthois, mayennais et breilliens. Les ouvrages d'art, ponts et viaducs, sont en place, livrés pour la plupart. Les travaux de finition des terrassements s'achèvent progressivement pour livrer aux nouvelles équipes une plateforme prête à accueillir les voies ferrées. « Ce chantier débutera en décembre, précise Christophe Denoyelle, responsable opérationnel ST2 (Eiffage Rail), entité spécialisée dans la pose des voies. Nous sommes actuellement en phase de préparation, avec la construction des bases travaux ferroviaires. » À la fin de l'année, la pose de voie se fera à l'avancement au départ d'Auvers-le-Hamon et en direction de Laval. Tous les soirs, les trains de pose reviendront sur cette base pour se fournir en matériaux, ballasts, traverses et rails. Pour l'approvisionnement, cette dernière vient d'être reliée au réseau routier et au réseau ferré national. Une fois le chantier arrivé en Mayenne, la base de Saint-Berthevin prendra le relais et le chantier continuera ainsi vers Rennes.

« Le chantier de pose des voies débutera en décembre. »



Des bases ferroviaires anticipées de longue date

Depuis plus d'un an et demi, les équipes de terrassement ont préparé les deux terrains, en parallèle aux travaux de construction de la plateforme. Une équipe mixte franco-allemande réalise depuis mars les gares de triage proprement dites, sous la responsabilité de Gérard Papillon, conducteur de travaux principal : « la base d'Auvers-le-Hamon, la première achevée, a une superficie de près de 30 hectares. Nous venons d'y installer 14 kilomètres de voies, répartis en 17 lignes ». Connectée au réseau ferré national par l'intermédiaire de la raquette de Juigné-sur-Sarthe (1000 mètres de voies non électrifiées qui relient l'axe ferroviaire Le Mans-Nantes), elle recevra via la gare du Mans trois trains de ballast par jour, en provenance d'Argentan, en Normandie. Les rails de 108 mètres de long seront également fournis par convois ferrés : « ils sont fabriqués par l'entreprise Tata Steel Rail France à Hayange, en Moselle, reprend Christophe Denoyelle. C'est la seule usine en France qui fournit des rails homologués de cette longueur. » Une soixantaine d'aiguillages, fabriqués eux aussi en France, arriveront également par wagons. Les traverses en béton, quant à elles, sont livrées par la route.

Des gares de triage temporaires

Objectif pour chacune des bases : recevoir les convois de fret dans de bonnes conditions et préparer les trains de pose des voies et leur chargement. « À Auvers-le-Hamon, les voies 1 à 10 réceptionneront les formations, celles de 11 à 15 serviront à recharger les trains, et l'approvisionnement des rails se fera sur les voies 16 et 17 », intervient Dominique Jeannet, conductrice de travaux. Trois locomotives de manœuvre de marque Vossloh, fonctionnant au diesel, une G6, une G1000 et une G1206 BB, formeront ces convois sous le regard d'un chef de gare et d'un chef de manœuvre, dont la guérite d'observation, en hauteur, est en train d'être élevée en ce moment. Les 32 aiguillages, manuels, seront directement manipulés par du personnel formé. « La gestion de la logistique est un élément majeur de la pose des voies, explique Christophe Denoyelle. En effet, tous les chantiers -dépose des traverses, mise en place des rails, mise à niveau du ballast, soudure des rails, etc.- se suivent, et tous dans la même direction. Celui qui travaille le plus loin est donc celui qui est parti le plus tôt, le matin, et qui rentre le plus tard à la base le soir. En plus de la réalisation des bases, nous nous préoccupons en amont de ces plannings, pour que tout soit parfaitement anticipé. » Plus tard, lorsque l'ensemble des voies aura été déposé, seule une petite partie des structures de triage existantes sera conservée par OPERE (OPérateur ligne Eiffage Rail Express) comme base logistique durant les 19 ans pendant lesquels l'entreprise assurera la maintenance de BPL.

« Le chantier devrait avancer de l'ordre de 1500 mètres par jour. »

La pose des voies

D'ici au début de l'hiver, va débuter une première phase de pré-ballastage de la trace, par mode routier. « 45 % des 1 600 000 tonnes de ballasts qui seront au total mises en place sur la LGV vont l'être de cette façon. C'est pour cela que nous avons réalisé nos 25 parcs à ballast le long de la voie », intervient à nouveau le responsable opérationnel. À partir de janvier 2015, un train de pose va installer les traverses et les rails. Il restera ensuite à monter ces dernières au niveau final, par le biais d'un train déposant du ballast qui lèvera également la voie. « Le ballast est le caillou qui sert à bloquer la voie et amortir les vibrations. En terme d'alignement, nous devons obtenir une précision à 3 millimètres près, pour éviter toute sensation désagréable pour le voyageur à 320 km/h. » Les rails seront ensuite soudés entre eux. Environ 150 personnes travailleront sur le chantier, poseurs de voies, topographes et ouvriers, accompagnés d'une cinquantaine d'encadrants. Le chantier devrait avancer de l'ordre de 1500 mètres par jour.



La Sarthe

Un grand nichoir à hirondelles

Pour compenser l'impact des travaux sur un lieu de nidification d'hirondelles des rivages, un front de taille artificiel regroupant 150 nichoirs a été installé dans la campagne autour de Connéré.

Un peu plus petite que l'hirondelle de cheminée, dont beaucoup connaissent le nid fait d'argile et de salive, accroché sous les toits dans les hameaux, voici l'hirondelle des rivages (*Riparia riparia*), qui préfère les abords des étangs et rivières. « En 2003, la population de cet oiseau migrateur était estimée à 276 couples dans le département », explique Frédéric Lécureur, de la Ligue de protection des oiseaux de la Sarthe. À l'extrémité est du chantier LGV, le comblement d'une ancienne carrière de sable nécessaire pour la réalisation de la ligne empêchait une colonie de nicher sur un front de taille : l'hirondelle des rivages creuse en effet des trous dans les falaises de sable pour se reproduire. « Nous avons recréé un front de taille artificiel non loin du lieu d'origine, aux bords d'une mare de compensation et à proximité d'un pré humide reconnu propice à leur habitat », précise Cyrille Beaux, chargé de mission environnement chez Eiffage TP. La technique, validée par la LPO, a déjà fait ses preuves en Suisse mais également en France, dans l'Aude. Pendant le mois de mai, un haut-parleur a diffusé le chant de l'oiseau pour attirer les individus sur leur nouveau secteur de reproduction. ■



AUVERS-LE-HAMON

Début avril, le premier ensemencement de talus a eu lieu le long de la ligne principale et autour de la virgule de Sablé-sur-Sarthe. Par la technique de l'hydroseeding, différents mélanges de plantes herbacées et autres graminées ont été projetés sur le sol pour y développer un premier couvert végétal.



POILLÉ-SUR-VÈGRE

L'innovation technique apportée par la grave-bitume a été testée et validée sur 500 mètres de tronçon de chantier sur le territoire de la commune. L'enrobé bitumineux, couramment utilisé dans la réalisation des routes, facilite la mise en œuvre des équipements ferroviaires.

AIGNÉ

La D304 en direction de Sillé-le-Guillaume sera rétablie sur son tracé classique d'ici le mois d'août. La D82, qui en assurait une partie de la déviation, sera désormais définitivement coupée.

COULANS-SUR-GÉE

La D357, qui permet de relier Laval au Mans, sera rouverte cet été. Les véhicules passeront dorénavant sous un pont-rail.

L'Ille-et-Vilaine

La rocade de Rennes est rétablie

La déviation aura été nécessaire pour construire une tranchée couverte sous le tracé de la rocade sud. L'ouvrage achevé ce début d'été marque le retour de la circulation sur son axe.

C'est un ouvrage en béton de 87 mètres de long qui passe désormais sous le périphérique rennais, à la hauteur de Cesson-Sévigné. Constitué d'anneaux en béton assemblés sur place, il a nécessité le creusement d'une tranchée de plus de 10 mètres de profondeur pour sa mise en place, conséquence : la rocade a dû être déviée depuis mai 2013. « Au cours du printemps, nous avons déposé un remblai au-dessus, puis la route a été refaite à neuf, précise Jean-Yves Zaneguy, conducteur des travaux de terrassement sur le TOARC A. Entre temps, les réseaux -eau potable et fibre optique, provisoirement déviés eux aussi- ont été rétablis. » La proximité d'habitations et d'un grand centre commercial ont imposé à ses équipes l'utilisation d'une dent de déroctage, un outil mécanique pour retirer les roches du sous-sol, à la place d'explosifs. L'ensemble des travaux s'est fait en lien avec la DIR Ouest, chargée de gérer et d'entretenir ce réseau routier. La déviation provisoire va être entièrement détruite et son environnement remis dans son état initial. ■

La Mayenne

Les premiers supports caténaires installés

À Juigné-sur-Sarthe, les travaux qui permettront à terme d'électrifier la voie ont débuté.

À bout du barreau de Sablé-sur-Sarthe, qui permet à la LGV de rejoindre la ligne classique en direction d'Angers et Nantes, se suivent sur le bord de la trace une série de mats en acier de près de 8 mètres de haut : « nous avons commencé par élever ces poteaux caténaires sur ce petit tronçon au printemps, en direction de la base travaux d'Auvers-le-Hamon, annonce Jean-Pierre Courtois, directeur travaux Eiffage Énergie sur le projet BPL. En ce début d'été, nous continuons la manœuvre vers Laval ». En parallèle, les équipes creusent caniveaux ou tranchées le long de la plateforme ferroviaire pour y installer les câbles de signalisation et de télécommunication (fibre optique). « Nous précéderons la pose des voies, ce qui nous permet d'intervenir plus facilement sur la trace avec des engins routiers. Plus tard, une fois les rails posés, nous procéderons à la mise en place des caténaires au-dessus de la voie ainsi que des équipements de signalisation sur la voie. » L'arrivée dans la préfecture de la Mayenne est prévue pour le mois de novembre. ■

Louvigné : le giratoire est dans sa configuration définitive

Au cours du mois de juillet, la dernière branche du giratoire, la 2x2 voies en direction de Laval sera ouverte à la circulation, marquant la fin des travaux sur cette intersection.



« Nous étions dans la situation d'un carrefour précédemment très accidentogène, explique Sébastien Grange, chef de section des TOARC C et D. Le passage à proximité immédiate de la LGV a été l'occasion de créer un giratoire plus sûr pour les usagers de la route. » En concertation avec les communes et le Conseil Général de la Mayenne, l'intersection entre la D57 reliant Le Mans à Laval et la D131 entre Argentré et Louvigné se fait désormais par le biais d'un rond-point. « Le phasage a été complexe sur cet axe très fréquenté par

les véhicules. Les branches nord vers Argentré et est vers Le Mans ont d'abord été ouvertes en octobre 2013, puis celle en direction de Louvigné en mars dernier. La 2x2 voies vers Laval a été prolongée jusqu'au giratoire, et sera totalement rendue à la circulation cet été. » La D57 vers Laval enjambe ensuite la LGV par l'intermédiaire d'une tranchée couverte, la plus grande du département. Encore un peu plus à l'ouest, la LGV surplombe, quant à elle, la rivière Jouanne grâce à un viaduc de 118 mètres de long et 15,40 mètres de hauteur, lancé au mois de mars. ■

Fin des lançages de viaducs

La mise en place du dernier grand pont du projet vient d'avoir lieu au nord de Bonchamps-lès-Laval.

Dans le prolongement immédiat du viaduc du Quartier, lancé au printemps, le pont-rail à poutres latérales permettant à la LGV de franchir l'A81 vient d'être à son tour déposé sur ses piles. Frédéric Vancoppenolle, responsable des opérations de montage pour Eiffage Construction Métallique est satisfait : « l'autoroute n'a été neutralisée qu'un après-midi et une nuit au lieu des deux prévues, ce qui a permis aux automobilistes de retrouver plus rapidement leur axe de circulation. Des vérins très performants ont fait avancer l'ouvrage d'art le plus lourd du projet (4 000 tonnes) au-dessus de la route à la vitesse de 36 mètres par heure. » Ce lançage était le dernier d'une série de 23, nécessaires pour la mise en place des 14 viaducs de BPL. Le plus long d'entre eux, le viaduc de la Sarthe, 433 mètres, est situé sur la commune de Neuville-sur-Sarthe. Le plus haut, avec 29,50 mètres de hauteur, passe sur le Vicoin, sur les communes de Saint-Berthevin et du Genest-Saint-Isle. ■



CHANGÉ

La D254 au nord de la commune est désormais ouverte. À l'ouest, la D31 qui relie Laval à Ernée sera mise en service au cours de l'été, avec une partie en 2x2 voies.

LA CROPTÉ

La D166 en direction de Chéméré-le-Roi va être rétablie au cours de l'été. La mise en service de cette route sera un des derniers rétablissements réalisés sur le département. L'ensemble du réseau routier aura repris un cours normal sans déviation.

LOUVERNÉ

La construction des nombreux ouvrages d'art exceptionnels sur le territoire de la commune ainsi que sur celle de Changé est désormais terminée. Le terrassement grande masse va reprendre son cours, conformément au calendrier.

Cesson-Sévigné : le quartier de la Monniais réaménagé

Les travaux permettant le passage de la LGV dans le sud de la commune ont permis d'améliorer certaines infrastructures existantes.

La phase de terrassement va bientôt s'achever dans la commune située à l'est immédiat de Rennes, et les abords du parc de la Monniais seront peu à peu réinvestis par les riverains. Récemment, les usagers de la halte SNCF ont pu découvrir le nouveau parking de 68 places créé aux abords de la route de Chantepie. À proximité sera remonté à l'automne le portail monumental de l'entrée principal du parc. Réalisé en 1987 par les services techniques de la ville, il aura été déplacé de 50 mètres par rapport à son positionnement initial. La période de la rentrée scolaire sera également marquée par l'ouverture à la circulation du prolongement de la rue des Buttes, non loin des bâtiments abritant les services techniques, vers le centre commercial de La Rigourdière. « Une nouvelle piste cyclable permettra également d'effectuer ce trajet, note Frédéric Cuffel, directeur du TOARC A. Elle passera à travers le parc de la Monniais, ce dernier devant être rouvert au public d'ici à la fin de l'année. » Avec une nouvelle physionomie, il accueillera une butte engazonnée parcourue par 1,5 km de chemin



stabilisé, dédié aux pratiques sportives et aux promenades. À noter que le chantier a également permis l'évacuation vers un centre

de traitement agréé des déchets ménagers de l'ancienne décharge de Pince-poche, dans le quartier du Bray. ■

ARGENTRÉ-DU-PLESSIS

Les premiers travaux de bâtiments débutent dans le département. Ici, c'est un local technique d'environ 100 m² qui va s'élever à proximité de la voie ; il abritera des équipements de signalisation ferroviaire nécessaires au fonctionnement de la LGV. Quatre locaux techniques seront construits en Ille-et-Vilaine, le dernier sera achevé à l'automne à Cesson-Sévigné.

BRIELLES

Le calvaire situé le long de la D43 en direction du Pertre au lieu-dit la Haie de Puron a été déplacé d'une dizaine de mètres et sera rénové. Cette même départementale vient également d'être coupée pour permettre la réalisation de travaux et sera remise en service très prochainement. Dans le département, les dernières routes coupées pour la réalisation du projet seront réouvertes à la circulation avant la fin de l'été.

LE PERTRE

Les extractions de roche sur le chantier touchent à leur fin. Plus d'une centaine de tirs de mines ont été nécessaires depuis le début sur le site pour déloger la roche : eux aussi vont cesser.

Le contournement nord du Mans : une ligne mixte fret et voyageurs

Le tracé de la LGV au nord du Mans sera également emprunté par des convois de fret, leur permettant d'éviter le passage par le chef-lieu de la Sarthe. Objectif : une réduction des nuisances pour les habitants.

Michel Cousin



Même si la fréquence des trains de marchandises n'atteint pas celle que l'on peut observer dans la vallée du Rhône, la ligne classique Paris-Brest est cependant bien utilisée pour le transport de fret, dans un rapport estimé à un convoi pour cinq de voyageurs. « Tous passent par la gare du Mans, qui se situe également sur le trajet Paris-Nantes, confirme Michel Cousin, responsable fiabilité, disponibilité, maintenance et sécurité chez CLERE, le GIE concepteur - constructeur. En construisant le contournement nord du Mans, nous allons pouvoir la désengorger des TGV mais aussi des trains de fret ne s'arrêtant pas. » Pour les Manceaux, cela devrait logiquement se traduire par une diminution du bruit engendré par ces convois long parfois de plus de 700 mètres.

Une première en Europe

Sur près de 25 kilomètres, entre Connerré et la Milesse, TGV et trains de marchandises vont ainsi circuler sur le même tronçon de voies. « Cela se pratique déjà ailleurs, mais en horaires décalés, généralement les voyageurs en journée et le fret la nuit, reprend Michel Cousin. Ici, nous allons nous trouver dans une situation entièrement nouvelle, dite de mixité simultanée : les convois pourront donc se croiser. » Les études sont en cours pour démontrer que le risque associé est aussi faible que sur les autres lignes : en effet, si les TVG sont profilés pour minimiser l'impact de leur pénétration dans l'air, ce n'est pas le cas des wagons de marchandises et de leur locomotive. L'entraxe, c'est-à-dire la distance entre le centre de la voie de gauche et celle de droite, sera donc plus grande sur le contournement, 4 m 80 au lieu de 4 m 50 sur le reste de la LGV BPL. « Cela permet de réduire les effets aérodynamiques aussi bien sur les voyageurs en termes de confort pour leurs tympans, que sur les wagons de fret eux-mêmes, qui pourraient sinon être déstabilisés par le croisement des convois. » Si les études sont validées, les TGV devraient pouvoir rouler à 320 km/h comme sur le reste du trajet, et les trains de fret à 100 km/h.

Des contraintes environnementales spécifiques

Autre modification, celle des bassins d'assainissement situés sur les bords de la ligne. Destinés à assurer la transparence hydraulique, ils servent à récupérer les eaux de ruissellement de la plate-forme. L'eau, collectée par des dispositifs d'assainissement, est ensuite déversée très progressivement en aval, évitant tout risque d'inondation. « Parmi les marchandises transportées par le fret, on peut trouver des matières dangereuses, chimiques, huileuses ou pétrolifères. Nous devons imaginer toutes les situations et anticiper une éventuelle pollution de la nature. » Sur le contournement nord du Mans, les bassins d'assainissement sont équipés de vannes permettant de stopper tout rejet dans l'environnement afin de nettoyer leur contenu en cas de nécessité.

À la découverte d'un métier : préventeur sécurité

Ils ont charge la prévention des risques en milieu professionnel auprès des équipes en charge de la construction de la ligne, à toutes les étapes : terrassiers, ouvrages d'art ou pose de la voie ferrée.



Cindy Hamm

Dans sa salle de travail à La Milesse, à quelques kilomètres au nord du Mans, Cindy Hamm termine la prise de note en cours sur son ordinateur : « la moitié de mon travail se déroule dans mon bureau, l'autre sur le terrain, explique la préventrice d'Eiffage Grands Travaux, en charge des équipes qui construisent les ouvrages d'art sur les TOARC F et G, les deux tronçons de la LGV situés les plus à l'est du tracé, en Sarthe. Au début du chantier, pendant sa phase de démarrage, j'étais moins souvent à l'extérieur. Une fois les équipes en

place et les travaux de génie civil lancés, une grande partie de mon temps a été consacrée au contrôle des règles de sécurité ». Son objectif : éviter tout accident sur les chantiers en s'assurant que les mesures préconisées par le code du travail soient mises en place et respectées. « Pour tendre à ce résultat, il arrive qu'Eiffage impose des règles encore plus strictes. C'est le cas par exemple pour les conducteurs d'engins : le minimum requis est la maîtrise de la conduite, une connaissance du site et de ses règles de sécurité, et un passage par une visite médicale. Pour travailler sur le chantier BPL, Eiffage demande en plus le Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité (CACES) et la validation des connaissances de l'opérateur pour la conduite en sécurité du matériel concerné. » La formation au métier de préventeur passe par un DUT hygiène et sécurité environnement, aux nombreux débouchés : métiers de la prévention dans l'industrie et dans le BTP, métiers de l'environnement ou dans la protection des personnes. Cindy conseille cependant de terminer son cursus par une licence pro ou un master pour mieux s'orienter ensuite.

La parole à nos partenaires

Le concessionnaire autoroutier encadre les interactions entre la LGV et les autoroutes

Croisements entre la ligne à grande vitesse et les autoroutes A11, A28 et A81 entre Paris, Rennes, Tours et Nantes, chantiers à proximité de ces voies de grande circulation : le concessionnaire assure la sécurité de ses clients mais aussi celle des personnels qui y travaillent.

Avec un maillage autoroutier important dans l'ouest de la France, il était logique que la LGV Bretagne - Pays de la Loire approche et croise plusieurs fois les autoroutes notamment l'A11 qui relie Paris à Nantes, l'A28 qui rapproche Rouen et Alençon ou l'A81 qui fait le lien entre Le Mans et La Gravelle, à proximité de Laval. Régis Branchu, chef de projet de la cellule LGV au sein de Cofiroute et VINCI Autoroutes, nous rappelle les enjeux liés au passage de la LGV : « à Montfort-le-Genois, l'A11 passe sur une tranchée couverte. L'A28, sur son tronçon entre Alençon et Le Mans, est également concernée et surplombée par un pont-rail. Enfin, en direction de Rennes, la LGV croise plusieurs fois l'A81 ». Cette dernière autoroute est franchie trois fois par les ponts-rail au niveau de la Quinte, Bonchamps-lès-Laval et le Genest-Saint-Isle, une tranchée couverte passe sous l'échangeur de Laval-est à Louverné. « La préoccupation permanente, aussi bien pour Eiffage que pour VINCI Autoroutes, a été la sécurité. Celle de nos clients bien entendu mais aussi celle de nos salariés et celle des entreprises intervenant sur le chantier, sur et à proximité des autoroutes dont nous avons la gestion. » La société concessionnaire est en effet chargée de l'entretien de ces autoroutes, de leur développement et de la collecte des droits de péage. Elle intervient également sur les voies de manière à assurer la sécurité et prévenir les accidents. « Nos premiers contacts avec Eiffage datent de 2012, en fonction des impératifs de chacun et de nos contraintes spécifiques : week-ends de grands départs et retours de vacances, trafic intense lié à des manifestations comme les 24 heures du Mans, nous avons décidé ensemble des moments de coupures de voies, de la nécessité de créer des déviations et fixé les dates de lancement des ouvrages d'art au-dessus des voies. L'interaction s'est bien déroulée puisque aucun incident sur ces autoroutes n'a été imputé à ce jour au chantier de la LGV. »



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 : Végétude, 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.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE. UN GRAND PROJET FERROVIAIRE CONFIE À EIFFAGE RAIL EXPRESS

www.lgv-bpl.org

RFF, 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. RFF 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).

