LISEA Express

Le journal de la LGV **Sud Europe Atlantique** Tours-Bordeaux

Juin 2012
n°03

Balisage de la zone de travail à Ambarès-et-Lagrave (Gironde). Crédit : M. Garnier.

[GRAND ANGLE]

Le chantier s'installe

Les bases travaux, cœur du chantier, sortent progressivement de terre. Il y en aura 29 en tout.

[Prise directe]

Des retombées économiques concrètes

[Nature]

COSEA préserve la faune et la flore

[Territoires]

Le chantier près de chez vous

édito

Un an (déjà !) ...

Depuis le 30 juin 2011, date de la mise en vigueur du contrat de concession, LISEA a établi des relations fortes avec l'ensemble des parties-prenantes du projet SEA .
Si les aléas nés de la conjoncture financière chahutée de l'automne 2011 ont pu être surmontés, si le dialogue avec l'ensemble des collectivités se poursuit et que chacun en reconnaît la qualité, si la conjoncture tant économique que politique n'a pas compromis le bon avancement du projet ... c'est bien que la légitimité de celui-ci est reconnue et que, demain (c'est-à-dire en 2017), l'ouverture de la ligne sera saluée avec satisfaction par une grande majorité de ses acteurs, ces fameuses parties-prenantes.
L'année qui s'est écoulée nous a confortés dans la voie que nous, LISEA comme COSEA, avons choisie : expliquer, dialoguer, rechercher des compromis... car ce projet se fait avec, et non contre.
Nous entrons dans une seconde phase de la construction de la nouvelle ligne : l'installation des bases travaux ainsi que la réalisation des terrassements et des ouvrages d'art. Les travaux sont désormais lancés sur l'ensemble du tracé. Des incidents d'ordre environnemental se sont produits, ce serait stupide de les nier ; nous nous devons de vous rendre compte de notre action dont nous nous efforçons sans cesse d'améliorer la qualité.
Une nouvelle année se dessine pour la LGV ; merci d'être fidèle aux rendez-vous trimestriels de ce LISEA EXPRESS mais n'oubliez pas que le site web (www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr) est chaque jour à votre écoute.

Hervé TRICOT, Président de LISEA SAS

Editeur : LISEA SAS
Siège social :
1 cours Ferdinand de Lesseps - 92500 Rueil-Malmaison
Adresse pour correspondance : Rue Caroline Aigle
CS 60484 - 86012 Poitiers Cedex
Tél : 05 49 11 80 00 - Fax : 05 49 88 17 50
contact@lisea.fr
Directeur de la Publication : Hervé Tricot
Rédactrice en chef : Magali Louazon
Rédaction : Axentonic.com
Graphisme, maquette : Pubble-Gum.com
Illustration / Photos : RC2C, M. Garnier, A. Montaufier, © V. Prié / Biotope, T. Duqueroix, Axentonic, LISEA
Distribution : Mediapost / Adrexo
N°ISSN : 2258-6342
Principaux associés : VINCI Concessions et VINCI SA, CDC Infrastructure, MERIDIAM Infrastructure (SOJAS SAS), AXA Private Equity
Tirage : 175 000 exemplaires imprimés sur papier certifié PEFC, issu de forêts gérées durablement.
Prochain numéro : Septembre 2012

Information

70 C'est le nombre de réunions publiques d'information organisées, depuis le 1er janvier 2011, par les équipes de LISEA et COSEA au sein des communes concernées par la future ligne. Ces rendez-vous permettent aux équipes de présenter le planning et les modalités de travaux, et aux riverains de trouver des réponses à leurs questions.

Pour savoir ce qu'il se passe près de chez vous (prochaine réunion publique, travaux en cours, déviation de voirie ...), une seule adresse :

www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr

Vous pouvez également recevoir par e-mail des informations personnalisées sur votre commune.

Réunion publique à Vouneuil-sous-Biard (86).

Terrassement

Le terrassement par micro-minage : une technique maîtrisée

Aux alentours de Poitiers, à proximité de l'autoroute A10, près de 200 sessions de micro-minage seront effectuées dans le cadre des travaux de terrassement, jusqu'en 2013. Cette technique est utilisée lorsque les engins rencontrent un sol trop dur pour être creusé à l'aide d'une autre technique, comme un brise-roche hydraulique. Pour chacune des zones de tirs, une phase de tests permet d'adapter les charges aux caractéristiques du sol. Un périmètre de sécurité de 150 mètres est mis en place tout autour de la zone de minage. Les explosifs sont placés le jour-même de la session, par le responsable de l'opération. C'est lui qui donne le signal de mise à feu, via des coups de corne de brume. Le tir est alors effectué. Lorsqu'une session est réalisée à proximité d'une route, la circulation est interrompue quelques minutes, le temps de l'opération.

Le responsable des opérations, appelé "boutefeu", est chargé de placer les explosifs le jour du tir.

Les explosifs sont installés dans des emplacements forés. Un périmètre de sécurité, sur le chantier et hors-chantier, est établi.

Biodiversité

Favoriser la biodiversité : une démarche volontaire

Acteur de la protection du patrimoine naturel le long du tracé de la LGV SEA Tours-Bordeaux, le concessionnaire de la future ligne va créer une fondation d'entreprise : LISEA Biodiversité. Dotée d'un financement dédié pour la période 2012-2017, elle soutiendra les actions des partenaires associatifs des six départements concernés. Un appel à projet sera lancé en septembre prochain.

230 km/heure
c'est la vitesse maximale autorisée sur les voies de raccordement aux lignes existantes.
Sur la nouvelle ligne, les trains rouleront à 320 km/heure.

70 petits cours d'eau et 4 rivières majeures sont franchis par la LGV.

14 sauts de mouton
permettent de faire passer la LGV sur une voie ferrée existante.

Voirie

Info circulation

Les travaux de la nouvelle ligne vont nécessiter la coupure provisoire de certaines routes. De manière générale, ces déviations seront de courte durée, soit une à deux journées. Sur quelques secteurs particuliers, les voiries seront coupées pour une plus longue période. Les riverains seront informés de ces perturbations et une signalisation sera mise en place à cet effet.

Pour connaître les éventuelles coupures de routes et déviations sur votre commune :

www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr

Les routes à la loupe !

Une fois les itinéraires d'accès au chantier définis, en concertation avec les conseils généraux et les communes du tracé, un état des lieux de la plupart des voiries est réalisé. Objectif : être en mesure de repérer, et, le cas échéant, de réparer les éventuelles dégradations sur les chaussées et les accotements dus au passage des engins. Un travail de longue haleine : sur le seul département de la Charente, 400 kilomètres de route ont été inspectés, dans les deux sens de circulation.

La société Vectra a été chargée d'établir un diagnostic de l'état actuel de l'ensemble de la voirie pour remise en état après travaux. Deux caméras numériques et deux capteurs lasers situés à l'arrière du véhicule permettent d'ausculter en temps réel la route et ses abords immédiats.

Sécurité ferroviaire

Fermeture des passages à niveau

Points de croisement entre la route et la voie ferrée, les passages à niveau sont à l'origine de 200 collisions par an en France. Dans le cadre du chantier de la LGV SEA Tours-Bordeaux, et afin d'améliorer la sécurité des automobilistes, nombre d'entre eux vont être supprimés. A Fontaine-le-Comte, dans la Vienne, quatre passages à niveau seront ainsi définitivement fermés courant 2013, dont deux seront remplacés par des ponts construits à proximité.

LA PAROLE À : Réseau Ferré de France

Sylvain Soteras, chargé de projet pour le secteur sud

Quel est le rôle exact de Réseau Ferré de France dans la construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux ?

RFF a une double casquette dans ce grand projet. Celle de concédant, puisque c'est la première fois qu'un concessionnaire va construire puis exploiter et maintenir une ligne à grande vitesse du réseau ferré national. Celle de maître d'ouvrage sur l'ensemble des jonctions, qui constituent les extrémités des raccordements avec la ligne ferrée Tours-Bordeaux déjà existante. Ces raccordements représentent 40 km de voie et permettront de desservir les gares de l'actuelle voie ferrée.

Quels bénéfices l'ensemble du réseau va-t-il tirer de la mise en service de cette LGV ?

Cette nouvelle ligne à grande vitesse a pour objectif de répondre au besoin de mobilité des personnes et des marchandises. Elle permettra en effet d'offrir un service de transport plus performant : développement des TER* sur les lignes existantes, amélioration des correspondances TER/TGV... Ensuite, un gain de temps non négligeable sera apporté : Bordeaux ne sera plus qu'à 2h de Paris contre 3h actuellement. Enfin, les capacités libérées sur la ligne existante permettront de développer le fret ferroviaire, un enjeu majeur en terme de développement durable.

Parlez-nous du système de télécommande de signalisation qui sera mis en place pour veiller au bon fonctionnement de la nouvelle ligne.

Un poste de commande à distance va être installé au sein d'un bâtiment emblématique de la zone ferroviaire de Bordeaux : l'ancien tri postal. Si vous voyagez aujourd'hui à 320 km/h en toute sécurité, c'est notamment grâce à ce système, véritable tour de contrôle de la ligne. Directement relié aux 18 postes d'aiguillage de

la ligne nouvelle et aux postes de commande de Monts, Poitiers, Angoulême et Bordeaux, il permettra de gérer l'exploitation de la ligne : entrées et sorties des trains, intervalles de sécurité entre eux, ainsi que les éventuels aléas du trafic.

Quand sera-t-il terminé ?

Réalisé concomitamment à la LGV SEA Tours-Bordeaux, ce poste sera opérationnel dès 2016, avant la mise en service de la ligne, afin de permettre la réalisation de tous les essais de la ligne nouvelle.

**Transports Express Régionaux*

Vibrations et bruit

Des mesures de précautions

Afin de limiter les désagréments liés aux vibrations émises par ses engins, COSEA a pris des mesures de précaution. Lorsque de lourds travaux sont prévus à moins de cent mètres d'une maison, un état des lieux est réalisé avant et après le chantier. Des experts se chargent ensuite de déterminer la cause des éventuels dommages constatés.

« Dans quelques cas très précis, nous effectuons même un "diagnostic-vibrations", **précise Stéphane Brondino, Directeur du chantier en Vienne.** ***C'est-à-dire une évaluation poussée du degré de vibration enregistré dans tel ou tel bâtiment. C'est le cas à l'institut de Larnay par exemple, où vivent des personnes malentendantes, particulièrement sensibles aux vibrations. »*** **Cette procédure reste exceptionnelle, et concerne environ cinq bâtiments sur tout le tracé.**

Limiter le bruit des engins

Parmi les principales gênes occasionnées par le chantier, les signaux de recul des engins peuvent indisposer certains riverains. Afin de limiter ces désagréments, ils ont pour la plupart été remplacés par de nouveaux avertisseurs, baptisés « cri du lynx ». Ce système produit un faisceau sonore circonscrit à l'arrière du véhicule, répondant ainsi à des préoccupations de sécurité et de pollution sonore.

POUR ÉCOUTER LE CRI DU LYNX, rendez-vous sur notre site internet ou flashez ce code.

1000
réseaux à dévier
- transport et distribution de gaz, télécoms, fibre optique- dont 300 déviations de réseau électrique et 320 canalisations d'eau potable.

3 MILLIONS DE TONNES DE BALLAST
nécessitant de passer commande 3 ans à l'avance auprès des carrières.

Avec plus de 3000 hectares diagnostiqués, la LGV est le plus grand chantier d'archéologie préventive en France.

10
voies de raccordements au réseau ferré national, soit 40 kilomètres.

1700
nouveaux embauchés seront formés sur les plates-formes de formation de la LGV SEA Tours-Bordeaux.

LGV : des retombées économiques concrètes

Comme tous les chantiers de grande ampleur, celui de la LGV SEA Tours-Bordeaux entraîne des retombées économiques concrètes dans les régions traversées. Si les commerçants, restaurateurs ou hôteliers installés aux abords du tracé ont encore du mal à les évaluer, tous ou presque s'accordent à le dire : les travaux leur apportent de nouveaux clients, et leur permettent d'augmenter leur chiffre d'affaires. Il faut dire que COSEA et les différentes institutions, conseils généraux et chambres de commerce et d'industrie en tête, avaient balisé le terrain, en éditant des annuaires recensant les hébergements, les commerces et les services destinés aux compagnons et personnels encadrant la construction de la ligne. Idem pour les entreprises locales susceptibles de fournir les matériaux et services nécessaires à la réalisation des travaux. Le chantier est enfin vecteur d'emploi : au total, 1 500 personnes vont être recrutées localement, au gré des différentes phases.

Sous-traitance

M'RY : une PME au cœur du chantier de la LGV

Pour ses contrats de sous-traitance, COSEA s'emploie à faire appel à des entreprises locales, situées au plus près du tracé. Parmi elles, la société de travaux publics M'RY. Installée à Buxerolles, Parthenay et Niort, la PME de 130 salariés dispose également d'un poste d'enrobage à Poitiers, sur la zone d'activité de La Folie. Rencontre avec son Président Directeur Général, Jean-Michel Daupleix.

Quel est l'objet du contrat qui vous unit à COSEA ?

Le constructeur de la LGV SEA Tours-Bordeaux nous a confié, en direct, le déplacement du monument aux fusillés de Biard, ainsi que la construction d'une aire réservée aux gens du voyage, au lieu-dit Malaguet, sur la commune de Migné-Auxances. Nous réalisons également, indirectement, des travaux de déviation de réseaux « humides » pour le compte de Grand Poitiers et du Syndicat Intercommunal d'Adduction d'Eau Potable de Jaunay-Clan, sur l'emprise de la nouvelle ligne. Des canalisations d'eau potable ou d'assainissement sont ainsi déplacées pour permettre les opérations de construction du projet ferroviaire.

Ces travaux sont-ils exceptionnels ?

Non, ils font appel à nos savoir-faire habituels. Les réseaux représentent 50% de notre activité, l'autre moitié consistant en travaux de terrassement, voirie et aménagement urbain. Rien d'exceptionnel donc, sur le plan technique. C'est probablement plus sur notre capacité à mobiliser des moyens à l'instant T que nous devrons être particulièrement efficients !

Qu'est-ce que ce chantier représente pour vous ?

L'ensemble de ces contrats, directs ou indirects, devrait représenter 4 à 6% de notre chiffre d'affaires pour les années 2012 à 2014, ce qui apporte un plus tout-à-fait appréciable dans le contexte économique difficile que traverse le secteur du BTP de Poitou-Charentes.

Notre poste d'enrobage de Poitiers va également être directement concerné par le chantier, puisque c'est par son terrain que vont passer les grues qui serviront à construire une partie de l'estacade de La Folie. Nos interlocuteurs chez COSEA, dans une logique de gagnant-gagnant, se sont employés à trouver des solutions pour compenser les aménagements rendus nécessaires à l'exploitation de notre site ; le tout ayant été mené de manière très professionnelle et très courtoise.

Pour la seule année 2012, les contrats liés à la LGV devraient représenter un chiffre d'affaires de 900 000 euros H.T .

Dominique Bussy (Responsable du poste d'enrobage) et Jean-Michel Daupleix (PDG) sur le site de La Folie à Poitiers (86), où est implantée l'entreprise M'RY.

Hébergement et restauration

La Vieille Etable séduit les collaborateurs de COSEA

Avec plusieurs milliers de compagnons répartis le long du tracé de la future LGV, COSEA constitue une opportunité pour les acteurs économiques locaux, qu'ils soient commerçants ou prestataires de services. A Roullet-Saint-Estèphe en Charente, l'hôtel-restaurant La Vieille Etable reçoit régulièrement quelques collaborateurs de l'entreprise. Son atout : il est situé face au chantier, sur la RD42.

A Roullet-Saint-Estèphe, l'hôtel-restaurant La Vieille Etable reçoit de plus en plus de collaborateurs de COSEA.

C'est un havre de paix, à quelques kilomètres au sud d'Angoulême, un peu à l'écart du village de Roullet-Saint-Estèphe. Un parc de 3 hectares, un étang ombragé, deux courts de tennis, 29 chambres entièrement rénovées et un restaurant de gastronomes. *« Ma famille est propriétaire du domaine depuis 70 ans mais l'établissement n'a ouvert ses portes qu'en 1976 »*, raconte Christine Mandon, la patronne des lieux Fréquenté par les hommes d'affaires et les touristes, l'hôtel-restaurant voit apparaître une nouvelle clientèle depuis quelques mois. *« Nous recevons de plus en plus de collaborateurs de COSEA. Certains viennent passer quelques nuits, d'autres profiter d'un repas. L'un d'entre eux est un fidèle depuis un an. Je crois qu'il apprécie la tranquillité des lieux »*, sourit Christine Mandon. La patronne de La Vieille Etable apprécie de recevoir ces nouveaux visiteurs. *« Leurs passages nous font travailler et permettent aussi aux gîtes, aux restaurants et aux autres tables ou chambres d'hôtes installés le long du tracé de trouver de nouvelles opportunités non négligeables ! »* Parions que d'ici quelques mois, La Vieille Etable fera partie de ces adresses prisées que les collaborateurs de COSEA s'échangent discrètement !

COSEA protège la faune et la flore

En février dernier, l'Etat autorisait par arrêté LISEA à détruire l'habitat des espèces protégées du tracé, moyennant des mesures de préservation spécifiques. Dès lors, des animaux ont été déplacés afin de les évacuer de la zone des travaux. Des corridors écologiques ont été mis en place pour permettre à la faune de circuler en toute sécurité pendant le chantier. Les stations botaniques pouvant être maintenues sur leur lieu d'origine ont été clôturées pour empêcher toute destruction par les engins. Enfin, de nouveaux habitats ont été restaurés par COSEA afin d'offrir des conditions favorables au développement des espèces animales et végétales.

Espèces protégées

Première pêche électrique du projet, organisée à Blanzac-Porcheresse (16).

Pêche de sauvegarde : SOS poissons !

En application de la Loi sur l'eau, COSEA effectue régulièrement des pêches électriques de sauvegarde. Objectif : préserver les poissons lorsqu'un cours d'eau est dérivé. L'une d'entre elles s'est déroulée en avril dernier à Blanzac-Porcheresse en Charente.

Vendredi 13 avril, 8 heures. Le soleil pointe tout juste à l'horizon, mais les bords du ruisseau La Grande Eau sont déjà le théâtre d'un étrange attroupement. Les casques des compagnons de chantier y côtoient les cuissardes des pêcheurs. Bientôt les agents de l'Onema* arrivent pour contrôler le bon déroulement des opérations. L'objet de leur présence ? L'organisation d'une pêche électrique de sauvegarde. *« Pour pouvoir mener à bien le chantier, nous devons dériver la rivière pour quelques mois,* expliquent Sylvie Boissier et Eve Olympie, chargées d'environnement pour COSEA. *Avant d'intervenir, nous récupérons tous les poissons qui se trouvent dans la rivière, pour les répertorier et les relâcher en aval, où ils seront en sécurité. »* Effectuée par des gardes-pêche et des membres de la fédération départementale des pêcheurs, l'opération a lieu sous l'œil vigilant de Laurent Paulhac, technicien de rivière auprès du syndicat intercommunal du bassin du Né. *« Nous menons des actions régulières sur les cours d'eau qui bordent le tracé, afin d'en améliorer la qualité et d'y maintenir une continuité écologique »,* indique-t-il. Les pieds dans l'eau, trois pêcheurs arpentent le ruisseau. Le premier est muni d'un Déka®, un appareil de pêche électrique constitué d'une anode et d'une cathode. L'ensemble induit un courant électrique de 2,5 ampères pour une puissance de 300 volts. *« Ce champ électrique se diffuse dans l'eau et tétanise les poissons, qui sont alors attirés vers l'anneau »,* commente Sébastien Christinet, agent de développement à la fédération de pêche. Deux autres pêcheurs se chargent alors de ramasser les poissons, avant de les mettre à l'abri dans un seau. Bilan de cette matinée : une seule anguille, qui sera bientôt relâchée un peu plus loin. *« Comme son nom ne l'indique pas, La Grande Eau est un tout petit ruisseau,* sourit Sébastien Christinet. *Mais nous réalisons souvent ce genre d'opération dans des cours d'eau beaucoup plus importants, et les poissons sont nombreux ! »*

**Onema : Office national de l'eau et des milieux aquatiques*

Pour pouvoir mener à bien le chantier, nous devons dériver la rivière pour quelques mois.

Agée de 5 à 10 ans, cette anguille proviendrait d'outre-atlantique, de la mer des Sargasses, selon les experts.

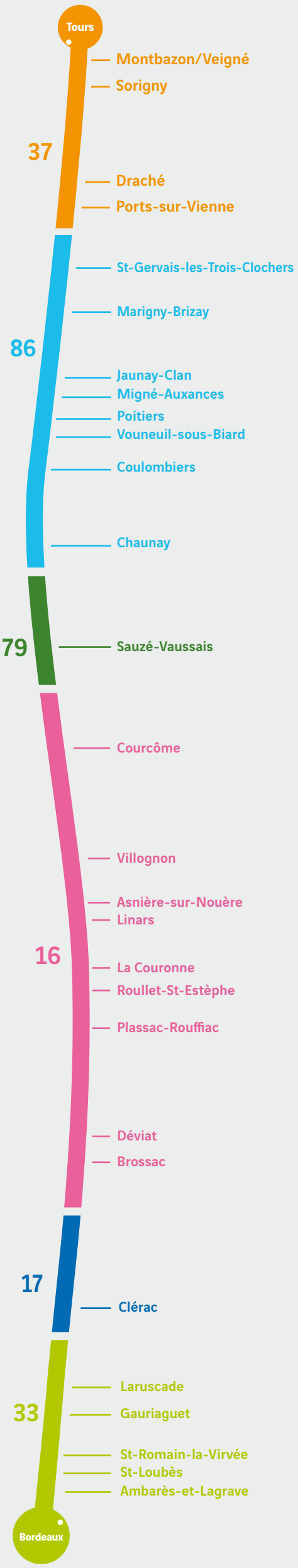
La mulette plie bagage

Dans le cadre du chantier du viaduc de la Vienne, près d'une cinquantaine de grandes mulettes et 8 000 mulettes épaisses, espèces protégées de moule d'eau douce, ont été déplacées. Direction la Creuse, où elles ne courront aucun risque.

Espèce rare et encore relativement méconnue, la grande mulette est une variété de moule d'eau douce d'environ vingt centimètres de longueur. *« On ne la trouve que dans très peu de cours d'eau en France,* indique Clara Lorinquer, responsable du développement durable pour COSEA. *Au cours de l'étude d'impact du chantier de la LGV, nous en avons recensé cinquante dans la Vienne, à l'endroit où allait être construit un des piliers du viaduc. »* L'espèce faisant l'objet d'un plan national d'action, il apparaissait indispensable de les déplacer, afin de ne pas risquer de détruire ou polluer leur habitat naturel. Une opération de transfert a donc été organisée en juin. Les experts d'un bureau d'étude spécialisé ont pêché toutes les grandes mulettes, et les ont relâchées dans la Creuse, où se trouvaient plusieurs de leurs congénères. *« Nous avions au préalable effectué des tests, en 2010. 3 spécimens avaient d'ores et déjà été transférés. Tous avaient survécu. »*

Un spécimen de grande mulette.

Les installations de chantier



Bases travaux, cœur du chantier

Les installations de chantier génie civil constituent la tour de contrôle des travaux de la LGV SEA Tours-Bordeaux. Au nombre de vingt-neuf, ces constructions provisoires ont essaimé tout au long du tracé. Parmi elles, des installations principales, d'où est pilotée une cinquantaine de kilomètres de chantier, et des installations secondaires, plus petites et situées à proximité immédiate des ouvrages d'art. Sites hautement stratégiques, ces plate-formes n'ont pourtant rien de spectaculaires. Elles ne consistent qu'en un assemblage de divers bungalows. Les équipes y trouvent tout ce dont elles ont besoin au quotidien : bureaux, vestiaires, zones de stockage du matériel, déchetterie, laboratoire, et même, dans certains cas, centrale d'assainissement, garages pour réparer et réapprovisionner les engins. Dédiées exclusivement aux travaux de génie civil, ces installations seront démantelées à la fin 2014, une fois la phase de terrassement et la réalisation des ouvrages d'art terminées. Seules trois d'entre elles survivront à la fin du chantier : les plate-formes de Maillé-Nouâtre (37), Poitiers (86), et Villognon (16) se transformeront tout d'abord en bases travaux ferroviaires, puis bases de maintenance, une fois la ligne mise en service.

Témoignage

Coulombiers (86) : l'installation à tout prix

Daniel Amilien est le Maire de Coulombiers, où se sont construites une installation de chantier et une usine de fabrication de voussoirs. Pour lui, l'arrivée de COSEA sur la Zac* de la Pazioterie est une bénédiction.

Comment votre commune a-t-elle été choisie pour accueillir une installation de chantier ?
Nous nous sommes montrés très opportunistes dans ce dossier. Depuis quelques années, l'activité était très ralentie à Coulombiers. Nous avons donc choisi de développer une zone de trente hectares, à la Pazioterie, et de tout faire pour être prêts au moment où COSEA déciderait des lieux d'implantation de ses installations de chantier. Nous venions de terminer les travaux de voirie quand le site a été retenu.

Qu'est-ce qui, selon vous, a joué en votre faveur ?
Le fait que nous ayons déjà effectué les fouilles archéologiques, je pense. Tout était prêt, il n'y avait plus aucune autorisation spécifique à demander. Cela leur a permis d'avancer plus vite.

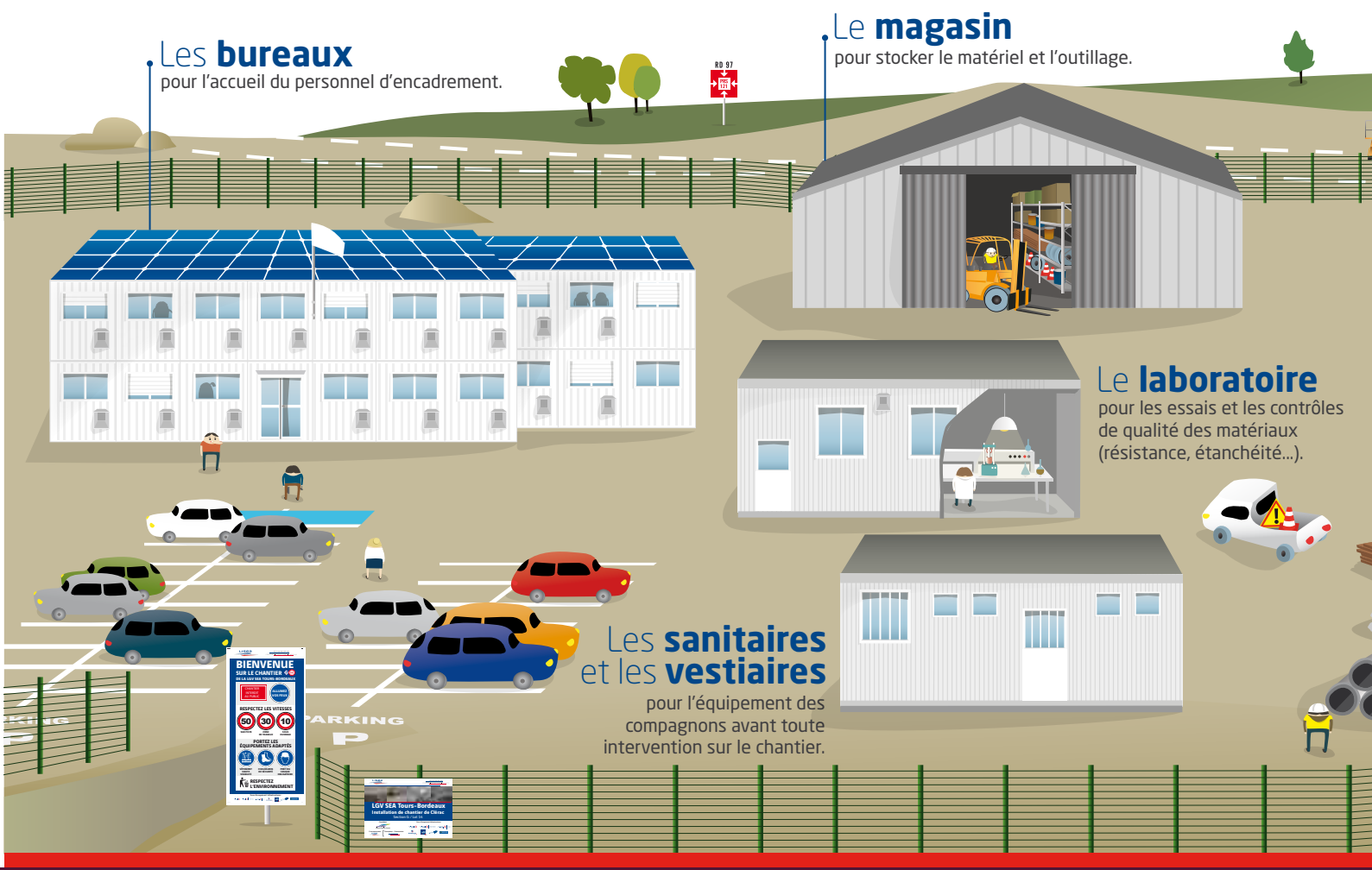
Qu'espériez-vous retirer de cette installation ?
Nous avions beaucoup investi pour le développement de la zone de la Pazioterie. Nous avions pour cela reçu des aides du Conseil général, mais l'arrivée des équipes de COSEA était nécessaire, pour équilibrer le budget de notre communauté de communes. Et elle nous a permis d'avoir une Zac digne de ce nom.

Et quelles retombées constatez-vous depuis l'arrivée des équipes ?
Tous les commerçants locaux en bénéficient : restaurateurs, hôteliers, propriétaires de gîtes, boucher-charcutier, garagiste, pompiste… Les habitants sont enthousiastes : tout le monde reconnaissait la nécessité de développer la Pazioterie. Il y avait d'ailleurs une forme d'effervescence autour de cette installation : les gens se rendaient sur le chantier pour scruter l'avancement des travaux !

Que prévoyez-vous de faire de cette installation dans trois ans, lorsque COSEA quittera Coulombiers ?
Difficile à dire… Nous avons trois ans pour transformer l'essai. Il faudra de toute façon que de nouvelles entreprises s'installent sur cette zone, pour continuer à la faire vivre.

**Zone d'activité commerciale*

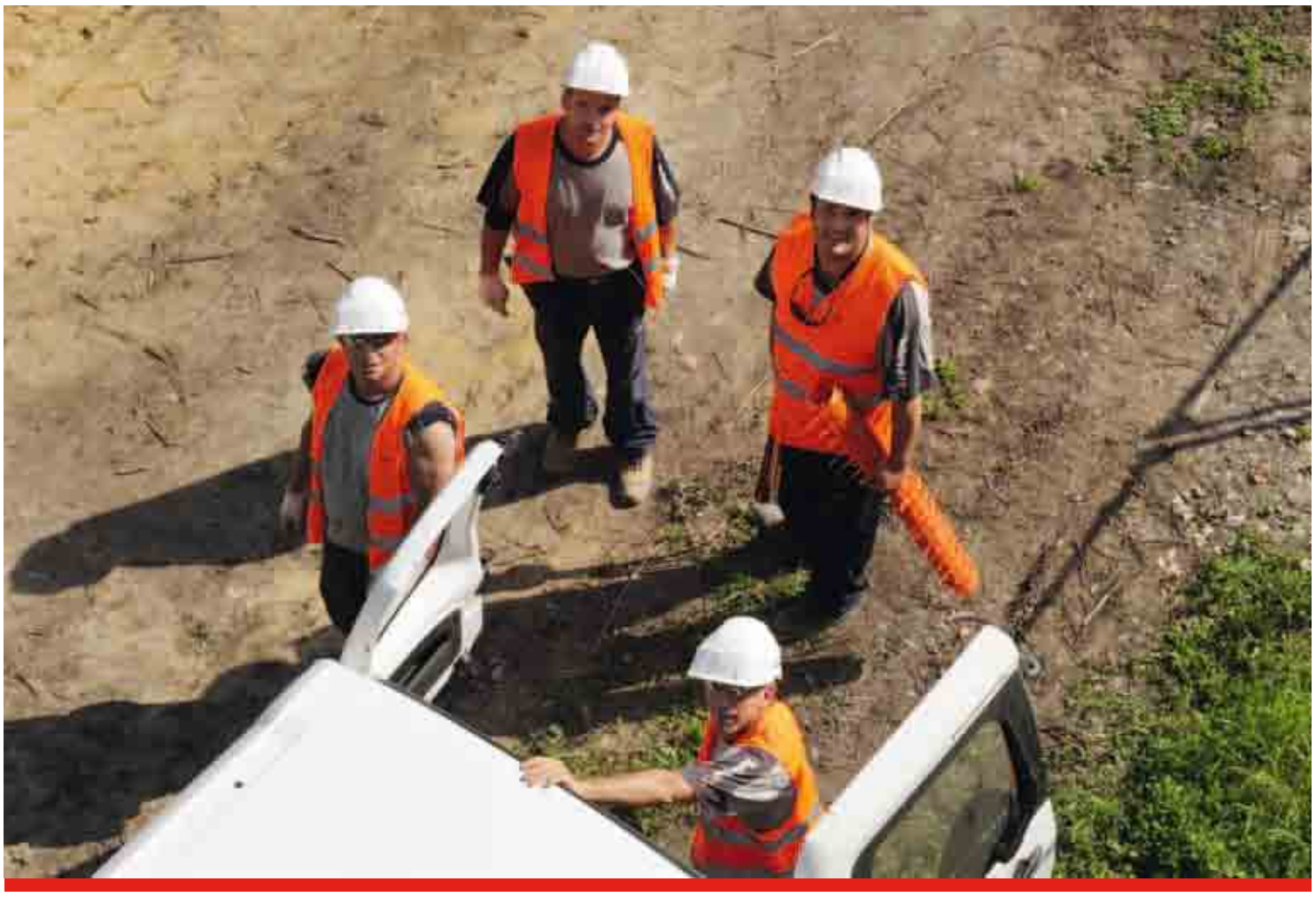
Une installation de chantier génie civil



Sur le terrain

Coulombiers : la fourmilière humaine

Dans la Vienne, le village de Coulombiers accueille à lui seul deux installations de chantier. La première, « classique », consiste en un village de bungalows, d'usage divers ; la seconde, plus inhabituelle, en une usine de fabrication de voussoirs, pièces de béton destinées à construire des viaducs. Toutes deux forment une sorte de ville dans la ville, quotidiennement fréquentée par plus d'une centaine de personnes.

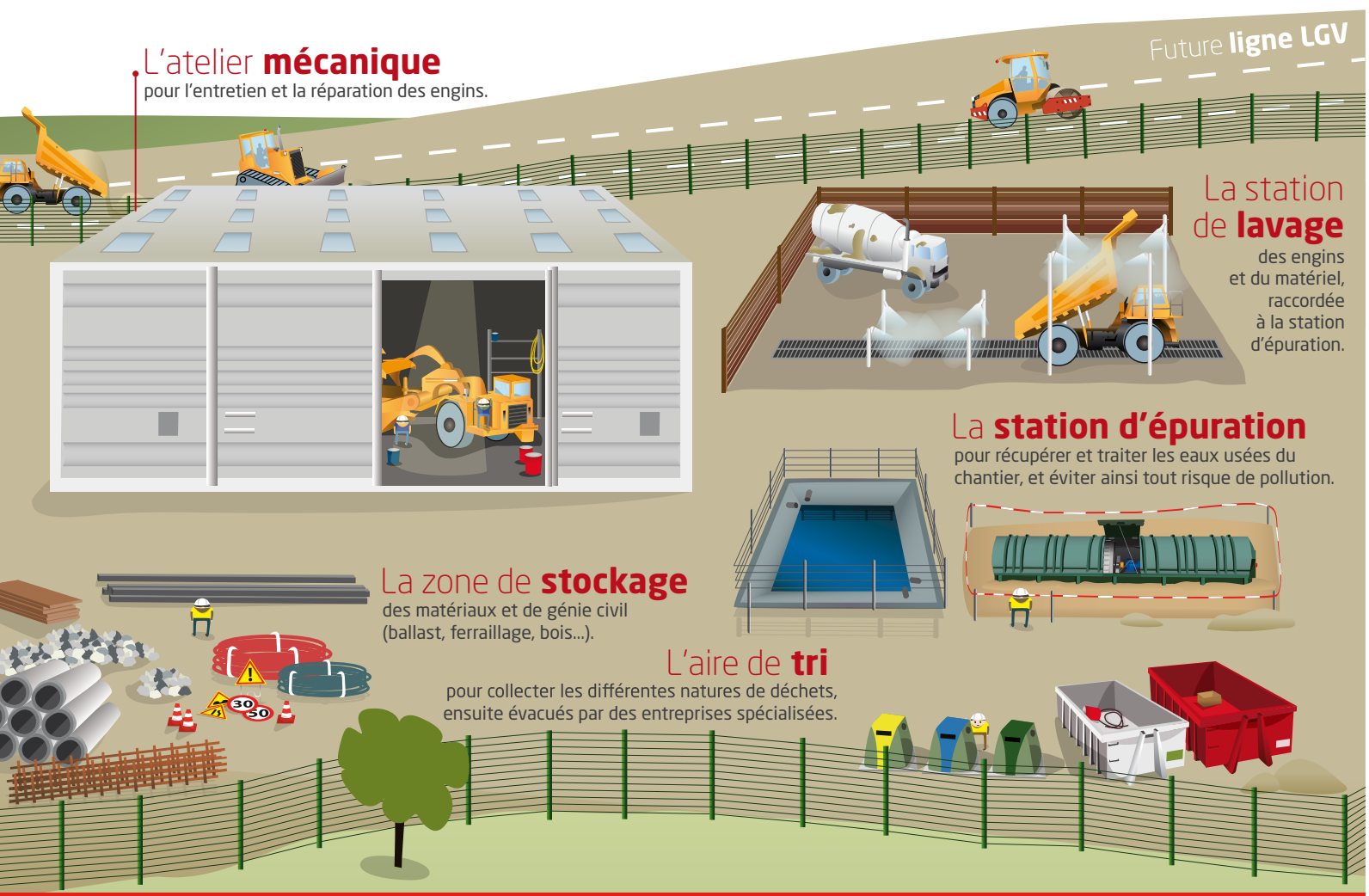


Zone d'activité de la Pazioterie, à Coulombiers. Il y a quelques mois, les bâtiments se sont mis à pousser comme des champignons, sur cette zone habituellement assez calme. Bureaux, réfectoires, vestiaires et sanitaires, laboratoire… L'installation de chantier principale est composée d'une succession de bungalows où se croisent chaque jour près de soixante-dix personnes. *« Nous accueillons tous nos collaborateurs qui ne sont pas sur le chantier : les services administratifs, et les directeurs-métiers, spécialisés dans le terrassement, les ouvrages d'art ou encore l'assainissement. Les compagnons, eux, sont sur le terrain, mais ils viennent ici se doucher, ou prendre leurs repas »,* précise Philippe Gutleben, Directeur de la section C chez COSEA. Couvrant les communes de Migné-Auxances à Celle-L'Evescault, cette installation est située juste à côté de la zone de raccordement de Fontaine-le-Comte et de la route départementale 611, permettant ainsi un accès rapide au chantier. Contrairement à ce qui se fait habituellement, la zone de maintenance - dont la base mécanique - a été dissociée de l'installation principale. *« Cela s'explique par le fait que la base de Coulombiers ne possède pas d'accès direct au chantier. La plate-forme de notre installation mécanique est en cours de construction à Vouneuil-sous-Biard, au plus près du tracé. »*

Un échantillon représentatif du chantier

En plus des personnels COSEA, l'installation de Coulombiers accueille les sous-traitants qui en ont fait la demande, ainsi que quelques salariés de COCITRA Mobilité, entreprise spécialisée dans la recherche de logements pour les travailleurs du BTP. *« Tous les métiers présents sur le chantier - des spécialistes des chaussées aux laborantins, en passant par les conducteurs d'engins et les chargés d'environnement - sont donc représentés sur l'installation. Ensemble, nous formons une petite entreprise, et fonctionnons en toute autonomie »,* souligne Philippe Gutleben. Dans trois ans, à la fin des travaux, bungalows et installations s'envoleront, et la zone retrouvera son état initial. *« C'est du moins ce qui est prévu. Mais la communauté de communes, à laquelle appartient le terrain, peut demander à ce qu'il reste tel quel. Les bâtiments peuvent également être rachetés par une entreprise qui souhaiterait s'installer là. »*

Ensemble, nous formons une petite entreprise, et fonctionnons en toute autonomie.



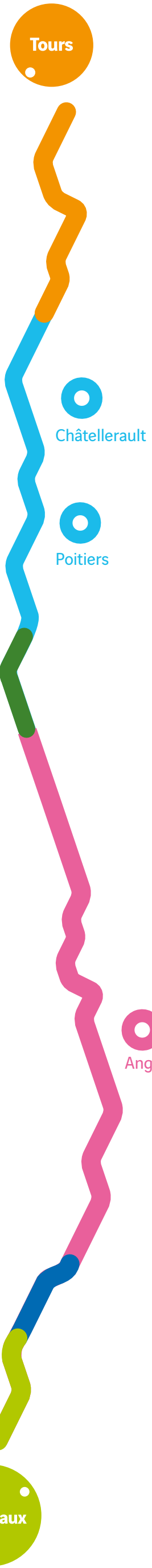
En chiffres

29 installations

1 installation principale
tous les **50 kilomètres** environ

1 500 engins
sur le chantier, alimentés par **70 millions de litres de gazole non routier.**

D'ici fin 2012, près de
300 personnes
sur chacune des installations principales, parmi lesquelles **80 ingénieurs et techniciens.**



Indre-et-Loire

Une tranchée pour une LGV ni vue, ni connue

A Veigné, au sud de Tours, la réalisation de la tranchée butonnée* est lancée. Les travaux vont durer deux ans et demi. A terme, la LGV SEA Tours-Bordeaux passera dans un ouvrage de 1 755 mètres de long, et de 15 mètres de haut. Le chantier nécessite délicatesse et précision.

Le Directeur des travaux de la tranchée de Veigné en a vu d'autres. Pour lui, l'ouvrage n'est *« pas si difficile à construire »*. Tout juste reconnaît-il quelques paramètres géologiques complexes à prendre en compte, comme la dureté des roches calcaires, ou la présence de nappes d'eau. *« La construction devra être résistante, et sans incidence sur l'écoulement des eaux souterraines »*, explique Jean-Luc Fouillade. Première étape des travaux : la réalisation de parois moulées dans le sol, en béton armé. Suivront l'installation de poutres, entre les deux parois, de traverses, pour franchir les rétablissements et d'un radier en béton qui supporte le passage de la LGV. *« En surface, on ne verra rien, exception faite des merlons de terre**. »* Le choix de faire passer le train dans une tranchée se justifie par la nature périurbaine de la zone traversée. *« A proximité, il y a une Zac*** en cours de développement, et la tranchée butonnée réduit l'emprise et les nuisances sonores. »* Prévus pour durer deux ans et demi, les travaux vont s'accompagner de quelques perturbations routières qui resteront exceptionnelles. L'ouvrage passe en effet sous quatre axes existants, parmi lesquels la RD 910 et l'A85. Des restrictions de voies et déviations provisoires sont donc attendues dans les mois à venir. Quant à la ligne SNCF Tours-Loches, elle sera fermée tout l'été. Le service de transport sera assuré par autocar. Le chantier devrait enfin entraîner une intensification provisoire du trafic des camions sur la RD910, en particulier entre le carrefour de la Zac des Gués, et la rocade de Tours.

**Tranchée composée d'appuis horizontaux ancrés aux parois afin d'accroître la résistance de l'ouvrage.*
***Levées de terre destinées à atténuer le bruit des trains*
****Zone d'activité commerciale*

Premiers travaux de terrassement à Veigné (37), le long de l'A85.

Vue 3D de la tranchée.

La tranchée butonnée réduit l'emprise et les nuisances sonores.

Plus d'informations sur les travaux sur l'A10, l'A85 et les déviations de voirie en Indre-et-Loire :

www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr

Port-de-Piles – Nouâtre : danger trafic !

Riverains de la ligne reliant Port-de-Piles à Nouâtre, prenez garde ! Restée inutilisée pendant une dizaine d'années, la voie ferrée reprendra du service dès cet été. Depuis février dernier, les équipes de COSEA s'activent : dépose de l'ancienne voie, consolidation de la plate-forme, installation de nouvelles traverses et de nouveaux rails… dès la fin du mois de juillet, cette ligne sera utilisée pour approvisionner en matériaux, le chantier de la base travaux de Nouâtre. A compter d'août, deux trains de 1 300 tonnes chacun emprunteront chaque jour cette voie ferrée. A partir de 2014 et jusqu'en 2016, le trafic s'intensifiera, avec une moyenne quotidienne de quatre trains. *« Les usagers des routes traversant cette ligne devront se montrer prudents aux passages à niveau,* rappelle Christophe Villard, Directeur des équipements ferroviaires pour COSEA. *Pour des raisons de sécurité, les riverains seront informés de la remise en service de la ligne. »*

Gironde

Des arbres par milliers

Au cours des deux ans à venir, de très nombreux arbres vont être plantés au plan d'eau de La Blanche, à Ambarès-et-Lagrave, en Gironde. Il s'agit d'une mesure compensatoire au défrichement du tracé de la future LGV.

Sortie pédagogique organisée par la mairie d'Ambarès-et-Lagrave (33).

Trois mille. C'est le nombre d'arbres qui, d'ici 2014, seront plantés aux abords du plan d'eau de La Blanche, à Ambarès-et-Lagrave. *« Cela paraît énorme, mais le site est lui-même très vaste,* fait remarquer Michel Héritié, le Maire de la commune. *Il s'agit d'un lieu d'activités et de promenade, qui s'étend sur un peu plus de soixante hectares. »* Ces jeunes arbres - pins et chênes pédonculés, entre autres – viennent remplacer ceux qui ont été abattus parce qu'ils se trouvaient sur l'emprise de la LGV SEA Tours-Bordeaux. A Ambarès-et-Lagrave, l'Office National des Forêts (ONF) et le service municipal des espaces verts travaillent de concert à la mise en place de ces mesures de reboisement, qui concernent une surface d'environ deux hectares et demi. Les écoles de la ville ont également été associées aux premières opérations, en mars et avril. *« Des élèves de cours élémentaire et cours moyen sont venus sur le terrain, pour planter des arbres en compagnie d'une personne de l'ONF. Il s'agissait de les sensibiliser aux thématiques environnementales, c'était une sortie pédagogique. »*

Ambarès-et-Lagrave : calendrier des travaux

3ème trimestre (juillet à septembre 2012)

- Quartier de La Gorp : pose des poutrelles et construction du tablier du nouveau pont routier René Coty. La circulation ne sera pas coupée pendant ces travaux de jour et de nuit.
- Début des travaux pour réaliser les fondations des ouvrages d'art : franchissement de la voie ferrée actuelle Bordeaux-Nantes et de l'avenue Léon Blum, saut de mouton et estacades d'Ambarès. Ces opérations seront principalement réalisées de jour et en semaine, mais également de nuit pour les fondations de l'ouvrage aux abords de la voie ferrée Bordeaux-Nantes.
- Réalisation des remblais tout au long de la future ligne.

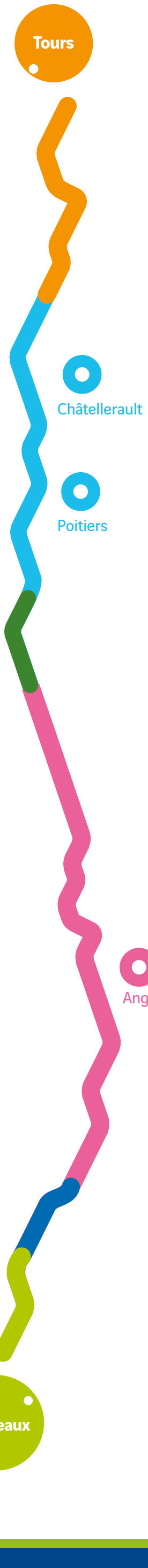
Et au milieu coule une rivière

Avant de bâtir les fondations du viaduc de la Dordogne, les équipes de COSEA doivent construire deux ponts provisoires, qui leur permettront de travailler au sec. Commencés à la mi-mai, ils devraient être terminés en novembre.

230 tubes de 8 tonnes, longs de 19 à 32 mètres, sont nécessaires à la fabrication des deux ponts provisoires - autrement appelés ''estacades'' - qui surplomberont bientôt la Dordogne. Certains d'entre eux ont été acheminés par bateau. D'autres ont été récupérés par des plongeurs sur une estacade déjà existante, celle du pont Bacalan-Bastide à Bordeaux. Ils seront ensuite fixés dans la Dordogne, à raison d'un tube tous les dix mètres. *« Les éléments constitutifs des ponts viennent s'emmancher sur les tubes,* indique Maxime Tusch, conducteur de travaux sur le viaduc de la Dordogne. *Longs d'environ 300 mètres, les deux ouvrages sont fabriqués simultanément. Il s'agit d'un chantier de grande ampleur. »* De part et d'autre de chaque estacade, des supports appelés ''rameaux'' servent d'accès aux ''batardeaux'' qui permettent aux compagnons de construire les fondations du viaduc. *« Un ''batardeau'', c'est une sorte de piscine à l'envers, une enceinte métallique provisoire délimitée par des ''palplanches'', des grandes tôles d'environ 80 centimètres de large figées dans le sol,* explique William Delaunay, ingénieur-stagiaire. *L'eau qui se trouve à l'intérieur est pompée, pour que les hommes puissent travailler au sec. »* Une fois le viaduc terminé, les deux ponts provisoires n'auront donc plus de raison d'être. Ils devraient être revendus ou bien stockés pour un nouvel usage.

230 tubes sont nécessaires pour construire les deux ponts provisoires.

Livraison des premiers éléments de construction des estacades au port de Bassens à Lormont (33).



Deux-Sèvres

Chemin de fer et de pierres

Dans les Deux-Sèvres, les carrières Kleber Moreau de Mazières-en-Gâtine et Donia ont été retenues par COSEA pour fournir une partie du chantier de la LGV en ballast, sous-couches et béton. Rencontre avec leur Directeur, Jean-Pierre Granet.

Dans quelle mesure le chantier de la LGV SEA Tours-Bordeaux va-t-il peser dans votre activité ?

Il est encore un peu tôt pour le dire, mais je pense que si on fait une moyenne de la période 2012 à 2015, il pourrait représenter 30 à 45% de la production de nos sites des Deux-Sèvres.

Fournir un tel chantier demande-t-il une préparation spécifique ?

Bien sûr. Les matériaux utilisés pour construire une ligne à grande vitesse ne sont pas tous des produits classiques. Certains nécessitent précautions et précision, en termes de dureté, qualité et taille. Nous avons donc revu notre organisation en fonction de ces contraintes, et investi près d'un million d'euros en matériel.

Que représente ce contrat, pour vous ?

Une bouffée d'oxygène. Depuis 2008, nous connaissons une chute d'activité. Jusqu'à présent, nous avons réussi à maintenir les emplois, mais le chantier de la LGV va nous permettre de les pérenniser, et même de recruter. Stratégiquement, on ne peut pas se permettre de passer à côté.

Jean-Pierre Granet, Directeur des carrières Kleber Moreau, sur le site de Mazières-en-Gatine (79).

Les Deux-Sèvres, riches en ballast

Une ligne à grande vitesse se compose d'une plate-forme en matériaux traditionnels, et de trois couches de matériaux nobles. Ces derniers nécessitant des caractéristiques précises, on ne les trouve pas n'importe où. Le ballast, lit de gravier qui supporte une voie de chemin de fer, n'existe que dans certains types de sous-sols. Trois entreprises des Deux-Sèvres sont en mesure d'en fournir : il s'agit des carrières Roy, Luché et Kleber Moreau. En tout, trois millions de tonnes de ballast seront nécessaires à la construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux.

Charente

La Charente en chantiers

En Charente, équipes et engins occupent le terrain depuis déjà plusieurs semaines, et s'activent à la construction de plusieurs ouvrages d'art et de l'une des bases-travaux les plus importantes du tracé. Le point sur l'avancement des opérations.

Le décapage, la mise en défens des zones environnementales ou la réalisation des assainissements concernent tout le tracé, en Charente comme dans les autres départements. Mais certains lieux font l'objet de travaux de plus grande ampleur. C'est par exemple le cas à Villognon, où sortira de terre une grande base-travaux. *« Si son achèvement est prévu pour le second semestre 2013, la plate-forme d'installation de chantier, elle, est terminée. Elle recevra les locaux des équipes de direction du chantier »*, indique Axel De Luze, adjoint au directeur opérationnel en nord Charente pour COSEA. Toujours dans le nord du département, les constructions du pont-route de Vervant et du saut-de-mouton de Villognon ont débuté. Celle du viaduc de la Charente nord à Luxé commencera, elle, en septembre, après les premiers travaux de pistes d'accès en juin. Plus au sud, les travaux nécessaires à la réalisation des ouvrages de franchissement de la RN10, à Roullet-Saint-Estèphe, et de la ligne ferroviaire Saintes-Angoulême, à Nersac, sont en cours, et dureront toute l'année. *« A Nersac, nos équipes travaillent de nuit afin d'intervenir sur la voie ferrée existante, neutralisée durant les opérations »*, précise Christophe Bonnefon, adjoint au directeur opérationnel au sud de la Charente. Les chantiers de l'estacade de La Couronne et du viaduc de La Boëme ont quant à eux démarré il y a quelques semaines.

Charente-Maritime

Clérac : le camp de base

« Le point névralgique du chantier. » C'est ainsi que Karim Ziadé, chef de chantier, qualifie l'installation principale de chantier de Clérac. Il faut dire que cet espace de 5 hectares regroupe tous les lieux de vie nécessaires aux équipes travaillant à la construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux : bureaux, sanitaires, réfectoires, laboratoires, ateliers mécaniques, aire de lavage pour les engins, et même une petite station d'épuration ! 150 personnes en tout - 50 encadrants et 100 compagnons – y évolueront quotidiennement, dès la fin du mois de juin et pour une durée de trois ans. Deux installations secondaires seront également ouvertes à Laruscade et Montguyon.

Vienne

Les douze travaux de Migné-Auxances

A Migné-Auxances, les travaux de terrassement ont commencé et vont durer deux ans. Cette partie du tracé est particulièrement délicate, car différents types d'ouvrages s'y succèdent.

« La LGV franchit d'abord la vallée de l'Auxance via deux viaducs. Elle enchaîne ensuite deux grands remblais de plus de vingt mètres, puis une tranchée couverte qui passe sous l'autoroute A10 », détaille Stéphane Brondino, Directeur du chantier dans la Vienne pour COSEA. Autant dire que les travaux de décapage, commencés il y a quelques semaines rue des Cosses, sont de grande ampleur. *« Les pierres extraites sont ensuite emmenées à l'emplacement des deux futurs remblais. Nous commencerons à les monter à la fin du mois de juin. Ensemble, ils représentent tout de même 800 000 m³ de matériaux, c'est colossal ! »* Quant à la future tranchée couverte, sa profondeur de dix mètres est jugée *« moyenne »* par Stéphane Brondino : *« il y en a de beaucoup plus impressionnantes, comme celle de Marigny-Brizay, qui descend 28 mètres sous terre »*. Pour la construire, et parce que la roche est trop dure, les équipes de COSEA délaissent les moyens mécaniques pour la technique du terrassement par micro-minage, plus rapide, et moins pénalisante pour les riverains. Un tir permet en effet de fracturer jusqu'à 4 000 m³ de pierre. *« Pour arriver au même résultat, il faudrait une demi-douzaine de brise-roches hydrauliques, fonctionnant en continu, de 6 heures à 22 heures pendant près d'une semaine ! »*

Les engins de terrassement en action à Migné-Auxances (86), entre la rue des Cosses et la rue de la Longerolle.

Vouneuil-sous-Biard : la terre et ses merveilles

Si l'aqueduc antique découvert par les archéologues au printemps dernier à Vouneuil-sous-Biard n'est pas très impressionnant par sa taille, il l'est par son mode de construction. Trapézoïdal, et datant d'une période comprise entre le premier siècle avant Jésus-Christ et le premier siècle après J-C, le viaduc de Fleury est en effet pourvu de fondations en béton d'une trentaine de centimètres. Une chose peu commune, à l'époque. *« Les fouilles préventives liées au chantier de la LGV nous ont donné l'occasion d'en mettre à jour une section importante, et de la découper en tronçons, pour voir de quelle manière ce canal avait été bâti »*, explique Sébastien Joly, Responsable archéologie chez COSEA. Une journée portes ouvertes s'est tenue le 3 mai, pour présenter cette découverte au public (photos ci-contre). Une autre visite s'est tenue à Marigny-Brizay où une villa gallo-romaine a été trouvée.

Découvrez toutes les découvertes archéologiques du tracé, dont le site de Marigny-Brizay, grâce aux visites virtuelles : **www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr**, rubrique Archéologie.

Sur l'emprise de la future LGV, les vestiges de l'aqueduc romain de Fleury qui amenait l'eau de Lavausseau à Poitiers ont passionné de nombreux amateurs.

Rendre sa dignité au monument des Fusillés de Biard

« C'est un très beau projet, qui nous convient parfaitement. » François Bouchet ne cache pas sa satisfaction. A 80 ans passés, il est l'un des derniers survivants de la Résistance dans la Vienne. Et à ce titre l'un des seuls à assister au déménagement du monument aux fusillés de Biard, prévu pour les semaines à venir. Construit en 1948, ce mémorial, constitué d'une table en pierre et d'une plaque de bronze, rend hommage aux 128 résistants exécutés par l'occupant nazi entre mars 1942 et juillet 1944. *« Il avait déjà été déplacé une première fois, de la butte de Biard à son emplacement actuel, en 1985. Mais les lieux n'étaient pas correctement entretenus, et pour nous, c'était un crève-cœur de voir ce monument laissé à l'abandon. »* Dans le cadre du chantier de la LGV SEA Tours-Bordeaux, il sera donc transporté environ 250 mètres plus loin au nord-ouest du site actuel, vers l'institut de Larnay. Des aménagements paysagers seront ensuite réalisés sur le site. Pour François Bouchet, saisir cette occasion constituait un devoir de mémoire. *« Nous devions bien ça aux victimes. »*

En direct de la ligne

ALERTES E-MAILS PERSONNALISÉES

Recevez les informations du chantier autour de chez vous.

Des alertes e-mails ciblées sur la zone géographique et les thématiques de votre choix (environnement, archéologie, chantier, emploi, infos riverains).

La lettre mensuelle du projet, envoyée par e-mail, afin de suivre les grandes avancées des travaux.

www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr

Escales partenaires

1 PLACE ACHETÉE = 1 PLACE* OFFERTE

*pour toute place achetée sur présentation de ce journal à l'accueil du parc. Cette offre de La Récréation est valable du 1er juillet au 30 septembre 2012 dans la limite des places disponibles. Offre limitée à 295 places.

Le parc de loisirs La Récréation de Monts (37) est situé à proximité des travaux de construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux. Il continuera à vous accueillir pendant toute la durée des travaux et après la mise en service de la LGV.

La Cité internationale de la bande dessinée et de l'image d'Angoulême est un partenaire privilégié de LISEA. Diverses actions d'information sur la construction de la LGV seront menées conjointement.

La LGV en **BD**

L'auteur, Marine Blandin, est actuellement accueilli à la Maison des Auteurs, résidence d'artistes de la Cité internationale de la bande dessinée et de l'image d'Angoulême.

LISEA
LIGNE SEA TOURS - BORDEAUX