LISEA Express

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

Septembre 2012
n°04

[GRAND ANGLE]

A l'école du chantier

9 plates-formes de formation ont été installées le long du tracé de la future LGV. 1 500 personnes y apprennent les métiers du terrassement et du génie civil.

Plate-forme de formation de conducteur d'engins, EC2 à Saint-Georges-les-Baillargeaux (86). Crédit : A. Montaufier.

[Prise directe]

Les premières retombées économiques de la LGV

[Nature]

Forêt défrichée, forêt replantée

[Territoires]

Les ouvrages d'art en Charente

édito

Le chantier bat son plein

La ligne est devenue réalité de Tours à Bordeaux. Installations, travaux préparatoires et pistes de chantier réalisées, les équipes de terrassement sont désormais à pied d'œuvre. Chacun peut apercevoir, au loin, le ballet des engins de terrassement esquissant la ligne à travers les paysages. Depuis quelques semaines, le chantier bat son plein. Ce sont près de 700 engins en action tout au long de la trace qui préparent la plate-forme, future assise ferroviaire sur laquelle rouleront les trains. Sur certains points, le chantier de la LGV est encore plus spectaculaire avec notamment les travaux de déviation de routes ainsi que la construction des premiers grands ouvrages d'art. Comme en témoignent les photos de ce journal, certains ponts ont bien avancé, notamment en Charente.

Tout cela est le fruit du travail des équipes ; ce sont 3 000 personnes environ qui sont aujourd'hui sur le terrain, et que je tiens à saluer. Ces hommes et femmes, d'ici et d'ailleurs, participent à une aventure humaine et technique hors-norme. Dans ce numéro, je vous invite à aller à la rencontre de quelques-uns de ces compagnons, futures recrues, formés «à l'école de la LGV ».

Bien sûr, il reste encore beaucoup à faire d'ici 2017. Aussi, nous poursuivrons nos efforts pour une meilleure intégration de la LGV dans son environnement, et réduire les nuisances pour les riverains.

En complément de ce journal, je vous incite à consulter notre site internet. C'est le relais des actions de nos équipes sur le terrain ; il vous permettra de suivre l'avancement de cette construction extraordinaire.

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
Photos : A. Montaufier, M. Montméat, Aérolithe, M. Garnier, Systra, Axentonic, T. Duqueroix, T. Marzloff, DND, B. Masson-Floret
Distribution : Mediapost / Adrexo
N°ISSN : 2258-6342
Principaux associés : VINCI Concessions et VINCI SA, CDC Infrastructure, MERIDIAM Infrastructure (SOJAS SAS), AXA Private Equity
Tirage : 195 000 exemplaires imprimés sur papier certifié PEFC, issu de forêts gérées durablement.
Prochain numéro : Décembre 2012

Environnement

Lutter contre la poussière

Préserver la ressource en eau et limiter la propagation des poussières du chantier. Deux objectifs majeurs pour COSEA, particulièrement lors des chaudes journées d'été. *« Lutter contre la diffusion des particules fines est une véritable préoccupation,* confie Anne-Florence Chaillou, chargée environnement. *Les poussières peuvent constituer un risque pour la circulation des engins, le personnel à pied et la traversée des routes en raison d'un manque de visibilité. Ce sont aussi des nuisances pour les riverains et les cultures aux abords, et un risque potentiel de pollution pour les cours d'eau à proximité. »* Seul moyen de lutte efficace, l'arrosage des pistes du chantier qui doit être réalisé régulièrement. *« A Roullet-Saint-Estèphe, nous pompons l'eau d'une ancienne carrière située sur le tracé. Grâce à nos bassins de traitement, nous exploitons également les eaux de pluie récupérées sur les surfaces de terrassement ».* Autant de mesures qui permettent de limiter le pompage d'eau dans des sites réglementés tels que la Charente ou la Boëme.

Une arroseuse en action à Roullet-St-Estèphe (16).

Biodiversité

Des clôtures spéciales pour les animaux

On les trouve tout au long de l'emprise pour éviter que la petite faune - amphibiens, reptiles... - se faufile sur le chantier puis se retrouve piégée. Ces clôtures sont spécifiquement dimensionnées selon les espèces amenées à fréquenter les abords de la voie. Le petite faune ne peut les franchir à cause de leur hauteur, du resserrement du maillage et de son doublage en partie basse qui évitent que les espèces qui creusent le sol passent par-dessous. Un écologue veille au bon entretien de ces bâches. Des clôtures définitives seront ensuite mises en place tout au long de la ligne et inspectées régulièrement.

Délimitant l'emprise du chantier, ce balisage indique les zones environnementales sensibles.

Sécurité

Le GSM-R à l'heure européenne

GSM-R ou Global System for Mobile communications - Railways : c'est le standard des télécommunications ferroviaires de demain, en cours de déploiement en Europe. Il remplacera progressivement le réseau de télécommunications actuel pour assurer les échanges d'informations dans le cadre du fonctionnement opérationnel ferroviaire. Objectifs : une meilleure circulation sur le réseau et l'amélioration de la sécurité des voyageurs. Ce dispositif sera mis en place dans le cadre de la construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux. Dès 2015, c'est une soixantaine de mâts GSM-R, qui sera implantée environ tous les 5 km de la ligne, de Tours à Bordeaux.

Sur la LGV Tours-Bordeaux, 5 mâts GSM-R seront implantés en priorité ces prochains mois, car situés à proximité des raccordements. Ils seront ainsi mutualisés avec les mâts du réseau existant (Synerail). Exemple d'un pylône sur la LGV Rhin-Rhône.

676 engins sur le tracé, fin août 2012

Plus de 400 ouvrages d'art, dont 19 viaducs, 14 sauts de mouton et 7 tranchées couvertes ou butonnées

30 millions de m³ de remblais, soit 11 pyramides de Khéops

Ouvrages d'art

Voussoirs : lancement de la fabrication en série

A Coulombiers (86), dans l'usine de la Pazioterie, le premier voussoir, dit " voussoir témoin ", a été fabriqué en juin. Les premiers exemplaires ont été réalisés durant l'été, permettant la mise au point des équipements et la formation des équipes de production. En septembre commencera la phase de fabrication industrielle, afin de concevoir, à terme, 3 pièces par jour. Les voussoirs sont des éléments des tabliers des viaducs, des pièces de béton en forme de pyramide tronquée et évidée qui, mises bout à bout, forment l'arcade d'un pont. Chacun d'entre eux pèse environ 65 tonnes.

La fabrication en série des voussoirs a débuté.

Archéologie

LA PAROLE À : Gérald Bonnamour, responsable de la fouille archéologique de Marigny-Brizay

Dans la Vienne, à Marigny-Brizay, connue pour la qualité de ses vignes, Gérald Bonnamour, réalise avec son équipe et pour la société Arkemine, une fouille archéologique un peu particulière...

Gérald Bonnamour, responsable de l'opération (premier plan) et l'équipe qui a réalisé la fouille.

Racontez-nous ce que vous avez découvert en commençant cette fouille en juin 2012 ?

Gérald Bonnamour : Nous avons été retenus par COSEA pour réaliser une fouille concernant un habitat de surface. Très rapidement, nous avons découvert que nous allions être confrontés à la présence de souterrains, exceptionnels autant par leur état de conservation que par leur faculté à apporter ou conforter des connaissances scientifiques sur l'archéologie des souterrains, sur une période qui s'étendrait entre le Xième et le XIVième siècle. Nous avons en effet trouvé un réseau assez dense de galeries et salles souterraines, dont un souterrain de type refuge dans un état de préservation assez rare.

Quels étaient les usages de ces galeries souterraines ?

G.B. : Il est encore prématuré de le définir avec certitude. Cependant, s'agissant vraisemblablement d'un habitat à vocation exclusivement rurale, on peut recenser au moins deux usages : le stockage de denrées et la protection des habitants face à d'éventuels ennemis.

Comment arriver à de telles conclusions ?

G.B : Les vestiges de surface et souterrains ne laissent guère de doute sur la fonction de stockage (silos, salles souterraines). Les galeries assez labyrinthiques forment des cavités très torturées et sombres, qui sont probablement autant de pièges pour effrayer et repousser des ennemis potentiels. S'enterrer était alors une technique de protection efficace, comme l'était par exemple la création de palissades, de remparts ou de donjons. Par ailleurs, la présence de traces d'aménagements sur les parois permet d'envisager d'autres usages des souterrains. Nous avons par exemple repéré des niches dans la roche qui servaient probablement à poser des éclairages. Les principaux lieux d'habitation des paysans étaient en surface, au-dessus ou à proximité immédiate des souterrains, comme l'atteste ici la présence d'un très beau puits à eau.

Visites publiques

Au plus près du chantier

Au printemps prochain, LISEA et COSEA inviteront les premiers riverains à découvrir le chantier de la LGV. Réalisées en partenariat avec les professionnels de tourisme des départements concernés, les visites se dérouleront tout au long de l'avancée des travaux, d'avril à octobre. Quatre circuits seront proposés, aux départs de Sorigny (37), Jaunay-Clan (86), Villognon (16) et Ambarès-et-Lagrave (33). Les visites débuteront dans les pavillons d'information par une présentation du projet et de nombreuses animations. Puis, le groupe se rendra en car en quelques points du chantier pour approcher concrètement les travaux.

Les réservations se feront auprès des professionnels de tourisme partenaires ; des demi-journées seront dédiées aux groupes.

Première visite des professionnels du tourisme en Vienne, en juillet dernier.

Sillon solidaire

Soutenir les associations de lutte contre l'exclusion sur les 6 départements traversés par la LGV Tours-Bordeaux, c'est l'objectif de Sillon Solidaire, le fonds de dotation mis en place par COSEA et la fondation VINCI pour la Cité, binôme auquel s'est associé LISEA. Chaque année, ce fonds sera mobilisé par les partenaires de COSEA pour financer des actions en matière de mobilité, de réussite scolaire et d'aide au logement.

SILLON SOLIDAIRE

www.sillonsolidaire.fr

3 bases travaux-maintenance et ferroviaires, situées à Noûatre, Villognon et Clérac

200 points d'eau souterrains recensés

Plus de 2 000 hectares d'espaces de compensation pour promouvoir la biodiversité

10 raccordements aux lignes existantes

3 millions de tonnes de ballast

1 base maintenance ferroviaire à Poitiers

Les premières retombées économiques de la LGV

C'est parti pour le chantier de la LGV Tours-Bordeaux ! Les scrapers, bulldozers et autres dumpers* sont entrés en action tout au long du tracé. Si les travaux d'infrastructures ont commencé avant l'été dans les 6 départements concernés, ils ont néanmoins été différés de quelques semaines sur certains secteurs particulièrement sensibles vis-à-vis des réglementations liées aux espèces protégées et à la loi sur l'eau. Deux raisons majeures : limiter l'impact sur la biodiversité et répondre aux exigences des autorités de contrôle. En cause notamment : une météo humide et capricieuse ! Néanmoins, COSEA a commencé à mobiliser les 4 500 compagnons attendus dès le printemps 2013, au plus fort du chantier. Pour les acteurs économiques locaux, c'est une bonne nouvelle. Commerçants, hôteliers et restaurateurs voient ainsi petit à petit de nouveaux clients affluer. Preuve que le travail d'information mené par les conseils généraux, communautés de communes, et chambres de commerce et d'industrie auprès des collaborateurs de COSEA porte ses fruits.

** En savoir plus : www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr ou* LISEA Express *n°2, pages 6-7.*

Sous-traitance

CVSI : une entreprise adaptée au service du chantier

Installée à Braud-et-Saint-Louis en Haute Gironde, CVSI* a été retenue par COSEA pour réaliser la signalétique du chantier de la LGV. Entreprise adaptée, elle emploie une cinquantaine d'ouvriers en situation de handicap, avec un seul objectif : satisfaire aux exigences des clients en visant l'excellence.

CVSI, c'est d'abord l'histoire d'une aventure humaine. Celle de quatre quadragénaires, anciens cadres dans de grands groupes industriels, réunis par l'envie de donner une nouvelle dimension à leurs carrières professionnelles. *« Créée en 2003, CVSI était alors une filiale d'Areva, spécialisée dans la signalétique de sécurité pour les sites nucléaires,* rappelle Franck Raymond, le directeur général. *Nous l'avons rachetée en 2007 avec l'idée de la transformer en entreprise adaptée. »* 80% des employés de la production bénéficient ainsi du statut de travailleurs handicapés. Une difficulté pour l'équipe de direction ? Non, une fierté. *« Nous réalisons des efforts considérables en matière de formation et d'adaptation des postes de travail. C'est la clé de notre réussite. Cela dit, nous sommes confrontés aux mêmes difficultés que les autres acteurs économiques. Certes, nous recevons des subventions pour accueillir des personnes handicapées, mais elles ne couvrent pas l'ensemble des dépenses nécessaires et ne nous dispensent pas d'assurer notre viabilité économique par nos propres moyens. »*

Des panneaux pour COSEA

Après 5 ans, CVSI est déjà à l'étroit dans ses locaux exigus de Braud-et-Saint-Louis, en Haute Gironde. Il faut dire que l'activité ne faiblit pas. Au printemps dernier, l'entreprise a croisé la route de COSEA. En ligne de mire : la réalisation de la signalétique du chantier de la ligne LGV. *« Nous nous sommes battus sur les prix, les délais, la méthodologie et la qualité pour offrir la meilleure prestation. Je crois que notre démarche a payé »,* affirme Jean-Michel Carcelen, le directeur général adjoint. En 3 mois, quelques 5 000 panneaux sont déjà sortis de l'atelier de production de CVSI. Et d'autres commandes vont suivre, tout au long des travaux. *« Il est important pour nous de casser les clichés qui nuisent aux entreprises adaptées,* témoigne Sébastien Peignon, le directeur technique. *Les cadres et les ouvriers ont tous le même objectif en tête : l'excellence. C'est l'une des raisons pour lesquelles nos clients nous font confiance. »*

**Communication Visuelle et Signalétique Industrielle*

Dans l'atelier, une partie des panneaux d'information du chantier fabriqués par CVSI sont prêts à être livrés à COSEA.

Il est important pour nous de casser les clichés qui nuisent aux entreprises adaptées. Les cadres et les ouvriers ont tous le même objectif en tête : l'excellence.

Sébastien Peignon, directeur technique de CVSI

Hébergement et restauration

La Poitevinière accueille les collaborateurs de COSEA

Située à Montbazon, aux portes de Tours, la Poitevinière propose chalets et mobile homes au cœur d'un parc arboré. Depuis quelques mois, les touristes de passage y côtoient des salariés de COSEA séduits par la tranquillité des lieux et la proximité du chantier.

Les responsables du site de la Poitevinière, où sont hébergés quelques salariés du chantier.

Ils sont dessoucheurs, géomètres, génie-civilistes ou terrassiers et ont choisi d'élire domicile à la Poitevinière, le temps du chantier de la construction de la LGV Tours-Bordeaux. *« Les salariés de COSEA sont nombreux à nous appeler car l'offre de logements bon marché est faible dans le département,* explique Adam, l'un des responsables du site. *Ces compagnons cherchent par ailleurs du calme et du confort. Deux exigences auxquelles nous pouvons répondre. »*

Un havre de paix

La Poitevinière, c'est un parc arboré de 9 hectares, dans lequel 10 chalets et 6 mobile homes accueillent des touristes venus découvrir les châteaux de la Loire, et des professionnels à la recherche d'un logement temporaire. On s'y réveille avec le chant des oiseaux, le murmure du vent dans les branches, et les rayons du soleil qui percent l'épaisse couche de végétation. *« Nous avons repris cet ancien village-vacances en 2005 pour en faire une structure familiale, conviviale et respectueuse de l'intimité de nos clients »,* souligne Adam.

A proximité du chantier

Située à Montbazon, la Poitevinière est installée à proximité de l'autoroute A10 et du tracé de la LGV Tours-Bordeaux. *« Nous avons vendu 3 hectares de terrain à COSEA. 3 bâtiments de 180 m² chacun vont être détruits. Seul l'impact de vibrations nous inquiète. Mais sur ce point, le constructeur nous a rassurés. D'autant que la ligne sera complètement en déblais à cet endroit. »*

Unique désagrément : le déboisement du terrain a entrainé une augmentation des nuisances sonores en provenance de l'autoroute. *« J'espère que nous pourrons bénéficier de l'installation d'un dispositif anti-bruit. »* Pas question pour autant de s'opposer à la construction de la ligne. *« Le chantier est bénéfique pour tout le monde. Il apporte du travail et permettra d'améliorer la desserte du département une fois la LGV opérationnelle. »*

En attendant, le téléphone sonne de plus en plus régulièrement à la Poitevinière. *« Nous avons placé plusieurs demandes de salariés de COSEA sur liste d'attente et nous envisageons d'installer une dizaine d'emplacements pour caravanes d'ici septembre, afin de répondre aux besoins. »*

Forêt défrichée, forêt replantée

De Tours à Bordeaux, le tracé de la LGV passe au cœur de plusieurs massifs boisés qu'il a fallu défricher pour permettre les travaux. Conformément à ses engagements, COSEA met en œuvre des mesures de compensation. Sur les 6 départements concernés par le chantier, un peu plus de 1 200 hectares vont ainsi être replantés dans les 4 ans à venir ; soit une surface supérieure à celle défrichée. Pour mener à bien ces actions, COSEA s'est entourée de partenaires : des propriétaires privés souhaitant boiser leurs terrains, les Centres Régionaux de la Propriété Forestière et la Société Forestière de la Caisse des Dépôts et Consignations. Exemple en Charente.

Boisements compensateurs

Lesterps : bientôt une nouvelle forêt

En Charente, Christian Thibaud fait partie des propriétaires privés pouvant bénéficier du dispositif « boisements compensateurs ». Rendez-vous sur ses terres, 32 hectares à la sortie du village de Lesterps.

Christian Thibaud est un homme heureux. Les 32 hectares de terres qu'il possède, à la sortie de la commune de Lesterps dans le Confolentais, ont été retenus dans le cadre des mesures de compensation initiées par COSEA. *« A l'époque, mes parents y pratiquaient l'élevage,* raconte le postier à la retraite. *Ces terrains sont restés dans la famille mais ils ne servent plus depuis longtemps. »* C'est en lisant le journal qu'il a découvert par hasard les actions menées par COSEA pour replanter des forêts. Immédiatement, il a pris contact avec la Direction Départementale du Territoire et le CRPF. *« L'arbre est un élément typique du paysage charentais. L'idée de planter m'a immédiatement séduit. Mais seul, jamais je n'aurais pu financer une telle opération. »*

Christian Thibaud, au milieu des 32 hectares de terres qui accueilleront prochainement un boisement.

Il faudra attendre au moins un siècle pour que la forêt de chênes arrive à maturité.

Des travaux financés par COSEA

Christian Thibaud ne recevra pas d'indemnisation de la part de COSEA. En revanche, le constructeur prend l'intégralité des travaux en charge. *« Nous finançons les études de projet de boisement, les travaux de préparation des sols, la plantation des arbres et l'entretien pendant les 3 ans à venir. De son côté, le propriétaire s'engage à entretenir le massif de la 4e à la 20e année »*, précise Luc Vancrayelynghe, chargé d'environnement à COSEA. Dans le département, une quinzaine de terrains proposés par des propriétaires privés vont ainsi faire l'objet de la première opération de boisement. *« Toutes les candidatures n'ont pas pu être retenues. La surface, la localisation des parcelles et les caractéristiques des sols font notamment partie des critères de sélection du cahier des charges des Directions Départementales des Territoires définis lors des arrêtés de défrichement. »*

Le choix des essences est également déterminant. Pas question de planter n'importe quoi. Les terres de Christian Thibaud accueilleront des chênes sessiles, des pins et des aulnes glutineux. *« Il faudra attendre au moins un siècle pour que la forêt arrive à maturité »*, précise André Thillou, technicien pour la Charente au CRPF.

Après 3 années de plantation, les boisements compensateurs menés par COSEA doivent aboutir à un développement de 75 % des plants forestiers. C'est l'engagement pris par le constructeur. Les services de l'Etat mèneront d'ailleurs des opérations de contrôle dès la première année suivant la plantation, puis à 3 et 20 ans.

Interview

CRPF : aux côtés des propriétaires

Le Centre Régional de la Propriété Forestière de Poitou-Charentes (CRPF) assiste COSEA dans la mise en œuvre des mesures de boisements compensateurs sur le territoire régional. Rencontre avec Alain Rousset, technicien en charge de la coordination.

Le CRPF est une structure peu connue du grand public. Pouvez-vous préciser ses principales missions ?

Etablissement public à caractère administratif, le CRPF est à la forêt ce que la chambre d'agriculture est au monde agricole. Administré par des propriétaires forestiers élus, il oriente la production forestière en forêt privée. A ce titre, il conseille les propriétaires, informe sur les techniques et promeut le regroupement des propriétaires. Il assure enfin l'élaboration des schémas régionaux de gestion et gère l'agrément des plans simples de gestion pour les propriétaires qui exploitent plus de 25 hectares de bois.

Alain Rousset et André Thillou du CRPF, entourent Luc Vancrayelynghe, chargé environnement à COSEA.

Quel est votre rôle dans la mise en œuvre des mesures de boisements compensateurs ?

En relation avec la Direction Départementale du Territoire, nous travaillons depuis bientôt un an à l'identification des propriétaires qui souhaitent boiser leurs terrains. En Charente par exemple, une cinquantaine de candidats a proposé des parcelles de 1 à 32 hectares. A leur côté, nous réalisons un pré-dossier technique, avant de passer la main à la Société Forestière de la Caisse des Dépôts et Consignations. En tant que maître d'œuvre, elle est chargée de finaliser les dossiers, de passer les appels d'offres et de suivre les chantiers pour réaliser les travaux de préparation des sols, la plantation et l'entretien pour les 3 ans à venir.

Où en est-on en Charente ?

L'appel d'offres pour le lancement de la première tranche a été publié cet été. 120 hectares sont concernés. Les travaux de préparation des sols seront réalisés pendant l'automne. La plantation des arbres est prévue pour l'hiver. Découpées en plusieurs tranches, les mesures de boisements seront étalées sur 4 ans. En Charente, 342 ha de massifs seront réalisés au total.

Les plates-formes de formation

A l'école du chantier

Il y a un peu plus d'un an, COSEA multipliait les réunions d'information pour présenter les opportunités en matière d'emploi et de formation aux habitants des 3 régions concernées par le chantier de la LGV. Près de 1 500 personnes vont ainsi être formées aux métiers du terrassement et du génie civil d'ici la fin de l'année, grâce au concours des acteurs locaux. Elles travailleront ensuite à la construction de la ligne. Conçues par COSEA, les formations alternent théorie et pratique. Pour recevoir les stagiaires, 9 plates-formes ont été installées le long du tracé. Au mois de juillet, près de 200 stagiaires étaient déjà sortis des premières sessions avec l'assurance d'un contrat de travail.

Sur le terrain

La LGV, de la théorie à la pratique

A St-Martin-d'Ary (17), COSEA forme des hommes à pieds* et des conducteurs d'engins. Depuis juin et jusqu'à novembre, les stagiaires répartis par groupes de 14 vont suivre des cours théoriques et participer à des exercices pratiques. Les premiers reçus ont déjà été envoyés sur le terrain, un CDI à durée de chantier en poche.

Une dizaine de stagiaires en formation théorique au métier de conducteur d'engins à St-Martin-d'Ary (17)

Il fait un soleil de plomb cet après-midi-là, sur la plate-forme de formation de COSEA à Saint-Martin-d'Ary, en Charente-Maritime, à quelques kilomètres de Montguyon. Une trentaine de stagiaires s'apprête à rentrer dans un des bungalows de chantier, transformés en salle de classe et installés à côté d'un vaste terrain d'exercice. *« La plate-forme est ouverte depuis juin. Elle devrait fermer en novembre. Située sur l'emprise de la ligne, elle disparaîtra sous les rails »*, détaille, Jean-François Coudert, responsable du lieu et formateur pour l'Afpa**, à qui COSEA a délégué la gestion de la plate-forme. *« Nous avons installé 9 plateaux de formation entre Tours et Bordeaux : 5 concernent le terrassement et 4 le génie civil »*, poursuit Robert Piechon, responsable de la formation à COSEA.

Une opportunité de reconversion

A Saint-Martin-d'Ary, 3 formateurs vont prendre en charge jusqu'à 140 stagiaires, pour leur apprendre les métiers de conducteurs d'engins et d'hommes à pieds. La plupart des participants a entendu parler de la proposition de COSEA grâce à Pôle Emploi, les missions locales, les conseils régionaux et généraux et les acteurs de l'insertion, ou lors de l'une des nombreuses réunions d'information organisées par LISEA et COSEA dans tous les départements concernés par le chantier. *« L'action menée par les acteurs locaux a été déterminante en matière d'information et de qualification des candidatures*, reprend Thierry Fayoux, directeur de la formation et de l'insertion à COSEA. *Les motivations des stagiaires sont différentes. Une chose est certaine, le contexte économique et la proximité du chantier ont nécessairement eu de l'impact. »* Les publics recrutés sont d'origines professionnelles diverses ; le chantier semble attirer de nombreuses personnes en reconversion. Certains possèdent déjà une expérience dans les travaux publics. D'autres non. De toute façon, ce n'est pas indispensable. *« Nos formations sont adaptées aux profils des stagiaires. Certains ne bénéficient que d'une remise à niveau quand d'autres suivent l'ensemble des modules théoriques et pratiques »*, développe Jean-François Coudert.

Une formation adaptée aux besoins du chantier

Pour familiariser les stagiaires avec le matériel utilisé sur le chantier, les entreprises associées à COSEA ont livré quelques-uns de leurs propres engins sur chacune des plates-formes. Des formateurs et des tuteurs d'entreprises ont également été dépêchés sur place pour assurer la partie pratique de toutes les formations. *« Nous souhaitons former les stagiaires à nos techniques, sur notre matériel. Ce dispositif nous permet de gagner du temps et d'optimiser l'apprentissage. »* A l'issue de la période de formation, chaque stagiaire se voit proposer un CDI à durée de chantier, un contrat à temps plein, le temps des travaux. *« Nous faisons tout notre possible pour réduire les délais d'attente entre la fin des stages et les recrutements effectifs sur le terrain. Aussi, nous travaillons déjà à l'élaboration de propositions de formations complémentaires ou d'emplois pour préparer l'après-chantier »*, conclut Thierry Fayoux.

**Sur un chantier, les "hommes à pieds" ont des missions diverses : mise en place de la signalisation, assistance des géomètres, travail en laboratoire ou terrassement.*

***Association pour la formation professionnelle des adultes*

Témoignages

LGV : « une belle opportunité professionnelle »

Audray Dru, 32 ans, et Stéphane Dailly, 40 ans, ont suivi la formation de conducteurs d'engins.

Elle était maître-chien pour une entreprise de sécurité, il conduisait une voiture-pilote de convois exceptionnels. Jusqu'à ce qu'ils découvrent l'offre émise par COSEA. *« J'ai déjà travaillé dans les travaux publics par le passé,* commente Stéphane. *Quand mon conseiller Pôle Emploi m'a proposé de suivre une formation pour participer à la construction de la ligne LGV, je n'ai pas hésité. »* Après 10 semaines passées sur la plate-forme de Saint-Martin-d'Ary, ils seront affectés sur le chantier, quelque part entre Ambarès et Montguyon. *« Nous étudions les règles de sécurité, la mécanique, la topographie, l'environnement ou la signalisation,* souligne Audray. *Cette formation nous permet également de passer deux certificats d'aptitude en conduite en sécurité pour piloter des tombereaux, des compacteurs et des décapeuses. »* Conscients de leur responsabilité et prêts à relever le challenge, tous les deux rêvent déjà d'une carrière prometteuse. *« Cette formation constitue une véritable opportunité pour notre avenir ! Le travail ne nous fait pas peur et nous espérons bien pouvoir évoluer professionnellement. »*

Rebecca Roszac, 32 ans, et Michael Ferrari, 38 ans, ont suivi la formation d'hommes à pieds.

S'il y a encore quelques mois, ni Rebecca ni Michael n'envisageaient de tourner leur carrière professionnelle vers les travaux publics, ils avouent aujourd'hui tous les deux une certaine fierté à travailler à la construction de la ligne LGV. *« C'est quand même le plus grand chantier actuel en Europe »,* sourit Rebecca, ancienne secrétaire de gendarmerie, pas du tout effrayée par l'engagement physique qu'implique la profession. *« Quant à moi, avant, j'étais administrateur système et réseaux,* confie Michael. *Mais je ne trouvais pas d'emploi durable. Cette proposition de COSEA tombait donc au bon moment. Aujourd'hui, je me sens prêt à me consacrer pleinement à ce job et j'ai hâte d'aller sur le terrain. »* Rebecca et Michael ont depuis quelques semaines déjà rejoint la base travaux de Clérac (17). Ils exercent comme opérateurs en laboratoire et semblent s'être trouvé un avenir. *« C'est certain, quoi qu'il arrive, nous poursuivrons notre carrière dans les travaux publics. »*

En chiffres

9 plates-formes de formation ont été installées tout au long du tracé.

5 concernent le terrassement et 4 le génie civil.

1 500 personnes environ seront formées par COSEA pour répondre aux besoins du chantier, dont 2/3 de terrassiers.

12 millions d'euros sont mobilisés pour organiser ces formations. L'investissement est réparti entre les entreprises concernées par le chantier, Pôle Emploi et Constructys, l'organisme paritaire collecteur agréé du secteur de la construction.

6 mois, c'est la durée de vie moyenne d'une plate-forme de formation.

A la fin du mois de juin 2012, **408** personnes avaient déjà été formées ou étaient en cours de formation, dont **36** femmes. Parmi elles, **171** étaient déjà sorties de formation pour rejoindre le chantier et y exercer leur nouveau métier.

Les réalisations (ouvrages, installations ...) présentées dans les pages Territoires sont issues des études techniques préliminaires, des contraintes géographiques locales et de la concertation avec les communes concernées.

Charente-Maritime

Neuvicq : opération amphibiens

C'est une mission particulière qui attendait les équipes de COSEA en ce milieu du mois de juillet à Neuvicq : la suppression d'une mare, située sur le tracé de la ligne LGV entre Tours et Bordeaux, et sa transposition 130 mètres plus loin. *« Dans le cadre des mesures compensatoires, COSEA s'engage à recréer les espaces naturels détruits,* explique Cynthia Gotrand, chargée environnement à COSEA. *Pour mener cette action, nous avons travaillé avec le le Conservatoire d'espaces naturels de Poitou-Charentes et l'association Nature Environnement 17, chargés d'émettre des préconisations et de piloter les opérations. »* Après avoir pompé les 300 m³ d'eau que contenait la mare, il a fallu récupérer les amphibiens pour les conduire vers le nouvel espace situé à proximité. *« Nous avons réussi à recueillir des grenouilles vertes, des larves de tritons palmés, des tritons marbrés adultes et des larves de reinettes »,* précise Matthieu Holthof, chargé de mission au Cen-Pc. Et les poissons ? *« Ils n'ont pas été réintroduits dans la mare. Contrairement aux idées reçues, leur présence contribue à l'appauvrissement de la diversité biologique d'une mare. Moins il y en a, plus les amphibiens peuvent se développer. »* Dans le secteur de Clérac, 4 mares sont ainsi concernées par ces opérations de sauvetage.

Près d'une centaine d'amphibiens a été pêchée puis relâchée dans une nouvelle mare, plus éloignée du chantier. Ci-contre, un spécimen de triton marbré.

Clérac : un train peut en cacher un autre

Le tronçon de la voie ferrée déplacé, les nouveaux rails seront livrés mi-novembre.

Depuis le 18 juin dernier, la voie ferrée qui relie Saint-Mariens à Clérac, en Charente-Maritime, est coupée. Située sur le passage de la future ligne LGV entre Tours et Bordeaux, elle servait peu : *« Elle est uniquement dédiée au fret. Une entreprise locale de porcelaine l'utilise une fois par an pour transporter du kaolin »,* explique German Elera, ingénieur coordination terrassement pour COSEA. Néanmoins, pas question de la supprimer. *« COSEA doit prendre en charge son rétablissement. Nous allons donc la déplacer d'une quinzaine de mètres, sur près de 2 kilomètres. »* Parallèlement, COSEA va dévier la RD258 qui relie Clérac à Montlieu-la-Garde et supprimer le passage à niveau qui traversait la ligne. Les travaux ont commencé. Toutes les opérations sont menées en parallèle du chantier de la LGV. La route et la voie ferrée seront remises en service à la fin de l'année.

ERRATUM *Une erreur s'est glissée dans le précédent numéro de votre journal, en page 6. A Clérac, à proximité de l'installation de chantier, une base travaux ferroviaire est en construction. Elle se transformera en base maintenance, une fois la ligne mise en service.*

Deux-Sèvres

Une vie sur les rails

Serge Marché a 70 ans. Il vit à Messé, dans les Deux-Sèvres, depuis une quinzaine d'années. La future Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux passera à environ 1,5 kilomètre de chez lui. Il participe à toutes les réunions publiques d'information sur son département. Rencontre.

M. Marché, riverain, suit avec attention l'avancée de la ligne.

Vous avez effectué une partie de votre carrière à la SNCF. Quelles fonctions y avez-vous exercé ?

J'y suis entré en 1968, et en suis sorti en 1997. J'ai commencé par caler des wagons pour former des trains de marchandises, puis j'ai recueilli les billets, affiché les trains en gare, fait des contrôles, le ménage, la circulation, le garde-barrière... J'ai occupé toutes sortes de postes. En tout, j'ai passé 28 ans, 9 mois et 5 jours à la SNCF. Mais j'ai également travaillé cinq ans dans le bâtiment et les travaux publics.

Vous connaissez bien l'univers du train. Que pensez-vous du projet de la LGV Tours-Bordeaux ?

Je me suis retiré à Messé pour y trouver le calme. L'arrivée de la LGV n'est donc pas une très bonne nouvelle pour moi, même si je ne suis pas directement impacté. Je me suis résigné. De toute façon, j'ai le sentiment que nous ne sommes pas impliqués dans les décisions ! Le tracé a déjà été défini depuis de longues années.

Vous assistez à toutes les réunions publiques du sud-Vienne et des Deux-Sèvres. Comment se déroulent-elles ?

Très bien. L'accueil y est agréable, le dialogue avec LISEA et COSEA constructif. Le projet y est très clairement exposé. On voit qu'un effort a été fait sur l'information des riverains : pourvu que ça dure !

ESCALE **partenaire**

Le 28ème Festival du Film Animalier de Ménigoute se déroulera
du 3 octobre au 4 novembre 2012.

LISEA est partenaire de ce Festival ouvert à tous les publics avec des projections et espaces d'exposition.
www.menigoute-festival.org

Charente

Les premiers ouvrages d'art sortent de terre

Villognon

Les poutres du saut-de-mouton, qui permettra à la LGV de franchir la voie ferrée Paris-Bordeaux, ont été posées. Le tablier sera coulé en octobre. L'ouvrage sera achevé en mars 2013.

Vervant

La construction du nouveau pont-route de la RD116 s'achèvera en décembre prochain. Les 2 culées, ainsi que 2 piles, sont d'ores et déjà terminées, les poutres posées et le tablier coulé. Le dévoiement des réseaux se fera en octobre. L'ouvrage existant sera détruit début 2013.

Nersac

Le pont-rail sur la ligne ferroviaire reliant Saintes (Beillant) à Angoulême est en cours de construction. COSEA a monté les élévations en août et posé le tablier en septembre. Les finitions et l'installation des équipements seront réalisées à l'automne. En février 2013, COSEA procédera au rétablissement de la rue Ampère dans la zone industrielle de Nersac.

Entre Nersac et La Couronne

Démarrés en juillet, les travaux de fondations du viaduc de la Boème se poursuivent. L'ouvrage sera achevé début 2014.

La Couronne

La construction du pont-route sur la RD41 démarre en octobre. Une déviation provisoire est en place depuis juin. Les travaux dureront 8 mois. Par ailleurs, la construction de l'estacade se poursuit.

Roullet Saint-Estèphe

Les travaux du pont-rail sur la voie communale du Fustifort ont commencé en septembre. La voie sera fermée pendant 8 mois. Un itinéraire de déviation est en place. Sur la RN10, la construction du pont-rail se poursuit. L'installation du pilier au milieu de la nationale se termine. Les poutres de l'ouvrage seront posées en octobre. A cette occasion, la RN10 sera fermée pendant 2 jours, les 13 et 14 octobre au niveau de la zone économique de Roullet-St-Estèphe. Enfin, la construction des 3 ponts-rails sur la RD42 sont en cours, sans conséquence sur la circulation. Fin des travaux début 2013.

Plassac-Rouffiac

Le tablier du pont-rail sur la RD22 a été coulé. Les finitions sont en cours. Les travaux n'ont pas d'impact sur la circulation.

Brossac

La construction du pont-rail sur la voie communale 2 est en cours. Une déviation provisoire est en place. Les travaux se termineront à la fin de l'année.

Pour limiter les nuisances

Pour limiter les nuisances du va-et-vient des camions en Charente, COSEA vient d'ouvrir une centrale à béton, à Roullet-Saint-Estèphe, au plus près du chantier. Gérée par l'entreprise BCCL (Lafarge), la centrale à béton devrait permettre de livrer jusqu'à 3 000 m³ de béton chaque mois, pour réaliser tous les ouvrages d'art entre Nersac et Deviat.

GLOSSAIRE de la LGV

Pont-route : il permet à la route de passer au-dessus de la LGV.

Pont-rail : il permet à la LGV de passer au-dessus de la route.

Culées : appuis situés aux 2 extrémités du pont, supportant le poids du tablier.

Tablier : plate-forme qui constitue le plancher sur laquelle est posée l'infrastructure ferroviaire ou routière.

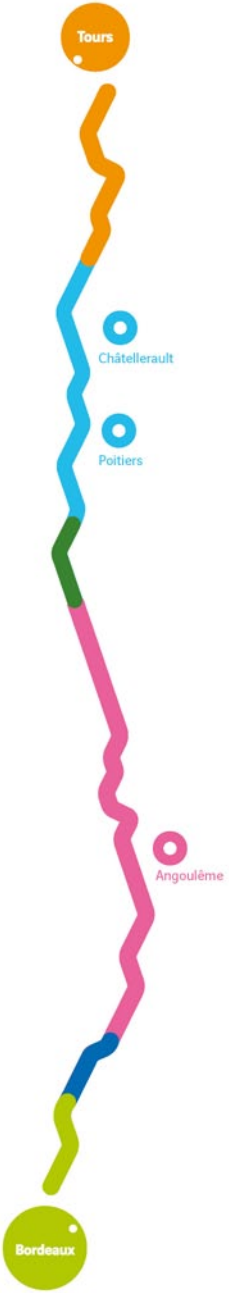
Saut-de-mouton : ouvrage d'art permettant à une voie ferrée d'en croiser une autre, en passant par-dessus ou par-dessous.

ESCALE partenaire

La Canopée, un théâtre, une médiathèque à Ruffec, en Nord-Charente, avec une programmation tout public (théâtre, danse, humour, musique, marionnettes...)

Place du Jumelage - 16700 Ruffec
Tél. 05 45 31 32 82 /www.la-canopee.fr

À vos agendas ! LISEA sera un des partenaires de La Canopée, les deux prochaines années. Rendez-vous dès l'ouverture de la saison culturelle, **le 5 octobre 2012,** pour **André le magnifique**, une comédie délirante à ne pas manquer.



Les réalisations (ouvrages, installations ...) présentées dans les pages Territoires sont issues des études techniques préliminaires, des contraintes géographiques locales et de la concertation avec les communes concernées.

Vienne

Modifications sur l'A10

Dans la Vienne, le chantier de la LGV Tours-Bordeaux entraîne quelques modifications du réseau autoroutier. D'ici quelques semaines, l'aire de repos des Cent Septiers, à Poitiers, sera définitivement fermée. Située sur le tracé de la future ligne, elle sera détruite et reconstruite un kilomètre plus au nord, à l'identique ou presque. *« La nouvelle aire comprendra quatorze places supplémentaires réservées aux poids lourds, et les installations seront adaptées aux normes environnementales en vigueur. Une attention particulière sera portée aux aménagements paysagers »*, annonce Stéphane Brondino, directeur du chantier dans la Vienne pour COSEA. Autre changement induit par les travaux : la mise en service de deux portions provisoires d'autoroute, à proximité des communes de Fontaine-le-Comte (La Devinalière) et de Migné-Auxances (Chardonchamp). Elles permettront aux équipes de chantier de construire deux tranchées couvertes en toute sécurité, pour le passage de la LGV sous l'autoroute. *« Ces déviations seront en service à l'automne ; la vitesse autorisée y sera moins élevée que sur l'A10, soit 90 km/h, pour atténuer les nuisances sonores. »*

Travaux en cours le long de l'autoroute à Fontaine-le-Comte (86).

Biard : le monument aux fusillés dans son nouvel espace

Situé juste sous la trace de la LGV Tours-Bordeaux en construction, le monument aux fusillés de Biard a dû être déplacé de quelques dizaines de mètres, sur un nouvel emplacement paysager. Le cheminement et la zone de remblais pourront accueillir un grand nombre de personnes pour les cérémonies officielles.

Brux : matériaux en stock

D'importants travaux de terrassement ont été réalisés à Brux aux mois de mai et juin. La plate-forme ainsi créée est destinée au stockage des matériaux tels que la sous-couche ferroviaire* et le ballast** qui seront utilisés dans la dernière phase de la construction de la LGV Tours-Bordeaux, dès 2014. La réalisation d'une piste d'accès reliant cette plate-forme au chantier de la LGV pour la livraison des matériaux est en cours de définition avec la commune. *« Ce site a été choisi pour ses qualités pratiques,* explique Axel de Luze, adjoint au directeur opérationnel en sud Vienne pour COSEA. *Son étendue de six hectares, et son accès direct à la RN10 constituent notamment de précieux atouts. »*

** Granulat constitué de pierres dures concassées destiné à soutenir les traverses.*

*** Lit de gravier qui supporte la voie de chemin de fer.*

Poitiers, La Folie : restructuration complète

A La Folie, au nord de Poitiers, l'édification d'une estacade - pont caractérisé par un nombre plus importants de pieds de soutènement - entraîne quelques perturbations pour les usagers de la RD910 Poitiers-Châtellerault et ceux de la RN147 Limoges-Angers. A la mi-juillet, le terre-plein central de la RD910 a été entièrement restructuré, obligeant les automobilistes à circuler sur une voie au lieu de deux. Au mois de septembre, la construction d'un giratoire a débuté. *« Nous allons creuser une tranchée sous la RD910, dans laquelle passeront des busages - des tuyaux en béton qui permettront le rétablissement hydraulique - et des fourreaux, des tuyaux plus petits pour les réseaux électriques. La circulation sur la RD910 ne sera jamais interrompue en journée. Seules les bretelles entre la RD910 et la RN147 seront coupées successivement en concertation avec les gestionnaires de voirie concernée »*, détaille Gérald Bassez, responsable des rétablissements de voiries pour COSEA. Cette phase du chantier devrait durer jusqu'à l'été 2014. Autre conséquence induite par la construction de l'estacade : le déménagement partiel du refuge de la Société Protectrice des Animaux. *« Il est actuellement situé sur la zone de remblais de la LGV,* explique Stéphane Brondino, directeur du chantier dans la Vienne. *D'ici la fin de l'année, nous allons construire un chenil-fourrière et un refuge sur un terrain mitoyen. Tous les animaux seront transférés dans ces nouvelles installations aux normes.»*

1. Après son passage sous l'A10, la ligne de raccordement vers la gare de Poitiers passera au-dessus de la RD 910, de la N 147, puis de la ligne ferroviaire existante
2. Nouveau giratoire et nouvelles bretelles d'entrée/sortie
3. Passage de l'estacade au-dessus de la N 147
4. Zone de raccordement à la ligne ferroviaire existante

Gironde

Ambarès-et-Lagrave en travaux

Depuis mai et jusqu'à octobre 2012, la ville d'Ambarès-et-Lagrave fait l'objet de travaux nocturnes. Les équipes de COSEA ont commencé la construction des futurs ouvrages d'art. Celles de RFF posent de nouvelles caténaires en vue de la préparation des jonctions permettant l'intégration de la LGV Tours-Bordeaux au réseau déjà existant. *« Nous évitons au maximum les travaux nocturnes, mais n'avons parfois pas d'autres choix,* explique Pascal Combecave, médiateur chantier pour COSEA. *En effet, certains travaux nécessitent l'interruption ou le ralentissement des trains, pour des raisons de sécurité. »* Afin de prévenir les riverains des nuisances occasionnées, un dispositif d'information a été mis en place par LISEA, COSEA et la municipalité. Des dépliants sont ainsi régulièrement distribués dans les boîtes aux lettres des quartiers concernés.

Construction d'un pont-routier, le nouveau pont René Coty au sein du quartier de La Gorp à Ambarès-et-Lagrave (17)

Les pieux des trois appuis du futur pont René Coty sont forés dans le sol. L'ouvrage sera achevé en fin d'année 2012.

Cubzac-les-Ponts : les estacades à l'eau

Mise en place des tubes et du béton armé des deux culées, pose des premières travées, approvisionnement des différents éléments de chantier... au nord de Bordeaux, la construction des deux ponts provisoires ou "estacades", qui serviront à bâtir le futur viaduc de la Dordogne, avance à grands pas. Celui de la rive gauche devrait ainsi être terminé fin 2012, et celui de la rive droite au tout début de l'année 2013.

Indre-et-Loire

Viaduc de la Vienne : mixité des matières

7 000 m³ de béton, 2 000 tonnes de structures en métal. Situé à proximité de la confluence de la Vienne et de la Creuse, le futur viaduc sera doté d'un tablier dit "mixte", c'est-à-dire constitué d'une charpente métallique surmontée d'une dalle de béton. *« Il s'agit du type d'ouvrage le plus courant en France,* assure Jean-Sébastien Cloitre, ingénieur travaux auprès de COSEA. *Près d'un pont sur deux est réalisé de cette façon. »* D'une longueur totale de 345 mètres, ce viaduc comportera 6 travées et 5 piles, dont 3 situées dans la rivière. Il est prévu pour être opérationnel mi-2014.

CALENDRIER des travaux

Octobre à décembre 2012 : Travaux de la culée sud (Ports) et des 2 piles terrestres.

1er trimestre 2013 : Construction de 2 piles en rivière

2ème et 3ème trimestre 2013 : Construction de la dernière pile en rivière et de la culée nord (Noûatre). Réalisation du tablier.

1er semestre 2014 : Mise en en place des équipements (étanchéité, corniches, caniveaux, caténaires ...).

Le viaduc de la Vienne, entre Port-de-Piles et Noûatre, est un des 19 viaducs qui seront édifiés pour réaliser la ligne à grande vitesse

Le chantier vu du ciel

Survolez le tracé de la future LGV

Grâce aux vues aériennes à 360 degrés avant/après travaux, suivez les différentes étapes de la construction de la LGV dans le temps et en différents points emblématiques. Ici, la tranchée butonnée de Veigné en Indre-et-Loire.

La LGV en BD

*LE CRI DU LYNX EST LE SIGNAL DE RECUL DES ENGINS. CE NOUVEL AVERTISSEUR DONT SONT ÉQUIPÉS DE PLUS EN PLUS D'ENGINS DU CHANTIER PRODUIT UN FAISCEAU SONORE CIRCONSCRIT À L'ARRIÈRE DU VÉHICULE. IL LIMITE LES NUISANCES TOUT EN GARANTISSANT LA SÉCURITÉ.

L'auteur, Aude Soleilhac, 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.