LISEA Express

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

Avril 2013
n°06

Crédit photo : A. Montaufier - Mairie de Chaunay (86), Le Maire de la commune, Guy Sauvaitre, en compagnie d'un collaborateur de COSEA

[GRAND ANGLE]

Élus, acteurs de la concertation

Comment concilier les intérêts particuliers et l'intérêt général du projet de la LGV SEA Tours-Bordeaux ?

[Environnement]

L'eau, ressource précieuse, objet de mille soins

[Territoires]

Indre-et-Loire : quand la LGV croise l'autoroute

En supplément dans ce numéro :

Le 2ème poster faune et flore des espèces protégées recensées sur le projet

édito

Informer pour mieux comprendre

Le seuil des 100 réunions publiques d'information, organisées dans les communes traversées par la LGV Tours-Bordeaux à la demande des élus concernés, a été dépassé en ce début d'année. Ce chiffre symbolique n'est pas un exploit, mais il traduit la réponse apportée par COSEA, concepteur-constructeur de la ligne, et LISEA, le concessionnaire, au besoin essentiel et légitime de tous les particuliers d'être le mieux informé possible de l'avancée du projet, de pouvoir exprimer des demandes et d'en débattre.

Ces réunions sont des moments forts de rencontre avec le concessionnaire et le constructeur pour exprimer les craintes, les inquiétudes, les attentes, afin d'obtenir des réponses claires et précises. Ces heures d'échanges approfondis constituent l'essentiel de ce que nous nommons la concertation. Portée par plusieurs interlocuteurs COSEA dédiés à cette mission au plus près des territoires, la qualité de cette concertation dépend, bien évidemment, de l'implication des élus des 113 communes traversées par la LGV. Je tiens ici à leur rendre, collectivement, hommage et à les remercier.

L'avancée rapide du chantier ne doit pas faire oublier que ces échanges se poursuivent tous les jours, sur le terrain, lors de réunions ou via le site internet du projet : nous avons tous à progresser dans la compréhension de l'autre, de ses attentes ou de ses besoins, sans nous reposer sur nos acquis. Car, au final, je l'espère, nous tendons tous vers un objectif unique : accorder nos intérêts particuliers, en vue de l'intérêt général de ce très, très grand projet.

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 : Valérie Marquis

Rédaction : Axentonic, service communication LISEA

Graphisme/Maquette : Pubble-Gum

Dans ce numéro : insertion d'un poster sur les espèces protégées du tracé (©Territoires & Co)

Photo couverture : A. Montaufier

Photos/Schéma : A. Montaufier, M. Garnier, Axentonic, T. Duqueroix, T. Marzloff, DND, Aérolithe, FIFO

Impression : Vincent Imprimeries (Tours)

Distribution : Mediapost / Adrexo

N°ISSN : 2258-6342

Principaux associés : VINCI Concessions et VINCI SA, CDC Infrastructure, SOJAS SAS (MERIDIAM Infrastructure), AXA Private Equity

Tirage : 197 000 exemplaires imprimés sur papier certifié PEFC, issu de forêts gérées durablement.

Prochain numéro : juillet 2013

Découverte

Des visites guidées pour découvrir le chantier

Depuis plus d'un an, les équipes et engins du chantier du plus grand projet ferroviaire européen s'activent, entre Tours et Bordeaux. Le paysage se modifie de jour en jour, les viaducs s'élèvent, la LGV prend forme. Pour découvrir ce projet d'envergure en toute sécurité - en dehors de ce cadre, le chantier est interdit au public durant toute la durée des travaux -, quatre itinéraires de visite vous sont proposés au départ de Sorigny (37), Jaunay-Clan (86), Villognon (16) et Ambarès-et-Lagrave (33). Après une présentation du projet en détail dans un espace dédié à l'information du public, un guide emmène les groupes formés en car sur le terrain, pour découvrir les métiers du terrassement et de la construction d'ouvrages d'art.

Plus d'information sur les modalités d'inscription sur le site www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr

Un espace dédié à l'accueil du public ouvre sur le chantier

3D conception et réalisation LES ORTIGUES

Fouilles préventives

Archéologie : la terre fouillée de fond en comble

Une installation d'un groupe de Néandertaliens vieux de 220 à 250 000 ans en Charente, un village du début de l'Age du Fer (7ème siècle avant J.-C.) en Vienne, une occupation antique, avec notamment la présence d'un temple de type gallo-romain (1er siècle après notre ère) en Indre-et-Loire... tels sont quelques-uns des vestiges exhumés dans le cadre des fouilles archéologiques préventives réalisées le long du tracé de la LGV Tours-Bordeaux. *« A ce jour 52 sites d'intérêt scientifique majeur font ou ont fait l'objet d'investigations approfondies (fouilles) »*, indique Sébastien Joly, responsable de l'archéologie chez COSEA. Un projet d'exposition itinérante est actuellement en cours d'élaboration, en partenariat avec l'Etat, RFF et les acteurs culturels. A voir, dès la fin d'année 2015 et jusqu'en 2017, au musée Sainte-Croix de Poitiers, au musée d'Angoulême, au musée Gouin de Tours et au musée d'Aquitaine de Bordeaux.

52 fouilles ont été réalisées, dont celle d'Asnières-sur-Nouère (16)

Solidarité

Noah : du rêve à la réalité

C'est l'histoire d'un petit Châtelleraudais de 7 ans. Comme beaucoup de garçons de cet âge, il rêve de travailler sur un chantier, de conduire des engins énormes. Mais Noah est aussi gravement malade et vit intensément chaque instant de sa vie. Alors son souhait s'est exaucé comme par magie. Grâce à l'implication de l'association *« Rêves* »*, entrée en contact avec les équipes de COSEA et de LISEA, Noah, les yeux étincelants de bonheur, est monté dans une niveleuse, un tombereau, une décapeuse et même une pelle à godet. Un moment de partage émouvant pour les conducteurs d'engins de Jaunay-Clan qui se sont prêtés à l'aventure.

Rêves est une association caritative, reconnue œuvre de bienfaisance, qui exauce depuis 19 ans les rêves d'enfants et d'adolescents touchés par une maladie grave.* ***www.reves.fr*

17 millions de m³ de déblais sur les 60 millions de m³ prévus

118 ouvrages d'art courants en cours de réalisation

11 ouvrages d'art non-courants en cours de réalisation sur les 27 prévus

5 déviations autoroutières en service sur les 8 requises sur le projet

Visite officielle

Un ministre pour célébrer la pose des premiers voussoirs

C'est en présence de Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche, Jacques Rapoport, président de Réseau Ferré de France, Hervé Tricot, président de LISEA, concessionnaire de la LGV SEA Tours-Bordeaux et Xavier Neuschwander, président de COSEA, concepteur-constructeur de la ligne, que plus d'une centaine d'élus, de représentants des services de l'Etat et des collectivités territoriales ont assisté le 4 février dernier à la pose des premiers voussoirs du viaduc de La Boëme en Charente. L'occasion pour Frédéric Cuvillier de souligner que la LGV SEA Tours-Bordeaux est *« un défi à la fois économique, un défi en savoir-faire, un défi humain, un défi de la croissance, un défi du territoire... [....] Quand nous voyons ici les retombées du plus grand chantier européen, c'est au-delà du défi une grande fierté ainsi qu'un salut et un encouragement à tous ceux qui participent à sa réussite. [...] Il donne confiance, des perspectives, et démontre que l'on peut être sur des grands chantiers, de grands travaux, tout en étant respectueux des territoires... »* D'autres évènements ont été ou seront célébrés en Vienne, Gironde, Charente-Maritime, Deux-Sèvres et Indre-et-Loire. Autant d'occasions de présenter l'avancée des travaux aux acteurs du projet de la LGV SEA Tours-Bordeaux.

Hervé Tricot, président de LISEA, Xavier Neuschwander, président de COSEA, entourent le ministre Frédéric Cuvillier, venu inaugurer la pose des premiers voussoirs au viaduc de la Boëme en Charente

Circulation routière

Le chiffre : 1 340

C'est le nombre de voussoirs qui, d'ici l'automne 2014, seront livrés sur 7 des 21 viaducs du tracé de la LGV Tours-Bordeaux, construits selon cette technique spécifique. *« Il en part trois par jour de l'usine de Coulombiers (86),* explique Peyo Cordova, directeur de secteur chez COSEA. *En début d'année, ils alimentent les chantiers de la Boëme et de la Charente-nord. »* Ces gigantesques pièces de béton qui, mises bout à bout, forment le tablier d'un pont, sont acheminées par camion, suivi d'une voiture. *« Les convois sont dits exceptionnels uniquement par leur hauteur : 5,30 mètres une fois chargés, ce qui rend le passage par certains axes impossible, notamment sur la RN10. »* Chaque livraison fait l'objet de repérages préalables et d'une demande d'autorisation auprès de la Direction Départementale des Territoires, en concertation avec les collectivités concernées.

Aménagement des horaires

LA PAROLE À : Bruno de Monvallier, directeur régional de Réseau Ferré de France Aquitaine et Poitou-Charentes

En décembre dernier, les horaires des trains en Poitou-Charentes, en Aquitaine et en région Centre ont été modifiés. Comme chaque année dans toute l'Europe ! Explications avec Bruno de Monvallier, directeur régional de Réseau Ferré de France Aquitaine et Poitou-Charentes.

A quoi servent ces changements d'horaires ?

Depuis deux ans, les changements ont d'abord permis au cadencement de monter en puissance. Objectif : rendre la circulation plus régulière, améliorer la lisibilité des horaires et augmenter le nombre de trains en circulation, pour répondre aux demandes des usagers et des conseils régionaux, en charge du transport ferroviaire. Mais ces modifications sont également dues aux nombreux travaux engagés, qu'il s'agisse de moderniser les voies existantes ou d'en construire de nouvelles, comme c'est le cas pour la LGV entre Tours et Bordeaux.

Tous les usagers sont-ils impactés de la même façon ?

En 2012, 85% des horaires ont été modifiés au niveau national, notamment en raison de la mise en service de la LGV Rhin-Rhône. Cette année, la situation est plus contrastée d'une région à l'autre. En Poitou-Charentes et en Aquitaine, de nombreux travaux sont en cours. En conséquence, les changements d'horaires affectent près de 70% des trains en circulation.

Concrètement, qu'est-ce que ça change en Poitou-Charentes pour les voyageurs ?

Sur la ligne entre Paris et Bordeaux, le temps de parcours est allongé de 12 minutes. Sur certaines portions impactées par des travaux, les trains doivent en effet circuler au ralenti. Du coup, les correspondances avec les TER sont également décalées. L'allongement de parcours des TGV et ses effets sur les circulations TER seront stabilisés à partir de 2014, jusqu'à la mise en service de la LGV entre Tours et Bordeaux, en 2017. A partir de cette échéance, les horaires seront revus pour tenir compte des gains de temps des TGV.

Quelles actions mettez-vous en place pour limiter ces nuisances ?

Nous avons entrepris il y a deux ans un important travail de concertation avec les conseils régionaux mais également avec COSEA, afin d'apporter des solutions répondant aux attentes des usagers. Les travaux sont ainsi principalement réalisés la nuit, pour ne pas gêner le trafic. Enfin, nous avons mis en place avec la SNCF un important dispositif d'information des voyageurs : les travaux entrepris ont avant tout pour objectif d'améliorer le confort, de fluidifier la circulation, d'optimiser la régularité. C'est un mal pour un bien !

Voirie coupée, voirie rétablie !

L'ouvrage d'art de Vervant (16) lors de sa construction

C'est l'une des règles d'or du chantier : toutes les routes coupées par la LGV doivent être rétablies, via une voie parallèle, un pont-rail ou un pont-route. Cette situation concerne 254 kilomètres de chaussée revêtue sur l'ensemble du tracé, soit des voiries de toutes sortes : communales, départementales, nationales et autoroutières. Un certain nombre de rétablissements ont ainsi d'ores et déjà été mis en service. C'est par exemple le cas de la RD360 et de la RD116, à Vervant (16), où un ouvrage d'art a été érigé sur le raccordement vers le réseau ferré national. Le pont existant a ensuite été entièrement démoli.

190 000 m³ de béton de structure mis en œuvre sur les **750 000 m³ prévus**

220 espèces protégées recensées

Plus de 100 réunions publiques organisées

12 millions d'euros en faveur de la formation

600 millions € de contrats signés ou en cours de négociation avec des entreprises des 6 départements du tracé

CHANTIER DE LA LGV : LE PIC D'EMPLOI ATTEINT

Plus de 1 000. C'est le nombre de nouveaux recrutements réalisés depuis janvier, qui viennent ainsi s'ajouter aux 4 700 compagnons mobilisés par COSEA. Avec cette nouvelle vague d'embauches dans les trois régions traversées, le chantier atteint son pic d'activité au printemps. Dans sa politique de recrutement, COSEA a souhaité privilégier l'ancrage territorial. Aussi, l'entreprise, Pôle Emploi, la Région et Constructys, en cofinançant le programme de formation à hauteur de 7 millions d'euros pour l'année 2012, ont permis la formation de 1 000 personnes. L'objectif est d'offrir la meilleure chance à chacun de s'inscrire dans un emploi à long terme. Au final, plus de 1 200 personnes auront été recrutées localement, sans compter les embauches effectuées par les sous-traitants.

Etat des lieux

Recrutement et pérennisation des emplois

Pour répondre aux besoins croissants en personnels qualifiés, des mesures exceptionnelles ont été prises en termes de recrutement, formation, et sécurisation des emplois.

Unique. Si le chantier l'est par l'ampleur des infrastructures à réaliser, la politique de recrutement l'est tout autant, par sa forme et les moyens engagés. Dès le départ, COSEA a souhaité y associer les partenaires publics locaux, via la Charte Emploi, qui lie Pôle Emploi, les conseils régionaux et l'Etat au constructeur. *« Ce document a fixé des règles pour répondre efficacement aux besoins de main-d'œuvre sur le chantier,* explique Erik Leleu, directeur des ressources humaines de COSEA. *Le principe du guichet unique a par exemple permis d'éviter la dispersion des ressources. »* En tout, 4 000 candidats ont été convoqués, 2 200 ont suivi des entretiens individuels et 1 200 ont été embauchés. « *Cette démarche a également été conçue en faveur de l'insertion. 10 % des heures travaillées sont affectées à des personnes éloignées du marché du travail. Ce qui devrait permettre à 400 personnes au minimum de retrouver un emploi. »* Et l'ensemble de ces recrutements s'inscrit dans une vision à long terme. *« Notre objectif consiste à favoriser la sécurisation des parcours professionnels. Pour répondre à nos besoins en matière de pose des voies ferrés et des caténaires, nous offrirons l'opportunité à certains, actuellement en poste, de se former pour ces missions. Ils acquerront ainsi une double, voire une triple compétence. Un atout essentiel sur le marché du travail actuel.»* COSEA va en outre mener un programme de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriales (GPECT), en partenariat avec les chambres consulaires et les institutions publiques, de façon à favoriser l'insertion des personnes formées au sein du tissu local des PME-TPE.

Cette politique de recrutement a également été conçue en faveur de l'insertion. 10 % des heures travaillées sont affectées à des personnes éloignées du marché du travail.

Erik Leleu, DRH de COSEA

Vu de l'extérieur

Un impact réel sur l'économie locale

Doyen de la faculté de sciences-économiques de l'Université de Poitiers, Olivier Bouba-Olga est membre de l'Observatoire socio-économique créé par LISEA. Son regard sur les emplois générés par la LGV.

Qu'est-ce qui a motivé votre participation à cet observatoire ?

Economiste, j'y ai vu une opportunité d'évaluer pendant quinze ans les effets d'un tel chantier sur les territoires. Je le conçois comme un outil de recherche à partir duquel des enseignements devront être tirés, qui pourront éclairer l'action publique pour d'autres projets.

Olivier Bouba-Olga, doyen de la faculté de Sciences économiques de l'Université de Poitiers et membre de l'Observatoire socio-économique créé par LISEA

© www.ricardoesteves.com

Quels sont les effets des emplois créés sur l'économie ?

Permettre à 1 200 personnes d'occuper des emplois à l'échelle de trois régions est assez exceptionnel. Il y a tout d'abord des impacts directs et indirects, liés à ''l'effet chantier'' - les personnes embauchées par les donneurs d'ordre (effets directs) et les sous-traitants (effets indirects) - et des effets induits : les personnes embauchées consomment, se logent, toutes ces nouvelles dépenses locales génèrent d'autres emplois dans d'autres secteurs.

Quel regard portez-vous sur ces emplois ?

Ils ont été définis pour répondre à des besoins précis. Il sera donc important de suivre le devenir des personnes et d'évaluer dans quelles mesures les formations et l'expérience acquise leur auront permis de retrouver plus facilement du travail. Mais les faire monter en compétences ne peut être que bénéfique pour leur employabilité.

Verbatim

Sur les rails de l'emploi

Ketty Rileose, conductrice d'engins à Saint-André-de-Cubzac (33)

Ancienne militaire, puis technicienne dans un bureau d'études, je souhaitais me reconvertir. Grâce à une conseillère du Conseil général de Gironde, j'ai eu l'opportunité de visiter la plate-forme de formation installée par COSEA à Saint-Martin-d'Ary. Je ne connaissais rien au métier de conducteur d'engins mais j'ai été séduite. Aujourd'hui, je travaille à Saint-André-de-Cubzac. Sur place, l'équipe m'a très bien accueillie !

Jean-Yves Daveau, conducteur d'engins à Saint-Avertin (37)

Je voulais travailler sur le chantier de la LGV SEA et je me suis préparé pour. Conducteur d'engins depuis 1985, au chômage depuis plusieurs années, j'ai été convoqué par Pôle Emploi pour passer deux entretiens avec des représentants de COSEA. Après deux mois de formation, j'ai rejoint le chantier à Saint-Avertin en octobre dernier. Et je n'ai aucun regret !

Hébergement

Vous disposez d'un logement pour nos compagnons ?

Si vous souhaitez faire une offre de logement, ou obtenir des informations complémentaires, vous pouvez contacter :

INDRE-ET-LOIRE
Danièle THOMAS : 06 14 13 15 23 / daniele.thomas@cocitramobilite.com

NORD ET CENTRE VIENNE
Anita MASSE-MEIFFREN : 06 03 67 41 34 / anita.massemeiffren@cocitramobilite.com

VIENNE SUD ET DEUX-SÈVRES
Nawel BELGHAZI : 06 16 87 64 27 / nawel.belghazi@cocitramobilite.com

CHARENTE NORD
Thomas JUTAN : 06 35 17 30 37 / thomas.jutan@cocitramobilite.com

CHARENTE SUD
Aurore BACONNET : 06 35 17 27 16 / aurore.baconnet@cocitramobilite.com

CHARENTE-MARITIME ET GIRONDE
Florence LESCA : 06 11 45 26 82 / florence.lesca@cocitramobilite.com

L'EAU, OBJET DE MILLE SOINS

S'il est une ressource à laquelle les équipes de COSEA prêtent une attention toute particulière, c'est bien l'eau. Il faut dire que la future LGV rencontre pas moins de 600 écoulements naturels le long de son tracé et que le chantier est de fait réalisé dans un cadre réglementaire très précis : la Loi sur l'Eau. Parallèlement, la Loi sur les espèces protégées vise entre autres la préservation de la faune et de la flore propres aux milieux naturels. Des mesures adaptées aux enjeux de chaque site sont mises en œuvre, en partenariat avec les Associations de Protection de la Nature et sous le contrôle des services chargés de la Police de l'Eau et autres services de l'Etat. L'application de ces dispositions réglementaires garantit une gestion équilibrée des ressources naturelles et, plus généralement, permet d'éviter, de réduire ou de compenser l'impact des travaux sur l'environnement.

Sur le terrain

Les douze travaux de la Rune

De par la complémentarité des aménagements qui y sont réalisés, la Rune concentre de nombreux enjeux de la politique de COSEA en matière de gestion de l'eau.

Linéaire d'écoulement de la source en fin de travaux de réaménagement à la Rune (86)

C'est un petit ruisseau, qui court dans les environs de Fontaine-le-Comte (86), et qui fait actuellement l'objet de grands travaux : la Rune. Une partie de son lit va être déviée. Cette opération est rendue nécessaire par la juxtaposition des enjeux techniques et écologiques liés au site. *« Compte-tenu de la longueur du franchissement et du biais du cours d'eau par rapport à la ligne, il n'était pas possible de préserver le cours naturel de la rivière,* explique David Bécart, responsable de l'environnement chez COSEA. *Nous avons donc retenu la construction d'un ouvrage très large associé à l'aménagement d'un nouveau tracé pour la Rune afin de rétablir une continuité écologique satisfaisante. »* COSEA a fait appel au bureau d'études Hydroconcept, spécialisé dans les techniques de génie écologique, pour assurer une reconstitution naturelle du cours d'eau. Ses agents se sont rendus sur place et ont pris en note toutes les caractéristiques du tronçon destiné à être dévié : sinuosité, nature du fond, végétation… ils ont ensuite imaginé un projet d'aménagement écologique soumis à validation des services de l'Etat. *« Nous réalisons d'abord l'ouvrage, puis procéderons ensuite à la dérivation,* précise David Bécart. *Ce phasage permet de garantir la continuité de l'écoulement durant toute la durée de construction de la LGV.»*

L'écrevisse à pattes blanches est de la partie !

Autre enjeu propre à la Rune : la présence d'une espèce protégée, l'écrevisse à pattes blanches… au sein-même du tronçon qui sera asséché !

« Il a fallu réfléchir à un site de report pour les quelques spécimens recensés, de l'ordre de la vingtaine d'adultes, témoigne Amandine Szurpicki, chargée d'environnement chez COSEA. *En l'absence de site existant propice, nous leur aménageons un lieu d'accueil dans une petite source dont les eaux s'écoulent sur 180 mètres avant de rejoindre ensuite la Rune. »* Le transfert des crustacés qui doit intervenir avant la déviation du cours d'eau est prévu pour la fin de ce printemps, c'est-à-dire à la fin de leur période d'hivernage. *« Nous appliquerons ensuite un protocole de suivi, afin de vérifier leur bonne acclimatation. »*

Le phasage permet de garantir la continuité de l'écoulement durant toute la durée de construction de la LGV.

David Bécart,
responsable environnement COSEA

Interview

L'eau : une problématique multiple

David Bécart est responsable de l'environnement chez COSEA. La gestion de l'eau sur le chantier fait partie de ses missions prioritaires. Explications.

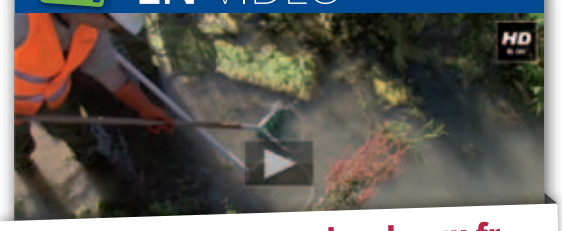
La Loi sur l'eau s'articule autour de trois axes. Le premier consiste à protéger la ressource. Comment cela se traduit-il sur le chantier ?

Cette question comporte d'abord un volet qualitatif. Lorsque nous procédons à des opérations de terrassement, cela peut créer, après chaque épisode pluvieux, des suspensions dans les eaux de ruissellement. Si la concentration s'avère trop forte, elle peut affecter la vie piscicole, en colmatant les branchies des poissons par exemple. Nous récupérons donc cette eau afin de la filtrer avant qu'elle ne soit rejetée dans le milieu naturel. Mais la préservation de la ressource implique également une dimension quantitative : nous nous attachons ainsi à limiter les prélèvements que nous réalisons dans les cours d'eau pour les besoins du chantier, surtout l'été, où ils sont plus fragiles.

Qu'en est-il des deuxième et troisième axes, la préservation des écoulements et des milieux aquatiques ?

La LGV Tours-Bordeaux franchit 600 écoulements naturels, dont 89 cours d'eau, de tailles variées. COSEA garantit la transparence hydraulique de la ligne et s'engage à ce que les ouvrages construits assurent le libre écoulement des eaux. Chaque ouvrage fait ainsi l'objet de calculs particuliers qui permettent de vérifier le passage sans incidence des plus fortes crues. Nous sommes également très attentifs au maintien des continuums écologiques, indispensables aux déplacements des espèces. C'est la raison pour laquelle nous privilégions en première approche la construction d'ouvrages préservant l'intégrité des cours d'eau. Quand cela ne s'avère pas envisageable, l'aménagement de ''banquettes'' ou de berges reconstituées à l'intérieur des ouvrages maintient les possibilités de passage pour la faune en lui permettant de se rendre d'un côté à l'autre de la LGV.

EN VIDEO



www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr
rubrique environnement

La vidéo sur le ruisseau de Longue Plaine (37), faisant l'objet d'une dérivation hydraulique

ou **flashez le code**
pour voir la vidéo sur votre **smartphone** ou **tablette.**

LA CONCERTATION, CLÉ DE LA RÉUSSITE DU PROJET

Permettre à chacun des élus du tracé d'exprimer ses craintes et besoins, faire en sorte que le projet soit compris et accepté de tous les riverains, expliquer les contraintes et apaiser les tensions : tels sont les objectifs de la concertation instaurée pour le projet de la LGV. Portée maintenant par quatre interlocuteurs dédiés à cette mission, elle s'est d'abord concentrée sur les questions liées à la conception de la LGV pour dorénavant passer à la phase de la réalisation et du chantier. A force de temps et d'écoute, élus et concertateurs tendent à concilier les intérêts particuliers et l'intérêt général du projet. Une gymnastique pas toujours aisée qui constitue le principal gage de réussite de la LGV : un dialogue audible et constructif.

Profession concertateur

« Patience et longueur de temps font plus que force ni que rage »

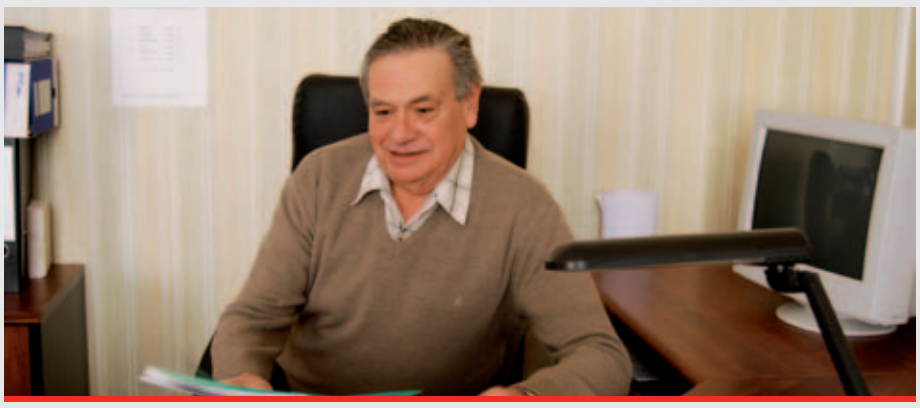
Respectivement concertateurs sur les secteurs de la Charente et de la Vienne, André Becquer et François Chéreau déclinent leur mission en quatre mots-clés. Au premier chef desquels l'écoute. *« Si notre seul objectif était de "vendre" notre projet, sans prendre en compte les inquiétudes de notre interlocuteur, le dialogue n'aboutirait pas. Il faut que les élus se sentent entendus, et qu'ils puissent "vider leur sac". »* Les chargés de concertation de COSEA ne se sont donc pas contentés de présenter le chantier aux maires des communes et présidents des conseils généraux concernés, ils en ont également révisé certains points, en fonction des particularités et besoins locaux. Deuxième notion importante pour la bonne marche de cette phase : la crédibilité. Hors de question pour François Chéreau d'apporter des réponses dont il ne soit pas absolument certain de l'exactitude : *« il faut se montrer prudent : on ne peut pas se permettre de dire n'importe quoi ! Il m'est déjà arrivé de demander aux ingénieurs ferroviaires de m'accompagner ».* La continuité des relations et la maturation sont les deux derniers paramètres à ne surtout pas négliger. *« Rien de pire pour un élu que de voir défiler des gens différents dans sa mairie, ou que d'avoir le sentiment d'un passage en force »,* affirme André Becquer. Si la phase de concertation à proprement parler est aujourd'hui terminée, elle n'en perdure pas moins sous une forme différente. *« Avec le commencement des travaux, de nouvelles inquiétudes surgissent, comme les problèmes de bruit, ou de boue sur les routes. Nous cherchons ensemble les solutions les moins perturbantes possibles. »*

Une centaine de réunions publiques se sont tenues dans les communes traversées par la LGV

Charente-Maritime

Clérac : des interlocuteurs clairement identifiés

Guy Pasquet, maire



Avec moi, le relationnel peut être compliqué parce que je suis quelqu'un d'exigeant. Pourtant, dès l'installation de la base génie civil sur notre territoire, un relationnel harmonieux s'est mis en place avec COSEA. Notre commune fait partie des territoires les plus impactés du tracé : 9,57 kilomètres de linéaire, une base-travaux secondaire transformée dans le futur en base maintenance, une sous-station électrique et son alimentation (400.000 V) sur 5 kilomètres. Nous sommes donc très vite partis du principe que nous ne pouvions pas éviter le passage de la LGV, mais qu'il fallait se battre pour obtenir les contraintes les moins importantes possibles. Cela s'est traduit par la volonté d'aider COSEA, tout en exprimant des remarques et critiques quand cela s'avérait nécessaire. Il y a des points sur lesquels aucune solution n'a été trouvée. Nous entretenons des relations étroites avec les personnels de chantier, depuis leur installation à Clérac, et savons précisément qui suit quel dossier, ce qui rend plus facile la recherche de solutions acceptables par tous.

Deux-Sèvres

Quinze ans de concertation à Vanzay

François Brossard, maire

La concertation a débuté dès 1998, bien avant que le tracé ne soit arrêté, avant l'enquête publique. Nous avions déjà organisé des réunions avec la population. J'ai d'abord été en contact avec RFF, puis LISEA et COSEA. Je me suis toujours positionné en faveur du dialogue et de la négociation. Nous avons réussi à obtenir que les 600 mètres de ligne passent un peu moins près du village. Nous avons mené des discussions sur les aspects paysagers et obtenu la réalisation d'études sur le bruit demandées par la population. Dès qu'il y a un souci, j'appelle le responsable de secteur. Aujourd'hui, les problématiques ne sont plus les mêmes. Les travaux ont débuté. Nous avons fait le choix d'un réaménagement foncier. Des problèmes de circulation sur les parcelles sont en cours de règlement. On essaie de trouver des solutions avec les agriculteurs. Et si toutes nos demandes n'ont pas toujours été prises en compte, on ne peut pas dire que nous n'avons pas été écoutés.

LISEA
LIGNE SEA TOURS - BORDEAUX

LGV Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux

LISEA ET COSEA, ACTEURS DE LA PROTECTION DU PATRIMOINE NATUREL

Les trois régions traversées par la LGV SEA sont riches d'un patrimoine naturel exceptionnel. On y compte en effet 14 sites Natura 2000, mais aussi, concentré sur les 6 départements du tracé, près de 50 % des espèces protégées référencées en France et en Europe. Fin d'année 2012, 220 espèces étaient identifiées entre Tours et Bordeaux, dans l'emprise du projet, dont 112 oiseaux.
Connaissez-vous cette biodiversité et cette richesse naturelle qui vit près de chez vous ? Découvrez les grâce aux deux posters que LISEA, concessionnaire de la LGV SEA Tours-Bordeaux pour une durée de 50 ans et COSEA, groupement d'entreprises en charge de la conception-construction, vous offrent dans les numéros de janvier puis d'avril 2013. Le premier recense l'ensemble des oiseaux, le second référence la part de la faune complémentaire ainsi que les espèces botaniques.

Un projet qui s'inscrit dans le respect de la préservation de la biodiversité

Dans le cadre de la construction d'une infrastructure telle que la LGV Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux, LISEA et COSEA s'engagent de façon significative en faveur de la préservation de l'environnement pour éviter, réduire ou compenser les impacts environnementaux. Cela se traduit concrètement par la prise en compte de la saisonnalité des déboisements, le déplacement des espèces, la création d'ouvrages de continuité écologique et lorsqu'il reste un impact résiduel, par des compensations sur des surfaces couvrant plus de 3 000 hectares, mises en œuvre après concertation avec les associations de protection de la nature et les chambres d'agriculture.

✚ D'INFORMATIONS sur **les espèces et les mesures mises en place en faveur du maintien de la biodiversité sur votre territoire par LISEA et COSEA ?**
www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr
rubrique « environnement »

Damier de la Succise - Photo : Biotope

Une démarche environnementale globale

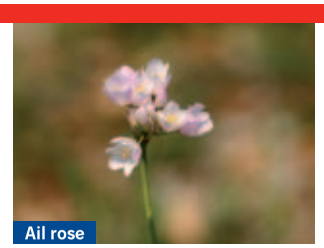
En parallèle et pour conforter la démarche environnementale réglementaire, LISEA a créé la Fondation d'entreprise LISEA Biodiversité et créera en 2013 la Fondation d'entreprise LISEA Carbone, afin de soutenir les actions entreprises par des partenaires associatifs et les collectivités territoriales sur les départements traversés par le projet.

Enfin, l'Observatoire environnemental de la LGV SEA, dont la durée de vie s'étendra de cinq à dix ans après la mise en service de la ligne, permettra de vérifier l'efficacité des mesures de compensation mises en œuvre, d'enrichir les connaissances et les bonnes pratiques en matière d'impacts et d'évaluer les effets réels de la LGV SEA sur l'environnement paysager, humain et écologique des régions traversées.

LISEA

LIGNE SEA TOURS - BORDEAUX

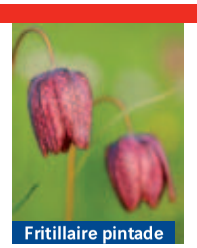
Les 220 espèces protégées* présentes le long de la Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux (2/2)


Ail rose

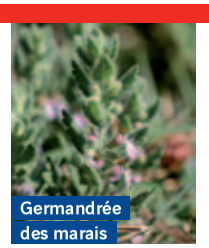
Amarante de Bouchon

Crapaudine de Guillon

Céphalanthère à longues feuilles


Fritillaire pintade

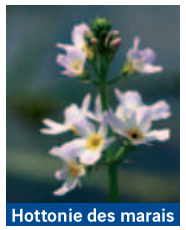
Gaillet boréal


Germandrée des marais

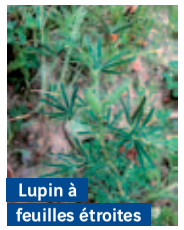
Gesse des marais

Globulaire de Valence

Hélianthème en ombelle


Hottonie des marais

Lin d'Autriche

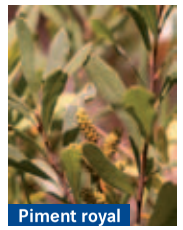

Lupin à feuilles étroites

Nerprun des rochers

Odontite de Jaubert

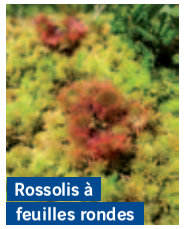
Orchis à fleurs lâches

Pigamon jaune


Piment royal

Pulicaire commune

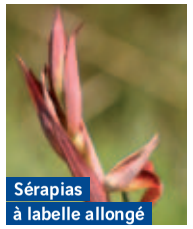
Renoncule à feuilles d'ophioglosse


Rossolis à feuilles rondes

Rossolis intermédiaire

Sabline des chaumes

Samole de Valerand


Sérapias à labelle allongé

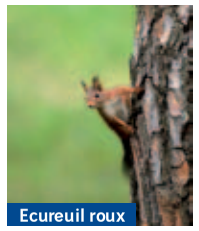
Campagnol amphibie

Castor d'Eurasie

Loutre d'Europe

Musaraigne aquatique

Vison d'Europe


Ecureuil roux

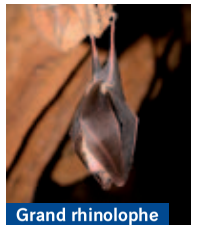
Genette commune

Hérisson d'Europe

Muscardin

Barbastelle d'Europe

Grand murin


Grand rhinolophe

Minioptère de Shreibers

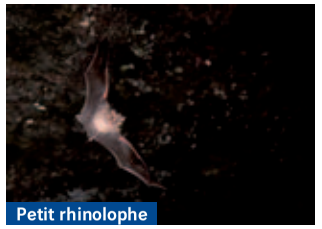
Noctule commune

Noctule de Leisler

Oreillard gris

Oreillard roux

Petit murin


Petit rhinolophe

Pipistrelle commune

Pipistrelle de Kuhl

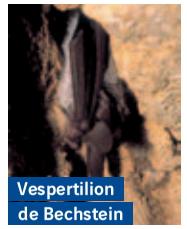
Pipistrelle de Nathusius

Sérotine commune

Vespertilion à moustaches

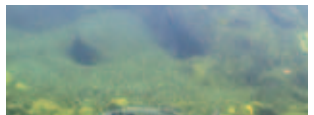
Vespertilion à oreilles échancrées

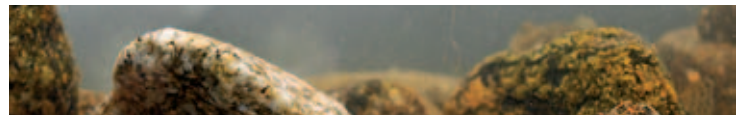
Verspertilion d'Alcathœ


Vespertilion de Bechstein

Vespertilion de Daubenton

Vespertilion de Natterer





Nature, Matthieu Dorfiac, Samuel Ducoig, Vienne Nature.

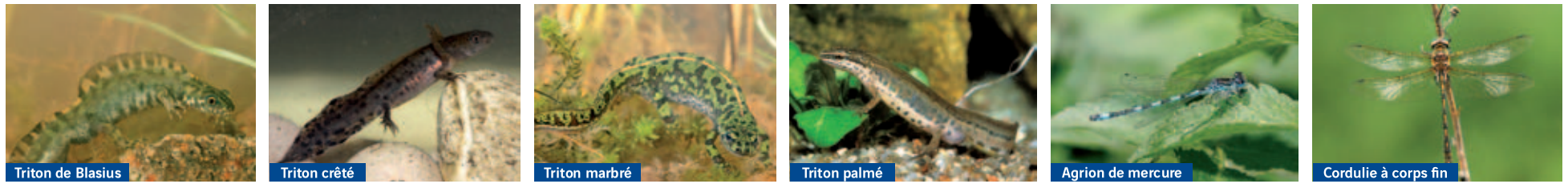
Alose feinte
Bouvière
Brochet
Chabot
Esturgeon européen
Grande alose
Lamproie de planer

Lamproie de rivière
Lamproie marine
Loche de rivière
Saumon atlantique
Truite commune
Vandoise
Cistude d'Europe

Couleuvre à collier
Couleuvre d'Esculape
Couleuvre verte et jaune
Couleuvre vipérine
Lézard des murailles
Lézard vert
Orvet fragile
Vipère aspic

Alyte accoucheur
Crapaud calamite
Crapaud commun
Grenouille agile
Grenouille de Graf
Grenouille de Lessona

Grenouille de Perez
Grenouille rieuse
Grenouille verte
Pélodyte ponctué
Rainette méridionale
Rainette verte
Salamandre tachetée


Triton de Blasius
Triton crêté
Triton marbré
Triton palmé
Agrion de mercure
Cordulie à corps fin

Gomphe à pattes jaunes
Gomphe de Graslin
Azuré du serpolet
Bacchante
Cuivré des marais
Damier de la Succise
Fadet des laîches

Sphinx de l'épilobe
Grand capricorne
Rosalie des Alpes
Ecrevisse à pieds blancs
Grande mulette
Mulette épaisse

TOURS

POITIERS

ANGOULÊME

BORDEAUX

* décembre 2012

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV SEA TOURS-BORDEAUX, UN GRAND PROJET FERROVIAIRE CONFIÉ À LISEA.

Cosea
CONSTRUCTION SEA TOURS · BORDEAUX

mesea
MAINTENANCE SEA TOURS · BORDEAUX

TERRITOIRES & CO RCS B 389 820 382

Crédit photos © Biotope : B. Adam, M-A. Bouchet, M. Brinks, A. Chapuis, V. Delcourt, M. Gerig, J-Y. Kernel, V. Koch, H. Lagrange, O. Larrey, LPO, T. Luzzato, G. Martin, F. Mehls, T. Menez, J-S. Philippe, F. Poulet, M. Prat, V. Prié, T. Roussel, V. Rufray, G. Tests, F. Trotitles ; Tonchard, Thierry Degen (DREAL Poitou-Charentes), David Neau, Pierre-André Crochet, Xavier Houard (OPIE), David Suarez, Biosphoto, Nature images, Molé Fred, Poitou-Charentes

LGV Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux

Les 220 espèces protégées réunies sur deux posters

A télécharger sur www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr

Fadet des laîches - Photo : Biotope

TERRITOIRES & CO RCS B 389 820 382

Indre-et-Loire

Veigné : penser aux générations futures

Patrick Michaud, maire

La majeure partie de mes discussions avec COSEA porte sur la façon d'aboutir à une emprise la plus réduite possible, et sur les protections acoustiques et environnementales. C'est difficile, parce qu'un grain de sable vient toujours se loger dans les rouages. Mais ça nous donne l'occasion de nous revoir ! Les échanges sont de bonne qualité, parce qu'on retrouve de part et d'autre la même envie d'aboutir. Ce projet de LGV, je le subis car je n'ai pas le choix. Mais je me place dans une optique de dialogue, afin de construire l'avenir le mieux possible. Il faut toujours garder l'intérêt général à l'esprit. De cette façon, on arrive à trouver des arrangements, y compris entre personnes dont les intérêts divergent.

Gironde

L'union fait la force !

Sylvain Guinaudie est maire d'Aubie-et-Espessas et président de la Fecti, la Fédération des élus des communes traversées et impactées par la LGV Tours-Bordeaux en Gironde.

Quand et pourquoi cette association a-t-elle été créée ?

Notre organisation a vu le jour en 2010 et regroupe quinze communes. Nous nous sommes rassemblés parce que la phase de concertation nous semblait mal enclenchée, et que nous ne rencontrions pas le soutien et l'écoute dont nous avions besoin. Nous avons donc eu l'idée de créer un groupe, pour être plus forts.

Quel est le rôle exact de la Fecti ?

Elle constitue un interlocuteur à part entière pour COSEA. Au même titre que les communes qui la composent, d'ailleurs. Chaque maire rencontre ainsi les concertateurs, et parallèlement à cela, la Fecti organise des réunions qui permettent de s'assurer de la cohérence du projet.

Quel plus son existence apporte-t-elle ?

Une cohésion et une vue d'ensemble. Nous envisageons le chantier sous l'angle du territoire, au sens large. Notre rôle consiste à permettre un consensus entre les élus. Nous nous positionnons ensuite en tant que partenaires actifs du projet. Nous ne sommes pas opposés à la ligne, notre objectif n'est en aucun cas de mettre des bâtons dans les roues de COSEA.

© Haute Gironde

Charente

A Linars, on dialogue

Michel Germaneau, maire de Linars

Le projet de la LGV Tours-Bordeaux, Michel Germaneau le connait sur le bout des doigts. *« J'étais en charge du dossier en tant que conseiller municipal entre 2001 et 2008 »*, explique l'actuel maire de Linars. Son objectif : instaurer le dialogue pour faire valoir les intérêts de la commune. *« Les réunions publiques ont remporté un grand succès. Elles ont permis de soulever les interrogations et les craintes des habitants. En travaillant avec COSEA, nous avons réussi à obtenir des aménagements spécifiques pour maintenir notre qualité de vie, en termes de bruit et de paysage notamment. »* Bien entendu, les habitants subissent parfois les désagréments du chantier, *« mais je dispose du numéro de téléphone du concertateur et du chef de chantier. En cas de problème, des mesures sont prises immédiatement ».*

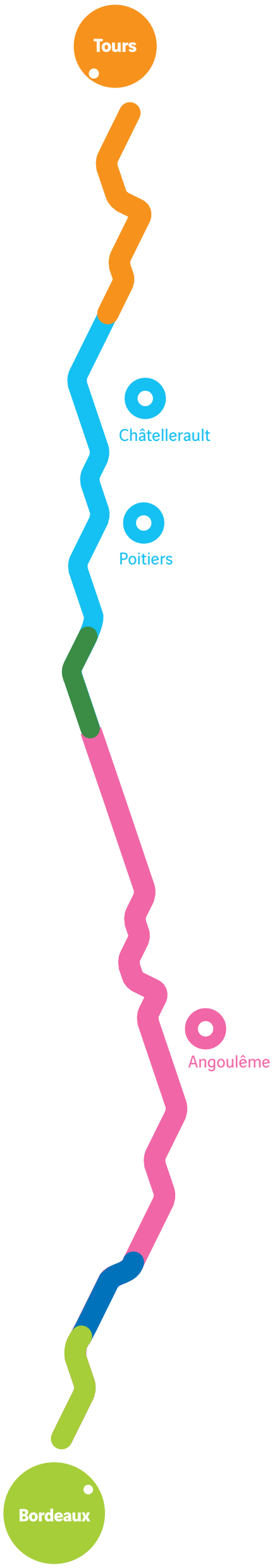
Vienne

Fontaine-le-Comte : une logique de partenariat

"Partenaires". C'est le terme employé par Philippe Brottier, maire de Fontaine-le-Comte, pour qualifier ses interlocuteurs chez COSEA. Les premières réunions avaient pourtant été pour le moins houleuses. Initialement, le projet prévoyait que la LGV passe au-dessus de l'A10, à hauteur de la commune. A force de pugnacité et de négociations, et avec une forte mobilisation de la population, le maire et son équipe ont fini par obtenir la construction d'une tranchée couverte permettant la circulation du train sous l'autoroute. *« Ce projet a beau être bénéfique pour notre territoire, il n'en cause pas moins des souffrances chez certains de ses habitants. Il faut réfléchir aux manières de concilier les intérêts individuels et collectifs. »*

Pas question, donc, de verser dans la démagogie ou l'opposition systématique, pour celui qui se décrit comme un relais entre le constructeur de la ligne et ses administrés. *« Mes adjoints et moi-même nous considérons comme des facilitateurs, avec l'association constituée sur ce projet, et ambitionnons d'accompagner le projet dans sa réalisation, tout en aidant les habitants à se l'approprier. »* Avec COSEA, les discussions portent actuellement sur la limitation des nuisances, notamment sonores. Pourtant *« pas du genre à brosser les gens dans le sens du poil »*, Philippe Brottier tient à saluer les efforts de coopération des équipes du constructeur : *« ils sont très réactifs ».*

Philippe Brottier, maire de Fontaine-le-Comte, et son adjoint en charge des infrastructures, Daniel Rousseau



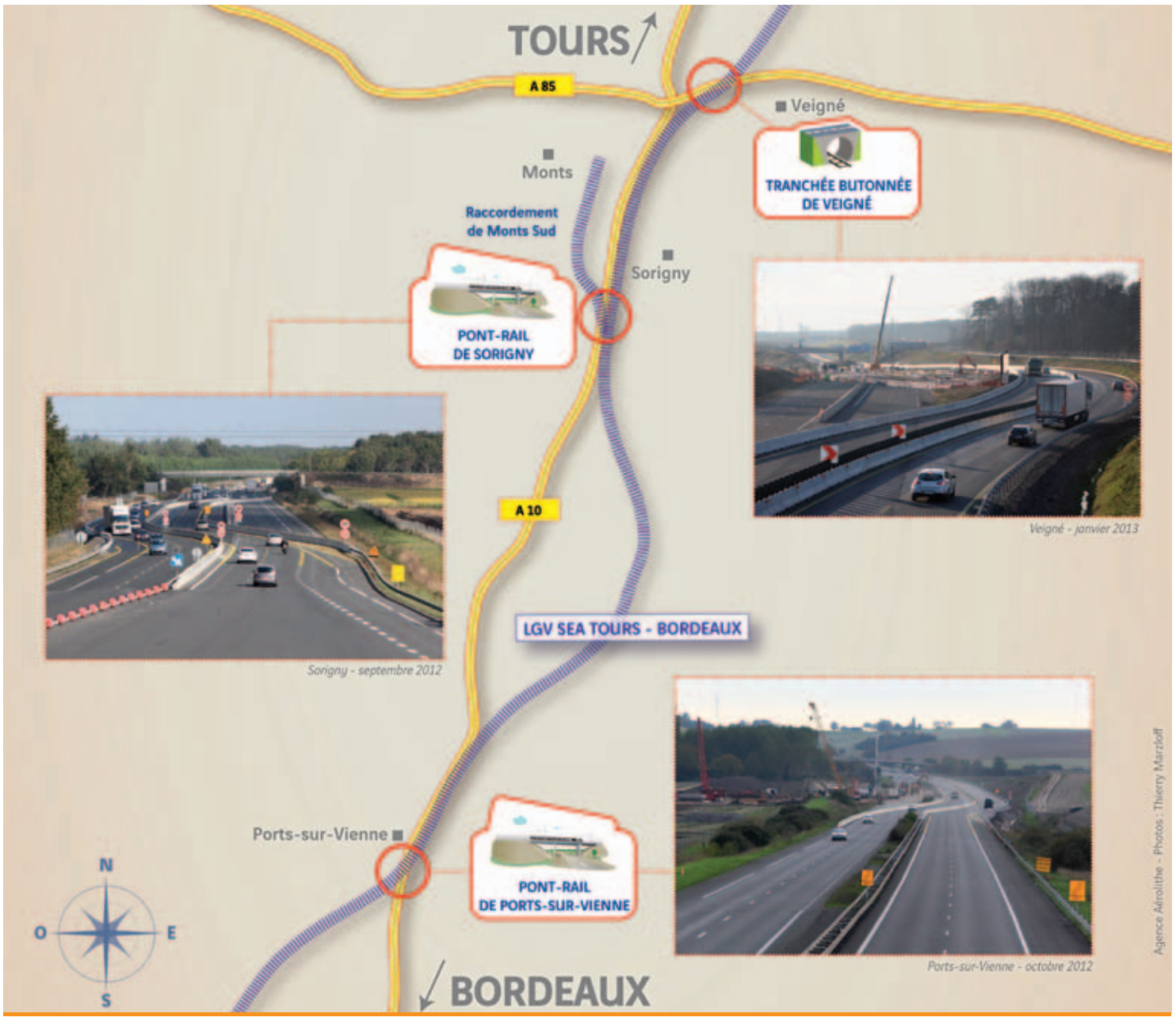
Indre-et-Loire

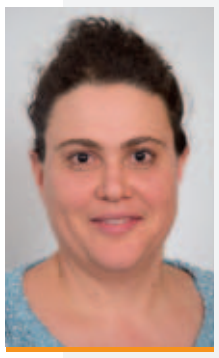
COSEA et Cofiroute, un travail de collaboration

Treize. C'est le nombre d'interfaces entre la LGV Tours-Bordeaux et les autoroutes A10 et A85 sur le seul département de l'Indre-et-Loire. Des interactions de natures diverses qui impliquent de multiples aménagements sur les voies de circulation, afin de minimiser les perturbations auprès des automobilistes.

Les clients réguliers des autoroutes d'Indre-et-Loire l'auront sans doute remarqué : depuis quelques mois, les déviations provisoires et mises en place de balisages spécifiques se multiplient. Elles sont en effet les manifestations concrètes des interférences entre le tracé de la LGV et l'A10 et l'A85. De fait, les relations entre les équipes de COSEA et de Cofiroute, concessionnaire des autoroutes, sont constantes. *« Nous essayons de limiter les perturbations,* affirme Aline Rioland, chargée des relations avec Cofiroute auprès de COSEA. *Le planning de 2013 a par exemple été établi en décembre dernier. Mais nous l'affinons ensuite, quasiment au jour le jour. »* Ces interactions, ou "interfaces", sont dues à la construction d'ouvrages d'art, le transport de matériaux*, les protections acoustiques ou le déplacement de ce que l'on appelle les "équipements dynamiques" : radio, fibre optique, etc. *« En Indre-et-Loire, on recense trois franchissements de l'autoroute - un sur l'A85 et deux sur l'A10 -, un franchissement d'échangeur, deux aires de repos impactées et dix-neuf kilomètres de jumelage, terme employé lorsque les tracés de la Ligne à Grande Vitesse et de l'autoroute sont proches. »* Soit treize interfaces en tout.

**Pour limiter l'impact du transport de matériaux sur les voiries locales, des accès spécifiques ont été aménagés au droit des aires afin de permettre aux camions transportant les matériaux de la LGV d'emprunter l'autoroute.*





« Atténuer l'incidence des travaux sur les clients de l'autoroute. »

Marie-Cécile Demaison est chargée de mission auprès de la Direction Patrimoine et Construction de Cofiroute. Cette spécialiste gère les interfaces entre la LGV et les autoroutes en Indre-et-Loire.

Les interfaces entre la future Ligne à Grande Vitesse et les autoroutes A10 et A85 ont-elles été déterminées longtemps à l'avance ?

Oui, avant même que LISEA ne devienne concessionnaire de la ligne, RFF avait sollicité Cofiroute pour les identifier. C'était en 2005 ou 2006. A l'époque, on en avait recensé une quinzaine au total entre Tours et Poitiers, dont onze pour l'Indre-et-Loire et la Vienne. Entre temps, de nouvelles interfaces sont venues s'ajouter, comme par exemple un ouvrage hydraulique de soixante-dix mètres de long qui doit être réalisé sous l'A10 et sans coupure de circulation, au niveau du franchissement de la Vienne.

Comment se passent les relations avec COSEA ?

Nous travaillons ensemble de façon très rapprochée. Chez Cofiroute, une équipe est entièrement dédiée à la LGV. Afin de pouvoir réaliser les travaux liés à ce chantier sur l'autoroute, des balisages doivent être mis en place. Préprogrammés à l'année puis affinés chaque semaine, ils doivent être coordonnés avec les autres travaux réalisés sur le réseau. Ce n'est pas toujours évident, parce que les contraintes techniques sont nombreuses : les balisages ne doivent par exemple pas se trouver trop proches les uns des autres. On ne peut pas non plus les laisser en place le week-end. Bref, c'est complexe !

Quel est votre objectif ?

Atténuer l'incidence des travaux sur les clients de l'autoroute, tant pendant la phase travaux qu'en phase ultérieure pour la maintenance des aménagements réalisés. Vous savez, 10 millions de véhicules empruntent chaque année l'A10. D'ici la fin du chantier LGV, elle aura vu passer l'équivalent de l'ensemble de la population française.

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.

Deux-Sèvres

Rasoir avec lame pliante, daté du IIème-IIIème siècle de notre ère

Fonds de Solidarité Territoriale : un nouvel écrin pour les collections de Rom

Ouvert en 1999, le musée archéologique de Rom connaîtra un sérieux rafraîchissement en 2014. *« Chaque territoire traversé par la LGV Tours-Bordeaux bénéficie du Fonds de Solidarité Territoriale,* explique Ludovic Malécot, directeur de l'établissement. *Grâce à lui, et en accord avec le Conseil municipal de Rom, nous devrions pouvoir renouveler notre muséographie, et mettre le bâtiment aux normes d'accessibilité. »* Baptisé Rauranum, du nom de la commune sise à l'emplacement de Rom dans l'Antiquité, ce musée de taille modeste ancré dans la ruralité a accueilli près de 4 000 visiteurs l'an dernier, et expose des objets trouvés lors des nombreuses campagnes de fouilles qu'a connues la ville. *« La première d'entre elles remonte à 1880, mais il y en a eu une très importante entre 1994 et 1998, sans compter les fouilles préventives liées au chantier de la LGV ou à des aménagements sur le territoire. »* On peut donc y découvrir des pièces liées à l'artisanat, à la vie quotidienne et au commerce antiques. *« Des phalères - objets circulaires servant au maintien du harnais du cheval - par exemple, ou bien des couteaux de boucher, des jetons de jeu ou du maquillage... ce sont des choses que l'on ne voit pas partout ! »*

Plus d'infos ? www.musee-rauranum.com.
Contact : musee-rauranum@wanadoo.fr ou 05 49 27 26 98

Gironde

Ambarès-et-Lagrave : circulation basculée

Le pont René Coty n'est plus, vive le pont René Coty ! A Ambarès-et-Lagrave, le basculement de circulation de l'ancien au nouveau pont-route est intervenu le 7 janvier dernier. Et il a nécessité de nombreuses opérations préalables. L'organisation de l'interface avec la Mairie, la Communauté urbaine de Bordeaux, le Conseil général, et les différents concessionnaires des réseaux, d'abord. Puis la modification de ces mêmes réseaux, de gaz, d'adduction d'eau potable, et l'installation des marquages et éclairages adéquats. Ce n'est qu'après tout cela que le nouveau pont a été ouvert et l'ancien fermé. Ce dernier datant des années 20, ses caractéristiques techniques n'étaient pas compatibles avec le passage de trois voies répondant aux normes LGV. L'édification d'un nouvel ouvrage est donc vite apparue comme une nécessité. Commencés au mois de mai 2012, les travaux ont duré huit mois. *« C'est un délai plutôt rapide, pour construire un pont-route de cet ordre,* affirme Pascal Combecave, médiateur chantier chez COSEA. *Ce type d'opération dure généralement douze à dix-huit mois. Nous avons travaillé vite. Il faut dire qu'une soixantaine de personnes en tout s'est relayée sur le chantier au cours des deux derniers mois, parfois de nuit ! »* Aussi important soit-il, le basculement de circulation sur le nouvel ouvrage ne marque pas la fin des travaux à Ambarès-et-Lagrave. Une déviation doit être mise en place, afin de desservir une rue parallèle à la voie, actuellement condamnée. Quant à l'ancien pont, il a été détruit à la fin du mois de janvier. A sa place sera construite une esplanade destinée à la circulation des vélos et piétons.

EN VIDEO

Pour des questions de sécurité, la démolition du pont a été réalisée en 48 heures

Saint-André-de-Cubzac : bretelle prête à emprunter

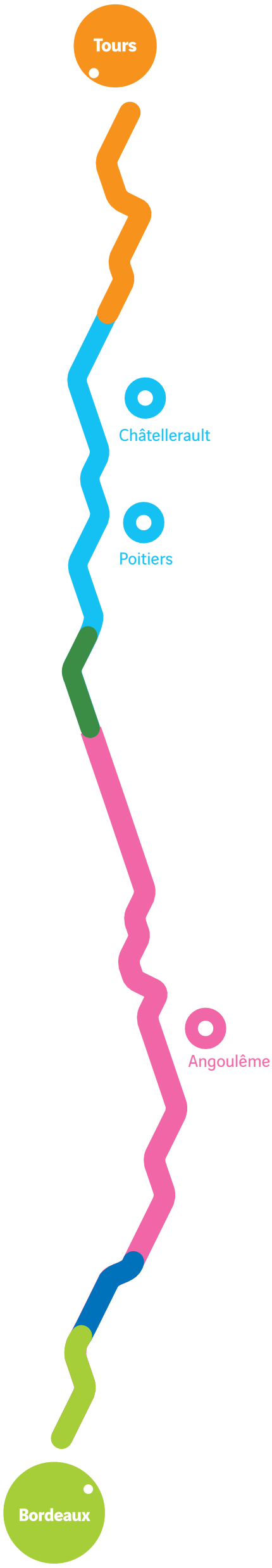
A Saint-André-de-Cubzac, la bretelle provisoire de la sortie 40a de l'échangeur a été mise en service mi-mars. Cette opération a fait l'objet d'une préparation pour le moins minutieuse. « *A la mi-décembre 2012, nous avons mis en place un balisage sur la bretelle existante, afin de décaler la circulation,* détaille Philippe Oury, directeur adjoint du secteur concerné. *Le terrassement a quant à lui commencé le 14 janvier. »* La mise en place de la couche de forme*, des équipements de sécurité, de la lumière, des peintures et des panneaux a ensuite été entreprise. C'est la construction d'un ouvrage d'art, un pont-route permettant le franchissement de la LGV, qui a nécessité la construction de cette bretelle provisoire. Il devrait être terminé en mars 2014.

**Couche de forme : partie de la chaussée située entre la partie supérieure du terrassement et la couche d'assise*

Viaduc de la Dordogne : les estacades achevées

« 300 mètres de pont provisoire des deux côtés de la rivière en seulement six mois, c'est plutôt un bon bilan, nous sommes satisfaits », admet Romain Nicolas, responsable de production des estacades et fondations pour COSEA. Les deux estacades provisoires surplombant la Dordogne sont en effet presque terminées depuis le début du mois de février. Destinées à permettre aux compagnons d'accéder aux futures piles, elles ont mobilisé neuf d'entre eux chacune, en production de pointe. *« La construction du viaduc avait démarré avant que les estacades ne soient complètement achevées. Nous sommes en train d'en bâtir les piles. La construction du tablier* commencera quant à elle début mai. »*

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



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

Le point sur les 5 viaducs en construction

Des trois ouvrages en construction sur la Charente, le viaduc Charente Nord, à hauteur de Luxé, est le plus avancé. Les semelles terminées, COSEA construit actuellement les piles de l'ouvrage et démarre la préparation des plates-formes destinées à recevoir les voussoirs. Le viaduc Charente médiane traversera quant à lui la rivière et une prairie inondable à Vouharte et Bignac. Les compagnons devraient s'atteler aux piles de l'ouvrage dans les jours à venir. Comme pour le viaduc Charente Sud, sur les communes de Linars et Nersac. Le viaduc de La Boëme, à cheval entre les communes de Nersac et de la Couronne, entre actuellement dans la phase de production du tablier*. Quant au chantier du viaduc de Claix, situé à proximité du lieu-dit Bellevue, il n'en est qu'au stade préparatoire. Les travaux de fondations y ont démarré en mars.

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

Vue sur l'élévation des piles du viaduc de la Boëme

Ouvrages de rétablissement de la RD42

Roullet-Saint-Estèphe : le nœud ferroviaire

En Charente, la commune de Roullet-Saint-Estèphe est le théâtre d'importants travaux : en effet, ce sont pas moins de quatre ouvrages d'art qui y sont construits concomitamment. *« La RD42 y croise la LGV Tours-Bordeaux et le raccordement vers Angoulême,* explique Olivier Calas, ingénieur ouvrages d'art auprès de COSEA. *Cette configuration nécessite l'édification d'un saut-de-mouton, pour faire se chevaucher les voies ferrées, et de trois ponts-rails : un situé sous la LGV, et deux qui passent en dessous des voies du raccordement. »* La présence de l'une des extrémités du saut-de-mouton à l'aplomb de la RD42 entraîne la mise en place d'un rétablissement de la voirie. Il sera opérationnel au second semestre 2013.

On reboise !

Pour permettre les travaux de construction de la LGV, il a fallu défricher plusieurs massifs boisés. Conformément à ses engagements, COSEA va replanter des arbres sur 1 260 hectares de Tours à Bordeaux, dont 342 en Charente. *« Une première vague de plantation a été réalisée entre novembre et mars sur 116 hectares »,* explique Luc Vancrayelynghe, chargé d'environnement à COSEA. Objectif prioritaire : planter des chênes et des essences d'accompagnements - charmes, bouleaux, aulnes, châtaigniers, alisiers, merisiers... -, *« pour constituer des forêts sur le long terme »,* mais également des résineux sur des sols moins favorables aux chênes. Au total, pour cette première vague de plantation, seize propriétaires se sont portés volontaires pour mettre à disposition leurs terres dans le cadre des mesures de compensation. Le propriétaire s'engage par convention à maintenir l'état boisé pendant 20 ans, réaliser et prendre en charge l'entretien du boisement de la 4ème à la 20ème année, doter la propriété d'une garantie de gestion durable, ne pas démembrer l'unité foncière plantée. Les opérations de plantation s'étaleront sur 4 ans.

Le boisement nécessite une préparation préalable du terrain, comme ici à Lesterps

Charente-Maritime

Conducteur d'engins : en route pour une nouvelle vie

A 43 ans, après plusieurs mois de recherche d'emploi, le Charentais-Maritime Olivier Traullé découvre la vie sur les chantiers de la LGV. Nouvellement affecté à Laruscade (33), il a auparavant passé cinq mois à Clérac (17).

Comment en êtes-vous venu à travailler pour COSEA ?

J'étais demandeur d'emploi, et j'ai assisté à un entretien collectif, chez Pôle Emploi, au cours duquel nous ont été présentés les différents métiers présents sur le chantier de la LGV Tours-Bordeaux. J'ai fait le tri parmi eux, et choisi de me diriger vers le métier de conducteur d'engins. J'ai ensuite effectué un CAP de neuf mois, très intensifs, à Saint-Jean-d'Angely. La formation était rémunérée.

Avant cela, quel métier avez-vous exercé ?

Difficile à dire, j'ai un peu touché à tout ! J'ai par exemple été responsable d'un entrepôt d'aspirateurs industriels en région parisienne. Mais en Charente-Maritime, où je vis depuis quatorze ans, les emplois sont plus rares. Cette offre de formation puis de contrat constituait donc une véritable opportunité pour moi.

Sept mois après vos débuts sur le chantier, quel bilan tirez-vous de cette expérience ?

C'est très positif. Le travail me plaît, et comme j'ai tous mes Caces*, je peux conduire quasiment tous les engins, c'est assez varié. Actuellement titulaire d'un CDI de chantier, j'espère pouvoir continuer dans le secteur des travaux publics à la fin du chantier.

**Caces : Certificat d'Aptitude à la Conduite en Sécurité*

La base-travaux de Clérac en Charente-Maritime emploie 295 personnes

Vienne

Contournement des Caillaults : partenariat gagnant-gagnant

Profiter de la construction de la LGV Tours-Bordeaux pour optimiser les routes de la commune, c'est le calcul effectué par la municipalité de Saint-Genest-d'Ambière. Le projet initial prévoyait en effet la construction d'un ouvrage permettant le franchissement de la ligne par la RD23, à quelques encablures du hameau des Caillaults. La mairie a décidé de voir plus loin, et de demander au Conseil général de la Vienne et à COSEA de créer une déviation qui contournerait le lieu-dit, afin de supprimer un point délicat de l'itinéraire. Au terme d'une phase de négociation, l'accord suivant a été conclu : COSEA réalisera les études et les travaux du rétablissement de la RD23, d'une longueur totale de 1 260 mètres (incluant la déviation des Caillaults). Le Département prendra en charge la mise en œuvre du corps de la chaussée neuve sur une longueur de 1 000 mètres. Prévus pour commencer cet été, le chantier devrait durer six mois.

Jean-Jacques Berthellemy, maire de Saint-Genest-d'Ambière, et Henri Colin, vice-président du Conseil général de la Vienne

Marigny-Brizay : une percée dans la colline

« Ce n'est pas la plus grande du tracé, mais il ne s'agit pas pour autant d'un ouvrage courant, » sourit Philippe Bégou, responsable du secteur pour COSEA. Il faut dire que les chiffres avancés lorsqu'il est question de la tranchée couverte de Marigny-Brizay ont de quoi impressionner. D'une longueur de 125 mètres et d'une profondeur de près de 20 mètres, elle aura nécessité un déblai de 28 mètres ! *« C'est cette opération qui différencie le tunnel de la tranchée couverte,* explique Rémi Fontaine, ingénieur terrassement. *Dans un cas, on se contente de creuser un trou, dans l'autre, on fabrique l'ouvrage, puis on remet de la terre par-dessus. »* A terme, la tranchée ne sera visible que sur son premier tiers. Le reste sera caché par le remblai et par les aménagements paysagers construits tout autour.

Le terrassement du déblai de 28 mètres de la tranchée couverte de Marigny-Brizay a débuté en début d'année

Deux viaducs pour une Auxance

Situés l'un sur la future LGV et l'autre sur le raccordement de Poitiers-Nord, deux viaducs dits ''de l'Auxance'' sont actuellement en cours de construction entre Chasseneuil-du-Poitou et Migné-Auxances. Ces deux viaducs, construits avec la technique des voussoirs *, feront respectivement 443 mètres de long pour le viaduc Ouest et 446 mètres de long pour le viaduc Est. Depuis janvier, et jusqu'à l'automne prochain, les équipes de COSEA travaillent à la réalisation de leurs fondations. L'édification des piles est quant à elle sur le point de débuter, et devrait durer jusqu'à la fin de l'année. Enfin, les tabliers seront assemblés entre le 4ème trimestre 2013 et l'été 2014 pour l'ouvrage ouest, jusqu'à septembre 2014 pour son homologue de l'est.

**Voussoirs : éléments en béton qui constituent le tablier d'un viaduc*

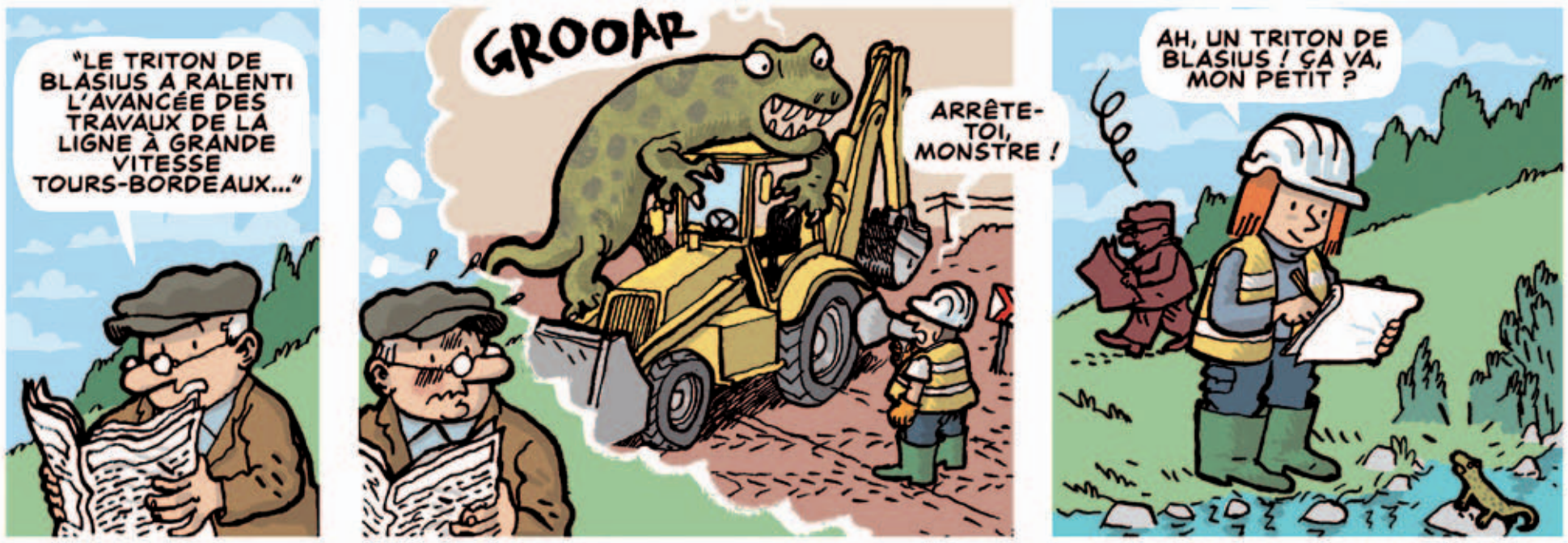
Les deux viaducs de l'Auxance sont en cours de construction entre Chasseneuil-du-Poitou et Migné-Auxances

Retrouvez l'ensemble des numéros de LISEA Express sur le site **www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/lisea-express**

CONSULTER EN LIGNE

TÉLÉCHARGER DIRECTEMENT SUR LE SITE

La LGV en **BD**



L'auteur, Alfonso Zapico, a été accueilli en 2012 à la Maison des auteurs, résidence d'artistes de la Cité Internationale de la Bande Dessinée et de l'Image d'Angoulême.