



LGV SEA : *Un projet pas comme les autres*

Par Aurélien NEAU



Emploi – Page 5

Environnement – Page 8



Travaux – Page 10

SOMMAIRE

Le magazine d'information de la LGV SEA n°1

Présentation des travaux	Page 3 à 4
<hr/>	
Emploi	Page 5 à 6
<hr/>	
Retombées économiques	Page 7
<hr/>	
Environnement	Page 8 à 9
<hr/>	
Travaux	Page 10 à 11

Cet article a été écrit par Aurélien NEAU dans le cadre d'un projet d'écriture à POLYTECH ORLÉANS

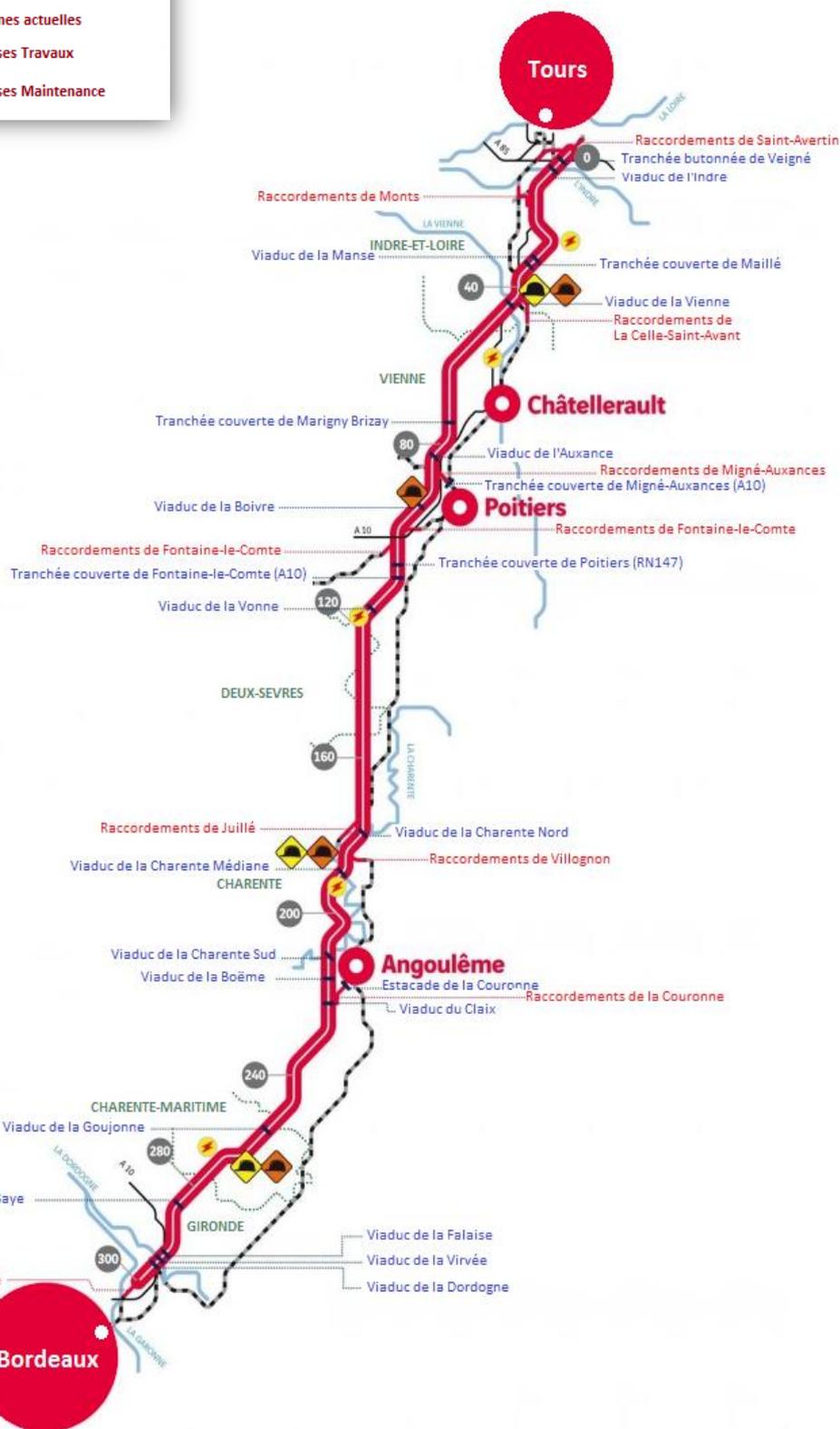
ÉDITORIAL

L'évolution du TGV n'en finit pas. Le chantier de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique en est la preuve : c'est le plus gros chantier ferroviaire à l'échelle européenne. Avec une mise en service prévue en 2017, ce sont près de 340 km de nouvelles voies qui vont voir le jour entre Tours et Bordeaux.

Ce projet est un levier essentiel pour une mobilité plus durable, une ouverture vers le réseau ferroviaire national et européen et ainsi bénéficier à l'homme, l'environnement et l'économie des régions qu'il traverse. Il s'inscrit dans une démarche de développement durable portée par Réseau Ferré de France et VINCI. Ce numéro va vous permettre de mieux cerner et comprendre les enjeux de ce projet.



LA LGV Sud-Europe Atlantique



QUELQUES CHIFFRES

7,5 milliards
d'euros de travaux

302 km
de nouvelles voies + 40 km de
raccordement

3800 hectares
d'emprise

50 millions
de m³ de déblais

36 millions
de m³ de remblais

400
ouvrages d'art, dont 19
viaducs et 7 tranchées couvertes

240
ouvrages hydrauliques (bassins
de rétention, d'infiltration,...)

5000
personnes au plus fort du
chantier en 2014

14
sites Natura 2000 impactés

200
espèces protégées

LIGNE À GRANDE VITESSE TOURS-BORDEAUX

LES ACTEURS DU PROJET

LISEa
LIGNE SEA TOURS - BORDEAUX

Concessionnaire de la future ligne pour une durée de 50 ans, il en est le maître d'ouvrage et est responsable des financements. Il assure l'interface entre le concédant (RFF), le concepteur-constructeur, l'exploiteur-mainteneur,...

Cosea
CONSTRUCTION SEA TOURS - BORDEAUX

Groupement d'entreprises piloté par VINCI Construction chargé de la conception et de la construction de la ligne. Présent tout au long de la phase chantier jusqu'à la mise en service en 2017.

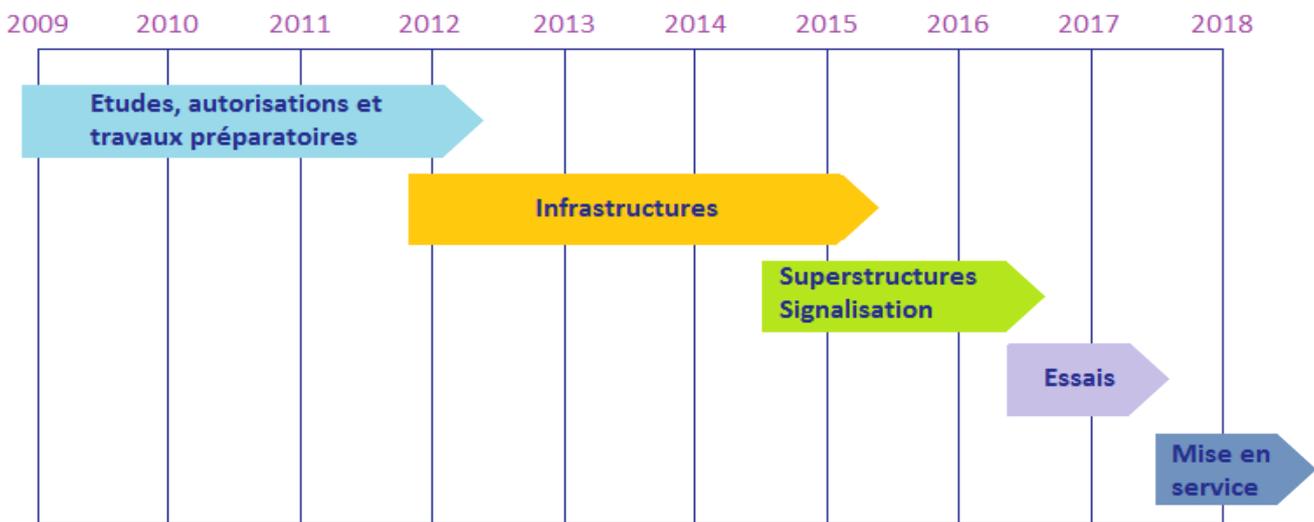
mesea
MAINTENANCE SEA TOURS - BORDEAUX

Société qui assurera l'exploitation et la maintenance de la ligne jusqu'en 2061.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Gestionnaire du réseau ferroviaire français, sur ce projet elle sera l'autorité concédante, et qui sera propriétaire de la ligne à l'issue des 50 ans.

LE CALENDRIER DU PROJET



Une opportunité en termes d'emploi

Considéré comme le chantier ferroviaire le plus important actuellement en Europe, le projet de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique est entré en phase opérationnelle depuis plus d'un an. Un pic d'effectifs, de 5000 personnes, hors sous-traitance, devrait être atteint cette année.

Il permet la création d'emplois : lors des phases de chantier, d'exploitation et de maintenance. Tout d'abord, il y a des emplois temporaires pendant la construction (création et maintien d'emplois directs et indirects liés au chantier), puis 150 emplois permanents vont se créer par MESEA, afin d'assurer l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure.

Pendant la durée des travaux, les emplois concerneront principalement le secteur du BTP, avec environ 70%. Le reste est réparti entre les transports, les commerces et les services marchands, que le chantier apporte sur les 3 régions concernées.



lgv-sea-tours-bordeaux.fr

Les opérations de terrassements nécessitent beaucoup de personnes



lgv-sea-tours-bordeaux.fr

Formation de personnes à la conduite d'engins de terrassements sur une plateforme de chantier

Actuellement, ce sont près de 1500 emplois qui ont été créés pour répondre aux besoins en main-d'œuvre qualifiée et de conducteur d'engins, que nécessitent les opérations de terrassement et de construction des ouvrages d'art. Un tiers de ces personnes ont été formées sur leurs futures activités avant leur embauche, sur l'un des 9 plateformes de formation, adaptées selon les métiers, et situées à proximité du chantier (5 pour les terrassements et 4 pour le génie civil), dans le but de compléter et d'améliorer les compétences de chaque ouvrier.

Grâce à l'association de COSEA avec Pôle Emploi, il est prévu que 10% des embauches concernent des personnes en difficulté d'insertion sociale et/ou éloignés de l'emploi. Cela permet de favoriser les compétences locales et de développer des mesures efficaces d'insertion sociale.



lgv-sea-tours-bordeaux.fr

***Entretien au sein de Pôle Emploi
réalisé par COSEA***

Aujourd'hui, plus de 4000 personnes sont à pied d'œuvre sur ce chantier dont 400 au siège de LISEA à Poitiers et l'autre partie sur les bases travaux situées tout le long du tracé. Ce sont près de 300 personnes qui se trouvent sur chaque base de chantier, afin d'exécuter les travaux mais aussi d'encadrer les équipes, d'organiser et contrôler les travaux.

Par ailleurs, COSEA a pour but d'attribuer une partie de la sous-traitance à des entreprises locales pour des besoins externes (réseaux EDF, réseaux France Télécom, ferrailages, transports, bétons, entretiens mécaniques,...).

Des retombées très intéressantes

Il est bien évident qu'un chantier d'une telle importance entraîne des retombées économiques concrètes :

SOUS-TRAITANCE

20% du montant global des travaux de la LGV SEA doit être réservé à des entreprises locales et/ou extérieures au groupement d'entreprises COSEA. Ce dernier a recours à la sous-traitance pour divers travaux dont elle n'a pas les capacités et/ou compétences pour exécuter certaines tâches. Les sous-traitants vont donc apporter leurs compétences : travaux de finition, plantation de végétaux, pose de clôtures,...

De plus, ce chantier profite également aux entreprises locales afin d'assurer certaines prestations de service : location de matériels, nettoyage, réparation de véhicule, gardiennage, ..., mais aussi aux sociétés qui vendent des fournitures, notamment les matériaux de construction : béton, ferrailage, et coffrage. Pour prendre exemple, la nouvelle usine de La Ligérienne de la Celles-sur-Belle va fournir des poutres précontraintes utiles à 140 ouvrages d'art du chantier LGV SEA.



Nouvelle usine de La Ligérienne de Béton à Celles-sur-Belle (Deux-Sèvres)

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES INDIRECTES : Moteurs de l'activité locale

On peut dire que ce chantier est un moteur de l'activité locale, puisqu'une grande partie des personnes qui travaillent sur ce chantier (au siège de COSEA à Poitiers et sur les bases de travaux), ne sont pas forcément de la région. Cela entraîne donc des retombées économiques locales à proximité du chantier, qui sont dues à leurs dépenses : frais de transport, restauration, hébergement, commerce, ... Pour ces commerçants, restaurateurs et hôteliers, se sont de nouveaux clients, ce qui leur permet d'augmenter leur chiffre d'affaires.



lanouvellerepublique.fr

Restauration et hébergement sont des secteurs privilégiés pour le chantier

Mais cela avait été prévu depuis longtemps. Une mobilisation entre COSEA, les différents conseils généraux et les chambres de commerce avaient été faites afin d'apporter un maximum de retombées économiques. C'est pourquoi, ils ont établi un annuaire recensant les commerces, les hébergements et les services destinés aux personnels du chantier. De même pour les entreprises locales susceptibles d'être utiles lors de certaines phases des travaux.

ENVIRONNEMENT : Une attention toute particulière

Un chantier qui tient compte du développement durable. On sait tous que le développement durable devient un sujet de plus en plus important dans la lutte contre le changement climatique. Ainsi le Grenelle de l'Environnement instauré en 2007, prévoit de réduire d'ici 2020 de 20% les émissions de gaz à effet de serre et de réduire la dépendance aux transports. Pour si préparer, la France développe depuis plusieurs années les transports collectifs respectueux de l'environnement.

La LGV permettra de renforcer les déplacements ferroviaires de voyageurs et de marchandises, favorisant ainsi le transfert de la route et de l'aérien vers le rail. Cela permettra de diminuer le trafic de camions de marchandises sur les routes. De plus, le rail consomme moins d'espace que la route : 28 m de large pour les autoroutes contre seulement 15m pour une LGV. Les objectifs de ce projet sur l'environnement sont tout d'abord de réduire les émissions de gaz à effet de serre car les TGV ne génèrent aucune pollution atmosphérique locale puisque les trains électriques assurent 90% du trafic.



francebleu.fr

Le réseau des voies SNCF s'agrandit depuis plusieurs années en France



Lgvsudeuropeatlantique.org

Chargement du bois coupé pour pouvoir le valoriser

La première étape d'un chantier consiste au déboisement pour libérer l'emprise du projet avant toutes opérations d'archéologiques puis de terrassements. Le bois coupé est récupéré pour être valorisé sous différentes formes (bois de charpente, papeterie, bois de chauffage,...). Pour compenser les opérations de défrichage des 1000 hectares, il a été prévu un reboisement de 1 million de plants d'arbres répartis sur 1200 hectares.

Si plus tard, la nouvelle infrastructure permettra de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, les travaux ont forcément un impact sur l'environnement, que se soit la faune, la flore, ainsi que les riverains. Les acteurs de ce projet en partenariats avec des associations, le monde agricole, des élus des communes concernées, ont porté une attention toute particulière sur l'insertion écologique en mettant en place des solutions pour diminuer ces impacts.

Pour protéger les 200 espèces et les 14 sites Natura 2000 concernées par les travaux de la LGV, des plans de sauvegarde ont été mis en place. Parmi-eux, il y a celui pour les amphibiens dont l'environnement est menacé par la construction de la voie ferrée. Tout d'abord, il s'agit de recueillir les batraciens pour ensuite les placer dans des mares de substitution.



lgv-sea-tours-bordeaux.fr

Pêche des amphibiens – Application du plan de sauvegarde des batraciens



lgv-sea.cfdt.fr

Bassin de traitement des eaux en construction pour une gestion optimale de la ressource en eau

Des ouvrages hydrauliques provisoires sont mis en œuvre pour collecter les eaux pluviales et éviter toute pollution des sols : fossés, bassins, filtres. Cet assainissement provisoire permet de collecter, filtrer et rejeter les eaux de pluie dans le milieu naturel.

EUROVIA CENTRE LOIRE sur la LGV SEA

Depuis le début de l'année l'agence Eurovia Centre Loire de Tours se prépare à participer aux travaux de la LGV Sud Europe Atlantique.

Pour ce chantier, Stéphane BOURDY a été nommé chef du secteur de Chinon, rattaché à l'agence de Tours afin de piloter et réaliser les rétablissements de voies pour la ligne LGV Tours-Bordeaux sur une partie du département d'Indre-et-Loire.

Depuis plus d'un an, les travaux de terrassement et de génie civil s'intensifient en Indre-et-Loire. D'une durée d'intervention de 18 mois, les travaux porteront sur les rétablissements de voies réparties sur la portion des 25 premiers kilomètres du projet que compte le lot n°1, entre Chambray-lès-Tours et Ste Catherine-de-Fierbois pour un budget de 16 millions d'euros. Lorsque le tracé du projet coupe une route déjà existante, il est nécessaire de réaliser un ouvrage de telle sorte que les usagers empruntant la route ne traversent pas la voie ferroviaire.



Source : Pascal LeDoaré

Détournement provisoire de l'A85 au sud de Tours

Pour cela, un détournement provisoire de la chaussée est créé pour construire l'ouvrage tout en laissant la circulation possible. Une fois l'ouvrage terminé, il est essentiel de réaliser une chaussée neuve en lien avec l'ouvrage pour remettre la voie à son emplacement initial et remettre en état le terrain qui aura servi au détournement provisoire. C'est donc ces derniers travaux qui sont confiés à EUROVIA Centre Loire. À cela s'ajoute la réalisation de plateformes, de piste d'accès et l'enfouissement de réseaux télécom.

Ce chantier est une très bonne opportunité pour l'agence, puisque dans quelques mois, les travaux sur la ligne de tramway de Tours vont se terminer. Ainsi les effectifs affectés au chantier du tramway vont être assignés sur le chantier de la LGV.



La Nouvelle République

Essais du TRAM de Tours

Cet atout permet à l'agence de garder une activité importante pendant encore plusieurs mois. D'autre part, le projet de LGV est un privilège pour tous les professionnels qui exercent dans le domaine des Travaux Publics, puisque l'agence de Tours fait intervenir des sous-traitants pour effectuer les travaux de signalisations routières (marquages au sol et signalisations verticales) : Aximum et SAS Lesourd. Il faut aussi penser que toutes les autres PME des Travaux Publics qui ne travaillent pas sur le chantier de la LGV ont la possibilité de réaliser des chantiers qu'elles n'auraient peut-être pas pu avoir.

Production de granulats de grande ampleur pour la LGV SEA

Afin d'alimenter tous les granulats nécessaires à la construction de la nouvelle ligne, ce sont principalement les carrières de Luché et Roy situées dans les Deux-Sèvres, sélectionnées par COSEA, qui produisent les matériaux qui servent dans les constructions liées au projet de la LGV.

Pour assurer un approvisionnement permanent du chantier, elles ont commencé à extraire les matériaux bien avant le début des terrassements. Après extraction les matériaux sont stockés sur des plateformes, construites à cet effet et positionnés stratégiquement sur tous le long du tracé de la future ligne LGV. En Indre-et-Loire, il y en a trois : Veigné, Sorigny, et Ste Catherine-de – Fierbois.

Ce sont près de 1 million de tonnes de granulats prévus pour la construction des ouvrages du génie civil et des routes. Ces deux carrières vont notamment fournir les 3 millions de tonnes de ballast nécessaire à la pose des rails, qui débuteront mi-2014.

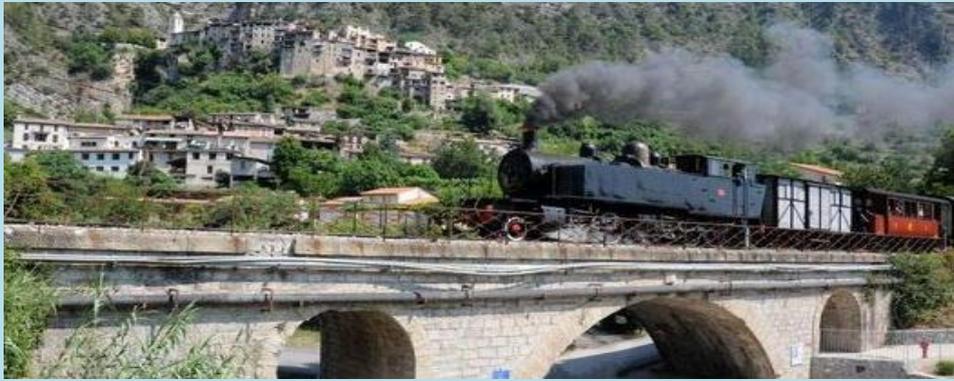


Carrière ROY de La Noubleau en Mai 2012

La citation

Du tortillard au TGV, en passant par le Corail et l'omnibus, les trains changent, la vache reste !

Vincent ROCA – Comédien et humoriste français (Né en 1950)



lemonde.fr

Le train des Pignes, vénérable tortillard provençal

Pour de plus amples informations et suivre les travaux au jour le jour, vous pouvez vous rendre sur le site officiel : <http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/>



The screenshot shows the Lisea website interface. At the top right is the Lisea logo and the text 'LIGNE SEA TOURS - BORDEAUX'. Below the logo is a navigation bar with tabs: 'LE PROJET DE A à Z', 'ENVIRONNEMENT', 'ARCHÉOLOGIE', 'CHANTIER', 'EMPLOI', and 'INFOS RIVERAINS'. The 'Actualités' (News) icon is also visible. Below the navigation bar is a large image of a construction site with a worker in a yellow vest. At the bottom left is a map showing the route from Tours to Bordeaux, with intermediate stops at Poitiers and Angoulême. A red location pin is placed on the route between Poitiers and Angoulême. Below the map is a horizontal timeline with arrows pointing 'vers Tours' and 'vers Bordeaux'.

Article rédigé par Aurélien NEAU