

28 janvier 2002

**Lancement des Travaux de Génie Civil
de la Ligne à Grande Vitesse
Est européenne**

Dossier de presse

Contacts

LGV Est européenne
Thierry Jankowski
Tél. 01 55 26 41 45 – Fax 01 55 26 41 30
Thierry.jankowski@rff.fr

Direction de la communication RFF
Luc Roger
Tél : 01.46.96.31.91- Fax : 01.46.96.52.99
luc.roger@rff.fr

SOMMAIRE

La LGV Est européenne se concrétise

pages 2 et 3

Les grandes données de la LGV Est européenne, première infrastructure ferroviaire à grande vitesse à être largement co-financée par les collectivités qu'elle traverse.

Présentation des travaux de génie civil de Saint-Epvre

page 4

Le remblai d'essai de Saint Epvre.
La LGV Est européenne franchira ici la vallée de la Nied sur 3500 mètres et se raccordera aux lignes ferroviaires existantes.

La prise en compte de l'environnement en phase chantier

page 5

Durant la phase des travaux de génie civil, RFF, en mobilisant l'ensemble des acteurs du chantier, a mis en place un ensemble de mesures de protection pour le respect de l'environnement naturel et humain.

Le lancement des appels d'offres

page 6

A partir de mars 2002, les entreprises qui réaliseront les premiers terrassements au nord de Châlons en Champagne seront connues.
Au printemps 2003, l'ensemble de la LGV Est européenne sera en chantier !

Premiers travaux de génie civil à St Epvre (Moselle)

La LGV Est européenne se concrétise

Avec le lancement des premiers travaux de génie civil de la Ligne à Grande Vitesse Est européenne, le 28 janvier 2002 à St Epvre près de Baudrecourt, le projet dont les premières études remontent à 1986, entre aujourd'hui dans sa phase de réalisation.

Une ligne, trois fonctions

La LGV Est européenne s'articule autour de trois fonctions : relier directement Paris au centre des principales villes de l'Est de la France, relier directement l'Est au Nord, à l'Ouest et au Sud-Ouest de la France, ainsi qu'à l'Ile-de-France, en utilisant la ligne de contournement de Paris, créer un nouveau réseau de relations européennes.

L'organisation du chantier

La séparation entre la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre est le point de départ dans l'organisation du chantier de la LGV Est européenne. Pour le génie civil, la maîtrise d'œuvre a fait l'objet d'une mise en concurrence européenne.

Sous la responsabilité de RFF, les maîtres d'œuvre SNCF-SIMECSOL, ISL, TRACTEBEL-COYNE et BELLIER, SCETAUROUTE et SETEC, conçoivent les ouvrages et dirigent l'exécution des travaux par les entreprises. Les grands travaux de terrassement de la première étape, entre Vaires et Baudrecourt, débutent au printemps 2002. Il faudra aux entreprises trois années pour réaliser ces terrassements et les quelque 327 ouvrages d'art de la LGV. En 2004 seront lancés les travaux d'équipements ferroviaires : pose de la voie, construction des gares nouvelles avec un achèvement prévu en 2006.

Un projet réalisé en partenariat

La LGV Est européenne est la première infrastructure de ce type à être largement co-financée par les collectivités qu'elle traverse.

Le Comité de pilotage du projet rassemble ces partenaires que sont les régions concernées, départements, villes, Luxembourg, Commission européenne, SNCF, RFF (voir en annexe le tableau de financement).

Le suivi des engagements de l'Etat

Les Comités de suivi des engagements de l'Etat, au niveau de chaque département, présidés par les Préfets, rassemblent les services de l'Etat, les collectivités locales et les associations de défense de l'environnement. RFF rend compte devant ces comités de suivi, des actions en faveur de la bonne insertion de la ligne dans son environnement, et en particulier du respect des engagements pris par l'Etat lors de la déclaration d'utilité publique.

Le point sur la Ligne

- Une Ligne déclarée d'utilité publique en 1996,
- Une convention de financement signée le 7 novembre 2000 entre l'Etat, RFF, la SNCF et les autres partenaires (collectivités publiques concernées : régions, départements, villes, Luxembourg ainsi que la Commission européenne), voir tableau des financeurs en annexe.
- Un budget de 3,125 milliards d'euros (aux conditions économiques de 1997)
- Une première phase de travaux de 300 km, de Vaires-sur-Marne (77) à Baudrecourt (57),
- Des gares nouvelles : Champagne-Ardenne, Meuse, Lorraine,
- Vitesse potentielle : 350 km/h,
- Vitesse commerciale : 320 km/h (à la mise en service),
- Alimentation électrique : 2 x 25 kV – 50 Hz, 5 sous-stations électriques reliées au réseau RTE,
- Quelques exemples de gains de temps : 1h30 pour aller de Charleville-Mézières (04) à Paris ; Luxembourg ville à 2h15 de Paris, Remiremont (88) à 2h45, Reims (51) à 45 minutes ; il faudra 3h50 de la Gare Lorraine pour rejoindre Rennes et Nantes ; la Meuse est reliée à Lille en 1h45 et en 55 minutes à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle ; Marne la Vallée (77) est à 35 minutes de la gare «Champagne-Ardenne» ; Strasbourg est à 2h20 de Paris ; Metz et Nancy à 1h30 de Paris, Francfort à 3h45 de Paris.

Un remblai « témoin » pour le passage de la Vallée de la Nied

Présentation des travaux

Les études géologiques réalisées en 2001 dans la vallée ont permis d'identifier la composition de ses sols plastiques. Cette zone présente, par endroits, des alluvions, des niveaux d'argiles organiques avec des passages de tourbe. Le terrain est particulièrement humide. Il est représentatif des sols présents dans la vallée et qui permettra de définir les valeurs à prendre en compte pour la construction de l'ouvrage dans la Vallée de la Nied. C'est en fonction de ces données que l'emplacement du remblai a été choisi.

L'édification d'un remblai d'essai à St Epvre, en Moselle, est la seule réalisation de cette nature menée sur le tracé de la LGV Est européenne. Ce remblai "témoin" se situe à la fin de la première phase de la LGV Est européenne qui franchira la vallée de la Nied sur plus de 3500 mètres.

La LGV se raccordera sur les lignes existantes vers Forbach et l'Allemagne d'une part, vers Strasbourg, l'Allemagne et la Suisse d'autre part, et vers Metz et le Luxembourg, créant ainsi un nouveau réseau de relations européennes.

Description du remblai témoin

- 40 mètres x 60 mètres en crête
- 52 mètres x 72 mètres en base
- 3 mètres de hauteur
- Pentes des talus de 2 (horizontalement) pour 1 (verticalement)
- 10000 m³ de matériaux mis en œuvre
- 8500 mètres de drains verticaux
- Travaux réalisés par l'entreprise Weiler de Morhange(57) et le bureau d'études SEGG
- Un an d'études

Le remblai est équipé de différents drains verticaux destinés à accélérer la durée naturelle de la consolidation des matériaux. L'évolution des tassements sera suivie grâce à une série d'appareils de mesure (tassomètres, repères topographiques, profilomètres), avec un contrôle de la pression interstitielle. Les observations dureront un an. Les résultats de cette technique de "modélisation" seront communiqués lors de la mise au point des marchés avec les entreprises chargées de la construction de la Ligne nouvelle dans cette partie du tracé. Après achèvement des mesures, les matériaux utilisés pour le remblai seront récupérés en vue de la construction de la ligne proprement dite.

D'autre part, plusieurs études sont en cours pour examiner la possibilité de régénérer en prés salés certaines zones agricoles contiguës aux prés salés existants et relativiser l'impact de la ligne nouvelle sur cette zone remarquable.

La prise en compte de l'environnement en phase chantier

Minimiser l'effet des travaux sur tout le tracé

Tenant compte des obligations légales et réglementaires ainsi que des engagements de l'Etat et des résultats de la concertation des maîtres d'œuvre avec les élus et associations de riverains, RFF a mis en place une politique environnementale, en phase chantier, fondée sur l'implication de l'ensemble des acteurs du chantier.

Par lot de travaux de génie civil, un Correspondant environnement chez l'entreprise, indépendant de la production, interviendra à temps complet sur le chantier. C'est à lui de faire appliquer les mesures prises par l'entreprise à l'obtention du marché, dans le cadre d'un PAE (Plan d'Assurance Environnement). Sa tâche est donc de faire respecter les engagements du maître d'ouvrage RFF. Toutes les phases sensibles du chantier font l'objet de fiches descriptives particulières dans le PAE.

L'ensemble des actions de protection de l'environnement sont répertoriées dans un « journal Environnement » que l'entreprise doit rédiger tout au long de son chantier.

Respecter les milieux naturels et humains tout au long du tracé

RFF en tant que maître d'ouvrage orientera les entreprises selon 5 règles à respecter : « l'eau, un patrimoine commun à protéger », « le bruit, ennemi n°1 », « le paysage : insertion et discrétion », « les milieux naturels : conservation de la biodiversité », « les déchets : identifier, trier, valoriser ».

Cette prise en compte de l'environnement, gage de réussite du projet, a été intégrée dès les premières phases de conception de la Ligne. Le tracé répond aux exigences du maître d'ouvrage et de ses partenaires : s'éloigner le plus possible des zones habitées, éviter les milieux naturels sensibles, respecter le patrimoine culturel, s'intégrer aux paysages.

Pour prévenir toute pollution accidentelle, un Plan d'Organisation et de Prévention est mis en place par chaque entreprise, en concertation avec les maîtres d'œuvre, le maître d'ouvrage, la MISE (Mission Interservices de l'Eau), les DRIRE, les services de la sécurité civile ou autres organismes concernés (DDASS, parcs naturels...).

Le lancement des appels d'offres

Une sélection transparente des entreprises

L'approche de l'entreprise dans son offre technique est essentielle pour conforter le maître d'ouvrage RFF dans la façon dont le chantier va être mené et l'assurer que son prix est cohérent avec ce qu'elle a prévu de mettre en œuvre en moyens humains et matériels.

L'attribution se fait donc au « mieux-disant ». Dans la comparaison des offres, RFF prend en compte le prix, mais aussi des critères techniques, organisationnels et environnementaux. Avant l'appel d'offres, RFF liste avec le maître d'œuvre ces critères et les pondère, puis les offres, lors de leur analyse, sont notées en fonction des critères. Pour une bonne prise en compte de ces éléments, l'ouverture des plis se fait en deux temps : les offres techniques tout d'abord, puis, pour celles jugées recevables techniquement, les offres financières correspondantes, ensuite.

Les appels d'offre de génie civil : état des lieux

RFF (Direction des Opérations de la LGV Est européenne) a déjà lancé neuf appels d'offres sur les 25 grands lots de génie civil prévus. Un concours de conception-réalisation a été organisé en 2001 pour le Viaduc de Jaulny. Quatre lots de terrassements et d'ouvrages d'art courants (Toarc) ont été lancés en appel d'offres à l'été 2001, puis quatre autres lots à l'automne 2001, portant sur des Toarc et des ouvrages non courants.

Sur les premiers lots, les maîtres d'œuvre ont produit une analyse des offres, et le premier marché sera notifié en mars : c'est le « lot 23B » du tronçon C, qui se trouve à l'Est de Reims. Les trois autres appels d'offres lancés au cours de l'été 2001 ont été déclarés infructueux en raison du montant élevé des offres. Pour chacun de ces lots, des négociations sont en cours. Cela prend plus de temps que prévu, mais RFF espère aboutir prochainement. Pour les lots lancés cet automne, les analyses d'offres sont en cours. Une nouvelle série d'appels d'offres va être lancée dans les jours qui viennent.

Nouveau rendez-vous pour le chantier au printemps 2002

Des travaux préparatoires sont engagés localement depuis l'automne dernier (zones de stockage de matériaux nobles pour la constitution de la plate-forme) afin d'anticiper les besoins des entreprises qui construiront la plate-forme de la LGV Est européenne.

Ces marchés sont attribués en général à des entreprises locales (une trentaine de zones seront aménagées tout au long du tracé). Pour les fournitures de matériaux de carrière, le conseil d'administration de RFF vient d'approuver la passation de 16 marchés avec des carriers dont une part importante des carriers de Champagne-Ardenne et de Lorraine.

A partir du mois de mars prochain, seront désignées progressivement les entreprises attributaires ayant obtenu les premiers lots de terrassement. Ceux-ci débiteront au nord de Châlons en Champagne (51) au printemps 2002.

UN PROJET CO-FINANCE

7 Novembre 2000 : signature de la convention de financement de la Ligne à Grande Vitesse Est européenne. Le projet naît après de longues années de gestation mises à profit pour définir un mode de financement original et un tracé qui respecte les milieux naturels et humains. Première infrastructure de ce type à être déclarée d'utilité publique - le 14 mai 1996 - avec la signature du Ministre de l'Environnement, la LGV Est européenne est aussi la première ligne à être largement co-financée par les collectivités des territoires qu'elle traverse et par l'Europe. Le budget de l'opération s'élève à 3,125milliards d'euros (valeur 1997).

Les financeurs de la première étape (en millions d'euros)

Etat	1 219,59
Union européenne	320,14
Grand Duché du Luxembourg	117,39
Région Ile-de-France	76,22
Champagne-Ardenne	124,25
Région Champagne-Ardenne	42,08
Ville de Reims	45,73
District de Reims	3,96
Conseil Général des Ardennes	7,62
Conseil Général de la Marne	24,85
Lorraine	253,83
Région Lorraine	203,06
Conseil Général de la Meuse	4,12
Conseil Général de la Meurthe et Moselle	15,70
Conseil Général de la Moselle	22,41
Conseil Général des Vosges	8,54
Alsace	282,03
Région Alsace	141,02
Conseil Général du Bas-Rhin	70,58
Communauté urbaine de Strasbourg	35,37
Conseil Général du Haut-Rhin	24,39
Ville de Colmar	3,66
Ville de Mulhouse	7,01
SNCF	48,94
RFF	682,82
TOTAL	3 125,20