



Joseph FALZON

FEMMES ET HOMMES DE COSEA :  
CARNET DE CHANTIER

– Tome 1 –

Joseph FALZON

FEMMES ET HOMMES DE COSEA :  
CARNET DE CHANTIER

– Tome 1 –

Dès 2012, nous avons eu le souhait, Xavier Neuschwander, directeur de Cosea, et moi-même, de réaliser une bande dessinée relatant de la manière la plus vraie, la plus authentique possible, l'histoire du projet, l'histoire humaine du chantier. Très vite, Joseph Falzon, que je remercie, est arrivé sur les différents sites du projet et a débuté son travail de bédéaste.

Très vite, des dizaines de planches ont été réalisées. Se posait alors le problème du fil conducteur à donner à ces œuvres. Après réflexion, de façon très simple, j'ai décidé de considérer que le personnage central était Joseph, qui, débarquant sur le projet, le découvrait peu à peu.

En tout premier les bureaux, puis les sections, les débuts de chantier, puis les ouvrages d'art en voie d'achèvement, tout cela dans une ambiance trépidante qu'il vivait au quotidien.

C'est donc le parcours de Joseph que vous allez suivre au fil de l'eau.

Ah ! J'allais oublier ! Il s'agit d'une bande dessinée, avec ses caricatures, ses clins d'œil, ses moments d'imagination débordante mais toujours bienveillante !

Bonne lecture

Erik Leleu

Directeur des ressources humaines de Cosea

# PROLOGUE

Septembre 2012 = premier rendez vous avec Xavier Neuschwander, directeur du projet, afin qu'il me parle de son envie de commander une bande dessinée traitant du chantier. Cet entretien doit lui permettre de m'expliquer sa vision du chantier et ce qu'il veut voir apparaître dans le bouquin final.

Nanterre - siège de VINCI Construction France.





Pour appréhender et comprendre ce projet tentaculaire, je me suis immergé dans la vie de votre chantier de janvier 2013 jusqu'à aujourd'hui. Vous trouverez dans cet ouvrage des planches de bande dessinée, des dessins réalisés sur le chantier mais également des pages de prises de notes griffonnées sur place, écrites à la volée et qui m'ont permis de mieux comprendre de quoi il en retournait.

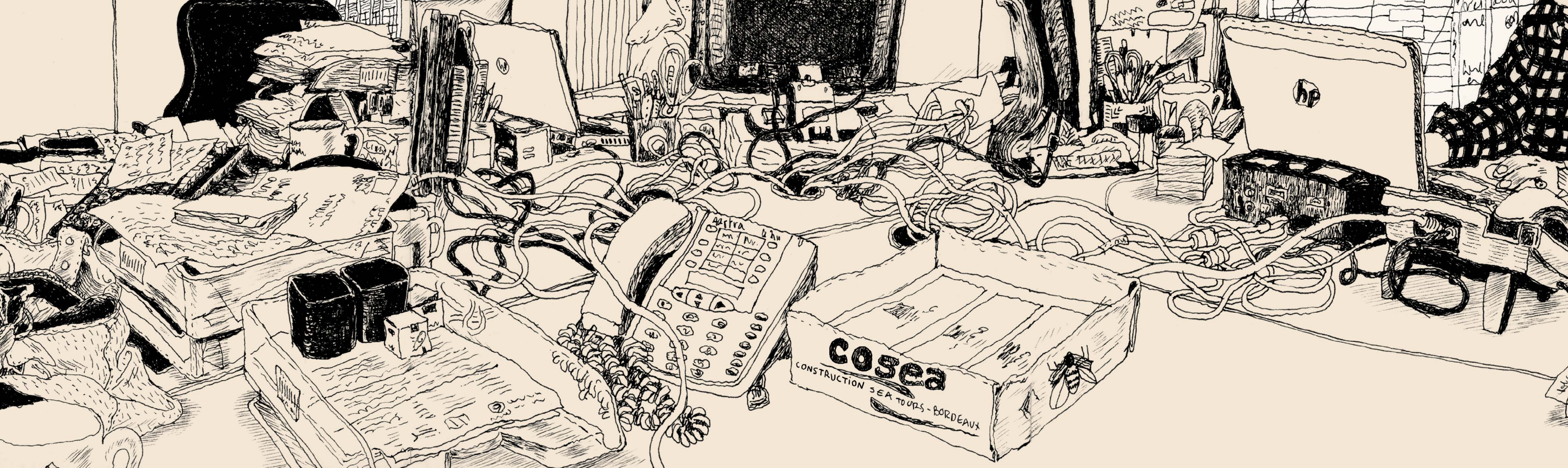
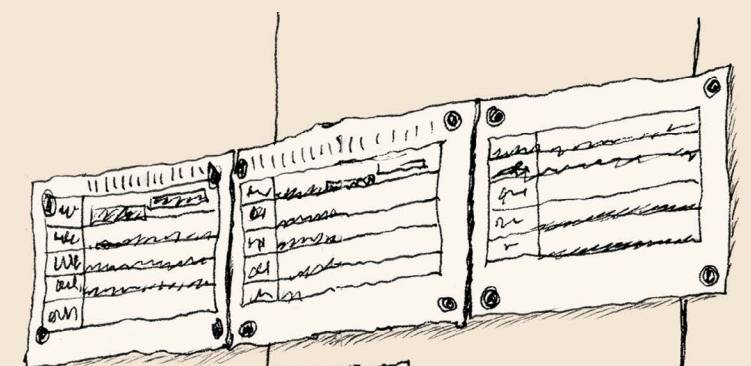
Pour cette BD, j'ai opté pour le mode journalistique en tentant de rendre le plus fidèlement possible ce que j'ai vu, entendu et ce que m'ont expliqué tous ceux qui ont eu la gentillesse de m'accueillir sur le chantier et dans les bureaux.

Bonne lecture!



le mardi 18 décembre 2012:

bureau  
sillon solidaire  
+ formation



La phase chantier s'organise autour de 5 sous-groupements d'entreprises qui vont travailler ensemble et se passer le relais jusqu'à la livraison de la ligne.



# Les 5 sous-groupements

**SGC** : SOUS-GROUPEMENT CONCEPTION  
*conception de la ligne*

**SGI** : SOUS-GROUPEMENT INFRASTRUCTURE  
*génie civil, terrassement*

**SGS** : SOUS-GROUPEMENT SUPERSTRUCTURE  
*travaux ferroviaires, voies ferroviaires et caténaires*

**SGST** : SOUS-GROUPEMENT TÉLÉSIGNALISATION  
*signalisation, télécommunications*

**SGE** : SOUS-GROUPEMENT ÉNERGIE  
*travaux d'alimentation électrique, basse tension et centrale d'actes*

En ce moment, c'est le SGI qui travaille beaucoup et qui est en plein boom.

**COSEA** : CONSTRUCTEUR DE LA LIGNE  
**LISEA** : CONCESSIONNAIRE DE LA LIGNE

**MESER** : MAINTENANCE DE LA LIGNE

le mardi 18 décembre 2012

C'est ma première venue à Poitiers pour dessiner et prendre des notes...



Contrairement à ce que laisse penser ce dessin, Sébastien Prugnaud et Emmanuelle Michon qui s'occupent de la communication interne sont stressés et excités car dans une demi-heure débute la soirée de Noël qu'ils ont organisée.

Et ça se passe aux HDM, les Hauts De Montgorges, le centre névralgique du projet.



# ENTRETIEN avec HENRI-PAUL NOË

entretien réalisé à Poitiers, aux Hauts de Montgros, Bâtiment 5, ADC.

le 22 janvier 2013

Directeur du SGC (sous-groupeur conception)



« Nous, au SGC, on est le sous-groupeur qui est intervenu le plus en amont du projet. On a démarré en avril 2010, on a défriché le projet. Il n'y avait pas encore toutes les procédures qualifiées qui étaient mises en place, c'est normal. L'organisation était encore figée. Nous (le SGC) et la DPR de l'époque avons commencé dans des conditions difficiles. Les gens qui faisaient la concertation ne pouvaient pas encore aller sur le terrain parce qu'on n'avait pas la garantie de la signature du contrat, etc... Donc, on devait produire sans avoir tous les éléments pour le faire. Extrême difficulté. Donc on est parti à **L'Aventure**!!! Et ça a duré quelques mois quand même.

La GED (gestion électronique des documents) n'a pas été mise en place tout de suite. Tous les documents (plans, etc...) sont très codifiés et doivent être rentrés dedans. C'est un boulot énorme et ça prend du temps.

**Avant** : j'ai une expérience de 20 ans dans la construction de ligne TGV. Donc, ça va, je connaissais, je suis arrivé avec une bonne expérience.

**Le Travail de Conception** = notre objectif => réaliser tous les plans et les documents d'étude pour que les travaux puissent se réaliser après. Toute la conception quoi. Notre travail permet au SGI (sous-groupeur infrastructure) de travailler aujourd'hui. Eux font des études d'exécution (juste avant de commencer le chantier) et nous, on contrôle ses études. Et après, on rentre dans la phase d'exécution, les travaux.

**La Particularité de ce projet** : Tout s'est fait en même temps!

On a fait toutes les études en même temps (génie civil, équipement ferroviaire). Normalement, les études se font avant. Donc, sur SEA, on est en permanence en train de reprendre ce qu'on a fait. Et expliquer ça aux équipes, c'est pas évident... Et moralement, c'est dur. On a l'impression que ce qu'on fait ne sert à rien et sera repris dans un mois. Mais non! Il y a toujours quelque chose qui reste et on avance doucement.

On a été eu difficulté face à la masse de documents, devoir gérer les 300 km en même temps, c'est du jamais vu...»



« On est monté à 500 personnes en conception. C'est énorme! Et à coordonner, c'est pas évident... Le projet est colossal et il a fallu **dédramatiser** sinon on se tétanise et on n'avance pas... La **DIFFICULTÉ EXTRÊME** : quand il a fallu sortir les dossiers procédures réglementaires sur l'environnement et la loi sur l'eau. Pour que les travaux puissent commencer à l'été 2011, ces dossiers devaient être prêts fin 2010. Face à la masse de documents à produire, on peut dire que ça a été une période **critique**. On a beaucoup travaillé de jour comme de nuit. On apportait des **pipos** pour ceux qui travaillaient la nuit. Et ça a duré un mois et demi. C'était chaud!

**L'APD** : **Avant Projet Détaillé** = concrétisation de notre conception. Il y a 5 ou 6 versions de cet APD. À chaque fois, il y avait des manques donc on faisait des APD un peu plus complets au fur et à mesure. Des gens qui produisaient ces documents se demandaient s'ils allaient y arriver un jour... Mais aujourd'hui ça ne devrait plus brouger...



Tout ce travail est avant tout un **travail collectif**. C'est dur de nommer une individualité qui aurait porté tout ça.

Pour ce projet, on avait un fil conducteur ~~et~~ les problèmes étaient quand même connus. Ils ne tombaient pas comme ça, au jour le jour. Mais ça n'a jamais été aussi complexe que sur ce projet là.

Le moteur du SGC = les **pipos** la nuit au SGC. Et on reste en place jusqu'à la fin des travaux d'équipement ferroviaire. Encore pour un petit moment. Mais nous ne sommes plus les acteurs principaux aujourd'hui.

On a passé le relais. Et ça ne fait pas de mal d'être un peu en retrait... Le **travail réussi**, ce sera quand le train roulera et que le projet aura été rendu dans les temps. Je ne vois pas une réussite individuelle, c'est encore et toujours le **collectif**.

« Ah! Vous allez rencontrer **Dominique Mais**? C'est un artisan majeur de l'offre! Si on a gagné l'offre, c'est en bonne partie grâce à lui... Et son CV est impressionnant, il a touché à tout, sur tous les continents! **COLLECTIF! COLLECTIF! COLLECTIF!** »

# ENTRETIEN avec Dominique Maire!



Le 24 janvier 2013  
L'entretien se déroule à Poitiers, dans son bureau des Hauts de Montgorges. Bâtiment S, 1<sup>er</sup> étage

Pour essayer de comprendre un peu mieux le projet.

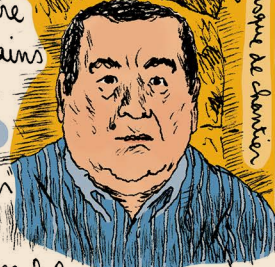


Il a beaucoup voyagé à travers le monde au gré des différents chantiers auxquels il a participé. Ça fait partie des charmes du métier. "Mais ça a changé. Avant, quand on était chef d'un chantier à l'autre bout du monde, il y a 30 ou 40 ans, on était loin de la direction. On était capitaine du bateau en pleine mer. Lors du chantier au Soudan, il a fallu tout organiser pour les expatriés. Il n'y avait rien autour. Il fallait s'organiser pour les logements, pour la nourriture, les soins, le bon fonctionnement de l'école pour les enfants des expatriés, ... Aujourd'hui, en allant n'importe où, il y a internet, le téléphone ... On est moins sougé du monde ... Au Soudan, le seul moyen de communication avec Khartoum, la capitale, c'était la radio. Qui fonctionnait plus ou moins bien. Ce chantier ne s'est malheureusement jamais fini. Il y a eu une révolution en 1983, une prise d'otages en février 1984 ... la libération des otages un an après ... Ma carrière, c'est principalement du chantier, être sur le terrain. Pas trop dans les bureaux. Sauf maintenant. En fait, mon dernier poste sur le terrain, c'était « Port 2000 » au Havre. Je suis rentré au siège après. Le projet de la LGV débutait. Je n'avais jamais fait de ferroviaire, je me suis donc mis au niveau. Début 2007, j'ai été nommé directeur de projet offre (partie technique, chiffrage, etc). Mai 2008, présentation de l'offre. Mai 2009, deuxième présentation et préparation des offres. Et pour la phase de réalisation, je suis devenu responsable des études et de l'intégration (reprenre ce qu'on avait fait pendant l'offre et le remettre à jour en fonction des concertations et discussions avec les services de l'état) ... Pour finalement arriver à l'APD (avant projet détaillé) qui sert aux équipes et études d'exécution. Après j'ai voulu prendre ma retraite mais on m'a demandé de rester encore un peu. Donc, je suis à la retraite depuis le 1er septembre et je viens ici à mi-temps. Je suis un de ceux qui connaissent le chantier et le projet depuis le début, ce qui peut aider parfois ... »

**RESPONSABLE CELLULE EXPERTISE TECHNIQUE**



**ENVIRONNEMENT:** « Il y a 20 ans, on était en 1992, la loi sur l'eau venait juste de paraître. Aujourd'hui, on a plein d'autres contraintes environnementales. C'est bien pour la faune et la flore mais ce sont de grosses difficultés qu'il faut surmonter. Mon premier chantier en France, c'était une partie de l'autoroute de l'est, entre Châlons-sur-Marne et Nesse (orthographe approximative, ndr). Donc un ouvrage assez similaire à une ligne grande vitesse. À l'époque, on n'avait pas toutes ces lois à respecter. Ça ne veut pas dire qu'on cassait tout sans se soucier des espèces qu'on délogeait mais c'était une difficulté en moins. Aujourd'hui, on a beaucoup de contraintes mais c'est pour la bonne cause. Pareil pour l'archéologie. Avant, on creusait, la pelle sortait des trucs qui semblaient avoir une certaine valeur archéologique, on faisait venir les archéologues et le chantier était bloqué. Donc, aujourd'hui, on fait venir les archéologues pour qu'ils fassent des repérages avant le commencement des travaux. Mais, au final, on travaille avec tellement de délais serrés que les archéologues attaquent les fouilles alors que les engins sont déjà presque prêts à travailler. Au niveau des contrôles, c'est énorme. On en fait beaucoup. Mais, je dépends un tableau qui me fait pas rêver mais on arrive à rigoler de temps en temps. Le chantier avance bien, on a les autorisations administratives au titre de la loi sur l'eau, des espèces protégées, on a des terrains, des terrains libérés en archéologie. On a des terrassements qui se font, des ouvrages qui se construisent ... Le chemin de fer est bien sur ses rails! Moi qui ai choisi ce métier pour avoir la joie de voir des choses concrètes se faire, ça fait plaisir. Et de savoir que, dans 4 ans, des passagers pourront se rendre de Paris à Bordeaux en 2 heures, c'est quand même pas mal. C'est magnifique. Faire des choses qui restent, qui sont utiles, c'est motivant. L'autre plaisir, c'est de faire travailler des gens ensemble. On recrute, les gens viennent, on les encadre, il faut leur trouver du boulot, et créer une bonne ambiance. On rassemble des gens qui ne se connaissent pas et tout le monde doit bien s'entendre. Par mal,heureusement, c'est fait. On rencontre des personnes formidables. Mon remplaçant, Philippe Ravache, il a travaillé pour l'état avant donc on l'a fait travailler en relation avec les préfets. Puis, je me suis dit que ce serait bien qu'il me remplace. Et, il a une relation avec les services de l'état excellente, il a été très efficace. Il a bien encadré son équipe. Si on a les autorisations aujourd'hui, c'est grâce à lui et son équipe. Et, je ne sais pas si tout le monde n'y serait arrivé. Un très bon travail. Une très bonne équipe. Soudée. Les équipes études, aussi. »



un copain de chantier

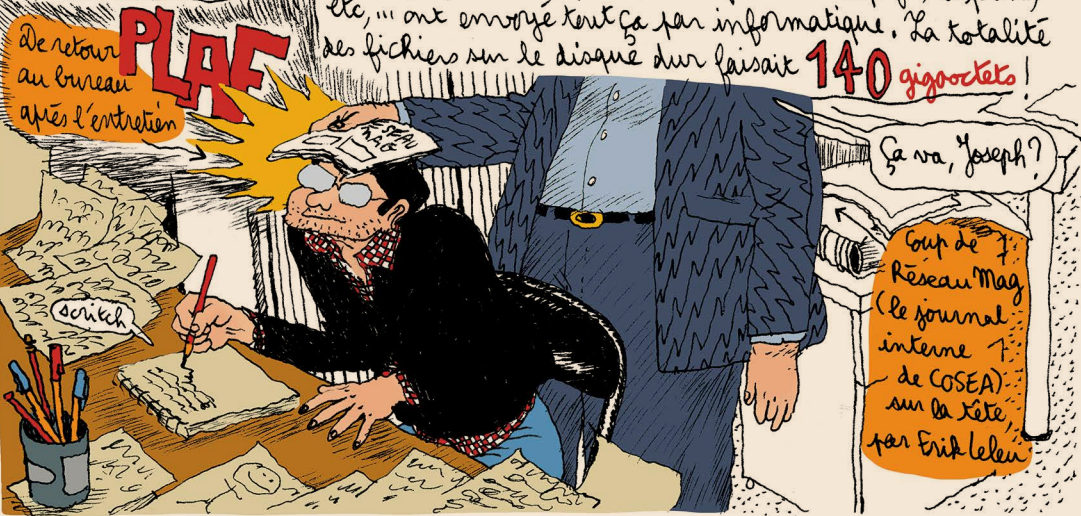
« Je crois plus au pouvoir de gens qui travaillent en équipe qu'au pouvoir d'une personne seule... Et pour moi, la meilleure équipe, c'est pas celle qui est composée des meilleurs, c'est celle qui sait jouer ensemble. Comme au foot.

**Henri-Paul Noé** vous a dit d'aller voir les **trois sages**. **Carlier, Hervé et Balland**. Hervé et Balland sont les fondateurs du groupement et des grands principes mis en action aujourd'hui. Les 3 connaissent bien le projet. Ce sont trois retraités ~~ou~~ **(Le comité des sages)**, ce sont eux qui distribuent les montants, qui répartissent l'argent entre les **sous-groupements**. C'est un comité d'arbitrage en fait. Ils écoutent les parties, et rendent leurs arbitrages. Ce ne sont pas des arbitrages définitifs mais ils ont leur importance.

Si vous allez sur les bases-vie, vous verrez que c'est très différent d'ici. C'est bien d'aller sur le terrain. Sur le chantier, on râle contre le siège car on a l'impression de ne pas être écouté, que rien n'est jamais à l'heure, qu'on demande des choses et que ça ne vient pas, etc... Et au siège, on passe notre temps à râler contre les gens du chantier qui demandent des choses impossibles, pas claires, ... Moi, j'ai été dans les deux parties au cours de ma carrière et à chaque fois, j'ai râlé contre le siège ou le chantier en fonction de l'endroit où j'étais. Mais le fait de râler, c'est classique. C'est comme ça sur tous les chantiers.

**La réussite du projet...** Le sera que le train roule en 2017, avec des voyageurs dedans, qu'on ait évité les gros pépins d'ici là et qu'on s'en sorte financièrement. Je serai content de savoir que j'ai apporté de l'eau au moulin, que j'ai aidé les équipes à réaliser le projet. »

**ANECDOTE** → les équipes techniques qui ont fait le découpage, les plans, etc... ont envoyé tout ça par informatique. La totalité des fichiers sur le disque dur faisait **140 gigaoctets!**



**Section E - bt 10**

le lundi 11 février 2013

Emmanuelle de la com' interne m'emmène avec elle sur le chantier pour voir l'ambiance dans les bureaux des bases vie.



# POUSSIÈRE DE CHANTIER



**RÂÂH!**  
Mais arrête de tout salir partout!

Ah! Ah! Ah! Ah!

PAF PAF PAF

Vu dans les bureaux de la base-vie de la section C, à Coulombiers, le mardi 12 février 2013.

# POUSSIÈRE DE CHANTIER



**RÂÂH!** J'en ai marre de la poussière!

Tu sais, la semaine dernière, il y a le réparateur qui est venu pour l'imprimante. Il a failli faire une syncope. Il avait jamais vu autant de poussière.

Râh! Ouais mais là... Y'a un moment, faut sévir...

Vu à Coulombiers, dans les bureaux de la base-vie de la section C.



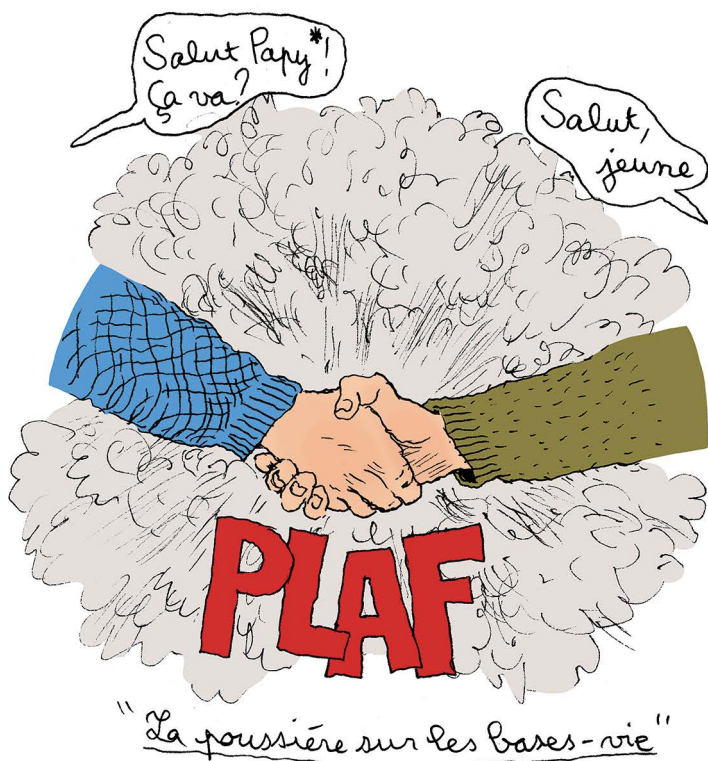
Tristan, stagiaire

J'ai fait du chantier ces dernières semaines.

Maintenant, je suis de retour dans les bureaux. Ça correspond plus à l'objectif de mon stage.

Mais bon...

Le terrain, c'était super. Ça change, c'est plus concret. J'aime bien avoir les mains dans le cambouis.



\*surnom de Daniel

le jeudi 12 février 2013:  
bureau des conducteurs de travaux,  
Section C. Daniel Le Sabarçec.



TRANSPORTS 2013  
mail: dubois@vanadoo.fr  
96 -  
ISO POEKE  
MAI JUIN JUILLET

2015

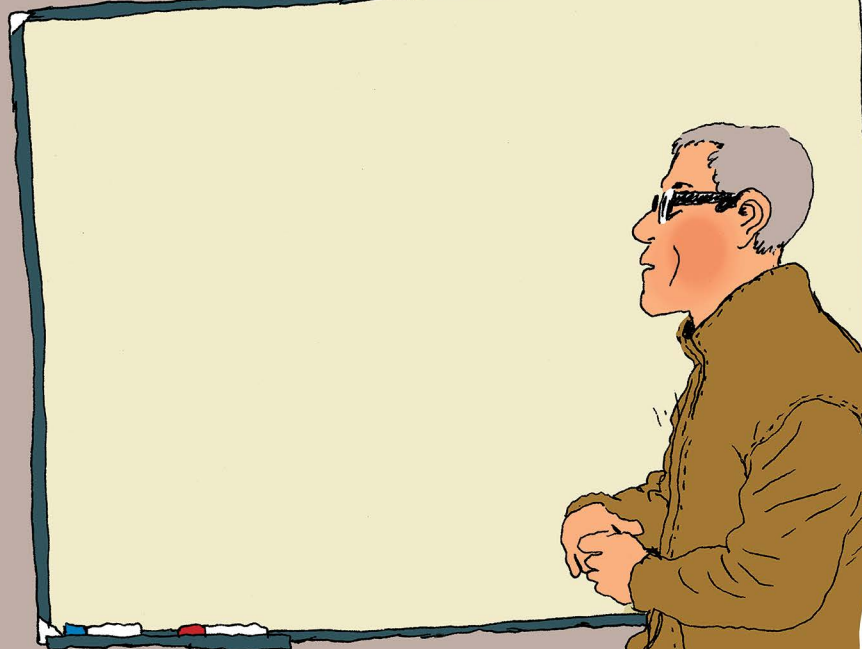
chp  
elite Book

# ACCUEIL

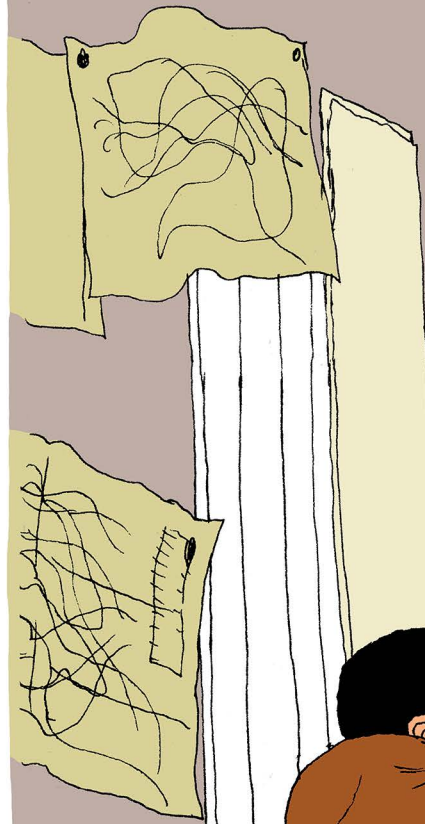
# -PRÉVENTION

du mercredi 13 février 2013,  
sur la base vie de la section C.

présentation du projet + quiz  
sur la sécurité sur le chantier  
pour les nouveaux arrivants



Guillaume  
Goudal,  
technicien  
prévention  
sur la section C.



plan du chantier  
de la section C.

livret d'accueil des  
nouveaux arrivants.



de **boîtier** pour répondre au quizz destiné aux nouveaux arrivants.

Sur le parking de la base-rie, on se gare en marche arrière.

Comme ça, on a une bonne visibilité pour sortir.

# KANGOUROU

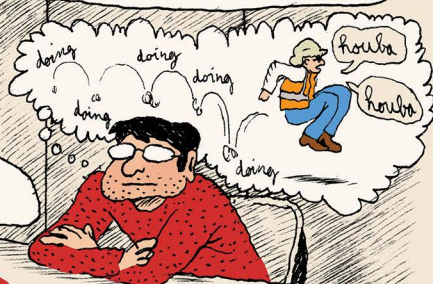
Si votre engin a pris une charge électrique importante à cause d'un accrochage au réseau EDF et qu'il prend feu, il faut descendre de la machine et s'en éloigner en sautant à pieds joints afin que l'électricité ne traverse pas votre corps...

Comme un kangourou...

Une chute de plain pied, c'est lorsqu'on tombe de sa propre hauteur.

Une chute de hauteur, c'est lorsqu'on tombe de plus haut que sa propre hauteur.

LES QUESTIONS



# LES TROIS POINTS D'APPUI

Donc, en attendant de trouver un logement, vous pouvez dormir au camping.

si vous voulez...

Sinon, vous avez quelques hôtels dans le coin...

Mais, il est interdit de dormir à la sauvage sur le chantier.

Pour monter ou descendre d'engin, il faut utiliser les trois points d'appui.

Être toujours accroché à l'engin en trois endroits pour descendre ou monter en toute sécurité.

À l'aise...



Merci.

LES QUESTIONS



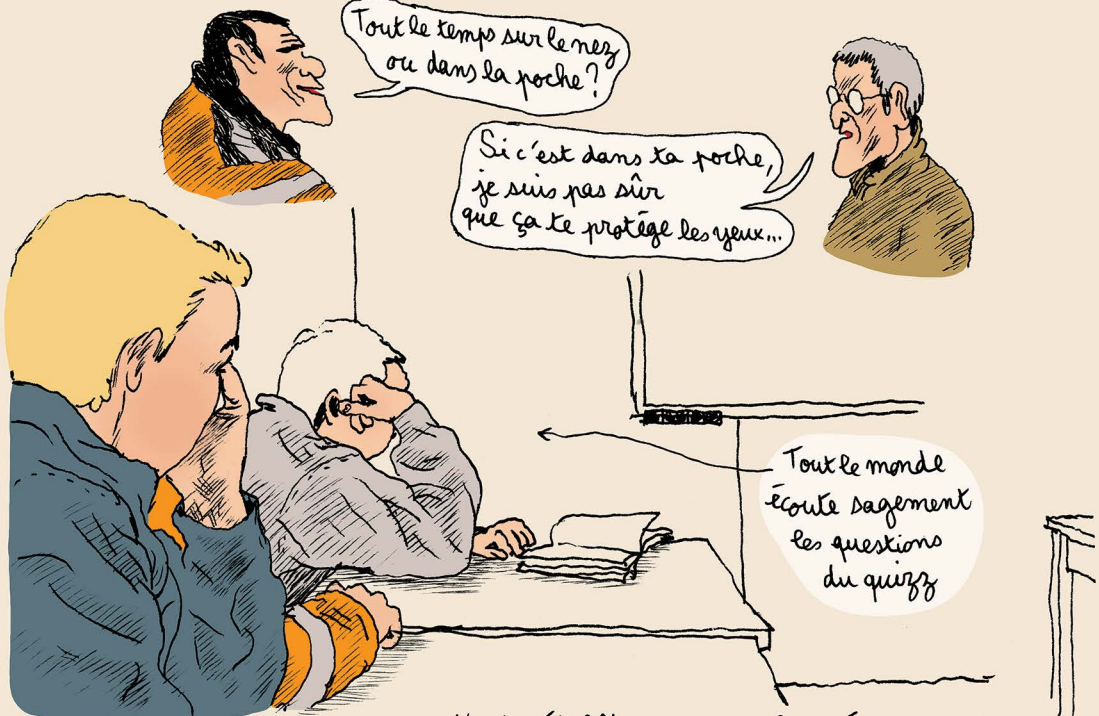
À partir du 1<sup>er</sup> mai, il faut les lunettes de protection sur le nez.

Ah bon! Tout le temps? Même si on coupe rien?

Oui.

Tout le temps sur le nez ou dans la poche?

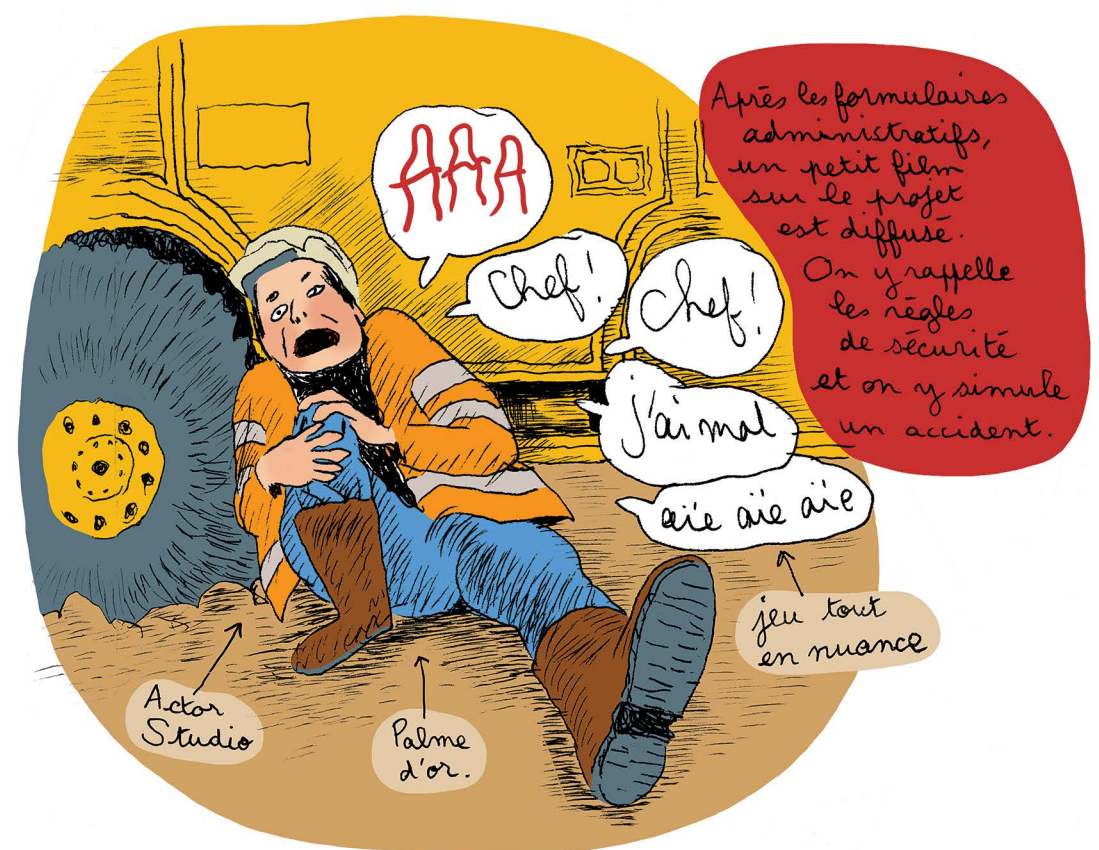
Si c'est dans ta poche, je suis pas sûr que ça te protège les yeux...



Tout le monde écoute sagement les questions du quizz.

Toarc - terrassement ouvrage d'art, rétablissement de chaussées, assainissement  
Philippe Gutleben - directeur de la section C.

ouvrage d'art, rétablissement de chaussée, assainissement



Après les formulaires administratifs, un petit film sur le projet est diffusé. On y rappelle les règles de sécurité et on y simule un accident.

Un quizz vidéo est diffusé avec le rétro-projecteur. Les réponses sont ensuite commentées en groupe.

Dans la vidéo, vous avez vu que les téléphones sont interdits sur le chantier.

En réalité, vous y avez droit pour appeler les secours ou pour les appels urgents à la famille.

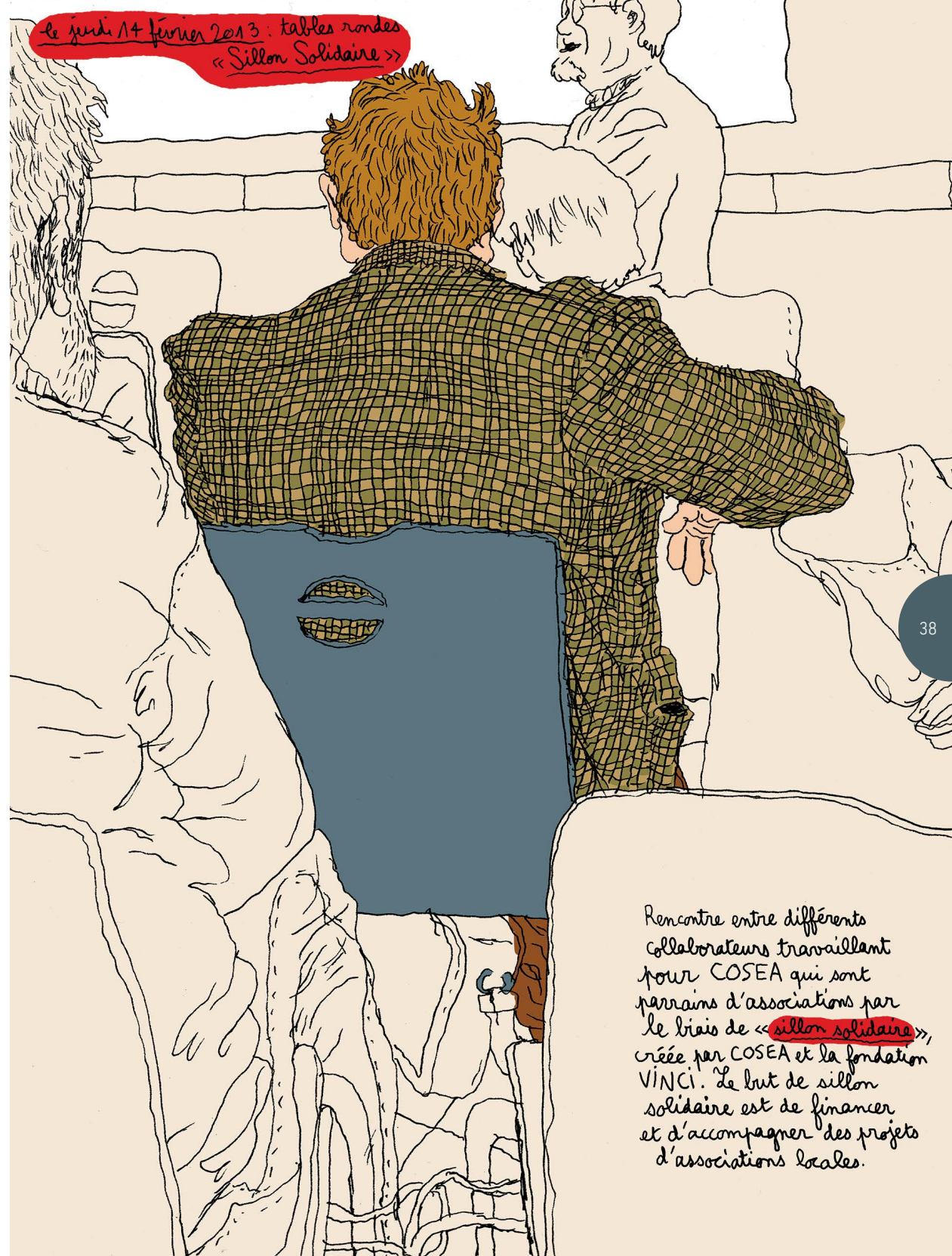
Par contre...

Inutile de vous rappeler qu'on ne joue pas au poker sur son téléphone en conduisant sa machine.

boîtes pour le quizz de la sécurité - prévention

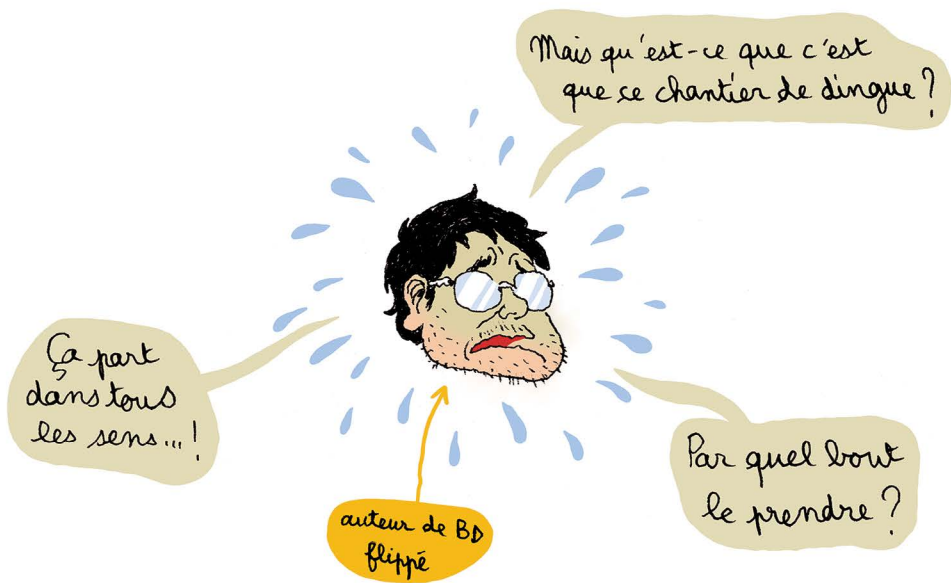
avec un rétro-projecteur

Le jeudi 14 février 2013 : tables rondes « Sillon Solidaire »



Rencontre entre différents collaborateurs travaillant pour COSEA qui sont parrains d'associations par le biais de « **sillon solidaire** », créée par COSEA et la fondation VINCI. Le but de sillon solidaire est de financer et d'accompagner des projets d'associations locales.





Le mardi 2 avril 2013 - retour sur la section C à Colombiers

Où elle est la liste des numéros de téléphone?  
Vais être obligé d'acheter des loupes... Vais plus rien moi...

"Beh alors? Vous faites un trafic d'ÉPI?"

Faut poser ses congés sinon on les perd...  
L'est ballot...

Bouille fermée ou ouverte?  
Tu dois avoir ça, non?



Daniel revient du chantier. Grand sourire. En rentrant dans le bureau, une grosse odeur de tabac froid le suit.  
Il s'assoit à son bureau et reprend son souffle.  
Il respire très fort pendant plusieurs minutes.

AH! Ben, il est revenu!

odeur de tabac froid



Le mardi 2 avril 2013 :

le mercredi 3 avril 2013

# L'EMBAUCHE DE DANIEL

Daniel de Salvo

Avant, j'étais chez VCGP (VINCI Construction Grands Projets) puis je suis resté 3 mois chez moi. Finalement, on m'a rappelé pour bosser chez VCT (VINCI Construction Terrassement) pour le chantier de l'A89.

Le mec me reçoit, regarde mon dossier et me dit : « Ah, t'es de 53? Comme moi. Du mois de juin? Comme moi. Ah, t'es du 22? Tu me dois le respect » (il devait être du 11 ou 12). Et hop! J'ai été engagé!

Et ouais, les embauches, c'était comme ça.

J'avais fait un autre entretien. Je me rappelle bien, c'était à...

Rah, je sais plus...

Bref...

A l'époque.

C'était pour bosser sur une centrale nucléaire, en 78. J'avais 25 ans. Je travaillais pour une petite boîte, le patron a vendu ses parts. Je m'entendais pas avec les autres gars donc je me suis barré. Là, un ami m'appelle. « Je cherche 10 gars » qu'il me dit. Donc, je le rencontre, on fait un entretien dans un café, en face de la gare. Hop, sur un coin de table et c'était réglé!

Non, mais il y a pas besoin de plus. Mine de rien, ça se fait beaucoup au physique. Moi, maintenant, dès que je vois quelqu'un, je sais tout de suite si je peux bosser avec lui ou pas. Ça se voit à sa manière d'être, de bouger, de s'exprimer, je sais s'il sera bien sur le chantier. Ça se sent tout de suite. Bon, tu regardes le CV quand même mais ça se joue aussi au feeling.

# en réparant la bouilloire...

Vu le rythme effréné, si tu viens bosser et qu'il y a une salle ambiance, c'est pas la peine.

Jean-François Perrod  
directeur de travaux  
RAC de Fontaine-le-Comte

On a pratiquement le leadership dans le secteur.

Il faut qu'on arrive à prouver aux organismes qui vont contrôler que le train puisse rouler que notre boulot est bon.

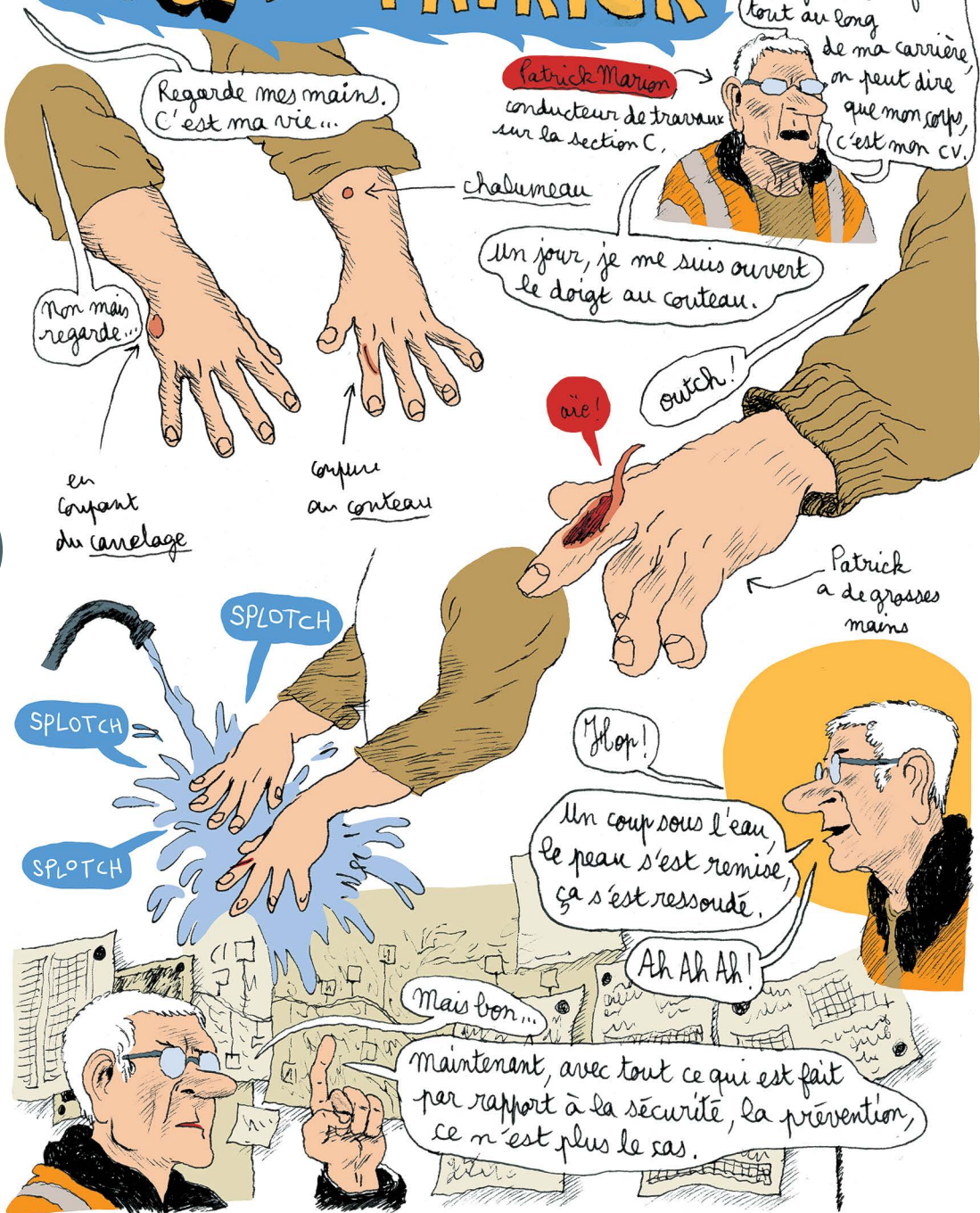
Et ça, c'est beaucoup d'efforts.

Bon, c'est mort, la bouilloire est morte.

03104113

# LE CV DE PATRICK

03/04/13



Il y a beaucoup de **BOUE** sur le chantier en ce moment. Un compagnon raconte qu'il a marché dedans et que ça collait. Son chef d'équipe a crié:



Stéphane Crétel cherche un stylo dans le tiroir. Il cherche. Il cherche. Et en attrape un.

Ah, tu vois, ça, c'est le mien. Je le reconnais. Moi, je les mâche! Ah Ah Ah Ah Ah Ah Ah!



Quand Patrick Marion fume sa clope, c'est jusqu'au filtre.

le lundi 15 avril 2013 Back to Poitiers jusqu'à mercredi soir

Qué, allô Papy...? Ouais, c'est sympa d'appeler pendant tes vacances!

Ouais, ben j'ai coulé ton pont!  
Comme prévu, hein... Ahahah!

Ben, écoute, les terrassiers  
ont commencé à remblayer,  
nous, on a monté nos passerelles...

Ouais  
J'me suis débrouillé,  
j'ai dû changer ton plan,  
ahahahahahaha!

Qué, les HEB 140  
étaient prévus en 3 mètres

J'ai reçu tes boulons,  
tes élingues...

Ben, on s'est démerdé  
à 2 mètres 50... J'me suis  
démerdé... Oué...  
Comme ça, tranquille...

Ta boulonneuse?

Par contre, faut  
qu'on s' fasse  
rembourser la macelle  
de mardi et mercredi  
derniers...

Quelle  
boulonneuse?

P't'être Michel  
qui l'a...

Ben ouais...  
Scandale...

Chai pas...

On a pas été livré à temps  
donc c'est l'entreprise qui devait  
livrer la macelle et qui a déconné  
qui va payer...

T'avais mis  
l'adresse d'ici  
en livraison?

Ben ouais, mon papy...

... Ben chai pas...

Ouais  
Oué  
Aha

Ouais, ça non plus  
chai pas où ça a  
été livré

Ouais, ouais



vu et entendu le lundi 15 avril 2013

toujours le 15 avril 2013  
bureau des conducteurs de travaux  
de la section C.





Le lundi 15 avril 2013: à Poitiers, bureau de Sylvain Courtes et Philippe Martino du SGS

le lundi 15 avril 2013:  
bureaux des conducteurs  
de travaux, Section C.



Stéphane Crétel

Le mardi 16 avril 2013

# VISITE DE CHANTIER AVEC LA PRÉFÈTE ELISABETH BORNE

préfète de la région Poitou-Charente



Erik Lelou  
enfile ses EPI

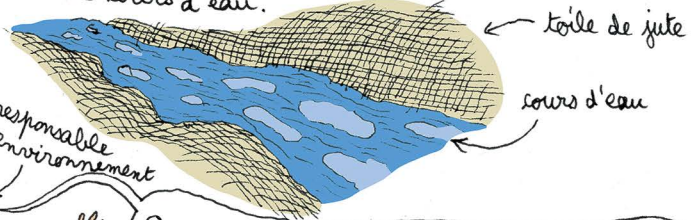


C'est saillant,  
c'est le seul trou  
qui me va, c'est  
taille unique.

C'est moi.  
Bon, on va le voir  
ce petit chantier?

Aha Le bus part des Hauts  
de Montgerges à Poitiers.

\* 1<sup>er</sup> arrêt : section B, lot 4 → observation  
de la dérivation d'un cours d'eau. Les espèces protégées  
déplacées (loutres, batraciens, ...) sont réintroduites  
dans ce cours d'eau.



responsable  
environnement



Pendant les pauses, la préfète  
fume des clopes tranquilles

On essaye de faire en sorte que ça ressemble  
le plus possible à un vrai cours d'eau.  
On y met des cailloux, de la végétation, ...  
pour que les poissons puissent s'y cacher.  
Pour qu'ils s'y sentent à l'aise, quoi...

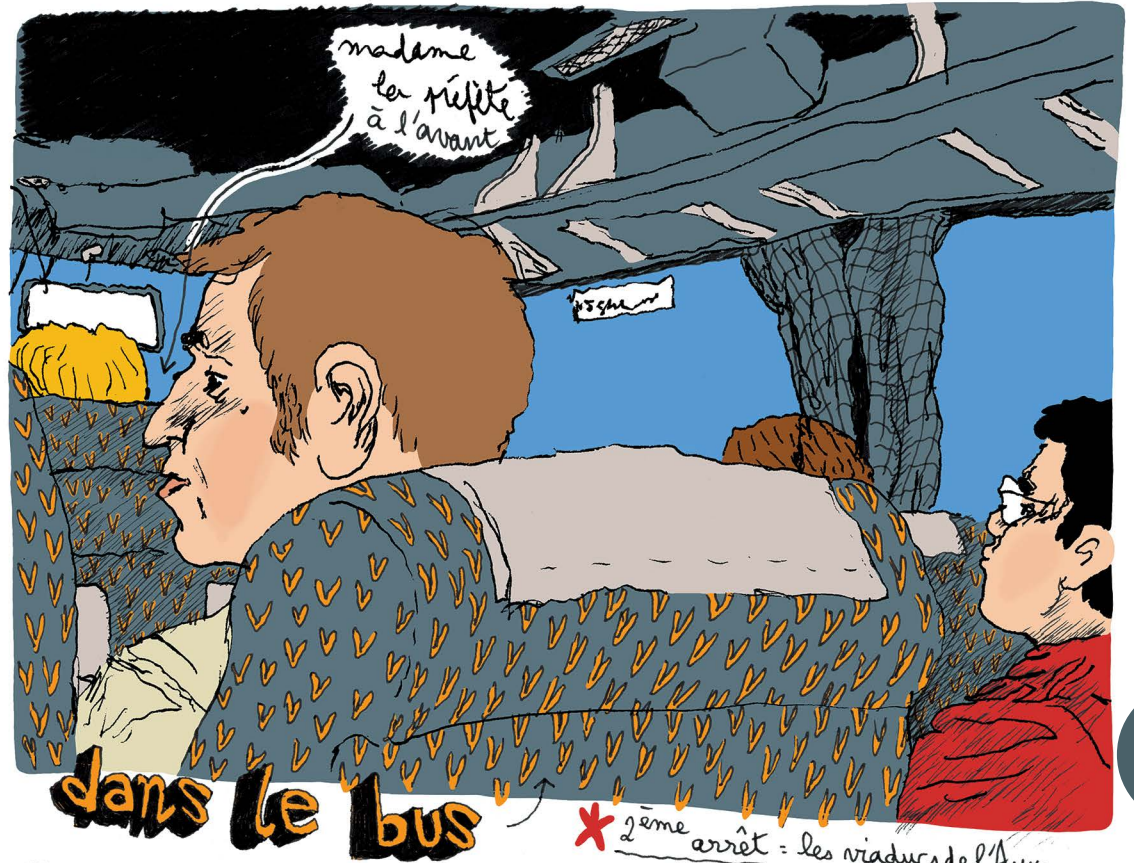
Dans le bus, le micro marche mal et  
ça parle derrière moi. J'entends rien.

blablabla  
bla blabla  
blablabla

Il est question  
de fouilles archéologiques



à la  
fraiche



madame  
la préfète  
à l'avant

dans le bus

\* 2<sup>ème</sup> arrêt : les viaducs de l'Auxances



la préfète

la vue est spectaculaire

Récemment, on a eu de petites  
inondations à cause de la pluie.  
Les collègues potaigent.

Il n'y a de l'eau  
qui déborde.

Mais on avance bien  
malgré tout.



Pendant  
la visite





On va construire des murs anti-bruit pour épargner les riverains.

Le bruit, c'est en fait l'effet du nez du TGV qui pénètre l'air.

En 2012, une inondation a fait déborder le lit d'une rivière et a noyé une poule d'une ferme voisine.

On va bientôt commencer à organiser des visites pour le grand public. Ce seront des tours en bus qui finiront ici, avec ce panorama.



la section B a noyé une poule.

Ah oui, faut dire que c'est impressionnant,

\* 3ème arrêt : le bus s'arrête sur le chantier, aux abords d'une nationale dont la circulation a été coupée récemment.

Nous avons coupé la circulation sur un week-end pour pouvoir travailler 24h sur 24.



Ah non, pas la clim ! On va tous mourir là !

Où mais au moins on entend !!

ça a créé des bouchons mais les véhicules ne s'arrêtaient jamais plus d'une dizaine de minutes.

La climatisation faisant trop de bruit, le chauffeur la coupe.

Non, mais c'est un four là-dedans !



FIN DE LA VISITE : table ronde dans la salle accueil/présentation de la section C.

Sur le chantier, ce sont 500 femmes en reconversion et 1000 demandeurs d'emploi en moins dans chaque département.



Vous étiez là pendant la visite ?

Euh... non...

Pendant le tour en bus, on a croisé des femmes conduisant des engins.

Il faut penser au redéploiement de tous ces gens et toutes ces entreprises... Comment tout ce petit monde va continuer à avoir du boulot...

la politique d'emplois d'avenir sur le chantier.

parcours d'insertion professionnel.

dans le secteur privé, l'effectif va doubler.

Pas mal de tutorat.

Il faut déterminer ceux qui vont continuer à travailler pour COSEA et réussir à ce que les autres trouvent un nouvel emploi ailleurs.

De quoi on n'a pas encore parlé ? Les canaliseurs ? On peut en dire un mot ?

Oui, un canaliseur, c'est celui qui fait les canalisations.

Ahah! Merci!

Après la petite interview, la préfète et Xavier Neuschwander signent une convention qui dit que COSEA s'engage à recruter 20 emplois d'avenir. Puis, c'est le 'petit de l'amitié'.

# LE LABO

visite du labo de la section C avec Doc Emmet Brown.

Bienvenue au labo.

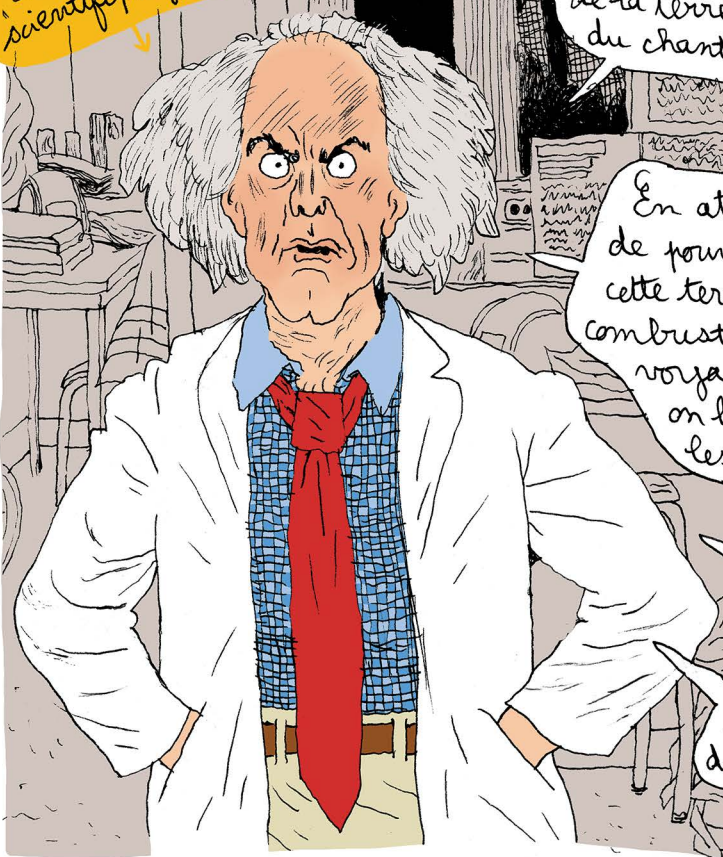
Doc Emmet Brown, scientifique fou.

Ici, on essaye de comprendre la nature de la terre provenant du chantier, on l'analyse...

En attendant de pouvoir utiliser cette terre comme combustible pour voyager dans le temps, on l'utilise pour les remblais.

Ou pas...

Ça dépend des résultats des tests effectués.



Au LABO, on effectue plusieurs types de tests pour connaître la qualité de la terre provenant du chantier, pour savoir quoi faire des déblais. Pour ce test-ci, on mélange de la terre à du bleu de méthylène à différentes doses. On peut connaître ainsi le taux d'absorption d'eau par la terre.

Nom de Zeus!  
Le bleu de méthylène, Marty!





# TEST au BLEU de METHYLENE



**Sébastien** : technicien mais normalement chef de labo  
**Olivier** : chef de labo.

**DUEL DE RADIOS**  
 dans le labo = RFM ou France Bleu  
 dans un camion, sur le parking = SKYROCK

sur le parking de la base-rie

Les objectifs du labo → tester les matériaux, la terre des déblais, analyser la consistance et savoir où et comment réutiliser les matériaux, avec quels engins pour les remblais.

On a 17 tests différents qui déterminent la nature du matériau (tests sur l'action de l'eau sur la terre, ...). Quand le matériau n'est pas réutilisable, il est mis en dépôt permanent. Quand il n'y a pas assez de déblais à réutiliser en remblais, on en fait venir d'ailleurs mais ça coûte cher...

C'est la crise, vous faites des économies...  
 Ouais, aha!

Ils ont tous des parcours très différents, sont là un peu par hasard...

Romuald était en intérim, une copine à lui travaillait sur le projet, elle a déposé son CV et hop!

Sauf qu'à la base, je passais un entretien pour être conducteur d'engins. Puis, on m'a proposé ça. Comme, au final, quand tu veux être conducteur d'engins, t'es pas tout le temps pris à la fin, j'ai accepté. Mais ouais, j'y connaissais rien. Avant, je bossais dans le bâtiment, en tant que plombier... Donc rien à voir...

**Elodie** travaille au labo depuis 15 jours. Elle découvre le job. Elle a fait un BTS en chimie avant. Et avant, elle était commerciale...

**Elodie & Romuald** sont engagés jusqu'à la fin du terrassement. Encore un an / un an et demi...

Ce matin, grande agitation. Hier, c'était très calme. Ce matin, beaucoup d'activités. Ça court, ça parle les uns sur les autres, le tout dans le bruit des machines qui tournent. Ça hurle des chiffres incompréhensibles (pour moi), il n'y a plus de bleu de méthylène, un type passe par rapport à des fuites d'eau.

Comme partout, tout le monde se sert la main (pleines de poussières)

Sur la terrasse, devant le labo, je jette mon carnet sur un feutail. Ça dégage énormément de poussière. En fait, la poussière est partout.

Toutes les personnes avec qui j'ai parlé jusqu'à présent m'ont dit qu'un des points les plus durs du projet, c'est la rapidité, les délais très courts. Vous aussi, vous le ressentez?

Bah, pas trop pour le moment. Mais on nous dit que cet été, ça va être dur.

Ah ben, je reviendrai vous voir quand vous aurez la tête sous l'eau.

Et pourquoi l'été?

Ouais, aha! (rire jaune)

Ben, y'a pas de pluie, c'est facile d'utiliser la terre...

Ah ben oui... (abruti)

le lundi 22 avril 2013:  
le labo de la section C.

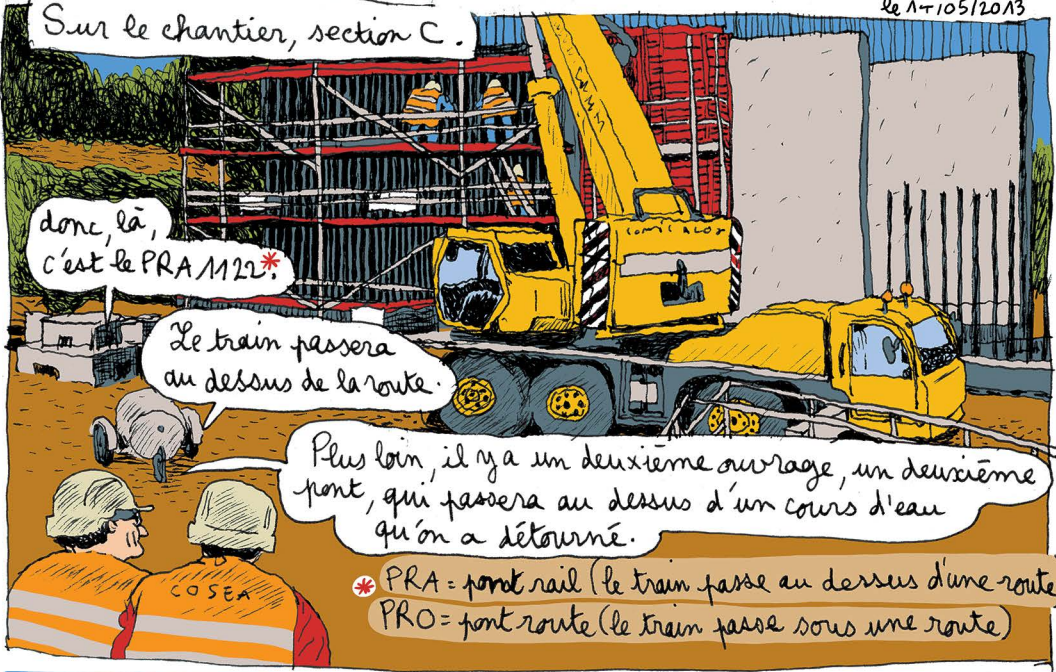




le 23 avril 2013: Section C, concassage de pierres  
ramenées du chantier. Elles seront ensuite analysées.



Sur le chantier, section C.



donc, là, c'est le PRA M22\*.

Le train passera au dessus de la route.

Plus loin, il y a un deuxième ouvrage, un deuxième pont, qui passera au dessus d'un cours d'eau qu'on a détourné.

\* PRA = pont rail (le train passe au dessus d'une route)  
PRO = pont route (le train passe sous une route)



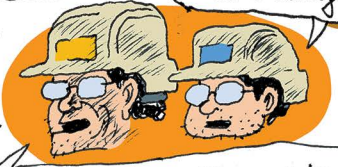
Gérard, chef d'équipe, amène la macelle qui sert à monter les gars là où on ne peut pas installer d'échaffaudage.

Celle-ci monte à 14 mètres.

Ah ouais... Faut pas avoir le vertige.

Y'en a qui montent à 30 mètres.

D'autres à 60 mètres... Là, on doit se sentir petit...



Jeff, conducteur de camion-grue, est originaire du Pays de Galles mais habite et travaille en France depuis plusieurs années. Il est arrivé il y a 5 mois sur le projet, encore 2 mois sur cet ouvrage.



accent anglais

J'ai commencé comme soudeur puis je suis devenu conducteur d'engins.

Ça demande du tact, de la délicatesse.

Chaque machine est différente.

Les réglages sont différents

j'adore ce boulot

tabac à rouler

Il faut apprendre à connaître son engin...

...l'aimer!

Et c'est quoi ta machine?

Une grue, un tinvex

gros accent anglais

un T-Rex?



No, no, "Tinvex"

très gros accent anglais

Ti i or i ex

très très gros accent anglais



Tinvex

Ah, Terex

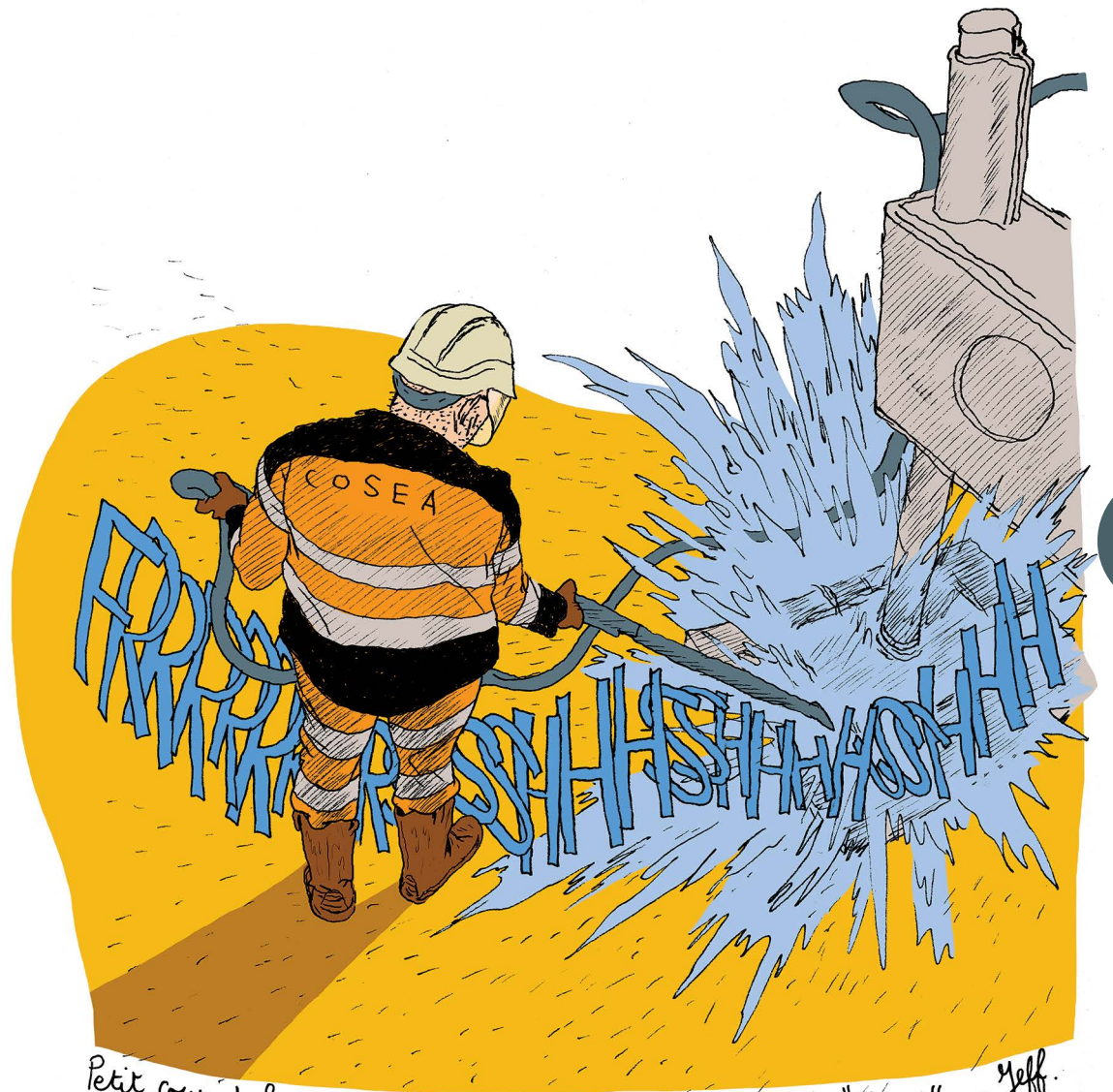
oui, Tinvex

Tu veux essayer la machine? Enfin, tu montes dans le cockpit.

Mais, tu touches à rien.

Ah oui.





Petit soup' de barcher sur les pieds hydrauliques de son "Terex" par Jeff.



Arrrrrrrrh!  
C'est quoi qui bloque?

Jérémie!  
Envoie  
la disqureuse!

Gérard,  
chef d'équipe

79

la nacelle qui  
peut monter  
jusqu'à 14 mètres

le coffrage  
du bas

Jérémie,  
stagiaire  
et fils de Gérard

le 14 mai 2013  
PRA 1122, section C



le 14 mai 2013  
PRA 1122, section C

pince qui sert  
à tordre le ferrailage

80

Tout en réalisant  
ce dessin,  
je relève  
la tête régulièrement pour être sûr que la grue à côté de moi  
ne trimballe un truc super lourd au dessus de ma tête !!





↑ Jean Fabrice prend des mesures

le 14 mai 2013 :  
PRA1122, section C.

PARCOURS CHEZ VINCI

le mardi 28 mai 2013 : déjeuner avec Clara Lorinquer, responsable cellule environnement et développement durable

La cuisine de comptoir RESTAURANT

Ça fait 8 ans et quelques que je bosse pour VINCI.

J'ai participé à un grand nombre de projets (dont Notre-Dame des Landes) et depuis 2010, je suis sur la LGV.

Presque depuis le début, quoi.

Je fais partie de la "LGV Canal Historique". Ceux qui sont à la base du projet.

J'ai fait des études d'éco.puis, pour un stage, je suis arrivée chez VINCI Park. De fil en aiguille, j'ai occupé différents postes qui n'avaient rien à voir

A la fin d'un remplacement pour un congé maternité dans un domaine très éloigné de mes envies, j'organise un pot de départ et invite un soup de fil d'un collègue avec qui j'avais bossé il y a longtemps au développement durable (mon truc).

«Oui, non, mais je pensais que ça roulait pour toi, que tu avais un CDI depuis longtemps!»

«J'ai envie de bosser avec toi!»

«Reste!»

Et hop! Je suis restée!

Faudrait que j'organise des pots de départs plus souvent!

Ahahahah!

LES DÉBUTS À POITIERS

Ah, ils ont pas dû te le dire aux RH parce qu'ils l'ont pas vécu, je crois (à part Erik Lelou peut être) mais au tout début, quand on a déménagé de Nanterre à Poitiers, en attendant la construction des locaux de la maison-mère, la direction avait loué deux étages d'open space dans des bureaux près du Futuroscope. 86 postes au RDC et 100 ou 110 au dessus. Sur ces deux étages, ZÉRO MUR ! Bonjour l'intimité ! Aha !

Moi, j'étais dans un coin plutôt excentré donc dès que quelqu'un voulait avoir une conversation privée, il se mettait à l'écart et parlait hyper fort en pensant être tranquille. Bah non ! Moi, j'entendais tout et je savais tout sur tout !

Niveau place, au début, ça allait mais au bout d'un moment, c'était clairement surpeuplé. Il y avait 3 salles de réunion souvent occupées donc on prenait des armoires basses et on s'en servait comme tables pour des réunions improvisées. Ah ouais !

Il y avait un hôtel à côté des bureaux. Un hôtel avec une dizaine de salles de réunion. Et bien, elles étaient souvent toutes occupées par des gens de COSEA. « Bonjour, je viens pour la réunion COSEA », « Oui, laquelle ? » Ah ! Ah ! Ah !

Une fois, toutes les salles étaient pleines, on a dû faire la réunion dans une chambre !

Aha ! « Hey ! RDV DOP dans la 215 ! », ihh !

C'est fou !

Du coup, cette promiscuité, ça crée des liens, quelque chose de fort. D'autant plus qu'on était tous plus ou moins dans le même hôtel, certains faisaient du sport ensemble.

(moi, je les rejoignais après pour casser la croûte). Et le lundi matin, en général, par le train de 7h12, on se retrouvait tous dans le Paris-Poitiers. Des fois, on occupait un wagon entier. Et puis, dans la voiture bar, tu claquais la bise à tout le monde. C'était super sympa cette ambiance de colonie de vacances.

nostalgie

Ça a duré 4 ou 5 mois puis on a emménagé dans les nouveaux locaux et certains sont partis sur les bases-rie sur tout le chantier.

C'est drôle... la façon dont tu en parles, ça donne l'impression que ce projet, cette grosse machine qu'est COSEA, s'est monté à l'arrache, de bric et de broc.

Oui, au début seulement... Quand tu sais que c'est VINCI, leader du BTP, c'est drôle...

magret de canard

Mais ça a changé.

Heureusement.

Même si je garde de la tendresse pour cette période.

CONCRÈTEMENT

En France, tu as des conventions qui veillent à la préservation des espèces protégées et des sites Natura 2000 (ensemble de sites naturels identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces animales ou végétales et de leurs habitats).

Mais tu peux demander des dérogations pour construire sur ces zones protégées.

En gros, il existe 3 règles.

**Éviter** : essayer de changer le tracé pour ne pas détruire un habitat naturel.

**Réduire (l'impact)** : ne pas commencer les travaux pendant une période de reproduction ou de mise bas.

**Compenser** : prendre des mesures compensatoires, c'est à dire recréer des habitats "naturels" pour les espèces protégées.

Avec ces conventions, par exemple, pour le rison, pour un hectare de destruction d'habitat naturel, on doit en reconstruire 10!

Ben, c'est pas parce qu'on reconstruit un habitat que l'espèce reviendra le coloniser.

Donc, en fonction de l'espèce, on multiplie les chances de recolonisation.

10!?!

Sur la trace, on a 220 espèces protégées ce qui représente 3500 hectares de terrains à réaménager.

Ah quand même...!

Pour ce qui est des mesures compensatoires, on n'a pas d'appareil juridique pour pouvoir convaincre les riverains de céder leurs terres.

Donc, on est toujours dans la conciliation.

Les pourparlers.

Du coup, on fait appel à des assos de terrains pour ne pas arriver avec nos gros sabots, pour être à l'écoute.

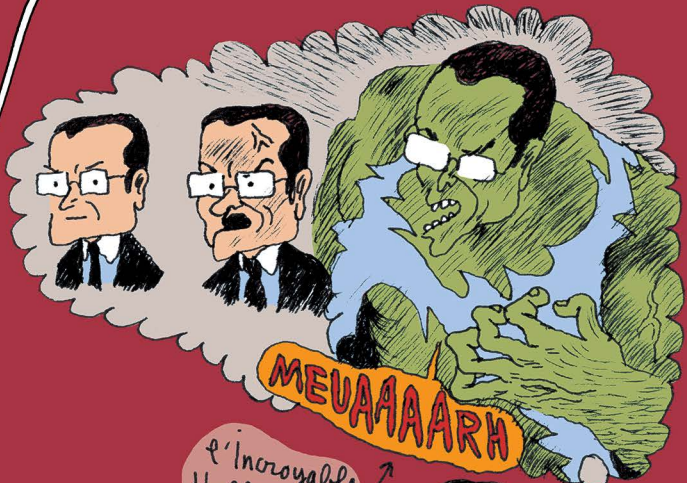
Les assos de protection de la nature donnent leurs expertises et les assos de pêcheurs, d'agriculteurs et de forestiers nous permettent de rencontrer les riverains et les gens concernés par le passage de la LGV. Ils font le pont, quoi...

Ah mais les négociations, c'est quelque chose...!

On réunit les agriculteurs, les associations de protection de la nature et des personnes de COSEA dont Xavier Neuschwander et moi même. C'est assez long, il faut savoir être patient, ne pas s'énerver, ...

Mais ça se passe bien.

Mmh, très bon ce magret ...



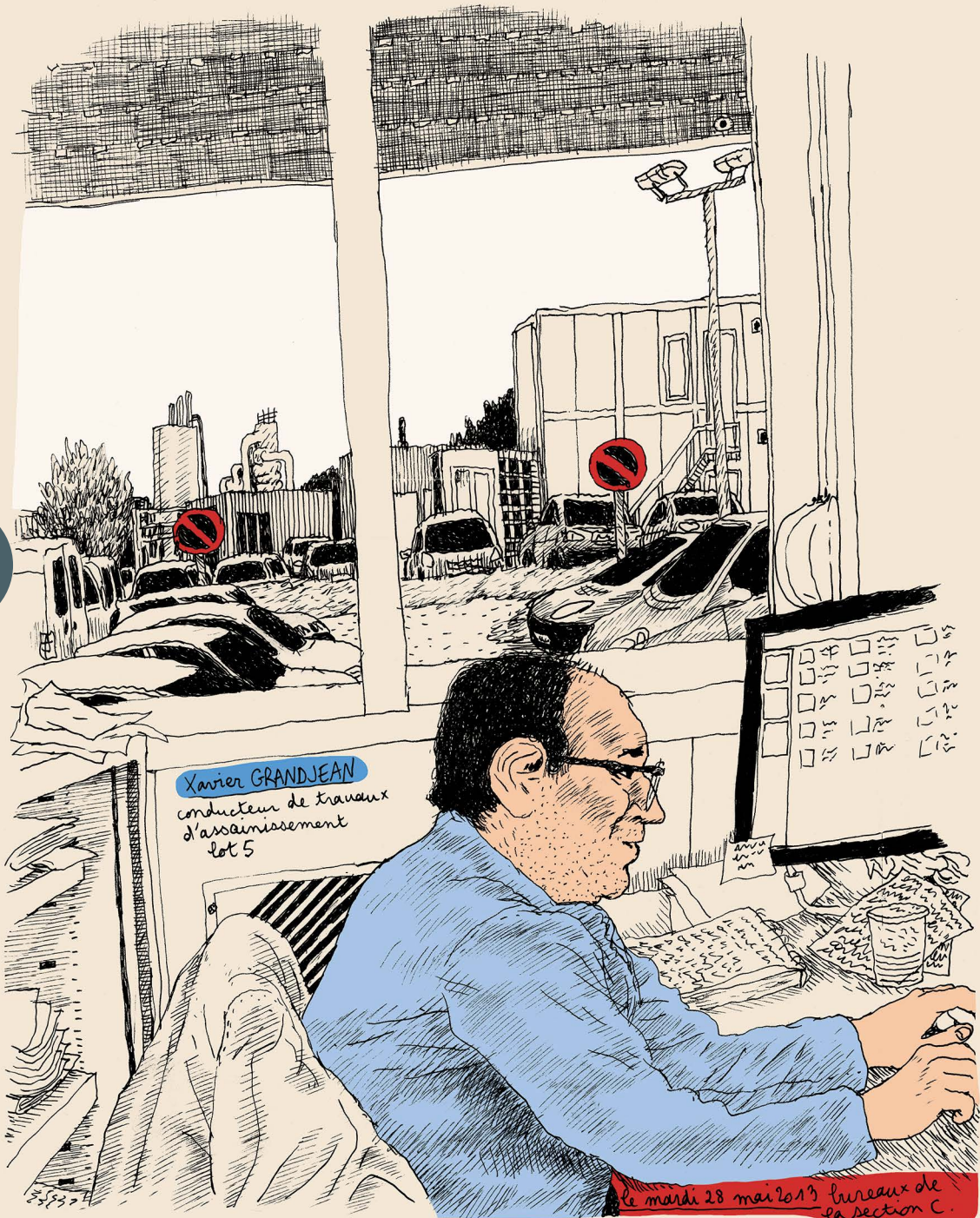
l'Incrovable Hulkwander



# L'INCROYABLE



# HULK-WANDER



**Xavier GRANDJEAN**  
conducteur de travaux  
d'assainissement  
lot 5

le mardi 28 mai 2013 bureaux de la section C.

le mardi 28 mai 2013 : aujourd'hui, direction le chantier (s'il ne pleut pas trop).  
En attendant, je m'installe dans le bureau à côté de la porte qui mène au coin fumeur. Ce matin, l'ambiance semble plus tendue... Moins de rire, plus d'électricité dans l'air...

Quelqu'un (qui ressemble à Docteur House. Ou à Tom Novembre) entre dans le bureau, voit mes dessins et me dit qu'il aime bien ceux que j'ai fait dans le bureau de Stéphane, Daniel, Patrick et Pierre-Yves...

Cette semaine, on va avoir quelques petites averses. En revanche, ce week-end, samedi, c'est grosses averses...  
Mais sur celui-ci, on reconnaît pas trop, Xavier...  
Pffff... On n'est pas rendu...

**DEUXIÈME ESSAI**  
pour réussir à dessiner Xavier...

Plus tard dans la matinée, je vais chercher des EPI dans le bureau de **Sophie Chevalier** (préventrice sur la section C). Elle me prête des chaussures. C'est du 41, c'est à ma taille. Je trouve un stylo 4 couleurs au fond de la chaussure droite...  
Bizarre...  
Ah Ah Ah! Je vais me cacher au fond de cette chaussure!  
Vous ne me retrouverez jamais!  
Ce plan est machiavélique!  
Ah Ah Ah!  
Ah Ah Ah!  
Ah Ah Ah!  
Sophie me donne un badge visiteur et je file sur le chantier avec Daniel.

# TIRS DE MINES

Traffic sur l'autoroute arrêté derrière cette barrière

photographe dépêchée pour immortaliser le tir de mines



Suite à la première explosion, la terre se soulève lourdement puis, alors que d'autres explosions s'enchaînent très rapidement, avance sur plusieurs mètres en formant une vague très élégante.



Retour à la base-vie de la section C. Après le stress, c'est la détente pour tout ceux qui ont organisé le tir de mines.

Avant les tirs, on a un huissier qui passe chez les riverains, histoire de vérifier si leur maison a des fissures, etc...

Non, parce qu'on a des gens qui vivent à 2 km et qui viennent nous dire que leurs fenêtres ont volé en éclat à cause des vibrations

2 km!

Non mais ça va quoi!



Fin juin 2013 = un grand barbecue sur la Section C.

Tous le personnel œuvrant sur cette section est convié: environ 700 personnes.

Sophie Chevalier, préventrice sur la section.



C'est important ce genre de manifestation. C'est convivial et ça permet de faire le point avec tous les acteurs du projet sur l'avancement du chantier. En plus, même si on sait qu'il y a 700 personnes sur la section, que c'est énorme, c'est assez fou de voir tous ces gens réunis...

Parce que, quand tu vas sur le chantier, tu vois un petit groupe par ci, un petit groupe par là... Mais, là, de voir tout le monde d'un coup, c'est impressionnant!

Tout le monde est réuni sous de très grandes tentes

cacophonie

Bla bla bla bla

Bla bla bla bla bla bla

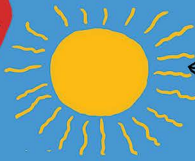
Bla bla bla bla bla bla bla bla



DE LA SECTION C

LE BARBECUE

le lundi  
10 juin 2013



11h du matin,  
ça cogne sévère.

ciel bleu  
sans nuage

panorama sur le chantier  
de Migné - Auxances

Hem... Excusez-moi...

Bonjour...



Bonjour.

Oui... hem...  
excusez-moi mais  
vous êtes qui?

Je suis dessinateur,  
je fais une BD  
sur le chantier...

On ne vous a pas prévenu de ma venue  
aujourd'hui?



Hem...

Non...

Mais ça n'est pas  
grave... hem...

C'est très bien  
vos petits croquis, là

Hem...

... Et vous n'êtes  
pas dans  
le passage ...

Seulement  
voilà... Hem...  
Pourriez-vous,  
s'il vous plaît...

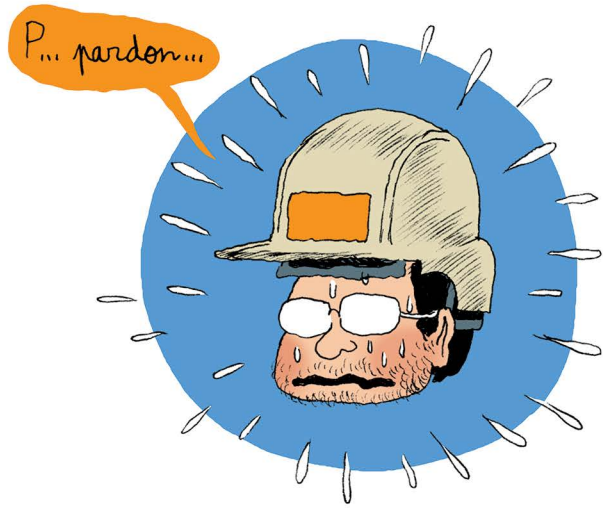
... Adopter une position  
plus convenable...?



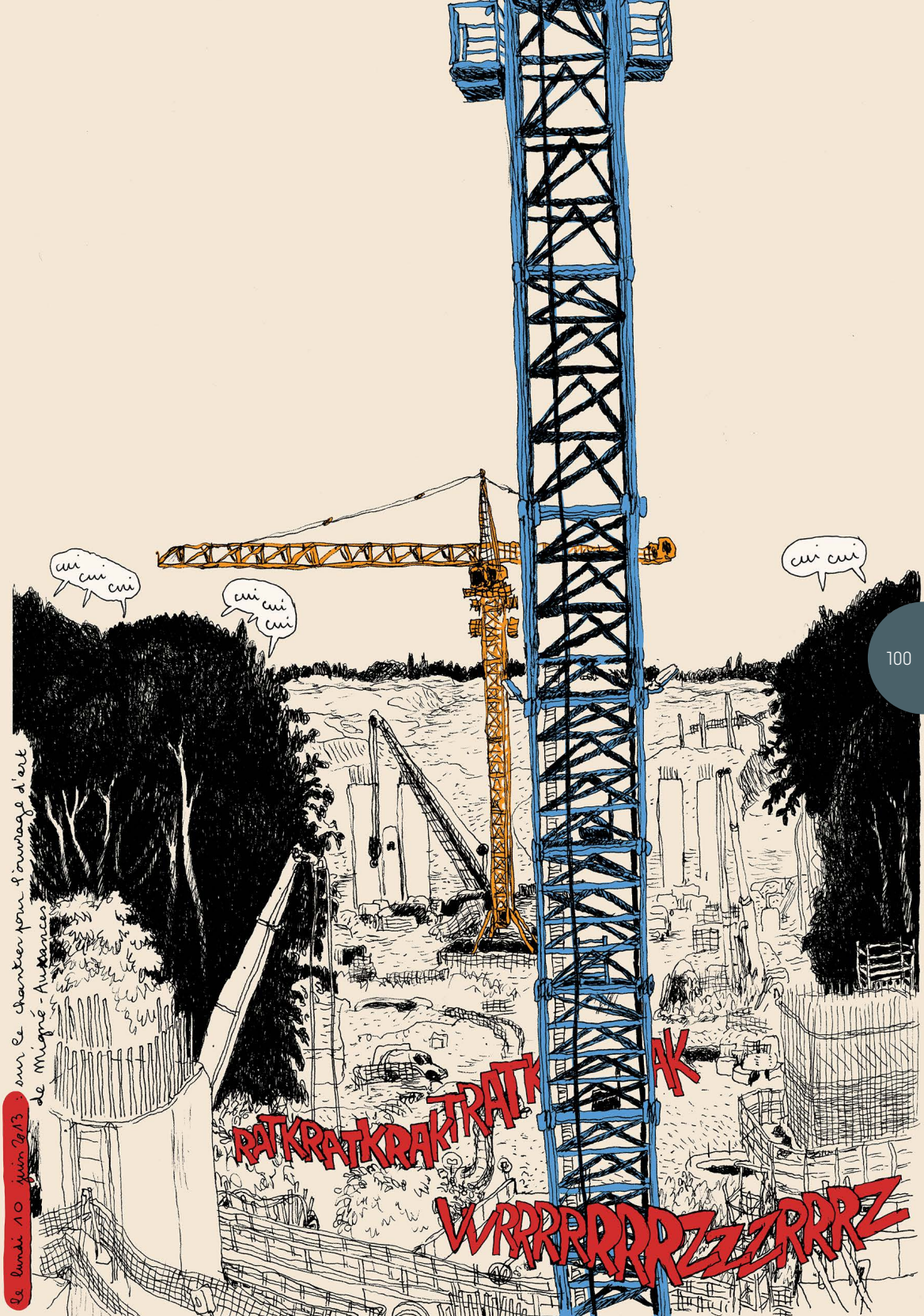
C'est juste que vous êtes affalé  
à la cool et que mes gars  
triment et cuisent au soleil  
juste à côté...

C'est pas terrible  
pour leur moral.



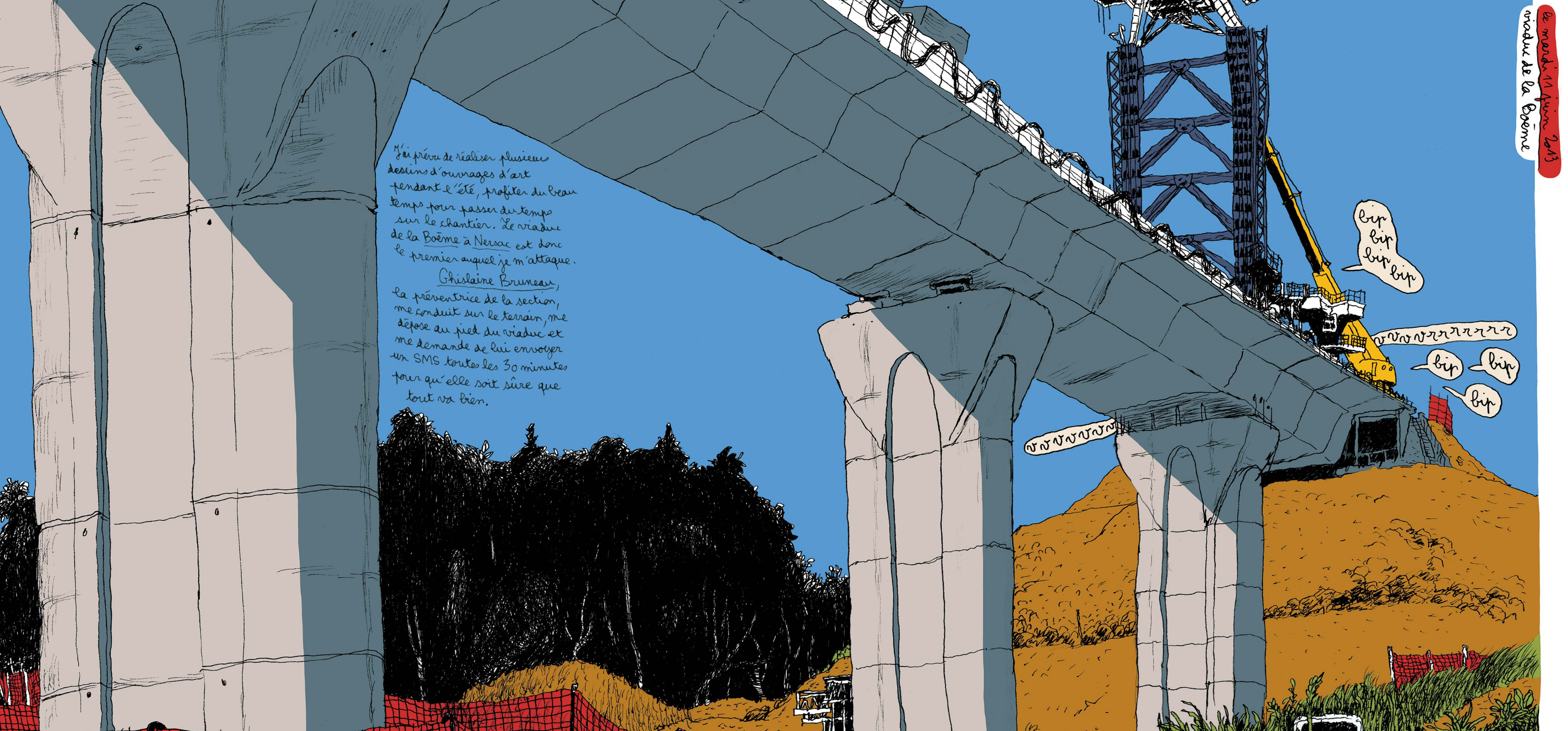


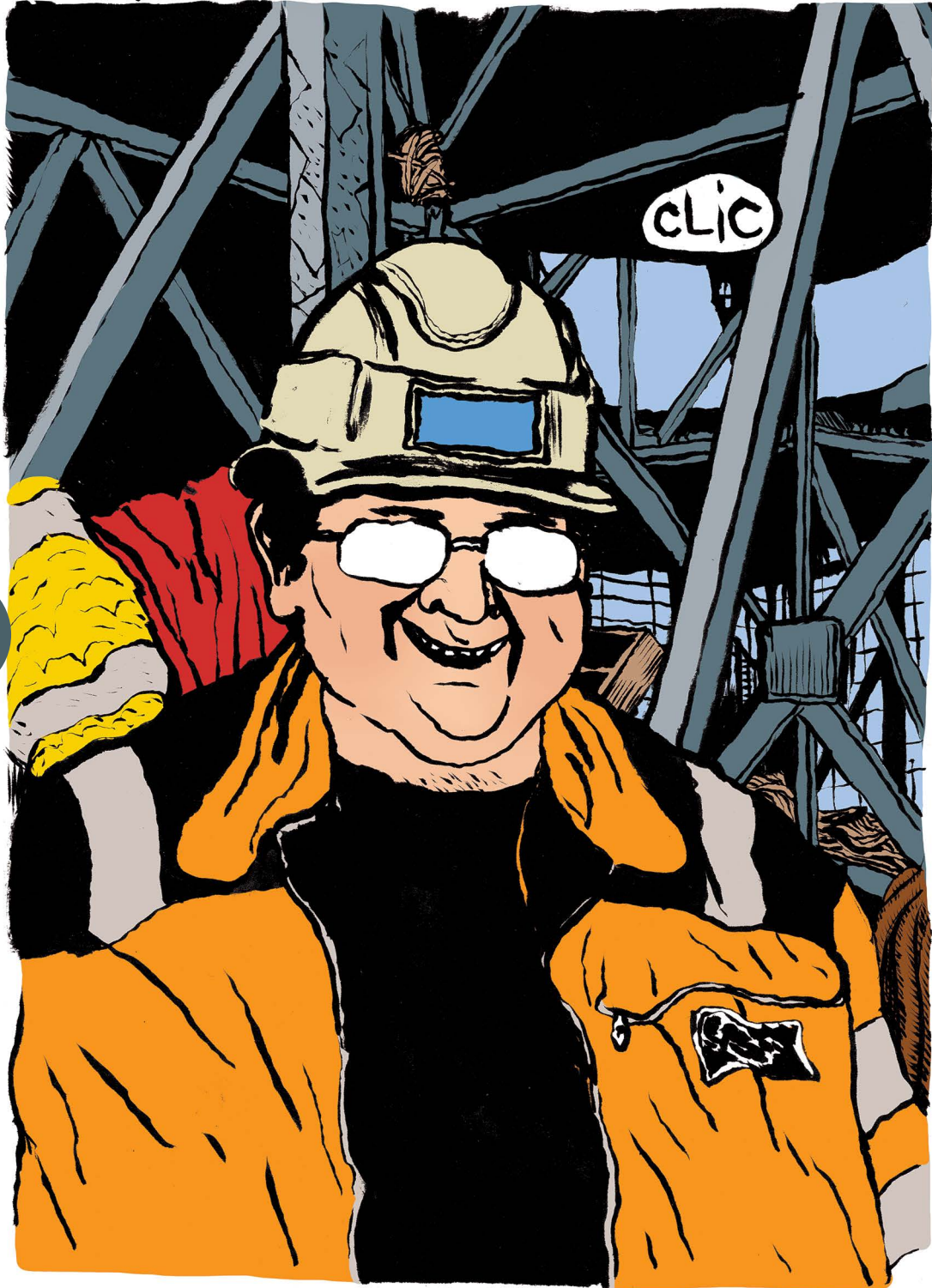
Le lundi 10 juin 2013 sur le chantier pour l'ouvrage d'art de Migné-Auxances





J'ai prévu de réaliser plusieurs  
dessins d'ouvrages d'art  
pendant l'été, profiter du beau  
temps pour passer du temps  
sur le chantier. Le viaduc  
de la Boème à Nervac est donc  
le premier auquel je m'attaque.  
Ghislaine Brunear,  
la préventrice de la section,  
me conduit sur le terrain, me  
dépose au pied du viaduc et  
me demande de lui envoyer  
un SMS toutes les 30 minutes  
pour qu'elle soit sûre que  
tout va bien.





le mercredi 12 juin 2013 : Cet après-midi, il y a une convention COSEA à Gannay-Clan, près de Poitiers. En chemin, Emmanuelle danse sur Sébastien, et Emmanuelle, de la com. une chanson de Jean-Jacques Goldman. Erik Lelen, Emmanuelle et Sébastien arrivent en avance pour accueillir les invités.

Avant le début de la convention, Erik Lelen regarde le début du film aérien qui montre la trace sur l'ensemble de la ligne, de Tours à Bordeaux, pour voir ce que ça donne sur grand écran. On visionne ça pendant 10 minutes.



le mercredi 12 juin 2013, convention COSEA, a Jaunay-Clay. Erik Leleu enchaîne.  
6<sup>ème</sup>

Merci Xavier.

Bonjour à tous.

Merci d'être présent à cette 6<sup>ème</sup> convention COSEA.

Voilà, j'espère que le film qui vous a été montré vous a plu. Je ne sais pas pour vous, mais moi, ça me donne des frissons... C'est formidable de voir concrètement à quel point les travaux avancent...

C'est...

Enfin, je trouve ça grandiose.

Pour la suite, des intervenants présents dans la salle commenteront des photos extraites de ce film.

Et pour finir, nous accueillerons un consultant externe. Une peinture. Il arrive directement des États-Unis.

Il doit être dans le taxi pour nous rejoindre.

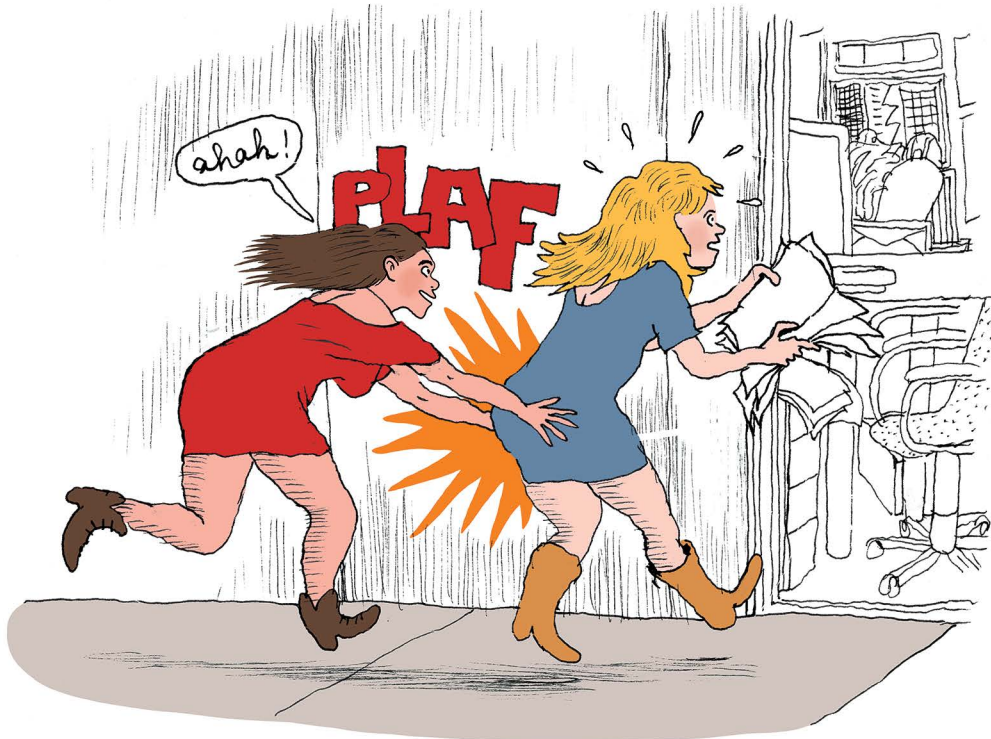
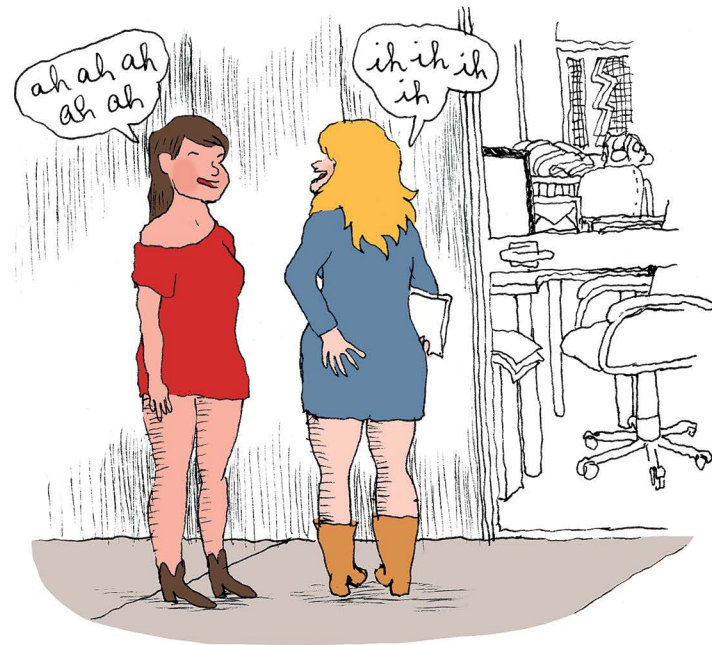
Vous verrez, c'est une surprise.

EMBEDDED EIGHTEEN

50



# INTERLUDE



vu le mercredi 12 juin 2013



vu le mercredi 26 juin 2013 à Poitiers





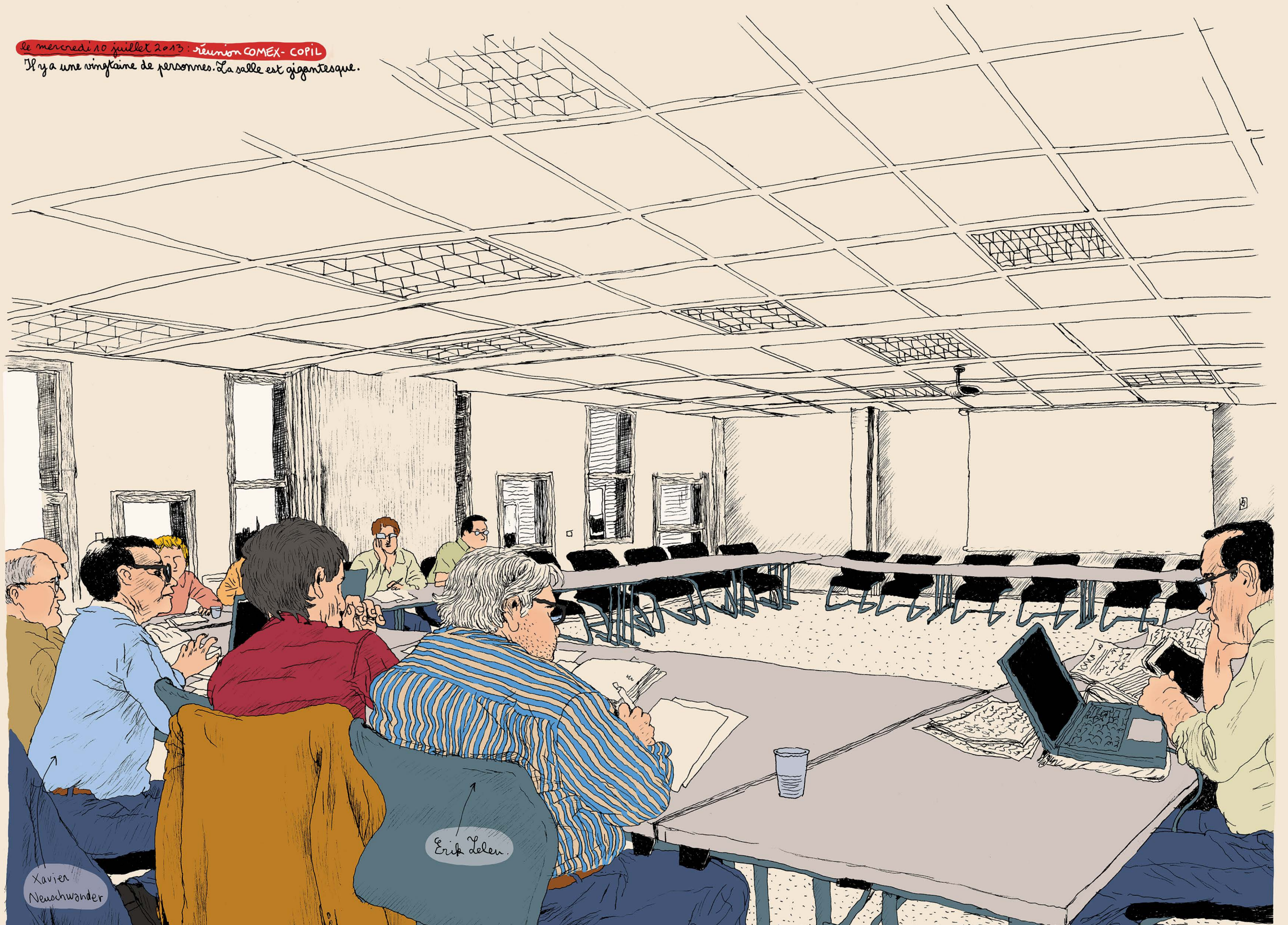
Pèlerin sur la route du COMEX-COPIL





le mercredi 10 juillet 2013 : réunion COMEX- COPIL

Il y a une vingtaine de personnes. La salle est gigantesque.



Xavier  
Neuschwander

Erik Lelen

Le jeudi 11 juillet 2013  
estacade de la folie



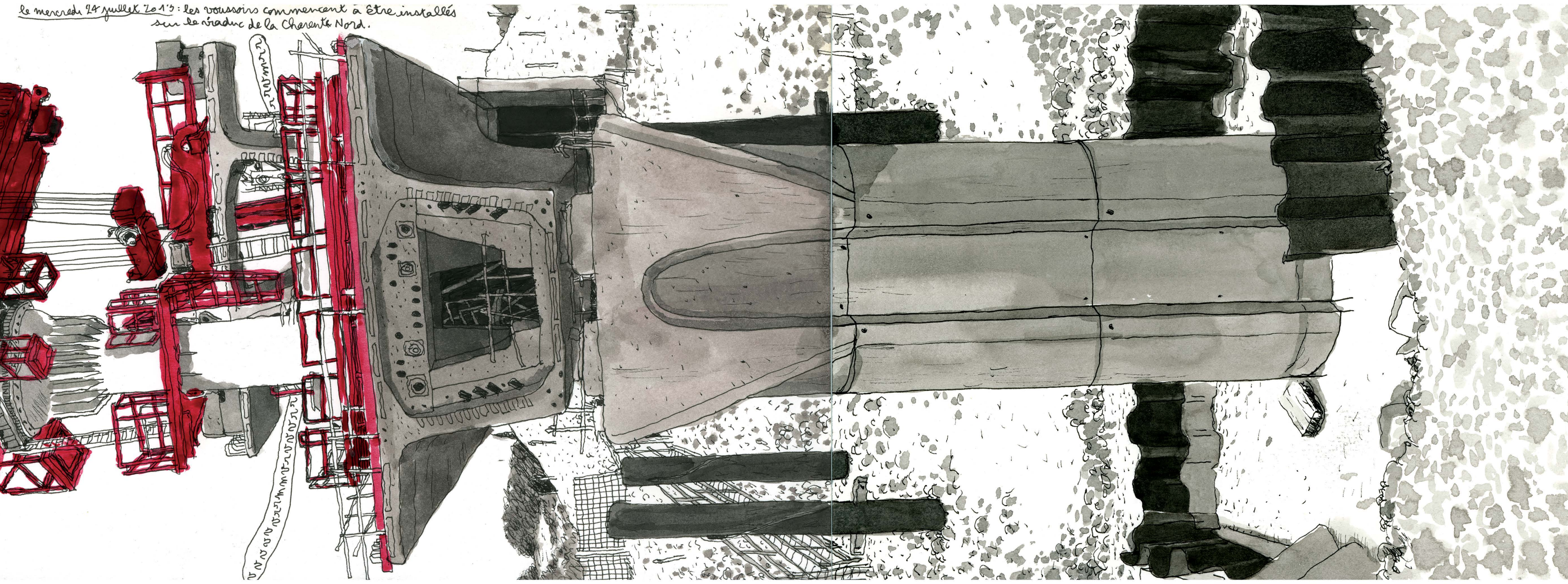
121



122

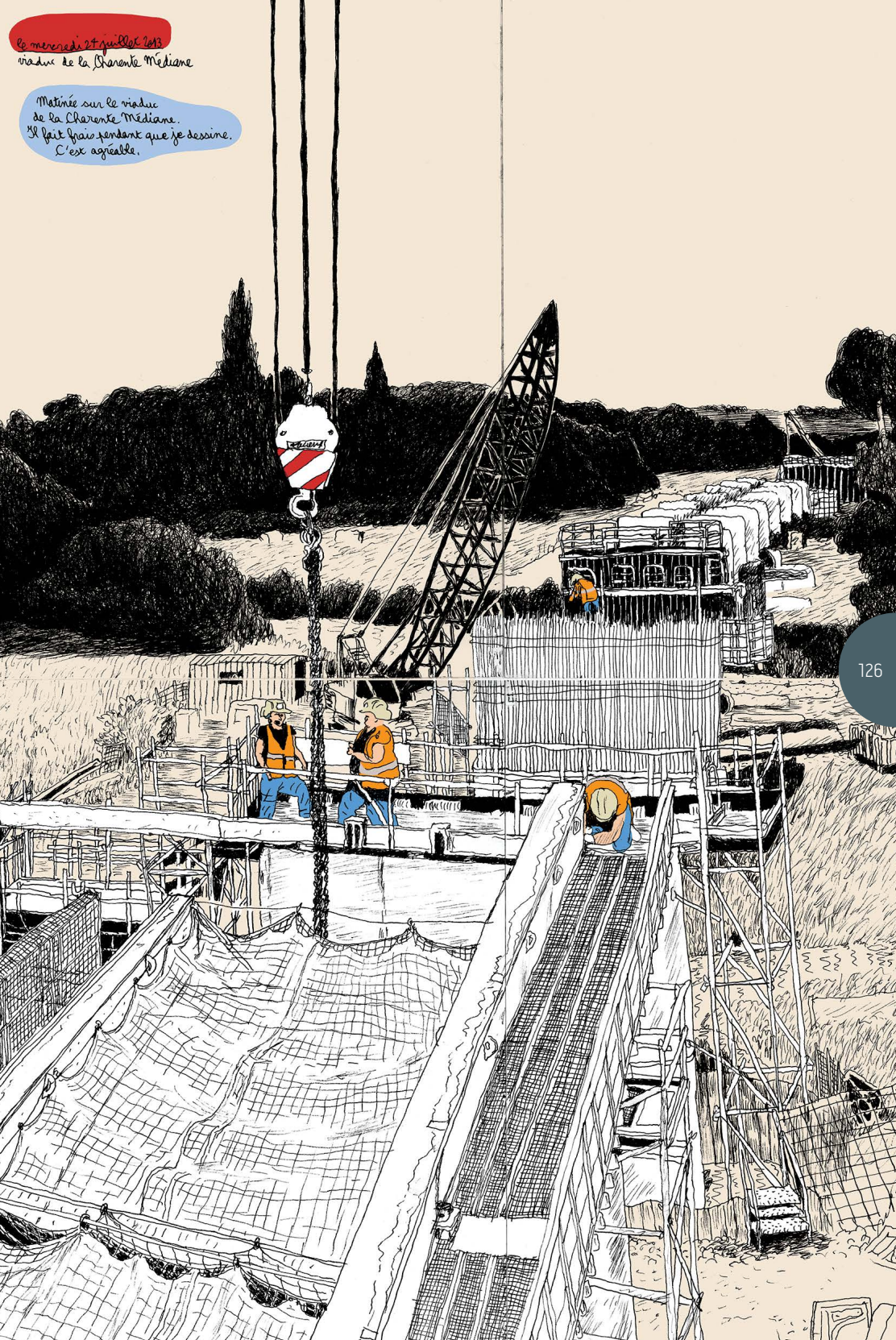
Le jeudi 11 juillet 2013 : estacade de la folie.

le mercredi 24 juillet 2013 : les voussoirs commencent à être installés sur le viaduc de la Charente Nord.



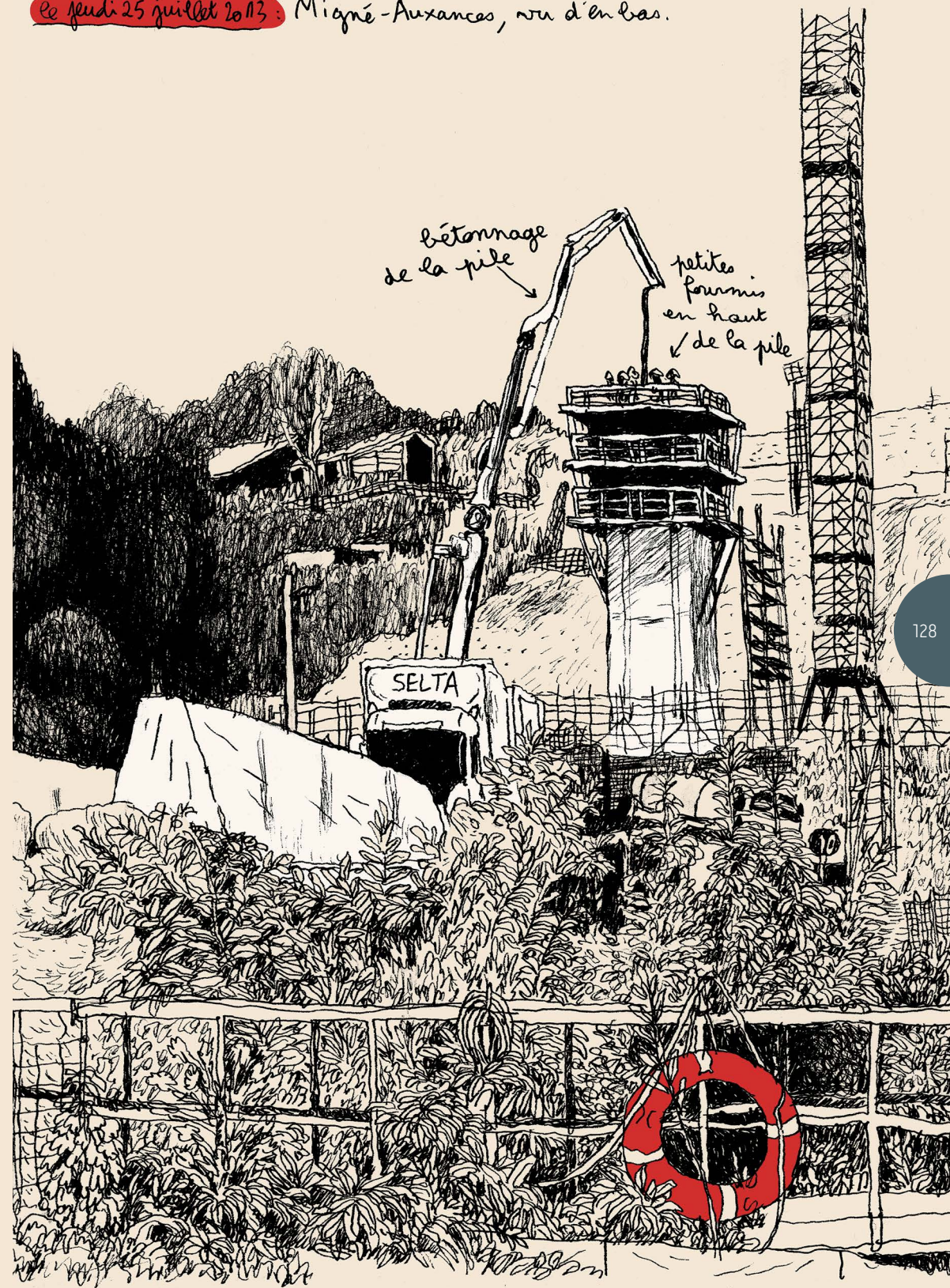
le mercredi 24 juillet 2013  
viaduc de la Charente Médiane

Matinée sur le viaduc  
de la Charente Médiane.  
Il fait frais pendant que je dessine.  
C'est agréable.





Le jeudi 25 juillet 2013 : Migné-Auxances, vue d'en bas.



# LA PÊCHE MIRACULEUSE

du jeudi 22 août 2013

Des membres d'une association de protection de la nature, en collaboration avec COSEA, viennent pêcher bénévolement des grenouilles dans un cours d'eau qui sera détruit par le chantier et compenser un peu plus loin. Les grenouilles seront ensuite réintroduites dans un autre cours d'eau, en sécurité. Ce jour-là, selon les membres de l'association, c'est une véritable « pêche miraculeuse ». Outre les grenouilles, ils démontrent, des larves, des têtards, des libellules, des larves de papillons,...





le mardi 3 septembre 2013, section G, à Ambarès, pour faire des croquis sur le chantier. **Pascal Combescave**, médiateur, me fait visiter une partie du chantier et m'explique son travail. Il est notamment beaucoup en relation avec les riverains pour discuter avec eux, trouver des terrains d'entente en cas de conflits, accompagner des huissiers chez les riverains pour faire des états des lieux des logements pour savoir comment réagir s'il y a des réclamations.

Il connaît la majeure partie des riverains. La technique pour gérer un conflit:

Au début, quand un riverain appelait pour se plaindre, je décrochais tout de suite et me faisais incendier. Maintenant, je le laisse lâcher son fil sur mon répondeur puis je rappelle l'après midi ou le lendemain. Comme ça, la personne a eu le temps de se calmer et on peut discuter sereinement.

Il me parle pas mal des murs anti-bruit également. On a 8 km de murs anti-bruit sur notre parcelle. 30% de la totalité des murs anti-bruit du projet, juste pour nous. Normal car on est en zone urbaine, c'est ce qui fait la particularité de notre parcelle. La majeure partie du reste de la ligne est en rase campagne donc pas besoin de protéger du son.

# LE MÉDIATEUR

# PASCAL



Tiens, là, c'est une école spécialisée pour enfants mal-voyants. On prête attention très particulièrement à eux. On fait en sorte que le bruit du passage du TGV soit minimale pour eux.

C'est dingue quand même... Vous faites autant de travaux à côté de la construction de la LGV (ronds points, ponts, dérivations, etc...). Le travail est doublé...

Ouep.

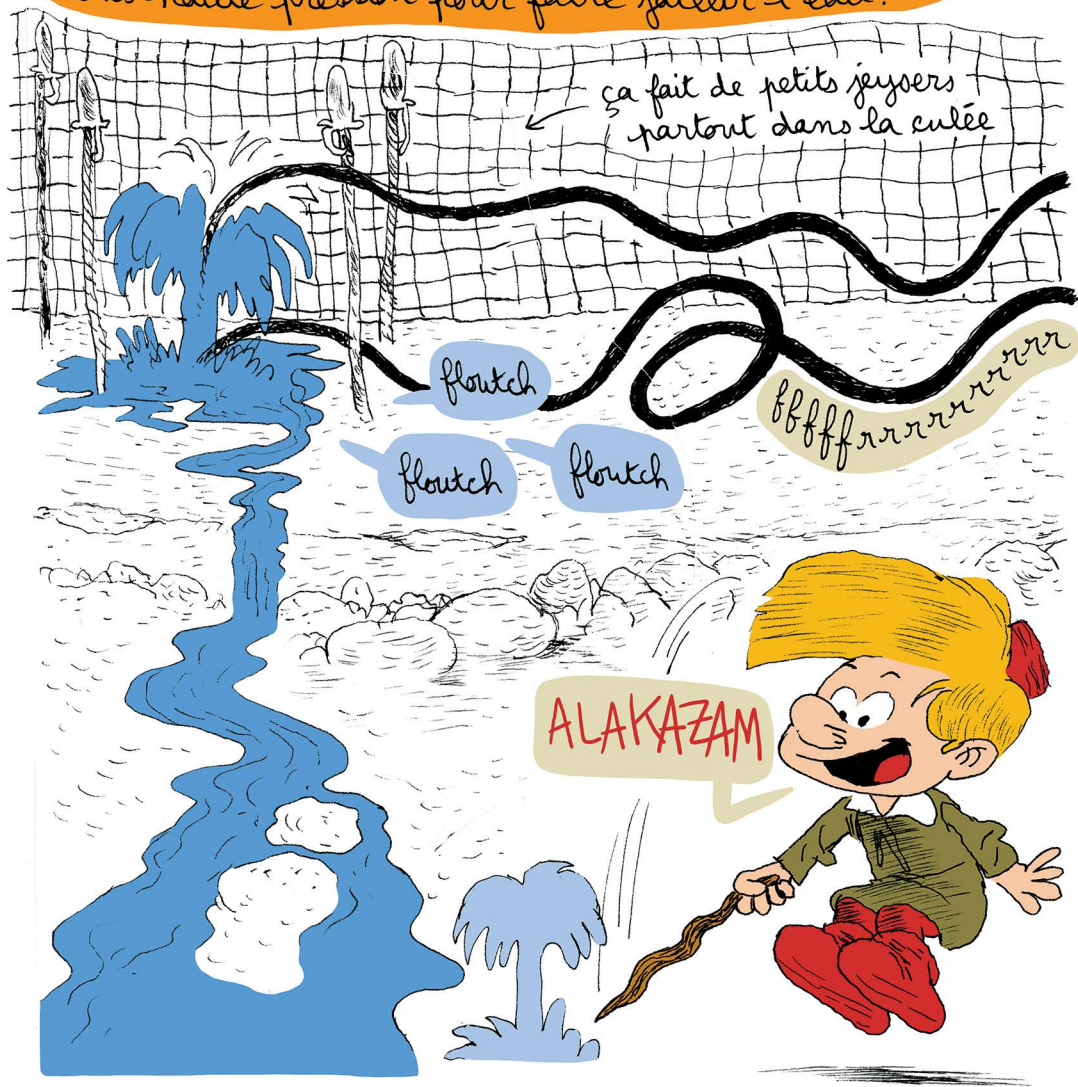
Là, pour construire le mur anti-bruit, on doit lui raser sa grange, à lui. On construit le mur puis on lui refait sa grange.

Et là, avant il y avait une ancienne porte ici, elle a été démontée par une entreprise spécialisée, les pierres ont toutes été annotées et elle sera reconstruite telle quelle plus loin.

Sur ton dessin de l'estacade Sud Ambarès, on voit la maison de madame Durand, une riveraine avec qui j'ai été beaucoup en contact.

Sur la culée 3 du PRO HL 2992-1, à Ambarès :

Une fois le ferrailage bétonné, on passe une sonde avec une petite caméra dans des trous laissés dans la culée pour vérifier que tout est bien agencé à l'intérieur. Si tout est en ordre, il faut alors évacuer l'eau qui s'est infiltrée. Pour se faire, on introduit dans les mêmes trous un câble qui va souffler de l'air sous haute pression pour faire jaillir l'eau.



A9109113  
PRO HL 2992-1  
à Ambarès

mise en place des barrières  
de protection autour des piles  
du PRO HL 2992-1



Le 19 septembre 2013  
PRO HL 2992-1  
à Ambarès



ferailage pour la deuxième pile

POUN

POUN

trompette qui annonce le passage d'un TGV sur la voie ferrée juste à côté



le 19 septembre 2013  
PRO HL 2992-1  
à Ambarès

BLING

BLANG

BLONG

SHRING



le 19 septembre 2013  
PRO HL 2992-1  
à Ambarès

viaduc de la Dordogne, rive droite

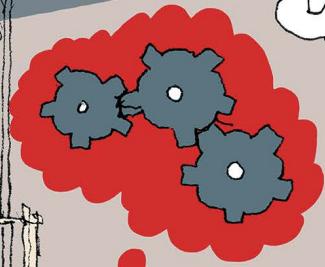
Réflexion intense d'une dame qui participe à une visite de groupe du chantier du viaduc de la Dordogne.

Viaduc?

Noussoir?

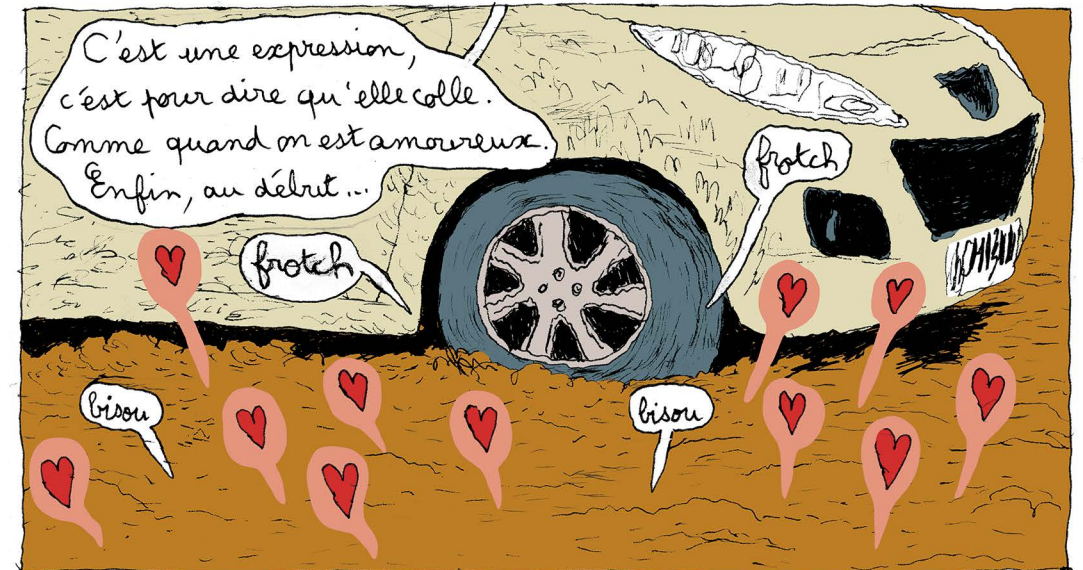
Batardeaux?

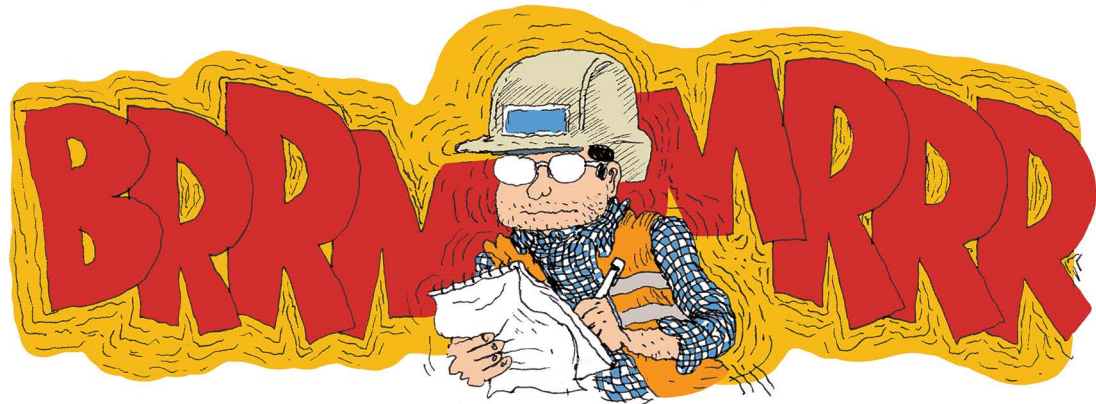
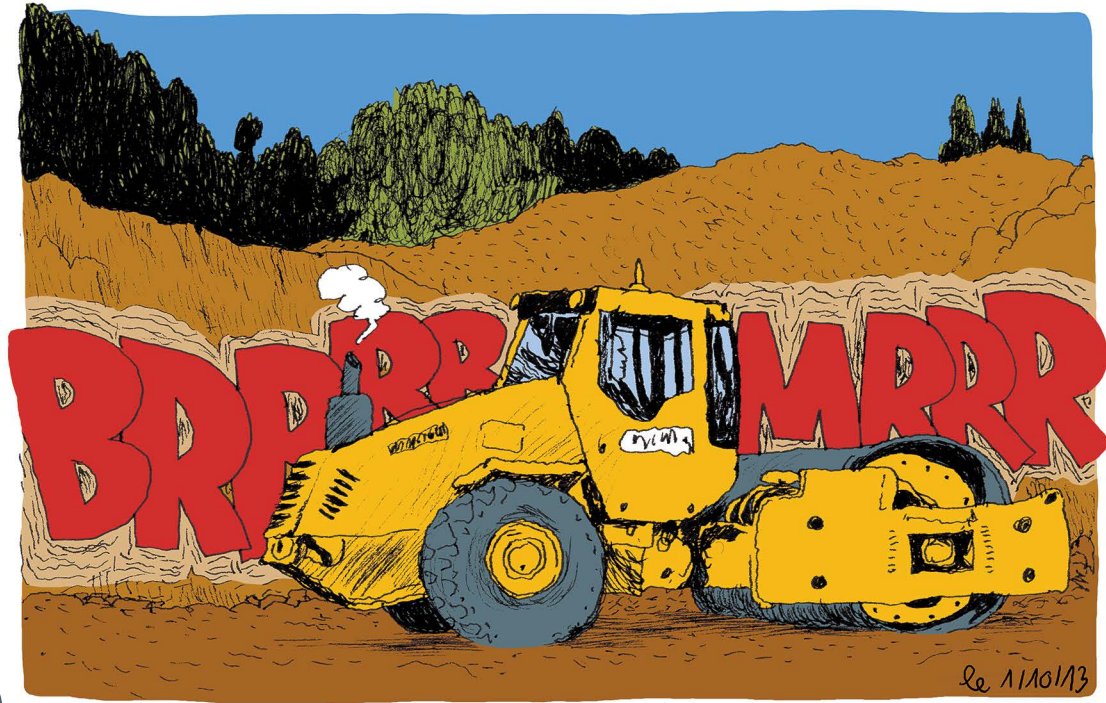
J'ai faim.



le mardi 1<sup>er</sup> octobre 2013:

Philippe, chef de chantier s'occupant du terrassement à Ambarès, me montre ce qui peut être intéressant à dessiner. Il arrête la voiture et passe un coup de fil, le téléphone fixé sur le tableau de bord.





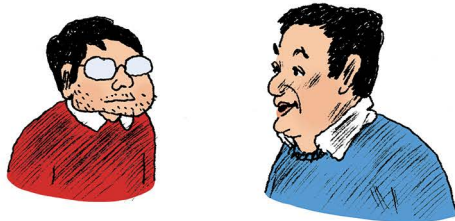
Quand il fait trop chaud, le tracteur-citerne passe sur la trace pour humidifier les pistes. Il tourne également aux abords des sorties de chantier pour que les routes empruntées par les riverains soient propres.



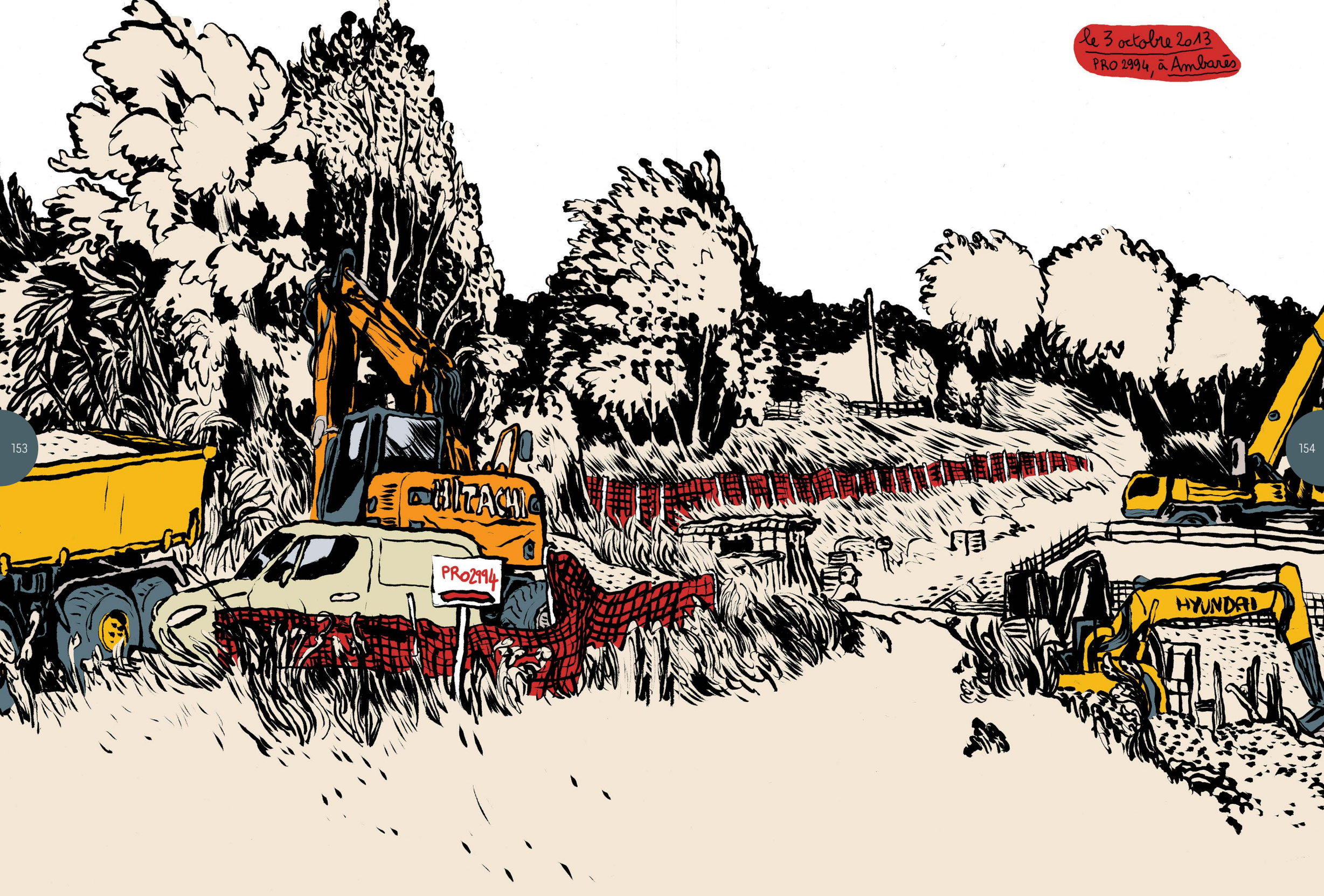


L'autre jour, il y avait un corbeau  
perché sur l'estacade. Il était bien là,  
comme ça, peinarde.

Tu vois, on est hyper au point  
niveau écologie. On est en totale  
symbiose avec l'environnement.



le 3 octobre 2013  
PRO 2994, à Ambarès



153

154



le mercredi 23 octobre 2013 : sur le chantier des viaducs de l'**AUXANDES**, je discute avec **JOAO**. Il a 30 ans et travaille sur des chantiers depuis 15 ans. Il vient de Cahors, il voit sa femme et son bébé de 3 mois uniquement les week-ends.



C'est quand même incroyable...

A partir de 2017, je pourrai prendre le TGV avec mon fils et lui dire : « tu vois ça, c'est le viaduc que papa a construit. » Je serai super fier...

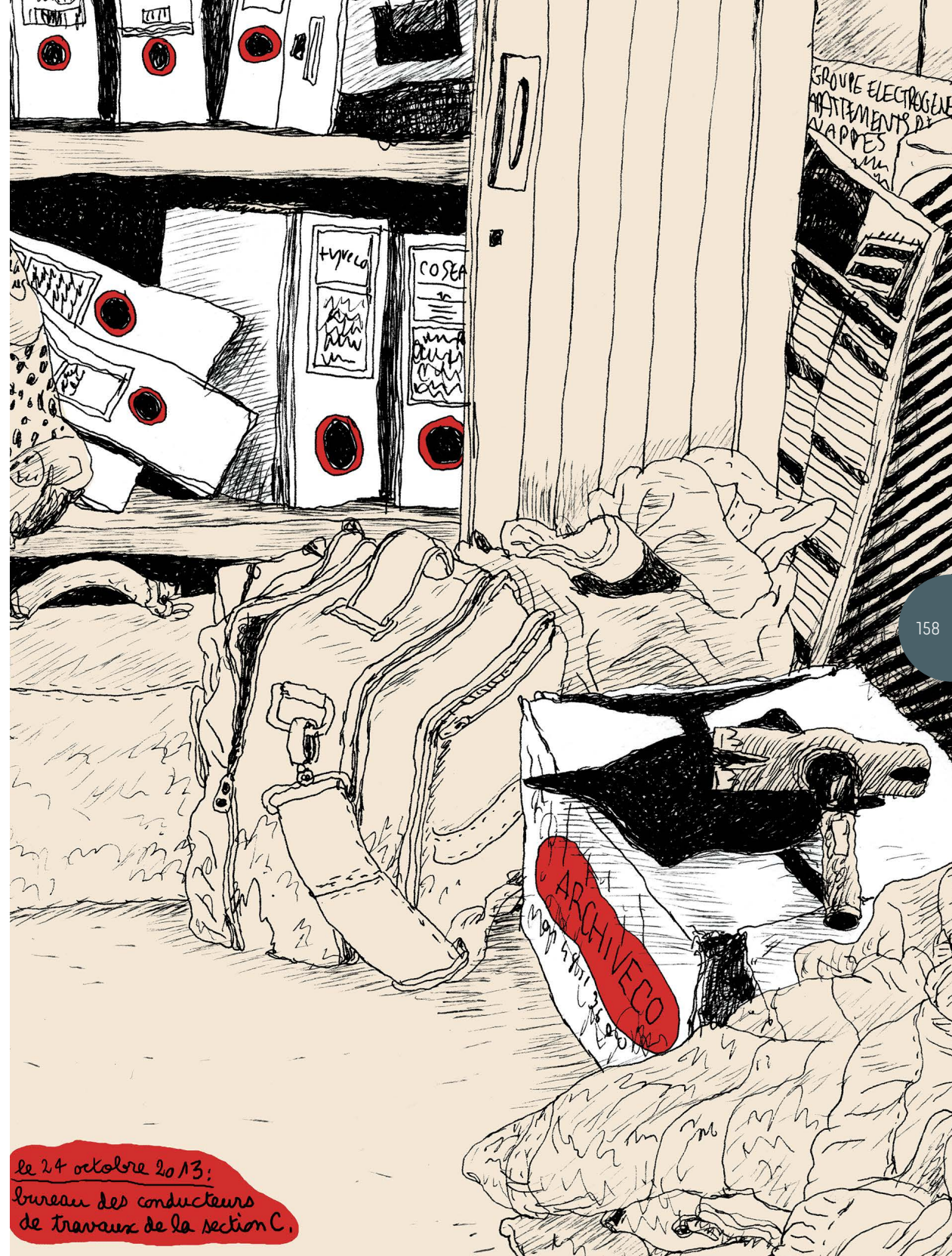
Tandis que je suis en train de dessiner, il s'approche pour taper le bout de gras. Avec ses écouteurs anti-bruit dans les oreilles, je pense qu'il ne m'entend pas. (en fait, les oreillettes annulent les bruits au dessus de 80db)

Bon, vu la vitesse du train, faudra que je le dise vite, mais c'est cool quand même.

Etant donné que tu bougeais pas et que tu semblais prendre des notes, on pensait que tu étais là pour nous chronométrer.

Ah, non, non, je fais juste un dessin...

Ouais, aha!



le 24 octobre 2013 : bureau des conducteurs de travaux de la section C.

## EQUIPE GÉOTECHNIQUE

le 24 octobre 2013

Avant, il fallait tirer le radar à la main sur plusieurs dizaines de mètres.

même si c'est pas trop lourd, c'était super fatigant sur terre mouillée car le ski du radar colle.

Épuisant.

Simon met toujours ses lunettes de soleil en arrivant sur le chantier

non, je n'avancerai pas

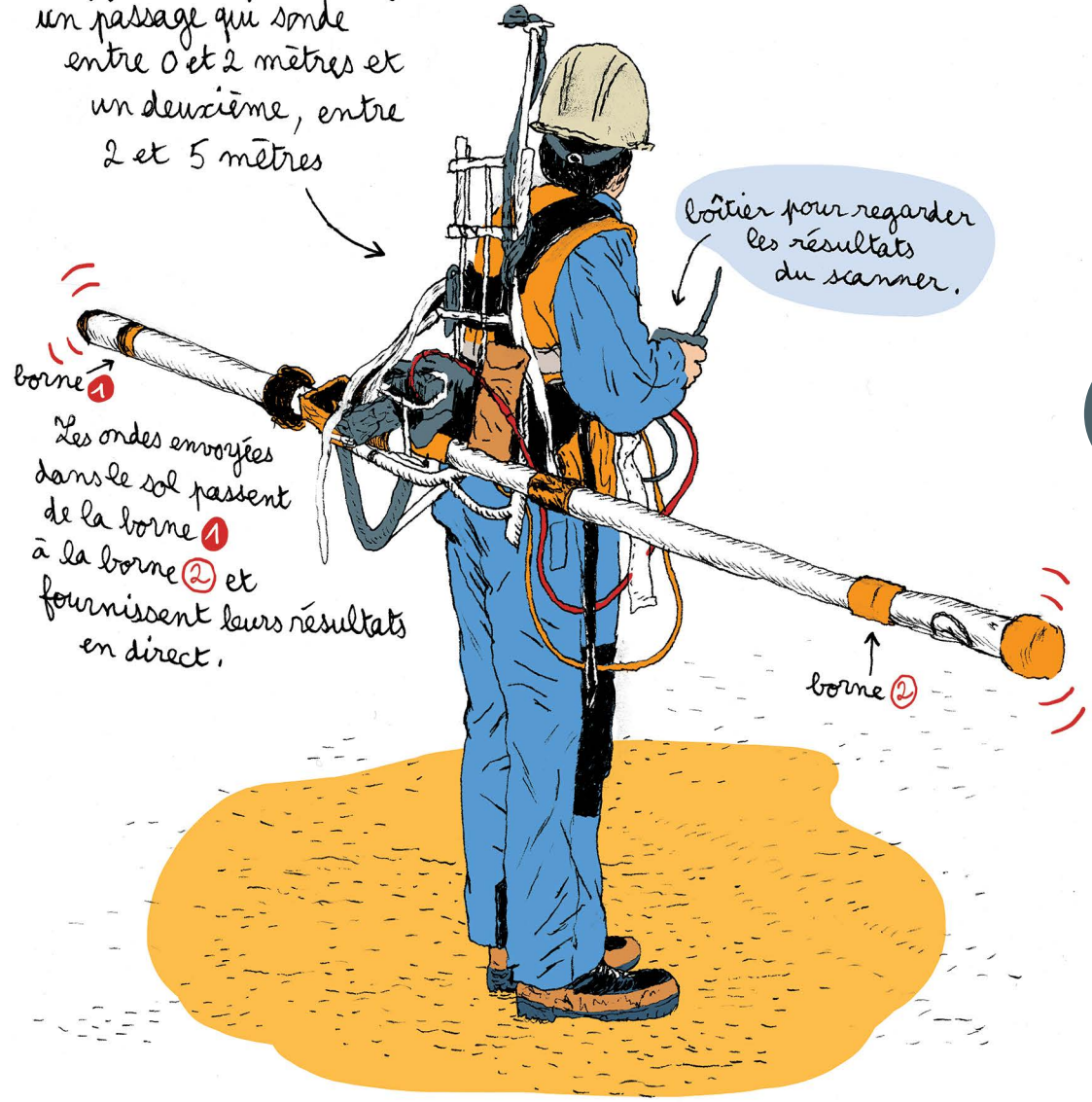
grrrr

Du coup, Simon a mis au point ce système d'accrochage du radar à sa voiture et qui permet de le remorquer sans effort. Malin.



Tandis que Simon roule en tirant le radar, un de ses deux stagiaires est installé à l'arrière et analyse les données récoltées en direct, sur son moniteur.

Le EM31 est un autre radar à ondes électromagnétiques. On utilise les deux machines pour effectuer un double relevé avec des techniques différentes pour pouvoir comparer les résultats. Le porteur du EM31 marche 10 à 20 mètres derrière la voiture (pour ne pas créer d'interférences avec le premier radar) et effectue deux passages : un passage qui sonde entre 0 et 2 mètres et un deuxième, entre 2 et 5 mètres



Les ondes envoyées dans le sol passent de la borne 1 à la borne 2 et fournissent leurs résultats en direct.

boîtier pour regarder les résultats du scanner.

borne 2

le mercredi 6 novembre 2013 : VISITE DE CHANTIER AVEC LE PÔLE RH DE VINCI CONSTRUCTION



Ce projet est une ruche. la visite se fait en bus  
 Chacun travaille pour la collectivité.  
 Quand quelque chose ne va pas, c'est la faute de la reine...  
 ... Et il faut virer la reine dans ce sac...

Le travail médiocre, c'est avant tout un problème dans la tête. Nous avons 8 ou 9 items pour un meilleur travail et moins de stress. Chaque personne travaillant sur le projet est encouragée à s'auto-évaluer avec ses items. Car le stress d'un chef rejaille sur son subordonné qui le transmet à son subordonné, etc, etc, ... Avec cette **autoévaluation**, nous évitons cet enchaînement de conséquences.

**PROCHAINE CONVENTION**

- parler du défi du passage du m<sup>3</sup> au m linéaire, passage de la partie « ouvrages d'art et terrassement » à la partie « pose des rails »).
- égalisation des **plannings**.
- le **redéploiement**: toutes les personnes qui ont été recrutées et formées pour travailler sur le projet ne peuvent pas être lâchées dans la nature comme ça, brutalement, à la fin de leur contrat. L'objectif est de leur retrouver un emploi pour la suite, des formations pour continuer à travailler pour COSEA, avec le SGS, par exemple, ...



**SECTION B lot 4** beaucoup de rétablissements routiers. A l'heure actuelle, on en est à **80%** de l'avancement pour le terrassement. Les piste seront bientôt prêts pour accueillir le ballast puis les rails et les traverses.

En ce qui concerne les merlons, on réutilise les déblais concassés plutôt que de vider les carrières de la région.

Tout en continuant à expliquer, on arrive tranquillement au **saut de mouton 871** On pratique beaucoup de minages dans cette zone, il faut donc se mettre en accord avec la police pour la sécurité, etc, ... (quelques centaines de kilomètres 87).

**PUIS → migné-Auxances**

Il y a 2 viaducs de 450 mètres de longueur. La pose des voussoirs a déjà commencé.

**1 VOUSSOIR = 60 TONNES**

Il y a **1340** voussoirs en tout pour 7 viaducs à avancement. Chaque voussoir est amené depuis l'usine à voussoirs de **Coulombiers** par convoi exceptionnel. Chaque voussoir est **UNIQUE**, numéroté et réalisé en fonction du voussoir précédent pour bien s'imbriquer les uns aux autres et créer une continuité.

On a assez peu de marge de manœuvre concernant le design des ouvrages d'art... La petite originalité visuelle se trouve sur les murs anti-bruit.

On y voit des petites vagues pour rappeler et évoquer la ligne Sud Europe Atlantique.

**ESTACADE DE LA FOLIE**

les fondations descendent jusqu'à 30 ou 40 mètres de profondeur. Pour pouvoir travailler le week-end sur les voies, il faut demander des créneaux fournis par la SNCF. Ces créneaux sont fournis **2 ANS AVANT!**

Car les lignes de TGV qui seront remplacées sont toujours en activité.

1<sup>ère</sup> voie: sortante de Poitiers  
 2<sup>ème</sup> voie: entrante à Poitiers

La vague Sud Europe Atlantique → 400 millions d'euros de travaux

Car les murs anti-bruit

le jeudi 7 novembre 2013 : départ le matin tôt avec Victor Droy (assistant géotechnique ouvrage d'art).



cet objet bizarre, c'est une caméra qui est envoyée dans la cavité tout voir s'il y a de l'eau à l'intérieur.

Victor est plus géologue que géotechnicien. Il se déplace sur toute la ligne en cas de problème avec une cavité se situant sous un ouvrage d'art.

Il travaille sur les cavités se trouvant sous le chantier, les analyses pour savoir si elles sont dangereuses et comment les boucher pour que le TGV puisse rouler en toute sécurité. En chemin, il me parle de son travail et de son parcours.

\* **cavités anthropiques** : cavités créées par l'homme (les caves à vin)

\* **cavités naturelles** : cavités créées par la nature



**Karst** = (croate) = grosse cavité

**sur le chantier**, il y a beaucoup de roches calcaires. La pluie ronge et creuse le calcaire sur le long terme.

**à la base** : Victor voulait être paléontologue mais s'est réorienté face au manque de débouchés.



Pour faire un fossile, il faut qu'un dinos tombe dans de la boue, y meure et qu'il se fossilise, qu'il soit conservé dans la boue séchée au fil des millénaires.



Victor a fait **3 ans** de **paléontologie**

biologie et géosciences / géologie. Il est sur le projet depuis un an et demi. Ce matin, nous allons à **ROM**, village par lequel passera la future ligne. Il y a de l'eau qui s'engouffre dans une cavité sous un ouvrage d'art, la cavité se remplit. Le problème, c'est qu'en envoyant du béton dans la cavité sous une pile, ils se sont rendu compte que le béton pouvait remonter dans la pile d'à côté. Ça peut être dangereux à terme.

**MICROGRAVIMÉTRIE**  
étude de la densité du sol en fonction des anomalies gravimétriques : ça dit s'il y a des trous dans le sol



# GÉOGRILLE

(ou géotextile).

## ARRIVÉE SUR L'OUVRAGE D'ART (c'est un pont-route) PRO 1263

L'eau s'écoule à côté du ferrailage.

Le problème, c'est qu'en bétonnant pour combler la cavité, il y a un risque de relier les piles entre elles. Et ça, c'est pas bien.

→ s'il y a un trou sur le sol, on place ce tissu dessus, on remblait par dessus et ça rebouche le trou.

La cavité part d'un côté de l'ouvrage et on ne sait pas si ça passe tout en dessous, quoi. la taille, tout ça...

C'est là que Victor entre en jeu.

Sur place, ils analysent tous des schémas savants et auxquels je ne comprends rien.

un des compagnons qui a découvert la cavité.

On a découvert ça lundi.

L'eau s'écoulait, on s'est dit que ça devait faire une rivière souterraine et que des gens devaient vivre là-dessous...

il a de très grosses mains

À la Jules Verne et tout ça, quoi...

Aha...

le terrain est extrêmement boueux, ça glisse beaucoup



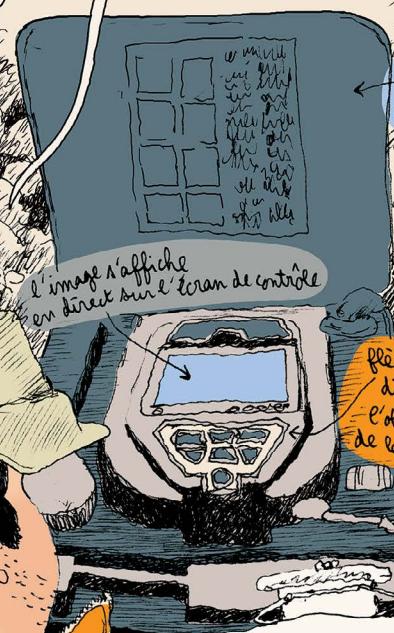
Victor prend en photo les trous par lesquels l'eau s'infiltré dans la cavité. Il met son téléphone à côté du trou pour avoir une idée de l'échelle.

Sur le terrain, Victor est capable de retracer le chemin qu'a pris l'eau.

« Tu vois, l'eau est arrivée d'ici, elle a tapé sur cette roche puis ici, avant de s'engouffrer là... »

On dirait un expert en balistique sur une scène de crime.

Pour se faire une idée de ce qu'il y a dans la cavité, on fait passer une caméra à l'intérieur.



la mallette contenant la caméra

l'image s'affiche en direct sur l'écran de contrôle

flèches pour diriger l'objectif de la caméra

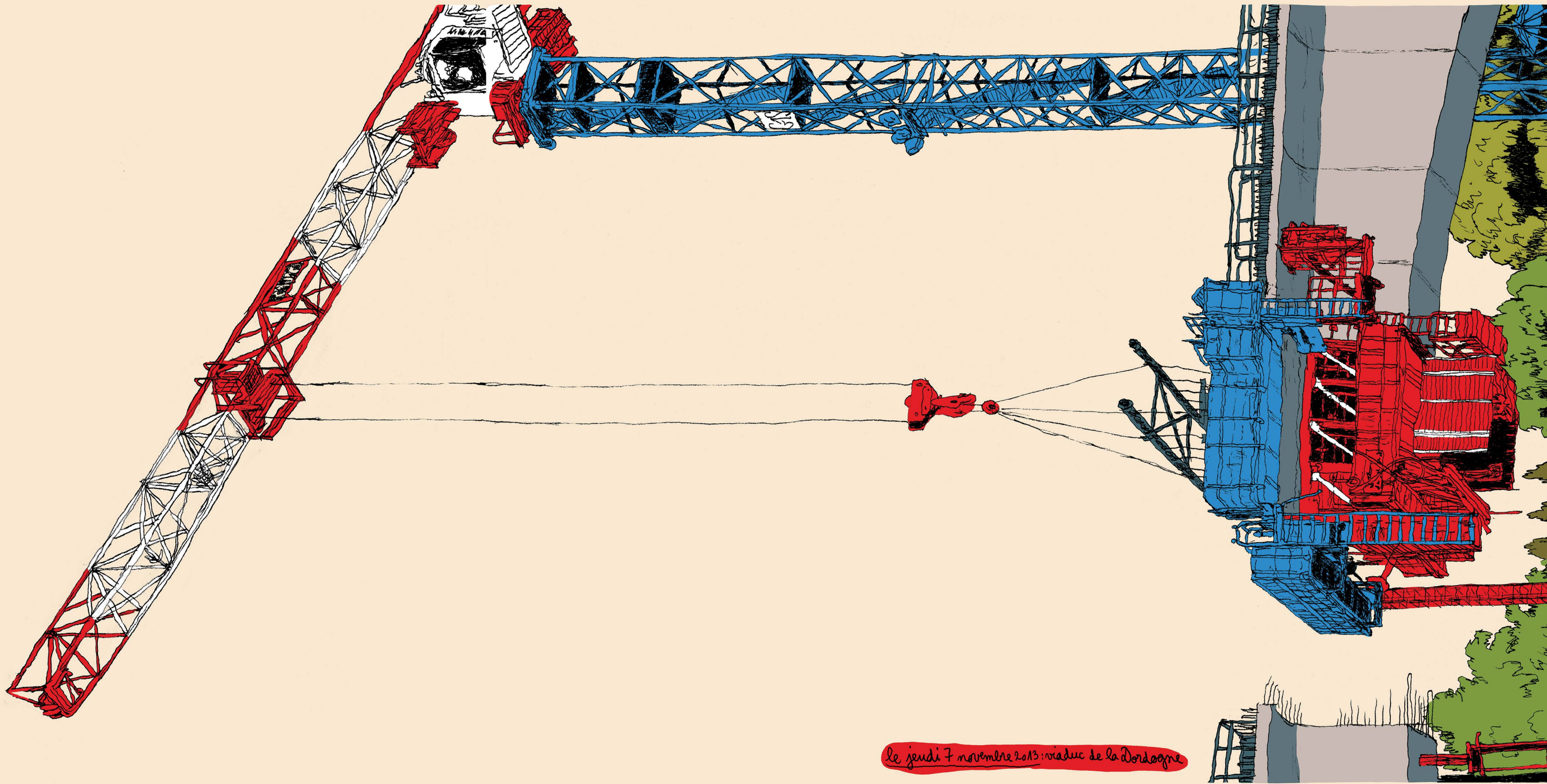
PRO 1263 cavité

on écrit sur une page blanche le nom de l'ouvrage et les propriétés de la cavité sur une feuille et on la filme avec la caméra. Ça permet d'identifier la vidéo.

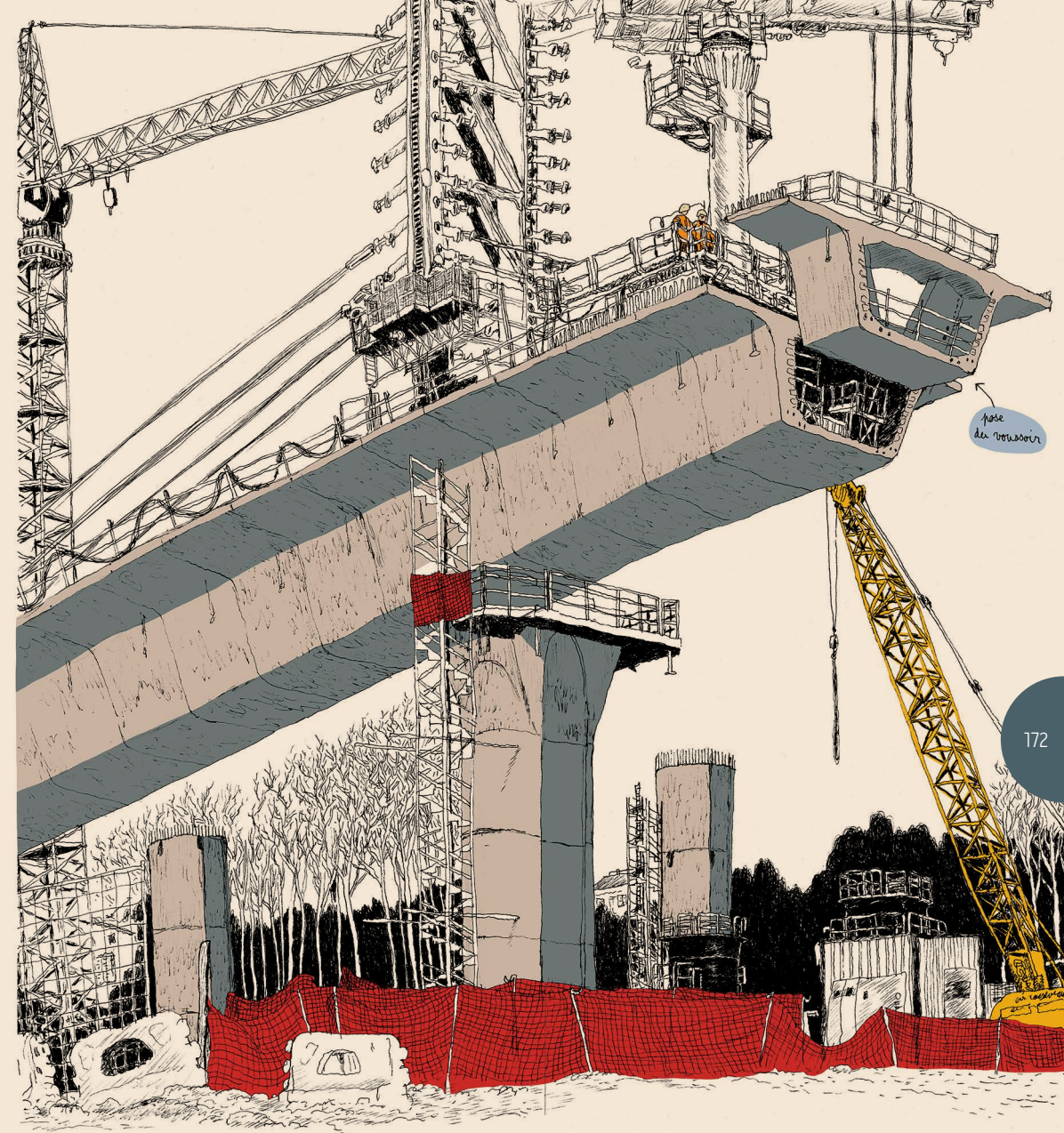




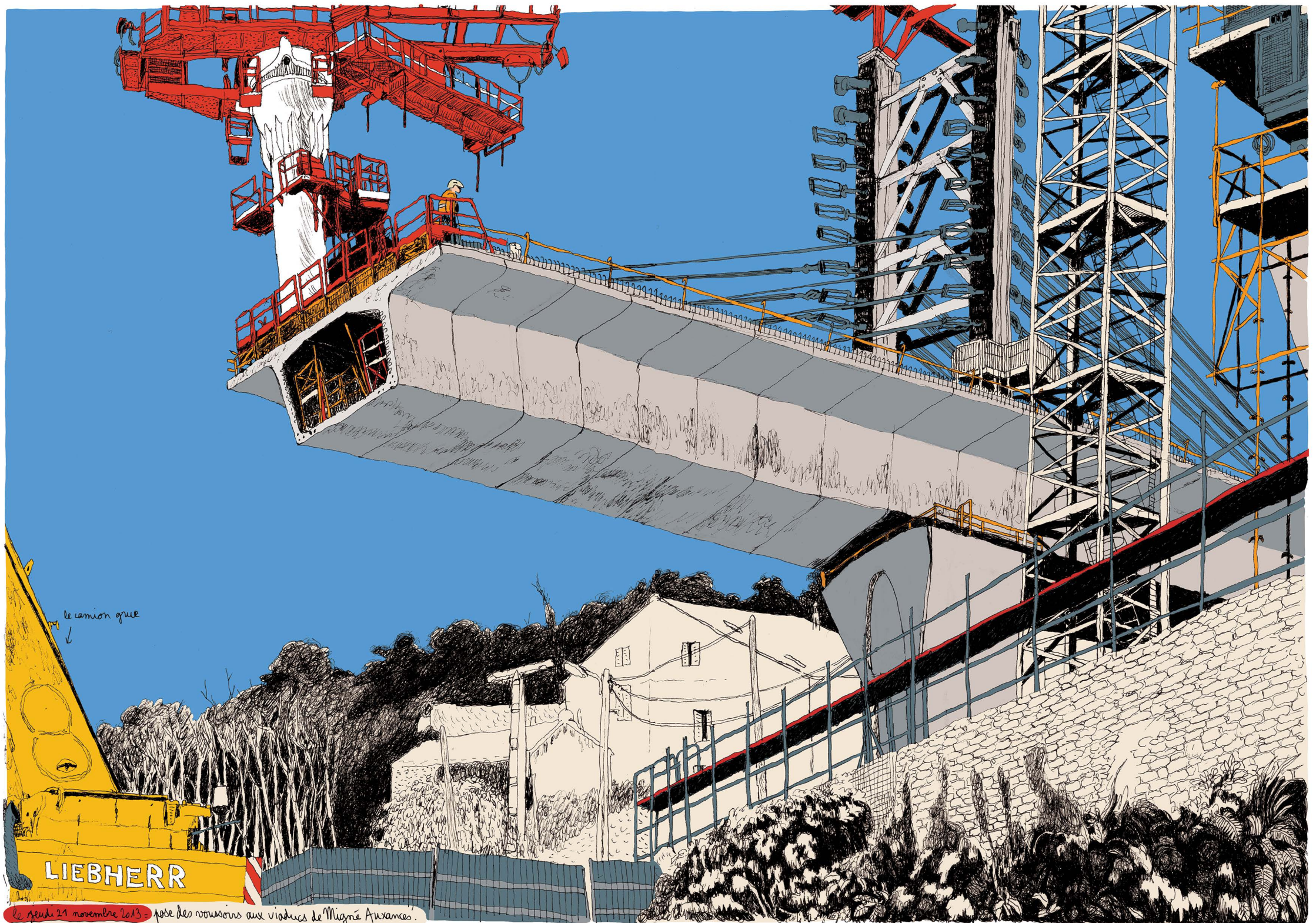
Après une journée sur le chantier



le jeudi 7 novembre 2013: viaduc de la Dordogne



Le jeudi 21 novembre 2013 viaducs de l'Auxances.



LIEBHERR

le jeudi 21 novembre 2013 - pose des voussoirs aux viaducs de Migné-Auxances.

le lundi 25 novembre 2013 à Roulet S+ Estèphe, section F (lot 12 et 13)

# 2 JOURS AVEC L'ÉQUIPE SIGNALISATION/ENVIRONNEMENT

avec:



Christian  
chef d'équipe



Tiago



Pascal



Ludovic



Joseph



Jean-François

En début d'après-midi,  
l'équipe passe à la "réserve",  
une grosse esplanade en plein air,  
pour récupérer du gravillon.

Ludovic,  
le nouveau

Pascal

gravillon

tiens moi  
le sac ouvert.

je remplis.

à côté,  
il y a un camion  
transformers



À L'ÉQUIPE, ENFIN LA BANDE DE BRAS CASSES QUI NOUS SERT D'ÉQUIPE DE FRANCE, QU'ONA, JE VOUS LE DEMANDE TEL QUE SI VOUS SOUHAITEZ-VOUS QUE CETTE RACAILLE BAGNE EN MER ?

En fait, on passe beaucoup de temps en camionnette, on parcourt le chantier et ses abords toute la journée. On redresse les panneaux de signalisation qui sont tombés pendant la nuit, on change les batteries des feux de circulation temporaires, etc... On fait environ 200 km par jour de routes de campagne.

RMC à la radio toute la journée. Ce soir, c'est le 2ème match de barrage France/Ukraine. La France doit gagner 3-0 pour aller à la coupe du monde. Débats d'experts.

Ah quand même ! 200 km ! Vous devez connaître les routes par cœur maintenant...

Ça va, oui. On s'occupe aussi des déviations de cours d'eau, pour préserver les espèces protégées. On prépare également des évacuations d'eau le long de la trace, ça permettra d'éviter de noyer les voies quand il pleuvra et...

BIP BIP BIP BIP BIP BIP

Allo, Chouchou ?

Ouais, faut que vous passiez me redresser des panneaux à Nersac, j'en ai vu à terre en passant, là...

Ok ! On finit les changements de batteries ici, et on y va. A toute Chouchou !

voiture à l'arrêt pour passer le coup de fil

APPELÉZ-NOUS POUR NOUS VOIR SUR VOTRE ANIS SUR LES CHANCES DE QUALIFICATIONS DES BLEUS POUR LE MONDE. VOUS VOULEZ-VOUS VOIR DÉCOLLER POUR LE BRÉSIL L'ÉTÉ PROCHAIN ? VOUS VOULEZ-VOUS VOIR VOUS RIBÉRY ET SES CO-ÉQUIPIERS ? VOUS SOUHAITER UNE ÉLIMINATION DES BLEUS ?

Chouchou ?

Ouais, c'est notre chef d'équipe. Christian. Mais tout le monde l'appelle Chouchou.

Pourquoi ? Ça vient d'où ?

Chai pas.

Non, mais pour ce soir, ça va le faire. On a Ribéry.

T'y crois un peu trop, Pascal.

Mais non, Ribéry, il en met 3, facile

Mais si.

M'j'y crois pas.

Non.

Tu vas nous porter la poisse...

Ils sont nuls.

Je vous l'avais bien dit !

Aha!

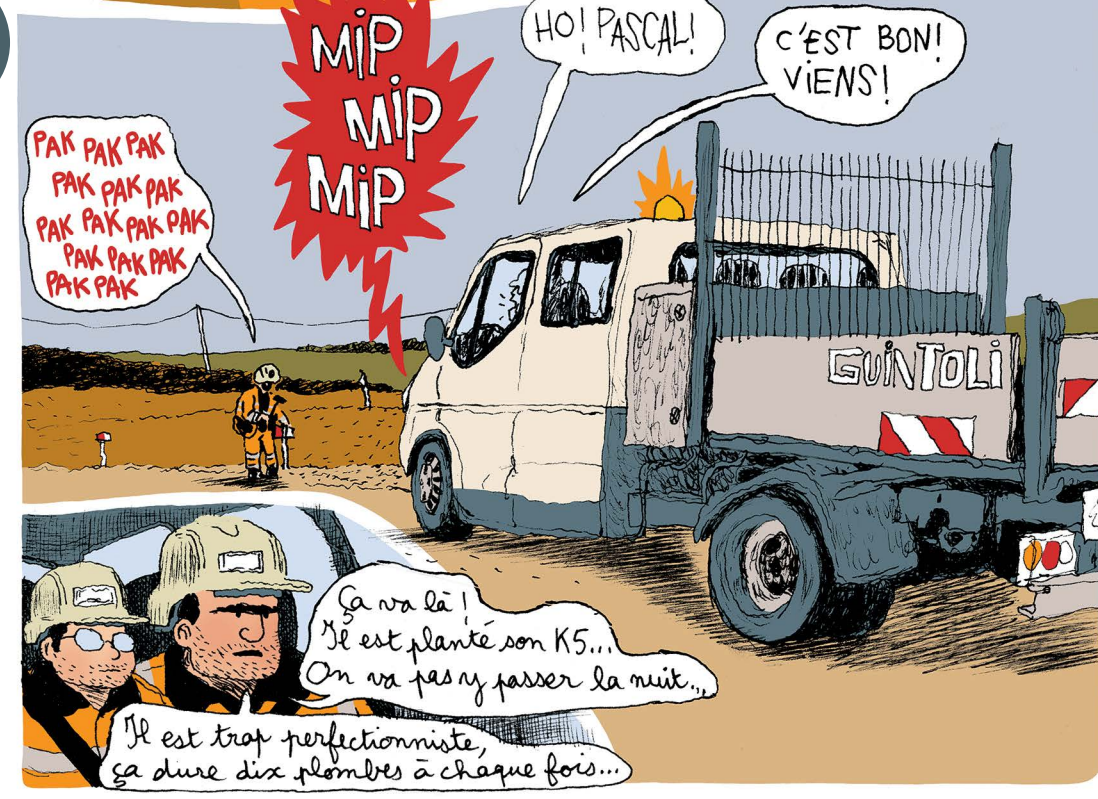
Contre toute attente, la France a gagné 3-0. Bravo Pascal.

Ouais ouais



PAK PAK PAK  
PAK PAK PAK  
PAK PAK PAK  
PAK PAK PAK  
PAK PAK PAK

plantage de K5, les piquets pour la signalisation de nuit sur le chantier.



PAK PAK PAK  
PAK PAK PAK  
PAK PAK PAK PAK  
PAK PAK PAK  
PAK PAK PAK

MIP  
MIP  
MIP

HO! PASCAL!

C'EST BON!  
VIENS!

Ça va là!  
Il est planté son K5...  
On va pas y passer la nuit...  
Il est trop perfectionniste,  
ça dure dix plombes à chaque fois...



Le mardi 26 novembre 2013

La journée commence à 7h30 par un tour en camionnette pour redresser les panneaux tombés pendant la nuit.

il fait encore nuit

J'vais p't'être rajouter un peu de lest...

PASCAL! C'est bon, là!  
Remonte!

Attends, j'rajoute un peu de lest...

PASCAL! On y va!  
Faut qu'on bouge!

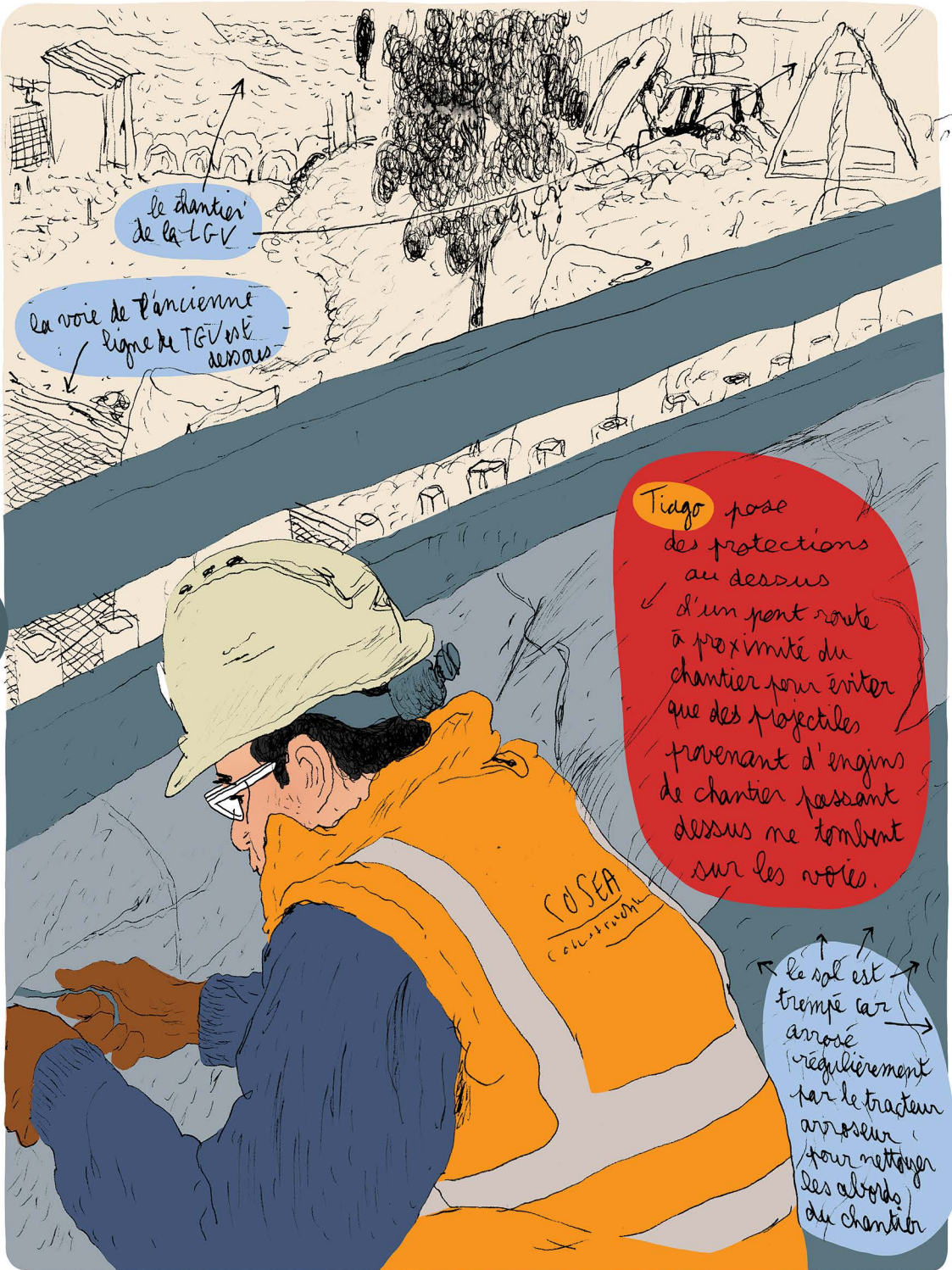
Pascal

il fait super froid

En roulant alors que le jour se lève, on a une vue très impressionnante sur le chantier, sorte de grande trouée. Avec la lumière et le silence, il se dégage une impression de calme. Assez mystique.







le chantier de la LGV

la voie de l'ancienne ligne de TGV est dessous

Tiago pose des protections au dessus d'un pont route à proximité du chantier pour éviter que des projectiles provenant d'engins de chantier passant dessus ne tombent sur les voies.

le sol est trempé car arrosé régulièrement par le tracteur arroseur pour nettoyer les abords du chantier



26.11.2013:

le tableau de bord du camion de Tiago, Pascal et Ludovic.

26.11.2013 la collection de panneaux de signalisation de l'équipe signalisation/environnement.



À Nersac, le 27 novembre 2013.

Au début, le chantier, c'était un peu abstrait. C'est assez fou de le voir se transformer.

Manu, chef d'équipe des terrassiers de Nersac, me fait faire un tour du chantier en voiture. Il est là depuis le début ou presque. Il a commencé sur l'estacade de la Couronne en tant que Manœuvre puis est arrivé à Nersac en passant chef.

C'est comme de la sculpture. À la base, t'as juste un morceau de terre puis l'artiste le transforme en œuvre d'art.

Ça, c'est le D10R, le plus gros bulldozer du secteur.

Ah, je peux monter dedans pour faire des croquis?

Ben là, il est à l'arrêt, la boîte de vitesse est cassée. C'est ballot.

Ah dommage...

Attends, on va te trouver autre chose.

Voilà, tu peux monter dans celui-ci.

petites échelles pour monter à bord et pour redescendre



C'est énorme le truc...

C'est comme monter dans un robot géant.

Bon, à toute!

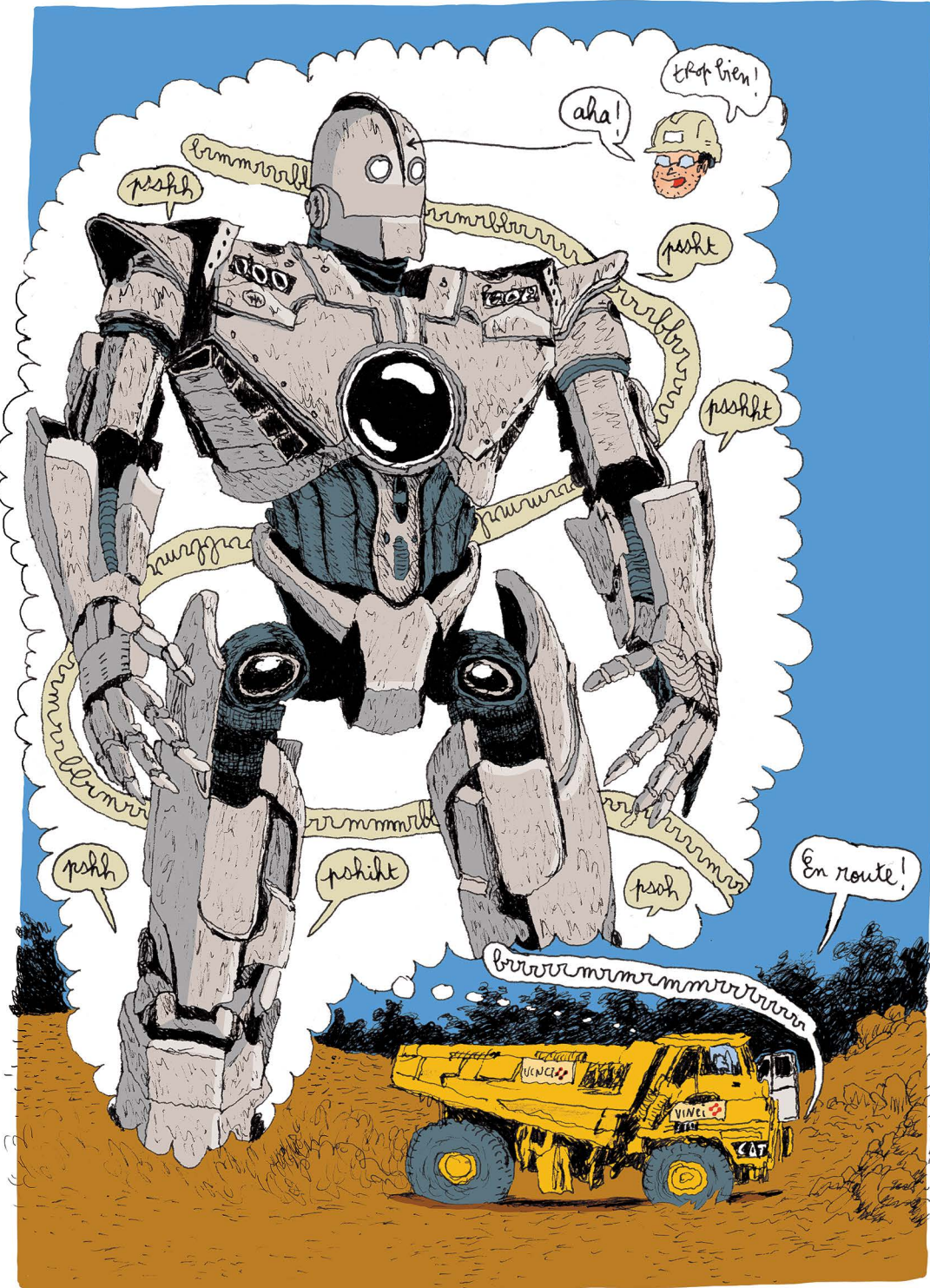
À tout à l'heure.



Bonjour.

Bonjour. Bienvenue à bord.

Tu peux prendre le siège passager. Oublie pas de mettre ta ceinture ventrale, ça remue pas mal là-dedans.



à l'intérieur du cockpit, on sent les coups de pelle qui déversent la terre dans la benne

**BRON BRANG BRANG BRONG BRONG**

C'est un engin qui consomme 600l par jour.

Chaque conducteur a un tombereau qui lui est attribué. Par contre, on ne s'occupe pas de l'entretien, ça, c'est le boulot des mécanos.

Et on n'écoute pas la radio pour ne pas être déconcentré.

De toute façon, moi, je porte des protections auditives, donc bon...

Ce sont de gros engins, donc il faut faire attention mais c'est relativement facile à conduire. Y'a pas trop de boucons, quoi.

Ce qui est chaud, ce sont les mineuses.

Il y a une manette par doigt. C'est super compliqué.



Didier fait la circulation. Avec son panneau de signalisation, il indique aux tombereaux qui doivent sortir du chantier et traverser une route fréquentée si la voie est libre et sans danger

Bon, ben qu'est-ce qu'ils font? Normalement à cause du froid, on se relaye toutes les deux heures... Ça fait trois heures, là!

C'est vrai que ça caille...



snirfl snirfl snirfl

snirfl



Didier, c'est la mascotte ici. Tout le monde l'aime bien. Dès qu'il a un problème, on se mobilise pour l'aider.

Marc (chef de chantier) au volant

Il y a quelques mois, son garagiste voulait l'arnaquer sur la réparation de son scooter. Et ben, on y est allé à 2 ou 3 et le type lui a fait un tarif normal.

C'est l'esprit d'équipe, quoi.

Marc Kmorat passe sa journée en voiture à silloner le chantier de long en large pour s'assurer que tout fonctionne bien pour chaque équipe et pour parer aux différents problèmes.



Ga va?

Ouais, ça va.

Comme dans les films policiers, les voitures s'arrêtent les unes à côté des autres côté conducteur pour taper la discute'.

rouf  
rouf

Marc regarde le chargement des 740 par la pelle.



C'est bien, les gars, c'est bien...

Hey, tu me dessines pas hein?

J'préfère ça, mais...

œil de Lynx.

MARRRARRR RQMRARRRARRR...



il tape dans la terre végétale, là. Ça va pas...

Faut qu'il attaque moins bas.

j'vais le lui dire.

# FIN DE JOURNÉE AU LOCAL

PARTIE DE CARTES, à Nersac.

De temps en temps, on se fait un repas le soir. C'est pas mal pour l'esprit d'équipe et la cohésion.

Manu, chef d'équipe

Marc, chef de chantier

débrief de fin de journée

le 27 novembre 2013

Le jeudi 28 novembre 2013: Aujourd'hui, il pleut. Donc c'est la débauche à 10h pour les conducteurs d'engins car le travail est trop dangereux, les camions peuvent glisser et tomber sur le bas-côté. (même s'ils ne travaillent pas, les compagnons sont tout de même payés 75% de leur salaire journalier). Quelques pelles plus légères vont continuer à travailler.



Michaël attend dans le local de savoir s'il peut travailler ou pas aujourd'hui.

En rentrant au local le soir, sur le "parking à tombereaux", je croise Julien du service mécanique. Les machines nécessitent un entretien régulier. Là, il répare un des feux avant du 773. La vis pour fixer le phare est rouillée. Il a du mal.



Fin de journée. Dernier passage pour ce tombereau avant la débauche.







Le dumper en marche fait un **BRUIT ENORME**

à la fin de la journée  
Le chef regarde le nombre de trajets effectués par chaque dumper et calcule donc le nombre de mètres cubes déplacés. Puis **DODO!**

Matthieu: école de conducteurs d'engins → surtout des pelles. J'ai, depuis début juillet 10's, Ça lui plaît!

**DIDIER**  
« Il faut savoir tout faire. Il est très soigné avec Popol, le magasinier. Avant, il était peintre en bâtiment, a travaillé dans un zoo (a nourri les animaux, les soignait)

Marion, la conductrice de travaux de 25 ans, a une tête bien pleine. À 25 ans, à ce poste sur la LGV, c'est fort! Faut être **BALEZE!**

Sur le chantier, tout le monde est très sympa et se sert la main même quand on ne connaît pas.

**MERLON**: monticule de terre

Popol va sur les bases vie pour réapprovisionner en produits ménagers, frigos, etc... Il vit dans sa caravane.

Tout le monde participe aux courses de la vie commune dans la base-vie.

Didier fait la circulation aux abords du chantier. Il a 57 ans.

La base vie de Nervac, repaire des terrassiers

le local de repos.



Sébastien Pugnau, com'interne de COSEA

Il y a longtemps, en passant sur le chantier, il pleuvait des cordes et un des gers qui faisait la circulation s'était réfugié dans son coffre. On voyait que des jambes et son panneau.

AR! AR!





Hand-drawn scribbles on a banner above the left bus.

Hand-drawn scribbles on a banner above the right bus.

Carlos  
chef de chantier

kling

klang

Bonjour.  
Joseph Falzon,  
dessinateur de BD.

Carlos, chef de chantier.

Je suis enchanté.



le lundi 20 janvier 2014 : préparation du recrutement pour le ferroviaire

18h = soirée de rencontre avec les compagnons pour leur présenter le futur du projet, les formations envisageables pour qu'ils puissent retrouver du travail lors de leur démobilisation.\*  
 → soirée qui prépare le redéploiement.

# NOUÂTRE & VILLOGNON

les 2 bases travaux ferroviaires pour la suite des travaux

Les travaux ferroviaires ont déjà commencé mais rentreront dans une phase très active à partir de l'été prochain.

La soirée commence par le visionnage d'une vidéo présentant les différents métiers proposés par le S.G.S.

- poser les poteaux d'abord puis la voie (voie provisoire puis voie principale)
- \* traverses béton
- \* les rails (300 et quelques mètres) soudés entre eux.
- 6 km de voies provisoires qui se déplacent
- prises de notes

**Dans le détail :**

- \* poseurs de voies
- \* monteurs caténaires
- \* CEF = sécurité
- génie civil → transport des caténaires et trains pour accueillir les poteaux

**LRS** = Long Rail Soude  
 jargon

Thierry Fayoux

(directeur de la formation DPR DRHi) présente les différents métiers sous le sapin de Noël de la salle des fêtes de Coulommiers.

le public est attentif



# SOUS-GROUPEMENT SUPER STRUCTURE

**CESF :** \* **Brigadier :** tri, formation, réception des trains travaux

\* **Agent d'escorte :** assure la circulation du train travaux (avec le conducteur du train)

\* **Chef de chantier élémentaire :** assure la protection physique des chantiers élémentaires.

? mmh...  
 C'est un peu brouillon...



Il faudra que je revienne là dessus quand les travaux ferroviaires auront vraiment commencé...

Parce que là, c'est pas très clair...

# après la pose des rails

il y aura encore du travail : réglages, finitions, ...

**à venir dans les mois qui viennent sur le chantier : 1400 personnes sur le terrain!**

Les bases principales seront donc Nouâtre & Villognon.

Et il y aura des bases secondaires tous les 40 km.

L'emprise de **Nouâtre** ira de Tours à Poitiers.

des trains de ballast circuleront la nuit et les autres, le jour.

Celle de **Villognon** ira de Poitiers à Bordeaux.

**après la présentation place aux questions plus de questions proposées, place à un pot pour les personnes qui auront des déplacements de plus de 50 km? >>> de camping pour garer sa caravane? >>> y a-t'il des aides pour trouver facilement une place de camping? >>> quel est le montant de l'indemnité pour ceux qui auront des déplacements de plus de 50 km? >>> distance à un pot pour les personnes qui auront des déplacements de plus de 50 km? >>> place à un pot pour les personnes qui auront des déplacements de plus de 50 km? >>>**









Il y a beaucoup plus, le terrain s'est transformé en grande étendue de BOUE. Les chaussures colent à la terre.





La base travaux de Notre-Maillé (23/01/14)





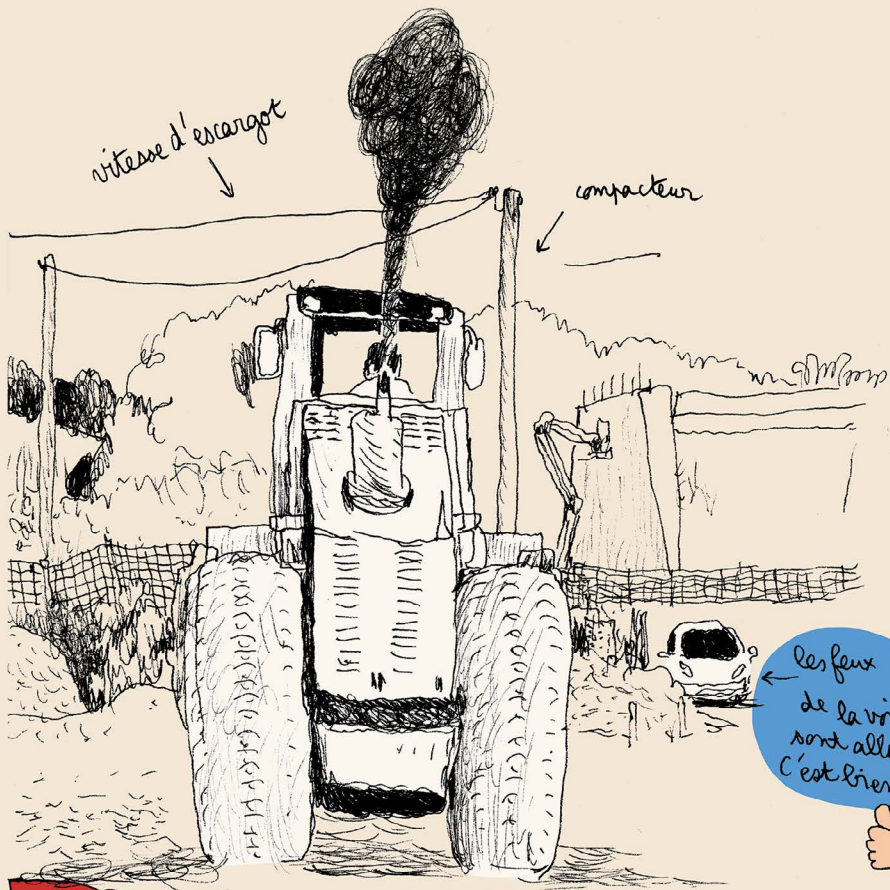
le mardi 28 janvier 2014 : retour à Ambarès. La pêche électrique de ce matin a été annulée, du coup, changement de programme, il faut dessiner du terrassement, tombereaux, etc... pour l'expo des dessins de chantiers du 16 octobre à Poitiers.



la base vie d'Ambarès

RONN PSSH

petite sieste entre midi et 14h pour un compagnon



vitesse d'escargot

compacteur

les feux de la voiture sont allumés. C'est bien.



**RRRRRRRR  
MMMMMM  
MMMMMM  
MMMMMM**

# REBOISEMENT

le mardi 11 mars 2014 : à Pillac, à 40 km d'Angoulême, avec **Thierry Fargoux**, directeur de la formation, pour voir comment se passe le reboisement.

À Angoulême et ses environs, la campagne est belle.

Quand COSEA déboise pour construire la LGV, il y a des mesures de compensation qui s'appliquent et il faut reboiser ailleurs.

**Reboisement** = replanter des forêts et des haies.

Le choix des lieux de reboisement est fait par une association spécialisée qui indique les zones à reboiser et qui s'en occupe avec des gens en parcours d'insertion.

Pour l'association, cela représente deux mois de travail.

→ Il faut que le reboisement tienne 3 ans donc COSEA assure le suivi.

Comme il faut suivre et entretenir tout ça, les personnes en insertion ont encore du travail pour quelques temps.

→ Les compensations s'effectuent par département : on ne peut pas reboiser ailleurs en France.

→ Pour les haies, COSEA en profite pour aider les agriculteurs qui n'ont pas les moyens d'en planter.



membre de l'association

plantation de pousses

Ah oui, ça va changer le paysage, ça va être plus joli.

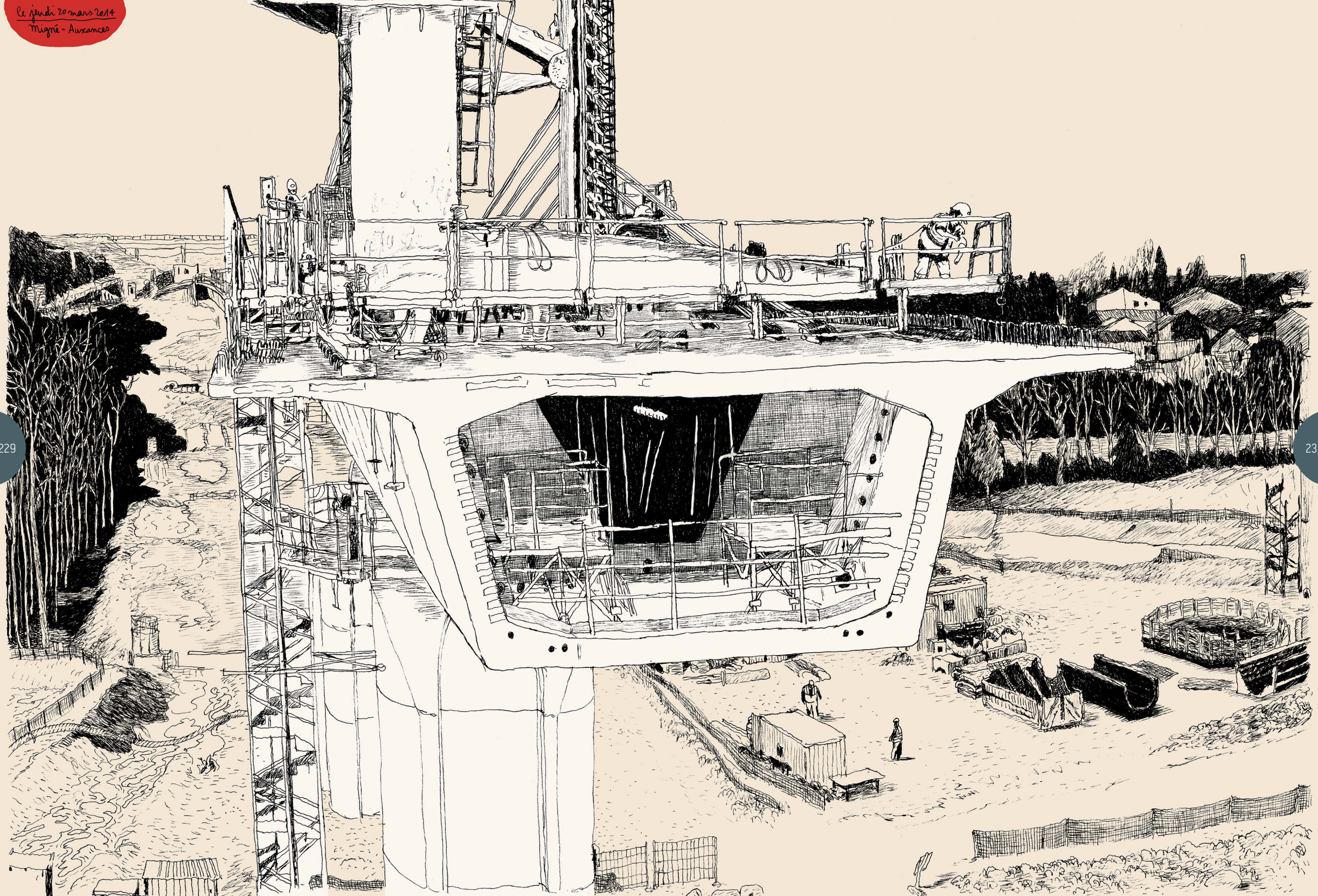
Par contre, il faut bien protéger les pousses parce que les chevreuils les mangent, les sangliers les cassent.

Pour ça, il existe des systèmes de diffusion de mauvaises odeurs pour les faire fuir.

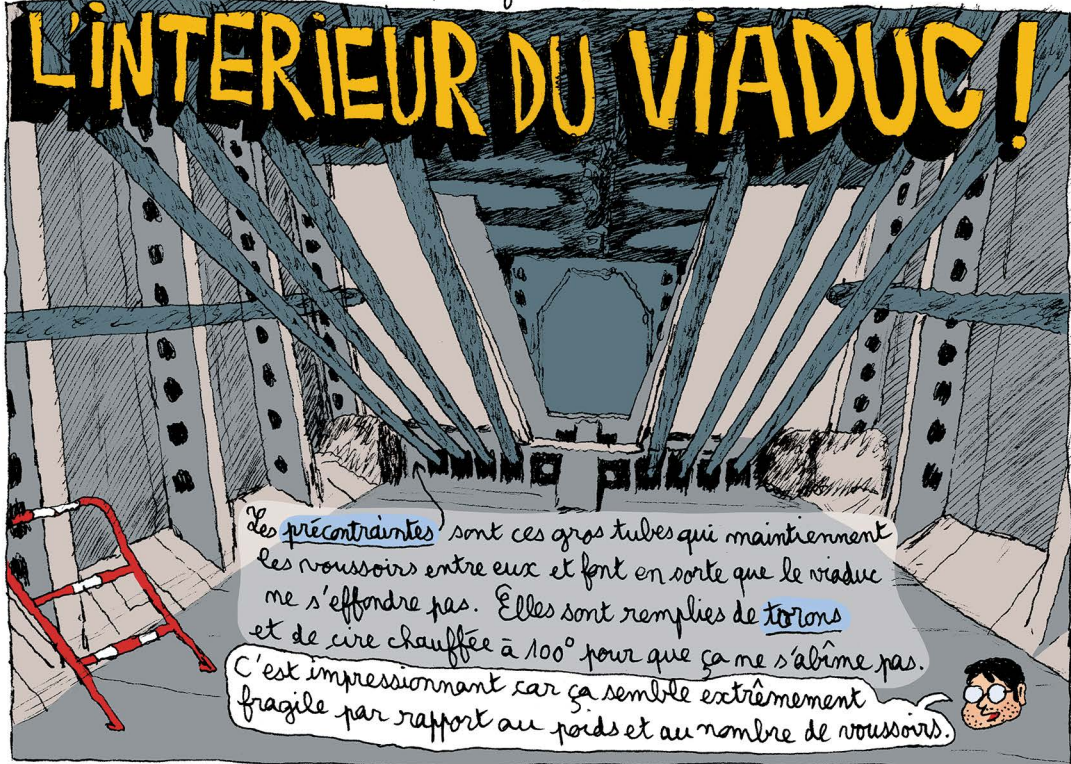
Tant que vous y êtes, vous pourriez pas installer une clôture électrifiée?

Hou... Non... Juste les haies, c'est déjà très cher...





Le mercredi 16 avril 2014 : **Veronique Freignaud**, préventrice sur le chantier des viaducs de l'Auzance, me fait visiter. Elle me montre



# L'INTERIEUR DU VIADUC!

Les **précontraintes** sont ces gros tubes qui maintiennent les voussoirs entre eux et font en sorte que le viaduc ne s'effondre pas. Elles sont remplies de **torons** et de cire chauffée à 100° pour que ça ne s'abîme pas. C'est impressionnant car ça semble extrêmement fragile par rapport au poids et au nombre de voussoirs.



ça, c'est un **toron**. Il y en a entre 20 et 27 par **précontrainte**.

Enfin, c'est un bout de **toron**.

Les **torons** sont beaucoup plus longs et courent sur toute la longueur des **travées** \* et du viaduc.

\* une **travée**, c'est l'assemblage de voussoirs entre deux piles.

**Barre de brélage**  
**précontrainte** en attente de torons

Avant que les **précontraintes** ne soient toutes mises en place et avant de dégager la potence (qui installe le voussoir), on utilise des **barres de brélage** pour fixer les voussoirs entre eux de façon provisoire.



C'est bon pour toi?  
Oui, c'est OK.

discussion au talon walkie pour se coordonner avec l'équipe se trouvant à l'autre extrémité du viaduc.

**Envoi des torons dans les précontraintes**

À l'extrémité du viaduc, les torons sont envoyés dans les **précontraintes** par cette machine.

OK! l'envoi

Une fois le **toron** bien en place, on le sectionne de la partie inutilisée à l'aide d'une scie électrique.



petite brise fraîche

Un peu partout sur la longueur du viaduc, il y a des **trappes** qui permettent de passer de la plateforme à l'intérieur du viaduc.

À l'intérieur, il fait aussi frais que dans une cave à vin. C'est agréable.

le premier voussoir du viaduc



anneau de sécurité dans le dos :  
 le viaduc étant très haut, on peut  
 accrocher un câble qui relie  
 le compagnon à la plateforme  
 de travail pour  
 éviter  
 qu'il ne chute.

Après avoir disposé  
 de la colle sur  
 le voussoir, on chauffe  
 le tout avant de le fixer.  
 La colle ne fait pas tenir  
 le voussoir aux autres  
 mais gère l'étanchéité.



Le voussoir est soulevé par la potence  
 puis positionné avant d'être fixé  
 au précédent. On dirige  
 ses déplacements avec ce petit boîtier

Le jeudi 17 avril 2014 : Je suis de nouveau de retour sur le chantier des viaducs de l'Auzance  
 J'ai rendez-vous avec Jean Garcia pour qu'il me parle de son travail. J'arrive  
 à la base vie située aux pieds des viaducs, côté sud. Pas de chance, Jean est de l'autre  
 côté (côté nord), en haut. Je traverse le chantier (c'est gigantesque) et je monte la colline  
 pour le rejoindre. Et ça grimpe dur...



Jean Garcia  
 (conducteur de travaux)  
 dans son bureau qu'il partage  
 avec José.

Non mais c'est  
 quoi ses problèmes  
 d'habilitation ?

Je comprends  
 pas bien...

Bon, attends,  
 je vais voir avec lui.

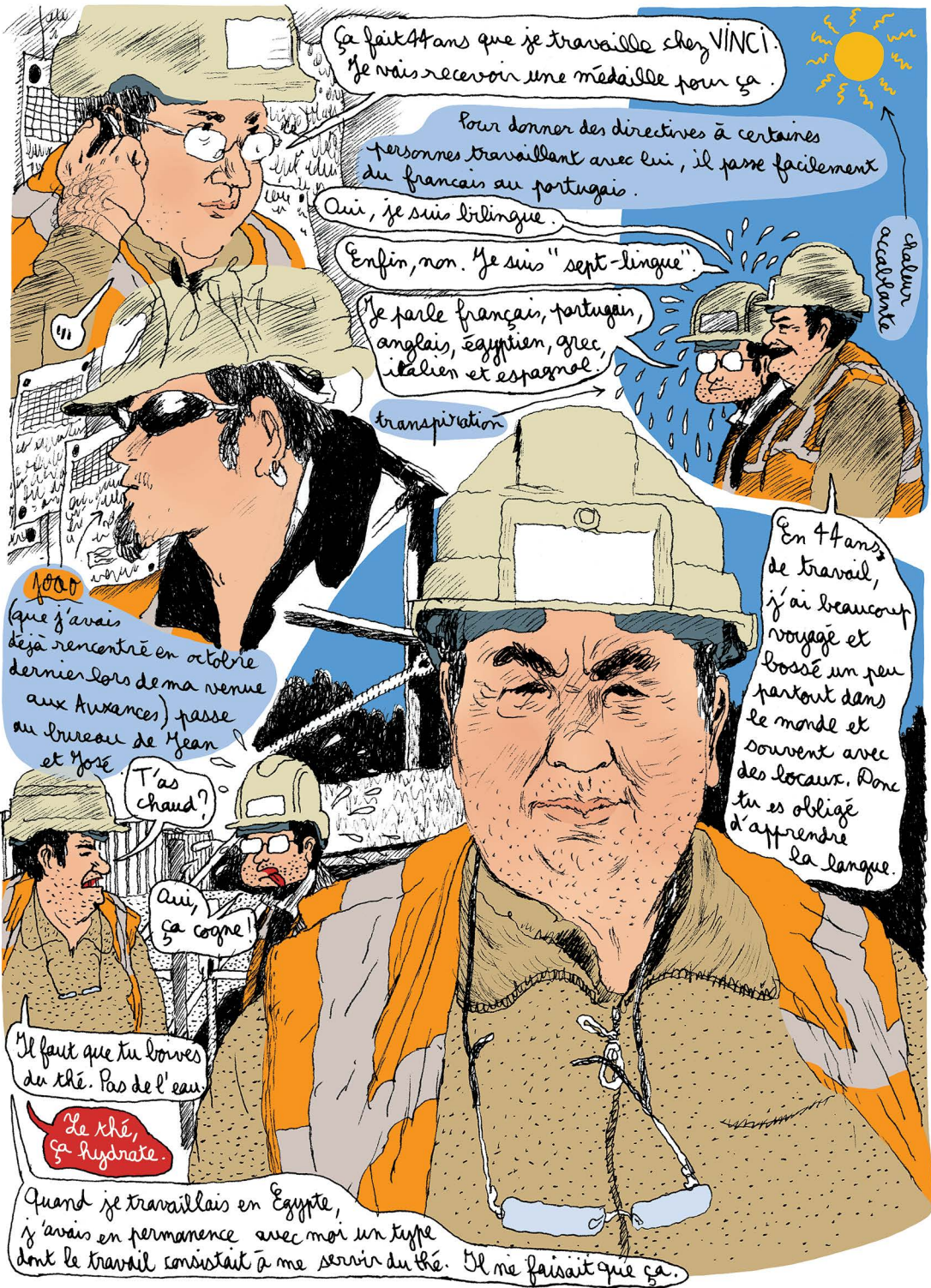
Attends! Attends!

Je vais  
 te le passer.  
 Ce sera  
 plus simple.

c'est avec Jacques,  
 c'est ça ?

poussière

Jean  
 parle très fort  
 avec une voix éraillée



Le jeudi 17 avril 2014 section F lot 13.

Sur le viaduc des Lorettes sud.

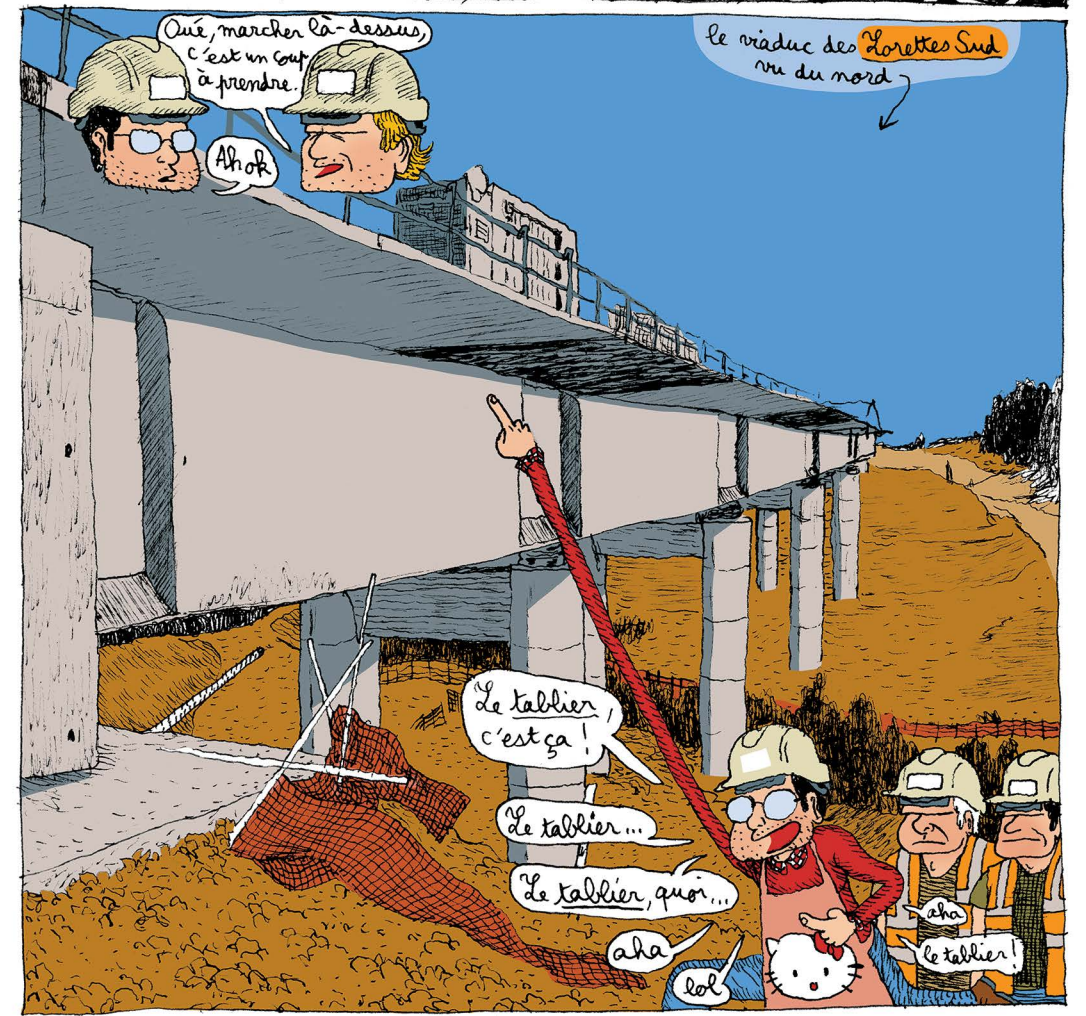
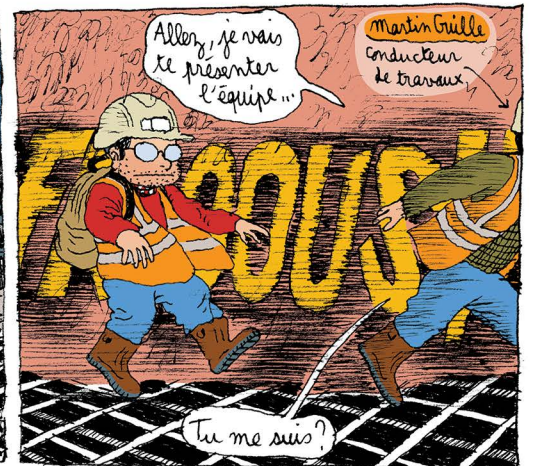
Il fait beau, il fait chaud.  
 En contrebas, il y a un étang.  
 On entend les grenouilles.  
 Plus loin, il y a un champ.  
 Le hennissement des chevaux arrive jusqu'à nous.

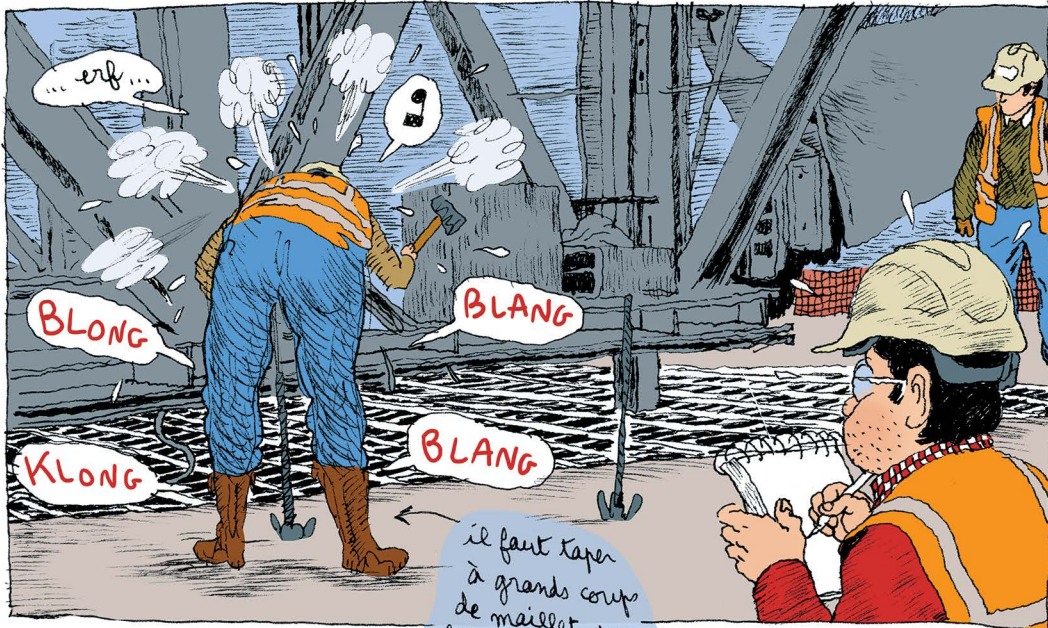
**FINITIONS DU FERRAILLAGE SUR LE TABLIER**

O'sole Mioooo!

Le tablier, c'est la plateforme en haut du viaduc. Il accueillera les rails et le ballast.  
 Une fois fini...

barre pour faire levier sur le ferrailage





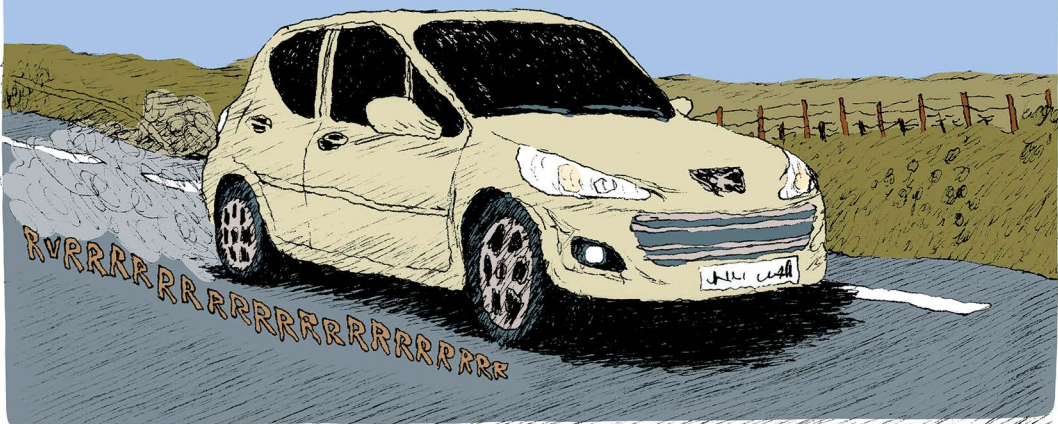
le jeudi 24 avril 2014 ce matin, je prends la voiture et je retourne sur le viaduc des Horettes Sud pour assister au bétonnage. La semaine dernière, il faisait beau. Aujourd'hui, il y a des gouttes de pluie, il fait froid et le ciel est lourd et bas.

Et, info importante : aujourd'hui, c'est mon anniversaire. J'ai 30 ans.

Joyeux anniversaire à moi.

merci!

ciel lourd et bas.



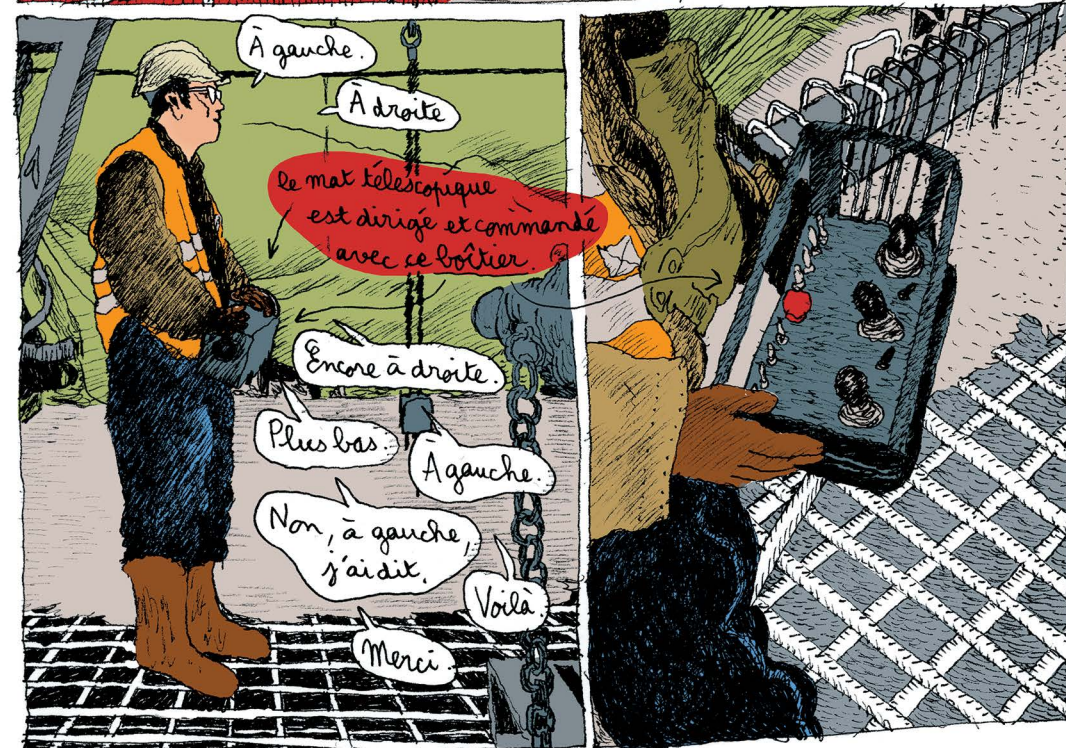
# LE BÉTONNAGE DU FERRAILLAGE DU TABLIER

ça dure environ 4h



le mat télescopique

le camion avec la réserve de béton



À gauche.

À droite

le mat télescopique est dirigé et commandé avec ce boîtier.

Encore à droite.

Plus bas.

À gauche.

Non, à gauche, j'ai dit.

Voilà.

Merci.

LBR LBR MMBB RR RR RR RR RR



SPLTSH

SPLORTSH

SPLOSH

plouch

plouch

plouch

Personne n'a su me dire comment ça s'appelait.

Cet espèce de gros micro fait vibrer le béton quand on le plante dedans. Cela permet d'en chasser les bulles d'air.

le mat  
télescopique  
dérive le béton sur le ferrailage. Le béton provient du camion stationné sous le viaduc.

arg



Une fois le béton fraîchement coulé, on passe la règle vibrante qui le met à niveau pour qu'il soit bien uni et que la couche soit homogène. La règle vibre comme son nom l'indique

pour faire disparaître encore plus de bulles d'air.

BRRMP

RRRRRR

Une fois tout bien égalisé, tout bien raclé, la couche de béton est toute plate, toute propre.



racl

racl

racl

Après le passage de la règle vibrante, on refait un passage de raclettes à la main pour tout unifier.





Cosea, constructeur de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique, tient à remercier vivement toutes celles et tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cet ouvrage :

les femmes et les hommes du projet qui ont pris de leur temps pour expliquer leur métier, faire visiter leur chantier, partager des instants de vie ; Xavier Neuschwander, directeur de Cosea de mai 2010 à février 2014 qui a fait le pari de la BD pour illustrer ce chantier exceptionnel ; Erik Leleu, Directeur des Ressources Humaines de Cosea qui a fait preuve de confiance et d'audace pour publier cet ouvrage ; vous, chers lecteurs, chères équipes, qui donnez chaque jour de votre engagement et de votre enthousiasme pour construire la LGV Tours-Bordeaux.

Mise en couleurs **Martin Lebrun**  
Responsable artistique **Studio-Allez**

Achévé d'imprimer par Vincent Imprimerie - Tours  
SIRET 301 222 931 00026

certifiée Imprim'Vert  
Imprimé sur papier PEFC  
avec des encres végétales







Cosea, constructeur de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique, a ouvert les portes de son chantier au bédéaste Joseph Falzon. De son regard est né *Carnet de chantier*, dédié à toutes celles et tous ceux qui ont travaillé sur ce projet durant ses deux premières années. Laissez-vous guider par cet œil malicieux qui a su rendre avec humour la vie d'un chantier pas comme les autres.

**Cosea**

CONSTRUCTION SEA TOURS - BORDEAUX