

TRAVAUXREVUE TECHNIQUE DES ENTREPRISES
DE TRAVAUX PUBLICS

N° 867 DÉCEMBRE 2009

Directeur de la publication
Patrick Bernasconi**Directrice déléguée**
Rédactrice en chefMona Mottot
3, rue de Berri - 75008 Paris
Tél. : +33 (0)1 44 13 31 03
Email : mottotm@fntp.fr**Comité de pilotage**Laurent Boutillon (Vinci Construction
Grands Projets), Jean-Bernard Datry
(Setec TP), Philippe Jacquet (Bouygues),
Stéphane Monleau (Solétanche Bachy),
Bruno Radiguet (Bouygues), Claude
Servant (Eiffage TP), Philippe Vion
(Systra), Jean-Marc Tanis (Egis), Michel
Duviard (Egis), Florent Imbert (Razel),
Mona Mottot (FNTP)**Ont collaboré à ce numéro****Rubrique Actualité**

Monique Trancart

Secrétariat de rédaction

Julia Deck

Service Abonnement et Vente**Com et Com****Service Abonnement TRAVAUX**Bât. Copernic - 20 av. Édouard Herriot
92350 Le Plessis-Robinson
Tél. : +33 (0)1 40 94 22 22
Fax : +33 (0)1 40 94 22 32
Email : revue-travaux@cometcom.fr

France (10 numéros) : 190 € TTC

International (10 numéros) : 240 €

Enseignants (10 numéros) : 75 €

Étudiants (10 numéros) : 50 €

Prix du numéro : 25 € (+ frais de port)

Multi-abonnement : prix dégressifs
(nous consulter)**Publicité****Régie Publicité Industrielle**

Xavier Bertrand - Norredine Bennai

9, bd Mendès France

77600 Bussy-Saint-Georges

Tél. : +33 (0)1 60 94 22 20

Email : bertrand@rpi.fr - bennai@rpi.fr

Site internet : www.revue-travaux.com**Réalisation et impression****Com'1 évidence**

8, rue Jean Goujon - 75008 Paris

Tél. : +33 (0)1 40 74 64 34

Email : contact@com1evidence.com

Maquette**Idé Edition**La revue Travaux s'attache, pour l'information
de ses lecteurs, à permettre l'expression de
toutes les opinions scientifiques et techniques.
Mais les articles sont publiés sous la
responsabilité de leurs auteurs. L'éditeur se
réserve le droit de refuser toute insertion, jugée
contraire aux intérêts de la publication.Tous droits de reproduction, adaptation, totale
ou partielle, France et étranger, sous quelque
forme que ce soit, sont expressément réservés
(copyright bu Travaux). Ouvrage protégé ;
photocopie interdite, même partielle
(loi du 11 mars 1957), qui constituerait
contrefaçon (code pénal, article 425).Editions Science et Industrie SAS
9, rue de Berri - 75008 Paris
Commission paritaire n°0111 T 80259
ISSN 0041-1906

© DR

La ligne nouvelle Perpignan-Figueras devrait voir ses premiers trains circuler l'an prochain et fonctionner ensuite dans sa version définitive, c'est-à-dire en tant que LGV raccordée au réseau à grande vitesse espagnol, avant la fin de 2012.

Achevée depuis la date prévue du 17 février 2009, sa mise en service tardive résulte du nouveau calendrier de la liaison Barcelone-Figueras, chantier, il est vrai, complexe et de grande ampleur.

Ce retard important ne doit pas cependant occulter les caractéristiques remarquables de cet ouvrage qu'il peut être utile de rappeler.

La dimension politique, économique et environnementale, d'abord. Sortant enfin l'Espagne de son isolement ferroviaire, il concrétise le premier lien du genre à travers les Pyrénées. Associant voyageurs et marchandises, il représente une avancée unique vers l'Europe du rail, reconnue et fortement soutenue par les instances communautaires.

Première concession ferroviaire en France, incluant à la fois la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien de la ligne, financée aux risques et périls du concessionnaire, sa mise en place, après l'installation de la commission intergouvernementale fin 1998, s'est faite dans un climat de confiance remarquable entre les deux pays et dans des délais que l'on peut considérer comme brefs, compte tenu des différences d'approches nationales, notamment juridiques et fiscales, ainsi que de la complexité de l'appel d'offres européen. La qualité de ces relations est un acquis fondamental pour le succès de l'opération dans la durée et devra être préservé.

C'est également un exploit technique, comme le montre amplement ce numéro, à mettre à l'actif du concessionnaire retenu, la société TP Ferro associant le français Eiffage et l'espagnol ACS. L'achèvement à la date convenue cinq ans plus tôt de cette ligne qui comporte un tunnel de plus de 8 km creusé dans un terrain difficile constitue en soi une performance remarquable.

Enfin l'esprit de responsabilité dont le concessionnaire a su faire preuve dans la situation délicate créée par le retard de la connexion sud ainsi que son respect des engagements valent d'être relevés. Au moment où le recours à des PPP, notamment dans le domaine ferroviaire, tend à se multiplier en France, ils en confortent le principe.

CHRISTIAN DE FENOYL
CHEF DE LA DÉLÉGATION FRANÇAISE
À LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE

LISTE DES ANNONCEURS : PRO BTP, 2^e DE COUVERTURE - IHC, P.13 - METALLANCE, P.14 - CNETP, P.17 - INGÉROP, P.71 - LEDUC, P.77 - HERRENKNECHT, 4^e DE COUVERTURE

CRÉDITS PHOTOS : TP FERRO - EIFFAGE ET FILIALES