

LGV: la base de travaux devient le centre névralgique

Chantier | À Générac, tous les partenaires financiers du projet de contournement à grande vitesse Nîmes-Montpellier ont fait le point un an après le début des travaux de terrassement.

Un gigantesque cratère au milieu de la campagne généra-coise. Voilà à quoi ressemble encore la base de travaux du groupement d'entreprises Oc'Via retenu en 2012 pour construire et gérer ensuite les 80 km de ligne à grande vitesse entre Manduel et Lattes (Hérault). Voilà le site qu'ont découvert jeudi après-midi, les principaux partenaires financiers - État, Région, Département, Agglos de Montpellier et Nîmes - d'un des chantiers ferroviaires les plus importants actuellement engagés en France, un chantier qui mobilise plus de 2 milliards d'euros et doit s'achever d'ici fin 2017.

Fin du terrassement sur les 80 km prévu d'ici un an

Tenir les délais, respecter les engagements économiques et sociaux et éviter les dérapages financiers, c'est la tâche que doit relever Oc'Via et qu'a détaillée à ses hôtes le président Thierry Dallard.

«Malgré les événements climatiques, nous sommes en phase avec le planning. Nous sommes à mi-parcours pour le génie civil et le terrassement sera achevé d'ici un an. Ensuite, nous pourrons en-



■ Jeudi après-midi, visite de chantier dans la campagne généra-coise pour les principaux partenaires financiers. Photos WILLIAM TRUFFY

gager la phase ferroviaire.»

Une phase durant laquelle la base de travaux de Générac, actuellement à mi-chemin de sa construc-

tion, prendra tout son sens. D'ici un an, cette plateforme technique ferroviaire va devenir «le centre névralgique du chantier. Tout parti-

ra d'ici, en termes ferroviaires, pour alimenter l'ensemble du chantier, de Manduel à Montpellier», explique Oc'Via. Le premier train chargé de ballast devrait arriver sur site tandis que les rails, qui ne seront pas stockés sur place mais immédiatement posés, parviendront à Générac au cours de l'hiver 2015.

Achèvement de la pose des rails annoncé en janvier 2017

Plus que jamais, l'achèvement de la pose des rails est annoncé pour janvier 2017, comme prévu. Suivront ensuite six mois d'essai qui permettront aux TGV en test de monter en vitesse pour atteindre la première vitesse commerciale annoncée, soit 220 km/h.

JEAN-PIERRE SOUCHE
jpsouche@midilibre.com

ILS ONT DIT



JACQUES RAPOPORT, président de RFF

Le président de Réseau ferré de France (RFF) a défendu le projet de contournement: «Ce projet va permettre de désaturer la ligne classique entre Nîmes et Montpellier, c'est un projet global de fret et voyageurs et une possibilité de faciliter le transport régional.»

PIERRE DE BOUSQUET, préfet de Région

Le préfet de Région a indiqué avoir «plusieurs motifs de satisfaction. On est dans les temps, les engagements sociaux et environnementaux sont respectés et la concertation avec les élus et tenue. Plus du tiers des terrassements de la ligne est réalisé et on avance sur ce qui doit compléter ce contournement, à savoir les deux gares Manduel et Montpellier car la fonctionnalité ne peut être complète qu'avec les gares. On doit achever les calages mais le ciel s'éclaircit.»

DAMIEN ALARY, président de la Région

Le président de Région a insisté: «Je considère le contournement LGV de Nîmes et Montpellier comme la première phase de la ligne Nîmes-Perpignan. En janvier, je vais rencontrer le président de la commission européenne Jean-Claude Juncker et je veux que la France classe comme priorité du plan d'investissement européen, le tronçon Montpellier-Perpignan. L'Europe du sud prend naissance ici.»

OLIVIER GAILLARD, vice-président du conseil général

Le vice-président du conseil général du Gard délégué aux transports a souligné «l'importance de ce chantier, au-delà de ce qu'il apportera en terme d'amélioration du service pour les voyageurs, pour le fret, et l'étoile ferroviaire nîmoise, c'est aussi dans le contexte économique et social actuel, 20% de l'activité réservée aux PME et PMI locales et la possibilité pour des personnes en précarité d'avoir un emploi. Voilà, aussi, la justification de l'engagement financier du Département.»

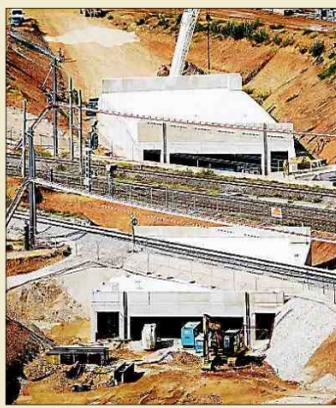
PHILIPPE SAUREL, président de Montpellier agglomération

Le président de Montpellier agglomération a été clair: «Plus tôt la gare de Montpellier, plus tôt la gare de Manduel, plus tôt le tronçon Montpellier-Perpignan seront construits et moins nous aurons à engager d'argent public. Nous sommes tous liés. Déjà, trois ans de différence entre les deux gares, c'est énorme. On a besoin d'aller vite, je compte sur la conscience de tous les acteurs politiques. Il n'est pas digne d'un pays moderne d'avoir mis 30 ans pour décider de construire 80 km de voie nouvelle.»

Depuis février 2014, le rythme des travaux s'est amplifié

Pour parvenir à livrer les 80 km de voie nouvelle à grande vitesse d'ici fin 2017, une course contre la montre est en cours entre Manduel et Lattes. À mi-parcours des travaux de terrassement et génie civil, plus de 2500 personnes sont engagées, 60% des millions de m³ de remblais à déplacer sont réalisés ainsi que la moitié des 71 ouvrages d'art. Sur les trois

viaducs du Vistre, du Vidourle et du Lez, les piles sont achevées et la charpente métallique va être lancée dans les prochains jours. Surtout, en septembre (notre photo), ce sont deux opérations «coups de poing» qui ont permis en deux fois deux jours de positionner deux galeries de béton de 3000 et 4000 tonnes sous les axes ferroviaires TGV et ligne classique à Manduel.



Alès-Bessèges : vers un trambus? Yvan Lachaud plaide la 3^e voie pour la future gare de Manduel



Le casse-tête de renouvellement de la ligne ferroviaire Alès-Bessèges est peut-être sur le point de voir le bout... du tunnel. Le nouveau président de Région, qui s'était engagé à préserver cette ligne en temps que président du Département du Gard, vient de proposer à Réseau ferré de France une solution alternative, moins coûteuse et qui pourrait également satisfaire les communes cévenoles concernées. Damien Alary propose de sécuriser et de transformer cette voie ferroviaire, fermée depuis un

an, pour qu'elle puisse accueillir un trambus en site propre. Un bus avec un niveau de services équivalent au tram, qui pourrait s'arrêter dans toutes les gares. Le président de RFF Jacques Rapoport a paru séduit par l'idée, reste désormais à la faire partager par toutes les parties prenantes. Côté financier, le projet serait estimé entre 12 et 15 M€, nettement moins que les 30 M€ nécessaires à la remise aux normes de sécurité ferroviaire.

Photo archives ALEXIS BÉTHUNE

Le président de Nîmes Métropole Yvan Lachaud a rendu hommage à son prédécesseur Jean-Paul Fournier, également présent à Générac jeudi, pour son investissement sur le projet de contournement mais il a surtout insisté sur la réalisation des deux gares, Montpellier et plus encore Manduel.

Si cette dernière ne fait plus débat et que le président de Région Damien Alary a publiquement confirmé la participation financière régionale de 23 M€ sur ce projet d'environ 100 M€, Yvan Lachaud a insisté sur une autre question: la nécessité de réaliser au niveau de la future gare une troisième voie à quai, sur la ligne existante Nîmes-Marseille. Son idée: que tous les TER passant par Nîmes centre aient Nîmes-Manduel pour terminus. «Il faut que les TER puissent arriver à cette gare et s'y arrêter», a expliqué le président de Nîmes Métropole qui chiffre la rallonge nécessaire à 10 M€. Pour



■ Une 3^e voie à quai, nécessaire pour la future gare de Manduel.

avancer, l' élu a proposé de réunir l'ensemble des collectivités concernées en janvier. Sur ce point, le président de Réseau ferré de France Jacques Rapoport a estimé que «la question se pose d'assurer la meilleure desserte possible de cette gare», mais il a souligné qu'il fallait également «un bon accès routier» et jugé que «le temps des discussions financières va s'enlever d'ici 2017.»