

8 et 9 avril 2015

Le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier



L'AFGC a organisé les 8 et 9 avril, en partenariat avec Oc'Via (groupe Bouygues), deux journées Conférences et Visites consacrées à la construction du Contournement Ferroviaire Nîmes Montpellier (CNM). La partie conférences, s'est déroulée à Nîmes, dans l'amphithéâtre du site Georges Besse de l'école des Mines d'Alès.

Cette nouvelle ligne ferroviaire CNM, construite dans le cadre d'un Partenariat Public Privé signé entre l'Etat et la société Oc'Via (groupe Bouygues) est la première ligne mixte Grande Vitesse / Fret construite en France.

La construction permet de répondre à trois objectifs :

- développer de façon significative (+50%) le trafic de TER sur la ligne actuelle entre Nîmes et Montpellier,
- permettre un report significatif du fret de la route vers le rail (10 millions de tonnes/an), et contribuer ainsi à désaturer le trafic routier,
- réduire de 10 minutes la durée du trajet Paris Montpellier pour le trafic voyageur.

Si de fait, pratiquement toutes les lignes du réseau français permettent la circulation de trains de fret et de trains de voyageurs, le principe de mixité appliqué à la très grande vitesse constitue par contre une véritable innovation.

La mise en œuvre de ce nouveau concept a nécessité un important travail de définition des fonctions de la ligne et des référentiels techniques à appliquer, qui doivent intégrer à la fois les exigences du fret et de la très grande vitesse. L'infrastructure répond par ailleurs à de fortes contraintes

environnementales qui ont guidé sa conception notamment dans le domaine de la transparence hydraulique.

Après des présentations détaillées de l'infrastructure par l'ensemble des partenaires, réalisées tout au long de l'après-midi du mercredi 8 avril, la journée du jeudi 9 avril était consacrée entièrement à la visite de ce chantier remarquable qui s'étend sur près de 60 km, et comporte plus de 180 ouvrages.

Rappel du programme

Mercredi 8 avril 2015 : Conférences

13h30 : Accueil et Inscriptions - Amphithéâtre du Site Georges Besse de l'EMA à Nîmes

14h00 : Point sur les grands projets ferroviaires en 2015 - Point sur la LGV Sud et Genèse de CNM : de l'APS en 1995 au lancement du PPP

14h20 : Présentation générale d'Oc'Via et du contrat de PPP (genèse du PPP, organisation du groupement et optimisation du projet en phase de dialogue compétitif)

15h05 : Le groupement en phase d'études de conception - Réalisation des concertations et des APD

15h35 : La géotechnique avec la gestion de l'aléa karstique

15h50 : Pause

16h05 : Le groupement en phase chantier - Présentation générale d'Oc'Via Construction

16h20 : Le pilotage, la coordination et le contrôle des études en phase d'exécution (Zoom sur certains points techniques spécifiques : coefficient alpha, IRS, LRS,...)

16h50 : La MOE en phase travaux, Les spécificités de la mission de MOE intégré

17h20 : Section courante : terrassement, grave bitume assainissement (Conception - Organisation Chantier)

17h40 : Organisation générale et déroulement du chantier des OA

18h00 : Pause

18h20 : TC Manduel (Conception y compris film ripage - Organisation Chantier)

18h35 : OANC : mixtes + quadri poutres béton avec leurs particularités (Conception - Organisation Chantier)

19h00 : OAC (Conception - Organisation Chantier)

19h25 : Point sur les bétons – Action innovation Récyc-béton
15h35 : La géotechnique avec la gestion de l'aléa karstique

19h35 : Equipements ferroviaires

20h00 : Discussion

21h00 : Diner Hôtel Ibis Nîmes Ouest

Jedi 9 avril 2015 : Visite des ouvrages

- Le Lot NGE – Raccordement Fret
- TC de Manduel
- Combe Signan 370 (premier lancement fait) – A54 (lancement fait)
- Base travaux de Nîmes
- Le Vistre
- Emprunt de Vergèze
- Le Vidourle (Quadri poutre béton, mixte, Warren)
- Zone de concassage de Saturargues
- Viaduc du Lez
- Raccordement de Latte

Synthèse des présentations

La Génèse du projet et du PPP

- 60 km de ligne nouvelle de Manduel à Lattes
- 20 km de raccordements (Lattes, Jonquièrre et liaison rive droite du Rhône)
- Circulation de trains de fret à 100 – 120 km/h
- Circulation de trains de passagers à 220 km/h (300 km/h à terme)
- Paris – Montpellier en 3h (- 20 min)
- Avril 1992 : suite au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire,
- Approbation par Décret du Schéma directeur des lignes à grande vitesse, qui affiche une LGV avec une branche Méditerranée et une branche Languedoc-Roussillon
- Septembre 1995 : LGV Méditerranée confirmée, mais jusqu'à Manduel seulement
- Mars 2000 : décision ministérielle de relancer la branche L.R, en distinguant le CNM, Perpignan – Le Perthus et la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan
- Enquête Publique du CNM en 2003 et DUP en mai 2005
- Dévolution du CNM en PPP : avis favorable de la MAPPP en 2006
- Appel à candidatures de RFF en septembre 2008

• 2009 : accord de financement conclu entre l'Etat et les Collectivités, dans le cadre de la mission conduite par Claude Liebermann

• Fin 2009 : lancement de l'appel d'offres par RFF avec les critères d'évaluation suivants : coût global (40%), qualité technique (30%), robustesse financière (25%), implication de PME (5%)

Le dialogue compétitif

- Groupement de partenaires industriels aux expertises complémentaires (filiales de Bouygues Construction, Colas, Spie Batignolles, Alstom) avec un mandataire : Bouygues Travaux Publics
- Des ingénieries spécialisées : Systra et Setec
- Les mêmes industriels engagés forfaitairement en construction (GIE) et en exploitation (société de maintenance) sur la durée du PPP
- Des investisseurs de long terme (Meridiam, FIDEP)
- Une organisation en phase d'offre (une centaine de personnes, ingénieurs, financiers, juristes), préfigurant l'organisation opérationnelle
- Remise de l'offre initiale : mai 2010
- Premier semestre 2011: dialogue compétitif entre RFF et les candidats, portant sur les sujets techniques et financiers et mise au point par RFF du DCE de l'appel d'offres final
- Lancement de l'appel d'offres final par RFF : juillet 2011
- Remise de l'offre finale : octobre 2011

Offre technique du groupement Oc'Via - Optimisation technique proposée à RFF

- Solution éprouvée et évolutive : la voie sur ballast
- Structure d'assise de la voie en grave bitume
- Pré ballastage par moyens routiers
- Réduction du mouvement des terres minimisant les emprunts extérieurs
- Standardisation des ouvrages d'art
- Engagement avancé en termes d'environnement et de développement durable
- Possibilité de coordination avec les travaux de la nouvelle gare de Montpellier
- Engagements sur les critères de performances d'entretien et de maintenance
- Option ultérieure d'augmenter la vitesse d'exploitation à 300 km/h

Mise en vigueur du contrat

- Oc'Via désigné « titulaire pressenti » en janvier 2012
- Confirmation d'Oc'Via comme titulaire en mars 2012, après mise au point du Contrat et de ses annexes
- Signature des conventions finales de financement avec les Collectivités le 25 avril 2012
- Négociations finales intenses avec les banques au deuxième trimestre 2012
- Bouclage financier et signature du Contrat le 28 juin 2012
- Décret en CE et mise en vigueur du Contrat le 19 juillet 2012
- Le PPP CNM reconnu « European HSL Deal of the year 2012 » par l'organisation Project Finance

Les présentations du 8 avril sont disponibles au secrétariat.



Pont-Route RD42



Pont Warren du Vidourle



Tranchée Manduel



Viaduc du Lez



Viaduc du Vistre



Pont Warren du Vidourle



Viaduc du Lez