

A FAIRE PAR GROUPE 3-4 ELEVES

Remettez un rapport de groupe d'experts

- Vous devez tout d'abord présenter le projet. (tracé, coût, acteurs, calendrier, etc)

-vous insisterez sur l'intérêt du projet

-vous montrerez que ce projet est un facteur d'attractivité et de développement de la région Occitanie.

-Enfin vous montrerez les problèmes soulevés et

les conflits que fait naître ce projet

L'étude du tracé L.G.V contournement Nîmes – Montpellier (C.N.M)



CONTEXTE

Vitesse - On parle de ligne à grande vitesse (LGV) quand les trains circulant dessus peuvent dépasser 220 km/h. La première LGV a été construite entre Paris

et Lyon, en 1981. 2 500 km - Le contournement de Nîmes et de Montpellier est l'un des 4 grands chantiers actuels de LGV en France, avec Tours-Bordeaux,

Le Mans-Rennes et la fin de la LGV Est, entre Paris et Strasbourg. Quand ils seront achevés, fin 2017, la France comptera au total 2 500 km de lignes à grande vitesse.

INTERVIEW



Paris-Montpellier en moins de 3 heures !

→ Thierry Parizot est le directeur général d'Oc'Via, l'entreprise chargée de construire la ligne ferroviaire qui reliera Nîmes et Montpellier.

2037. « Oc'Via est un groupement de plusieurs entreprises privées. Elle a été créée dans le but de concevoir, construire et entretenir la nouvelle ligne. Quand elle sera construite, Oc'Via la livrera à son client, SNCF Réseau (lire p. 17), tout en continuant de l'entretenir jusqu'en 2037. »

80 km. « La ligne s'étendra sur 80 km, dont 60 km à grande vitesse et 20 km pour la raccorder aux lignes

« Plus de transports de marchandises sur rails permettra de limiter la pollution »

actuelles. La nouvelle ligne accueillera des TGV (jusqu'à 300 km/h) et des trains de marchandises (120 km/h). On appelle cela une ligne "mixte", ce sera la première en France. »

Vitesse. « Elle permettra de relier Montpellier et Paris en moins de 3 heures, c'est-à-dire 20 minutes de moins

? En France, quel est le record de vitesse atteint par un train lors de tests ?

qu'aujourd'hui. Autre avantage : il y aura plus de trains régionaux sur la ligne actuelle puisque la plupart des trains à grande vitesse et des trains de marchandises seront sur la nouvelle ligne. »

Pollution. « Nous espérons que le transport des marchandises par trains sera supérieur à celui des camions, afin de réduire la pollution et d'augmenter la sécurité routière. »

Europe. « La nouvelle ligne permettra ensuite de relier plus facilement l'Espagne avec l'Europe centrale. »

COMPRENDRE

Combien coûte le projet et par qui est-il payé ?

Le projet coûte au total 2,3 milliards d'euros. La moitié de cette somme est payée par l'État et l'Union européenne. 20 % sont payés par SNCF Réseau, le client qui a commandé cette ligne. Et les 30 % restants sont payés par les collectivités locales : la Région Languedoc-Roussillon, le Département du Gard, Nîmes Métropole et Montpellier Méditerranée Métropole.

Privé (ici) : qui n'appartient pas à l'État.
Concevoir (ici) : imaginer.
Raccorder : relier.
Métropole (ici) : grande ville.

Une ligne de chemin de fer ne se construit pas du jour au lendemain ! Ce chantier, qui a débuté fin 2013, va encore durer 2 ans.
Découvrez les principaux travaux de construction et d'installation qui permettront à des trains de passagers comme à des trains de marchandises de circuler à partir de 2017.

LES TERRASSEMENTS

Ce travail consiste à déplacer de grosses quantités de terre, de 2 façons. En déblai, les ouvriers enlèvent de la terre. En remblai, ils ajoutent de la terre. Le remblai permet notamment de surélever la ligne dans les zones inondables.



Déblai



Remblai

LES OUVRAGES D'ART

Les ouvrages d'art sont des viaducs, des ponts-route et des ponts-rail ou des tunnels. Ils permettent à la ligne ferroviaire de passer au-dessus ou en dessous des routes, cours d'eau... Sur ce chantier, il y en aura 1 tous les 500 mètres environ. La plupart sont déjà construits.

Le bulldozer étale la terre.

La pelle mécanique creuse dans la terre et la charge dans le tombereau.

La niveleuse aplanit le tracé.

Le tombereau transporte la terre.

Zone de protection de l'environnement pendant le chantier.

LA VOIE

Pour construire une voie ferrée, il faut poser le ballast. Constitué de pierres très dures, il sert à maintenir la voie en place. Puis, il faut installer les traverses : ce sont de grosses poutres en béton ou en bois, sur lesquelles sont fixés les rails.

Ballast

Traverses

Pantographe

Caténaire

L'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE

Le train fonctionne avec de l'électricité. Celle-ci passe dans un fil de cuivre au-dessus de la voie : la caténaire. Puis, le fil de la caténaire frotte le pantographe, sur le toit du train, pour lui transmettre du courant électrique.

LA SIGNALISATION

Les équipements de signalisation servent à assurer la bonne circulation des trains et leur sécurité. Il s'agit de feux et de balises qui, reliés à de gros ordinateurs, envoient des messages aux trains.

MONTPELLIER

NIMES



Été 2012-fin 2013

Etudes diverses avant Les travaux (fouilles, achat de terrain, études des sols, aménagements

2014-2015 : 2 ans

Grands travaux Le chantier débute. Travaux de terrassement pour modifier le relief de la future ligne) et construction d'ouvrage d'art (ponts, viaducs)

2016

Installation de la Voie, des feux de signalisation, de l'alimentation électrique

Fin 2017

Oc via livre la nouvelle ligne à SNCF reseau propriétaire des voies

CET ARTICLE EST RÉSERVÉ AUX ABONNÉS

Contournement Nîmes-Montpellier : premier TGV, le 7 juillet 2018

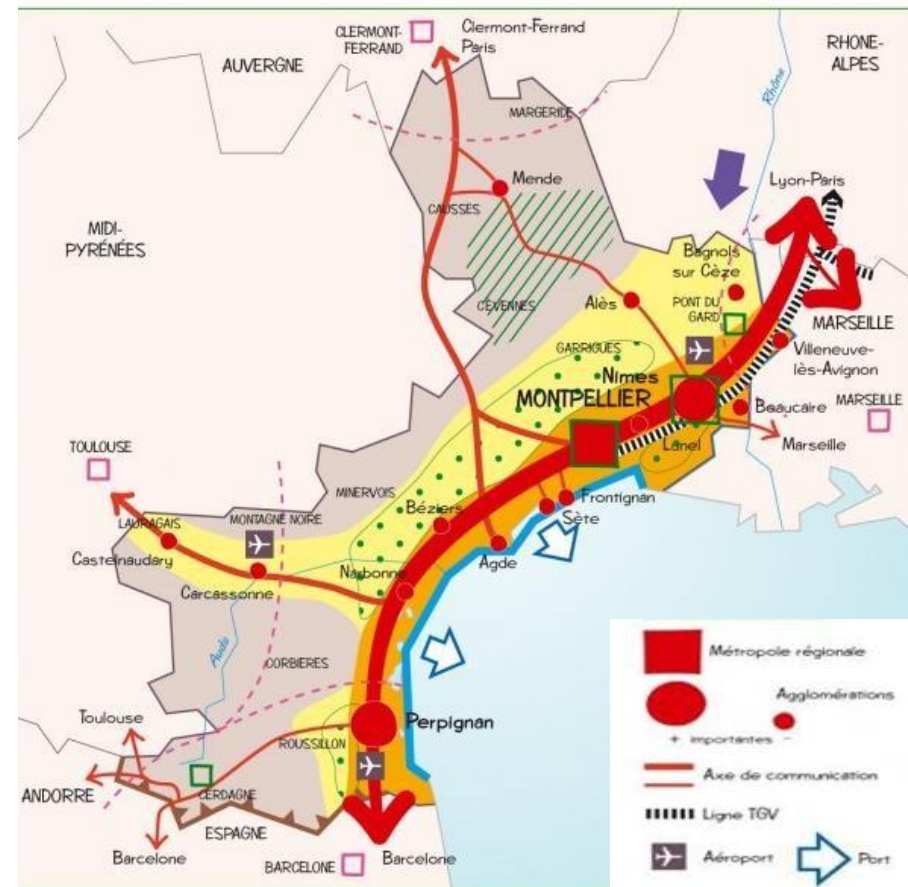
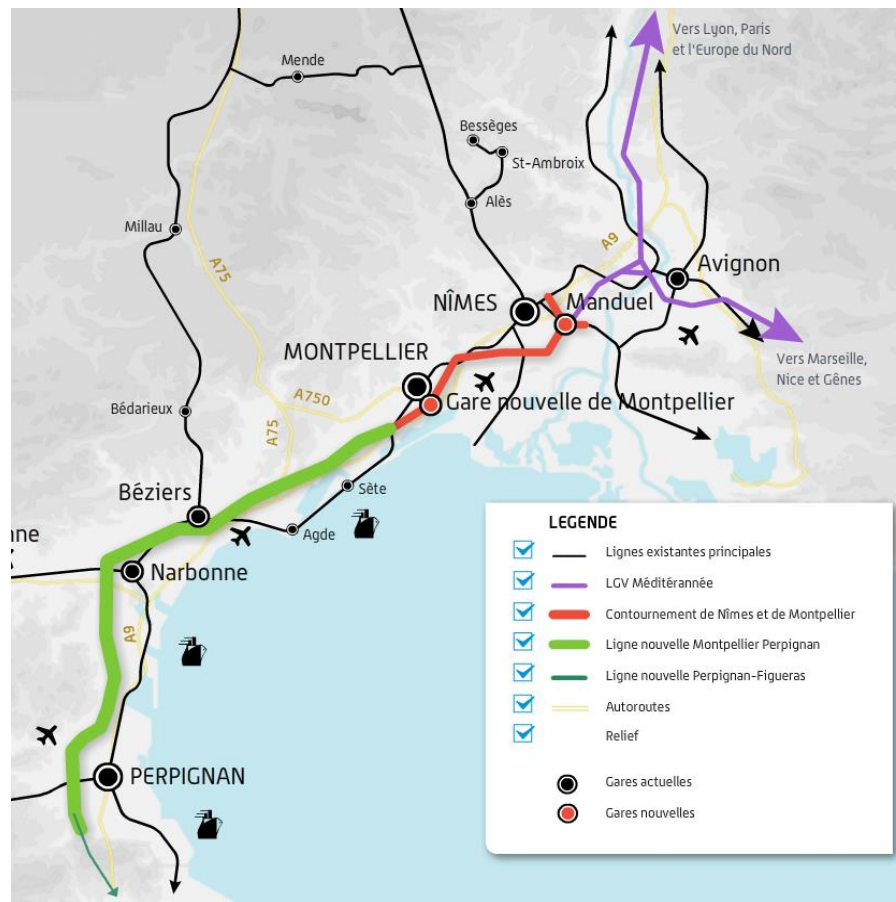
12 août 2018 à 10h41 | OLLIVIER LE NY



Les derniers travaux visibles portent sur la caténaire et la signalisation. OC VIA/BROSSARD

TWITTER G+

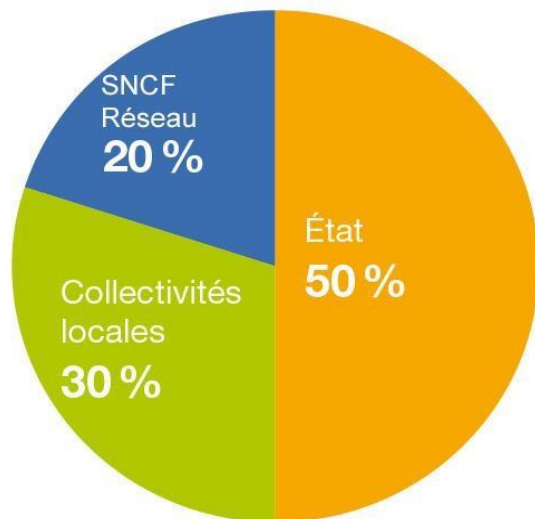
Le contournement de Nîmes et Montpellier désormais sous tension accueillera du fret fin 2017, avant les voyageurs.



Afin de renforcer les échanges entre les États membres, l'UE favorise le développement d'un véritable réseau transeuropéen de transport (TRE-T), notamment en soutenant le lancement de 30 grands projets prioritaires dont 80 % sont des projets ferroviaires.

Grâce à l'appui de l'UE, le TGV Eurostar permet de rallier Paris à Londres en 2 h 15 et le Thalys place Bruxelles à 1 h 25 de Paris. Plus de 2 000 km de lignes à grande vitesse sont actuellement en construction en Europe. La France est concernée par des liaisons TGV Montpellier-Madrid, Dax-Madrid, Paris-Karlsruhe-Mannheim, Metz-Luxembourg, Lyon-Turin.

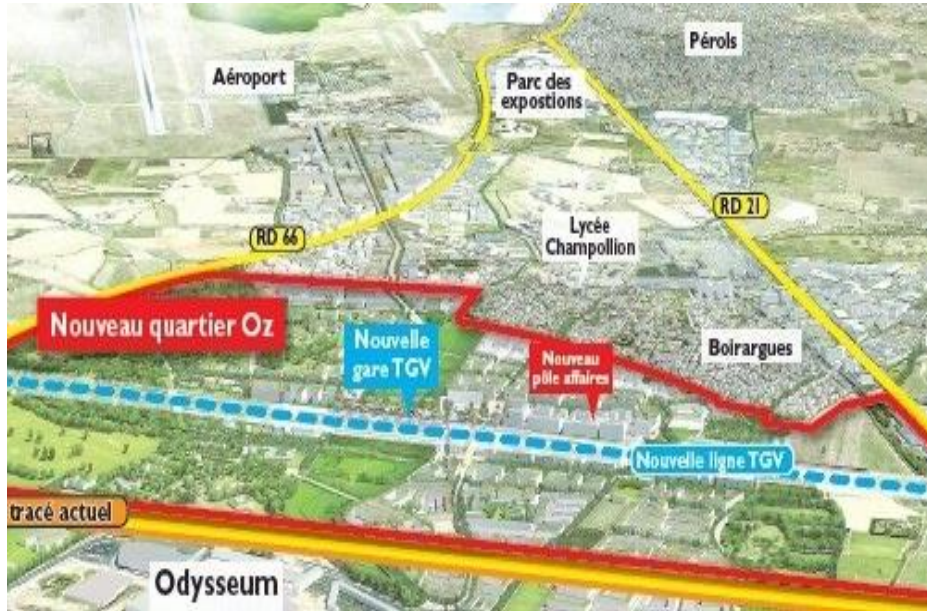
Le financement global du CNM : 2,28 milliards d'euros



Oc'via,
« l'aménageur » privé.
Oc'Via est le titulaire du Contrat de Partenariat du CNM avec SNCF
Oc'Via est chargé de :
- Concevoir et construire la ligne en 5 ans,
- Assurer le fonctionnement, l'entretien, la maintenance jusqu'en 2037,
- Financer les coûts d'investissement de la ligne, grâce à une combinaison de financements publics, de fonds propres et d'endettement.

Chiffres annoncés sur le site de Oc'via

1 milliard d'euros de retombées économiques dans la région
30 000 emplois créés, dont la moitié dans la région Languedoc-Roussillon
3000 poids-lourds en moins sur l'autoroute par jour
20 minutes de moins sur Montpellier-Paris
Depuis le démarrage du chantier, plus de 900 emplois ont été créés.



Montpellier : une future gare TGV trop loin de la ville

il y a 665 jours 43 G. L.



TWITTER G+

Si l'enquête publique se poursuit jusqu'au 24 octobre, la contestation aussi.

Décidément, quand **ça ne veut pas**, ça ne veut pas ! Mal engagé, le projet de construction d'une gare **TGV à la Mogère** n'en finit pas de faire des remous dans la classe politique.

Lancée par l'**ancien président de l'Agglo**, **Jean-Pierre Moure**, cette opération, qui fait actuellement l'objet d'une **enquête d'intérêt général**, commence à irriter sérieusement **les élus écologistes**, à l'instar de Christian Dupraz, conseiller général des Matelles et vice-président d'Hérault transport : "Qui peut avoir imaginé placer **une gare TGV loin des interconnexions** avec le réseau régional SNCF ?" Et d'ajouter, sur le même ton : "**Quel esprit pervers tente d'imposer aux millions d'utilisateurs un parcours du combattant** pour rejoindre cette gare en voiture ou en tram ?"

**NOUS, CITOYENS EUROPÉENS,
ORGANISÉS OU À TITRE INDIVIDUEL,
SOMMES SOLIDAIRES DES RÉFUGIÉS
CHERCHANT PROTECTION EN EUROPE.**



Europe Écologie les Verts

ACCUEIL LES COMMUNIQUÉS RÉGIONAUX LES COMMUNIQUÉS NATIONAUX L'ACTUALITÉ DES GROUPES LOCAUX PRATIQUES

ACCUEIL LES COMMUNIQUÉS RÉGIONAUX ARRÊTONS LE CHANTIER DE LA GARE FANTÔME DE LA MOGÈRE



Gare TGV de la Mogère : arrêter le chantier est un choix politique !

Les consultations publiques pour les États Généraux du Rail et de l'Intermodalité organisées par la région LRMP se déroulent jusqu'au mois de juillet. L'heure est donc aux choix politiques clairs. Le Parti de Gauche fait celui de l'intérêt général.

La Gare TGV de la Mogère est un projet insensé :

Gare inutile

SNCF mobilité ne prévoit pas d'arrêts avant 2018.

La gare Saint Roch, rénovée pour 50 M d'€, n'est actuellement pas saturée. Libérée du fret, elle pourra recevoir deux fois plus de trains en période de pointe : environ 12 par heure dans chaque sens.

Gare coûteuse

Coût de construction: 150 M d'€.
Coût de raccordement tram et autoroutes: 100 M d'€.

250 Millions d'€

Gare néfaste

Elle se trouve en zone en partie inondable.

La construction de la ZAC Oz imperméabilisera encore plus les sols de cette zone sensible et détruira les terres agricoles.

Les voyageurs perdront au moins 30 minutes pour rejoindre Saint Roch.

Gare prétexte

Elle sert de couverture à l'opération immobilière Oz.

Cheval de Troie des 3 autres gares inutiles Manduel, Béziers, Narbonne.

Pour que les États Généraux du Rail ne soient pas un simple écran de fumée et pour donner du sens à la politique régionale des transports, nous devons nous engager et participer largement aux consultations publiques. **Nous vous invitons à prendre la parole lors des prochaines réunions héraultaises : le mardi 3 mai à Béziers, le mardi 24 mai Lodève ; le jeudi 16 juin à Montpellier. Répondez au questionnaire sur <http://www.regionlrmp.fr/rail>**

ARRÊTONS LE CHANTIER DE LA GARE FANTÔME DE LA MOGÈRE

Publié le 3 mai 2016 dans Les communiqués régionaux



La région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées s'est engagée dans une démarche vertueuse de consultation des citoyens sur l'avenir du rail en région : ce sont les États généraux du rail et de l'intermodalité. Nous saluons cette démarche.

Ces États généraux ont été mis en place pour réévaluer les projets contestés, et notamment celui de la gare de Montpellier-la Mogère. Or, le consortium qui construit cette gare met les bouchées doubles afin d'imposer cette gare avant la fin de la concertation. Cette gare isolée, non connectée au réseau des trains régionaux, va faire perdre du temps et de l'argent à tous les usagers des TGV. Et elle va épuiser les finances des collectivités qui ne pourront pas améliorer les trains du quotidien. C'est la double peine pour les contribuables et voyageurs.

Cette gare a été justifiée par un mensonge éhonté : on a prétendu que la gare centrale de Montpellier était saturée. Or, c'est totalement faux. Une fois que les trains de fret passeront par le contournement de Nîmes et Montpellier (et il a été prévu exclusivement pour eux), la gare centrale de Montpellier pourra accueillir, avec ses 6 quais, 12 trains par heure dans chaque sens, alors qu'il n'y a que 6 au maximum aujourd'hui aux heures de pointe. Il n'y a donc absolument pas besoin d'envoyer des TGV à la Mogère pour accueillir plus de TER en gare centrale. Dans la convention de financement de la gare de la Mogère, la SNCF s'est engagée à augmenter le nombre de TER en gare centrale de Montpellier, pas à envoyer les TGV vers la nouvelle gare tant que la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan n'est pas construite.

Cette gare est un cheval de Troie, pour imposer ensuite les gares nouvelles de Nîmes-Manduel, Béziers et Narbonne. Avec les frais d'infrastructures routières pour accéder à ces gares, ce sont plus de 500 millions d'euros qui seront gaspillés pour dégrader le service aux voyageurs et profiter à la spéculation autour de ces nouvelles gares.

Laisser la gare de la Mogère se construire pendant le débat, c'est tuer le débat.



Click ci-dessous pour visionner la vidéo

www.monhistgeo.fr/video/TAF3/montpelliergaremogere.mp4

Mudaison : Un mur anti-bruit trop court selon les riverains

Pierric Loubat est aux premières loges pour voir passer le train. Le président de l'association "protégeons Mudaison" a vue sur le chantier de la LGV Nîmes-Montpellier. Le train à grande vitesse passera à 15 mètres de la limite de son jardin. Dans la commune, une dizaine d'habitations de la zone d'activités du Bosc partagent la même préoccupation et la population toute entière redoute l'arrivée du TGV. Elle estime que les protections anti-bruit prévues sont d'insuffisante ampleur.



Agglo Face à la LGV, des producteurs mobilisés

La future ligne TGV impactera le terroir du Picpoul de Pinet. Les pourparlers débutent...

C'est dans une salle annexe du Palais des congrès du Cap-d'Agde qu'en début de semaine, la communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée a convié plusieurs dizaines d'acteurs du monde viticole (caves coopératives, producteurs).

Une étude pour peser dans les discussions

Objet de la réunion: la restitution de l'étude sur les paysages du Picpoul de Pinet, par les étudiantes de l'école nationale supérieure du paysage Versailles-Marseille, qui met l'accent sur la valorisation des paysages, la gestion de l'eau et l'esthétique agricole. En filigrane, les élus de l'Agglo pensent que l'analyse des différentes composantes des paysages va permet-

tre de peser dans les discussions avec Réseau ferré de France, opérateur de la future ligne à grande vitesse (LGV) qui impactera le terroir du Picpoul sur une centaine d'hectares. Gérard Barrau, maire de Pinet, se veut pragmatique: «*Nous sommes comme les autres communes: tout le monde veut la gare TGV, mais personne ne veut les rails, ironise-t-il. Sur les trois projets de RFF, deux nous impactent directement. Ça n'est pas anodin, d'autant que l'appellation Picpoul de Pinet marche très bien. Maintenir nos paysages pour conserver un terroir de qualité, c'est décisif. Quelques pistes sérieuses évoquées dans cette étude vont nous permettre de discuter avec RFF.*» Les producteurs présents dans la salle n'ont pu qu'acquiescer.

O. R.



L'appellation Picpoul s'étend sur 2 400 hectares. Une centaine est concernée par le TGV. Archive W.T.

Critere d'évaluation pour le passage à l'oral

Collaborer	4 pts
-Chaque eleve du groupe se comporte (tenue/expression) correctement (2 pts)	
-Le groupe met en place des stratégies de travail pertinentes (répartir le travail, utiliser les compétences de chacun ,etc) (2 pts)	
S'informer	3 pts
-Sélectionner les informations utiles d a n s le dossier présenté (3 pts)	
Respect des consignes données et contenu	12 pts
-le projet est présenté de façon claire (2 pts)	
-L'intérêt du projet est mis en valeur à toutes les échelles (2 pts)	
- Je montre que le projet est un facteur d'attractivité et de développement du territoire régional (3 pts)	
-J'explique que le projet implique des confits et des problèmes (3 pts)	
Maitrise de la langue	_3 pts
-Les phrases sont correctes (1,5pts)	
-J'utilise un vocabulaire adapté et spécifique (1,5 pts)	