Dossier de presse
Samedi 16 décembre 2006

Inauguration de la ligne 2 du tramway de Montpellier Agglomération

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

la Région Languedoc Roussillon

Département Hérault
Conseil Général

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

TaM
Transports de l'agglomération de Montpellier

Montpellier Agglomération, donner du sens à l'avenir.

Sommaire

1. La ligne 2 entre en piste ..... p. 3
- 1.1. Ligne 2 : trois ans de concertation
- 1.2. L'intermodalité, enjeu du réseau de tramway
- 1.3. Le réseau des 3 lignes de tramway

2. Coût, financement et intervenants ..... p. 7

3. Ligne 2, le tracé rue par rue ..... p. 9

4. Les caractéristiques de la ligne 2 ..... p. 10ds
- 4.1. Un design original
- 4.2. Les caractéristiques techniques
- 4.3. Les 24 rames de la ligne 2 aux noms de célèbres montpelliérains

5. Autour de la ligne 2 ..... p. 14
- 5.1. Une commission d'indemnisation pour les commerçants
- 5.2. Les principaux équipements desservis
- 5.3. Les aménagements urbains
- 5.4. Les parkings
- 5.5. Les plantations
- 5.6. Le site Jeune Parque
- 5.7. Le centre de recyclage des matériaux

6. Le calendrier de 2001 à aujourd'hui ..... p. 21

7. Le tram de l'emploi ..... p. 22
- 7.1. Les marchés attribués
- 7.2. 5000 emplois en deux ans
- 7.3. Les objectifs de la cellule Emploi Tramway

8. Le nouveau réseau des transports de l'Agglomération p.24
- 8.1. Dans Montpellier
- 8.2. Dans l'Agglomération

9. Déjà la ligne 3 ..... p.28

10. La politique de transports de Montpellier Agglomération p.30
- 10.1. Les bus au GNV
- 10.2. Accessibilité : bus et tramway
- 10.3. Plan de déplacements d'entreprise
- 10.4. Tarification intermodale

11. Les partenaires p.33

Edito

Le chantier de la ligne 2 du tramway a été exemplaire : aucun retard, pas de dépassement de budget, ni d'accident grave sur le chantier. Cette ligne est aussi symbolique : c'est la première ligne intercommunale. Et quel symbole ! Elle prouve, si besoin était, la bonne marche de notre Communauté d'Agglomération, l'unanimité qui s'y dégage sur tous les grands dossiers, l'intelligence de chaque commune à œuvrer dans le même sens, celui de l'intérêt général. Ceux qui n'ont pas compris ou ont refusé cette démarche ont desservi leur mandat électif et leur mission d'agir au nom de tous les citoyens. Sur tous les plans économique, environnemental, culturel, nous construisons l'avenir de ce territoire et offrons à tous des équipements indispensables. Les actions sont concrètes. Entre 2006 et la nouvelle année qui se profile, de grands équipements entrent en service comme la station d'épuration Maera à Lattes, la ligne 2 du tramway, le nouveau musée Fabre, la médiathèque de Castries, l'aquarium Mare Nostrum, le stade Yves du Manoir…

Et chacun de ces équipements séduit les publics. Avec le tramway, la preuve est faite, depuis la ligne 1, du choix intelligent fait par notre agglomération. Les records de fréquentation sont régulièrement battus. Nous sommes la ligne la plus fréquentée de tous les réseaux de tramways de France !

A l'heure d'inaugurer cette ligne, je tiens à remercier les habitants des communes et quartiers concernés pour leur patience durant ces 2 ans de travaux, les commerçants pour leur compréhension et le travail réalisé en commun avec la commission d'indemnisation, les salariés des entreprises qui ont permis de livrer, sans retard, ce énorme chantier, les collectivités pour leur soutien, les dirigeants et salariés de TaM, les services de l'Agglomération pour leur engagement quotidien qui permet à Montpellier Agglomération de disposer de l'un des réseaux de transports en commun les plus performants de France.

Aujourd'hui, les rames à fleurs vont croiser celles aux hirondelles. Avec la même ambition : desservir plus de communes, de services publics, de collèges, de lycées, d'établissements culturels et sportifs, en permettant 4 connexions avec la ligne 1. Le tramway, c'est la possibilité offerte aux habitants d'inventer une nouvelle façon de se déplacer au sein de notre territoire tout en garantissant leur temps de transport. Et bientôt déjà, la ligne 3 qui ira de Juvignac à Pérols se profile. Elle viendra parachever le réseau. À l'horizon 2010, ces trois lignes et leurs futures extensions, les pistes cyclables, les voies piétonnes, une flotte de bus roulant à 100% au gaz naturel feront de notre réseau de transports le moins polluant de France. Parallèlement, la construction de cette ligne de tramway a généré des milliers d'emplois. Ce sont là des actes concrets pour l'économie et le développement durable.

Georges Frêche
Président de Montpellier Agglomération
Président de la Région Languedoc-Roussillon

« Le tramway, c'est la possibilité offerte aux habitants d'inventer une nouvelle façon de se déplacer au sein de notre territoire tout en garantissant leur temps de transport »

1. La ligne 2 entre en piste

La Communauté d'Agglomération de Montpellier mène une politique de développement durable dans laquelle l'écomobilité représente un axe majeur. Création de 3 lignes de tramway, mise en service de bus au GNV, extension du plateau piétonnier, multiplication des pistes cyclables… autant de réalisations qui constituent les actions phares de cette politique. L'ouverture de la ligne 2 marque une nouvelle étape pour les transports de l'Agglomération.

Le réseau des trois lignes de tramway représente l'ossature principale de cette stratégie. C'est aussi le cœur de l'organisation des déplacements du futur. Il répond aux objectifs du Plan des déplacements urbains de l'Agglomération : atteindre, à la réalisation des trois lignes courant 2010, une part modale de 24% des déplacements réalisés en transports en communs et de 10% des déplacements réalisés en vélo. Le Schéma de Cohérence Territoriale, par une organisation du territoire respectueuse de notre environnement et le Dossier de Voirie d'Agglomération participent pleinement à la réalisation de ces objectifs par la programmation de grandes infrastructures de voiries et des actions de limitation de l'accès en voiture au centre-ville.

Après la mise en service de la ligne 1 en juillet 2000, voici qu'arrive la ligne 2. La première ligne, orientée Nord-Ouest / Sud-Est entre les quartiers Mosson et Port Marianne, fait déjà l'objet d'un prolongement à son extrémité Est pour assurer la desserte au cœur de la zone ludico-commerciale Odysseum.

La ligne 2, orientée Nord-Est / Sud-Ouest entre Jacou et Saint Jean de Védas, présente trois atouts :

> une forte potentialité de captation des flux automobiles,

> une implantation sur un axe de transports collectifs important dont le niveau de service sera ainsi renforcé,

> son intercommunalité, puisqu'elle dessert 5 communes de l'Agglomération de Montpellier, Saint Jean de Védas, Montpellier, Castelnau-le-Lez, Le Crès et Jacou.

Ultérieurement, cette deuxième ligne pourra être prolongée entre Saint Jean de Védas et Cournonsec, en relation avec le rythme de la structuration urbaine et du développement économique de ce secteur.

1.1 Ligne 2 : trois ans de concertation

Des lieux de concertation préalable ont été ouverts dès juillet 2000, comprenant une exposition présentant les différents tracés proposés, le calendrier des réalisations, les avantages du choix du tramway. Plus de 4 500 personnes ont participé aux 22 réunions publiques de concertation, auxquelles se sont ajoutées 16 réunions spécifiques avec les comités de quartier et les chambres consulaires, organisées dans les 5 communes concernées. 500 observations relatives au choix du mode et du tracé proposés, ont été inscrites dans les cahiers de concertation.
L'enquête publique, qui s'est déroulée du 15 septembre au 31 octobre 2003, a permis à près de 650 personnes de rencontrer les commissaires enquêteurs afin de se faire expliquer le tracé. 1 900 observations ont été enregistrées dans les cahiers d'enquête publique et 650 courriers ont été adressés à la Commission d'enquête, dont 80% étaient favorables au projet proposé.
La ligne 2 a été déclarée d'Utilité Publique le 10 mai 2004.

1.2 L'intermodalité, enjeu du réseau de tramway

Ce réseau qui se construit avec désormais deux lignes en service permet de favoriser l'usage des transports en commun grâce aux parkings d'échange implantés aux points de jonction des lignes de tramway avec le réseau de voiries principales. Il permet également d'offrir une nouvelle répartition et un meilleur usage de l'espace public, favorable notamment aux déplacements des piétons et des deux roues. En outre, les communes qui ne sont pas directement

Fréquentation record pour la ligne 1

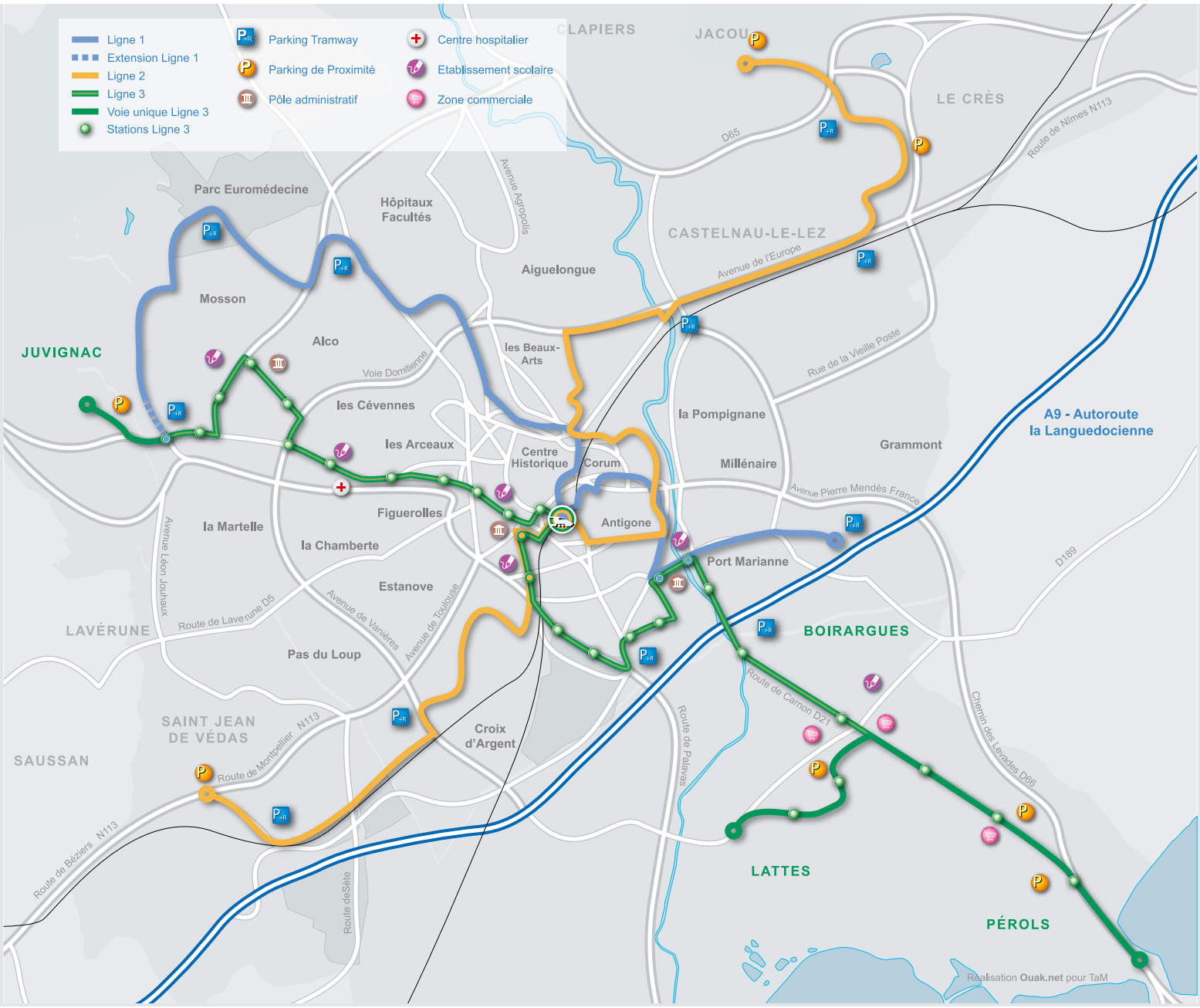
Le succès de fréquentation de la ligne 1 dépasse toutes les prévisions. Ainsi, d'une fréquentation quotidienne moyenne estimée à 65 000 voyageurs au lancement de la ligne en 2000, le tramway aux hirondelles est passé à 130 000 en 2006, avec un **pic record à 137 500 voyageurs/jours** enregistré le 5 octobre dernier. Le dernier record, enregistré le 28 septembre 2005 pour l'ouverture d'Ikéa, s'établissait à 131 700 passagers. Des résultats exceptionnels qui placent cette première ligne en tête des tramways de France pour la fréquentation.

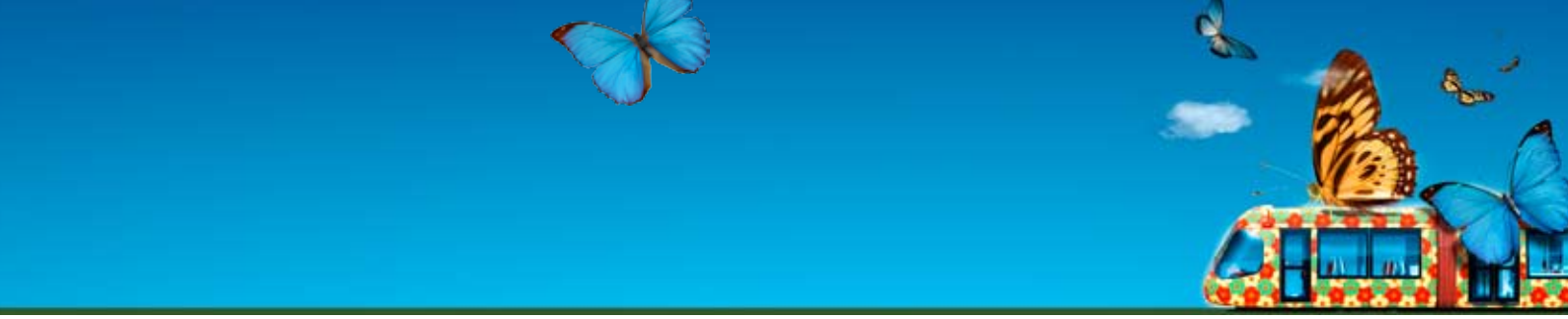
concernées par le passage des tramways, voient leurs dessertes améliorées par le rabattement des lignes de bus sur les lignes de tramway. Ces rabattements sont accompagnés d'un programme d'augmentation de la quantité et de la qualité des dessertes de bus (confort, carburants propres, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, climatisation…).
Ainsi, les habitants de l'Agglomération peuvent d'ores et déjà se déplacer plus simplement sur le territoire, que ce soit en tramway, en bus, en vélo ou à pied, et laisser leur véhicule dans les parkings d'échange prévus à cet effet.
Le rabattement des lignes de bus TaM et Hérault Transport sur les stations de tramway permet d'éviter les pertes de temps d'accès vers le centre-ville en sortant les lignes de bus des secteurs embouteillés, et garantit un temps d'accès plus régulier. Avec son réseau de deux lignes et d'une future 3e ligne connectée au niveau de la gare Montpellier Saint-Roch, Montpellier Agglomération offre une amélioration de la desserte de la gare, avec les trains TGV et TER. Enfin, Montpellier Agglomération n'a pas oublié les cyclistes, puisque chaque station est équipée de racks à vélos et l'ensemble des parkings d'échanges comprend des parkings vélos gardiennés avec location de vélos aux clients du tramway (gratuit pour les abonnés).

Moins de voitures dans le centre de Montpellier

Depuis l'ouverture de la ligne 1 en juillet 2000, on constate une baisse du taux de motorisation dans le " sillon" de la ligne (500 à 600 m autour) au profit du tramway, de la marche à pied et du vélo.
Les parkings TaM du centre ville connaissent, eux, une baisse de fréquentation, alors que la fréquentation de la zone Ecusson/Polygone est en augmentation de 20 % en moyenne (enquête CCI 2006).
Enfin, les parkings d'échange ne désemplissent pas. Ainsi, le parking Odysseum accueille 1200 voitures/jour, et le parking Occitanie, déjà agrandi à 620 places pour faire face à la demande croissante, est chaque jour plein.

1.3 Le réseau des 3 lignes de tramway





2. Coût, financement et intervenants

Coût total de la ligne 2 du tramway : 400 M€ HT

Financement

Montpellier Agglomération : 325,2 M€

Conseil Régional Languedoc-Roussillon : 23 M€

Conseil Général de l'Hérault : 23 M€

Etat : 28,8 M€ contre 100 M€ prévus initialement

Décomposé comme suit :

> Voiries / plate-forme / espaces publics : 129 M€

> Ouvrages d'art : 18 M€

> Travaux préparatoires et d'accompagnement : 7 M€

> Mobilier urbain : 3 M€

> Espaces verts : 3 M€

> Matériel roulant : 54 M€

> Voies ferrées : 38 M€

> Equipements et bâtiments en ligne : 44 M€

> Dépôt Jeune Parque : 8 M€

> Etudes et Maîtrise d'œuvre : 33 M€

> Frais de maîtrise d'ouvrage et frais divers : 18 M€

> Acquisitions foncières et indemnités travaux : 45 M€

Les entreprises de l'Agglomération prioritaires

Montant total attribué aux entreprises

- de Montpellier Agglomération : 158 M€
- de la Région : 35 M€
- Autres : 126 M€

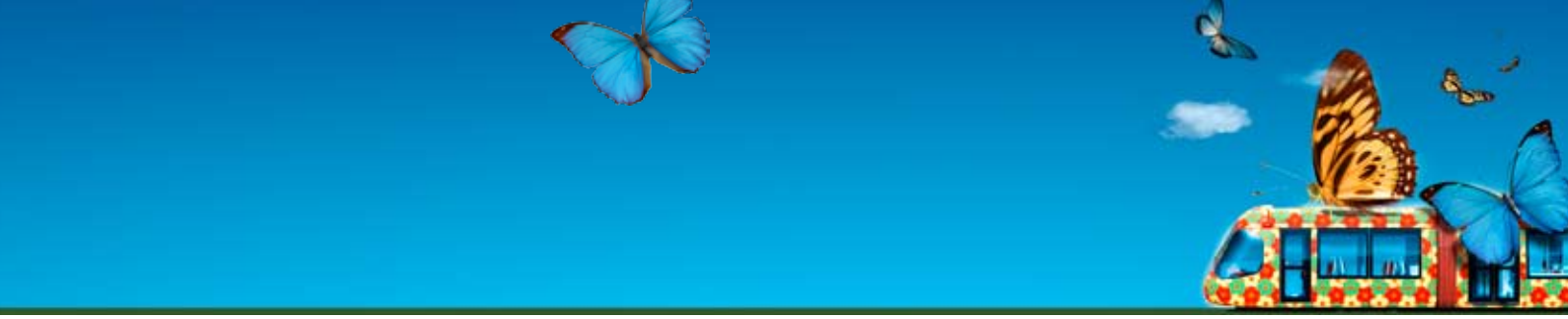
Les intervenants

Maître d'ouvrage :
Montpellier Agglomération
Maître d'ouvrage délégué :
Transports de l'Agglomération de Montpellier (TaM)
Maître d'oeuvre :
Groupement SEMALY, BCEOM, BETEREM Infrastructures, Antoine GARCIA-DIAZ
Pour le matériel roulant :
Alstom transports SA
Pour l'habillage des rames :
Garouste & Bonetti

Les entreprises de la ligne 2

- Abus Standlev
- ACR
- ACS
- AMEC SPIE
- APAVE
- ATELIERS AGATHOIS
- ATLAS
- AUXILIAIRE DE DEMOLITION
- BATILIFT SERVICE
- BCEOM
- BEC FRERES
- BEC RAZEL
- BETA CONCEPT
- BETEREM
- BIRMTG
- BRL ESPACES NATURELS
- BRL EXPLOITATION
- CABINET SIRAGUSA
- CABINET CHARREL
- CABINET FERRAN VINSONEAU
- CABROL
- CAP PUBLICIS SOLEIL
- CARLES
- CARI
- CBS
- CECOMETAL
- CEGELEC SUD EST ET CENTRE
- EST
- CERTIFER
- CERTU
- CETE MEDITERRANEE
- CHANTIERS MODERNES
- CHINAPPI
- CLEAR CHANEL
- CMR
- COLAS
- CREGUT LANGUEDOX
- CUARTERO
- DARVER
- DEMATHIEU ET BARD
- DG CONSTRUCTION
- DOCUMENTIS
- DUMEZ SUD
- EDF/GDF
- EHTP
- ENTREPRISE MALET
- EPICTURE
- EPSF
- ERO
- ESPACE CLOTURE
- ETABLISSEMENTS CORTINA
- ETF
- EUROVIA
- FONDASOL
- FRANCE ENSEIGNES
- France INOX
- France TELECOM
- FRANKI FONDATIONS
- FUGRO GEOTECHNIQUE
- CABINET GARCIA DIAZ
- CPT VIALIS/PROSIGN
- GROUPEMENT FRANÇAIS DE CONSTRUCTION
- GROUPEMENT MAZZA / EUROVIA
- GTM
- GUINTOLI
- ICCF
- IM PROJET
- INEO SYSTRANS
- LIGERON
- MAZZA
- MIE
- MULTITEC
- NEU INTERNATIONAL
- NORBA LANGUEDOC ROUSSILLON
- NORD SIGNALISATION SERVICE
- NORISKO
- PERRIER TP
- PIERRE ET PATRIMOINE
- PIVOT
- POUSSE CLANET
- PROSYS
- RAZEL
- ROIRET ENTREPRISES
- RUAS
- SADE CGTH
- SCAM TP
- SCET FONCIER
- SCP BILICKI/DHOMBRES/ OSMO
- SCREG SUD EST
- SECO RAIL
- SEFAC SA
- SERBA
- SERCOMET
- SIRAGUSA
- SNEF
- SOCAMO
- SOGEA SUD
- SOLATRAG
- SOTEM
- STRMTG
- SUD TRAVAUX
- TECHNIC REPRO
- THERMATIC
- TUNZINI AZUR
- VEOLIA
- VIAS Y CONTUCCIONES

3. Ligne 2, le tracé rue par rue



4. Les caractéristiques de la ligne 2

Longue de 19,8 km, parcourus en 56 minutes, la ligne 2 du tramway dessert 5 communes : Saint Jean de Védas, Montpellier, Castelnau-le-Lez, Le Crès et Jacou. Avec 24 rames, les fréquences de passage varient de 5 à 7 minutes entre les stations Sabines et Sablassou et sont de 15 minutes aux deux extrémités. Cette ligne comprend 35 stations, dont 4 en connexion avec la ligne 1. Seize stations sont des pôles d'échange tramway / bus et 8 sont des plate-formes intermodales tramway / bus / voitures / vélos.
Dès sa mise en service, le trafic prévu est de 52 000 voyageurs par jour.

4.1. Un design original

Motifs et couleurs

Le design de la ligne 2 a été conçu par les designers Elizabeth Garouste et Mattia Bonetti.
Ces deux célèbres designers, déjà concepteurs de l'habillage de la ligne 1, bleue parsemée d'hirondelles blanches, ont choisi de couvrir de fleurs multicolores les rames de cette nouvelle ligne pour renforcer l'idée de liberté et de fantaisie et prolonger le lien avec la nature, la couleur et le soleil. Ces fleurs ont un dessin très simple et des couleurs très chaleureuses, jaune, rouge, orange et vert, pour rappeler le Sud. Comme pour le bleu de la ligne 1, Garouste et Bonetti ont proposé des couleurs vives, à l'inverse de la plupart des tramways, pour que le tramway soit un élément d'animation.

Garouste & Bonetti

Mattia Bonetti
Après des études artistiques, Mattia Bonetti s'installe à Paris en 1973 où il crée pour l'industrie textile, puis travaille comme artiste photographe. Depuis 1979, il est designer-décorateur et crée de nombreuses collections de meubles et d'objets en pièces uniques ou en séries limitées. Il a travaillé au sein du collectif BG, de 1981 à 1996, créant notamment de nombreux intérieurs pour des particuliers ou pour des lieux publics en France et à l'étranger, tout en développant des produits industriels (bouteille Ricard, logo et charte visuelle de Christian Lacroix, Oscar de l'Emballage en 1992 pour « le teint de Nina Ricci »,…). La presse anglo-saxonne lui a décerné, en 2004, le « Best Original Design Award », pour sa collection de meubles à la galerie David Gill de Londres.

Elizabeth Garouste
Après avoir travaillé pendant plus de vingt ans avec Mattia Bonetti, au sein du duo « Garouste & Bonetti », pour d'importantes réalisations telles que les cosmétiques le « Teint de Nina Ricci », les célèbres carafe et bouteille Ricard, l'aménagement des Boutiques Christian Lacroix… et de nombreuses expositions à travers le monde, Elizabeth Garouste poursuit aujourd'hui une carrière personnelle. Elle développe des projets d'envergure et des éditions de mobilier et d'objets. Actuellement, elle prépare deux nouvelles expositions pour les Galeries *Mouvements Modernes* et *En Attendant les Barbares*, et participe activement aux activités de la Source, association fondée par son mari, Gérard Garouste, dédiée à l'insertion d'enfants défavorisés grâce à l'art.

Forme et aménagements intérieurs

L'avant du tramway ligne 2 est différent de celui de la ligne 1. La cabine avant est plus arrondie et vitrée, ce qui donne une nouvelle allure plus aérodynamique au nez de la rame. Pour l'intérieur, les formes des sièges et des barres de maintien changent peu par rapport à la ligne 1. Les barres sont un peu plus ondulées pour apporter un confort supplémentaire. Les couleurs dominantes sont le vert anisé et le rouge. Cette version du tramway est placée sous le signe de la courbe, pour donner une impression générale d'un intérieur fluide, rassurant et confortable.

4.2. Les caractéristiques techniques

Les caractéristiques générales

Issues de la gamme CITADIS™, les 24 rames de la ligne 2 sont bidirectionnelles, à plancher bas intégral.

Composition d'une rame
- 5 modules comprenant 2 motrices aux extrémités, 2 caisses suspendues et 1 nacelle
- Longueur d'une rame : 32,5 mètres
- Largeur : 2,65 mètres

Capacité d'une rame
- Places assises : 64 dont 8 sur strapontins
- Places debout : 148
- Capacité totale : 211

Accessibilité
- Plancher bas intégral accessible aux personnes à mobilité réduite
- Seuils fixes
- 4 portes d'accès doubles et deux simples par face

Confort voyageurs
- Climatisation renforcée (cabine de conduite et salle voyageurs)
- Grandes baies vitrées
- Informations visuelles (notamment écrans TFT à cristaux liquides) et sonores

Aide à la conduite et à l'exploitation
- Liaisons phoniques : 1 boîtier interphonie par porte
- Système de sonorisation et d'interphonie avec les salles voyageurs
- Rétrovision vidéo extérieure.
- Système de vidéo-surveillance intérieur.

Caractéristiques techniques
- Vitesse maximale : 70 km/h
- Puissance : 4 x 120 kW (en régime continu)

Un système d'information performant

Le système d'information évolue entre la ligne 1 et la ligne 2, et permet d'obtenir un meilleur confort de lecture et de positionnement de l'information pour les passagers.

Dans les rames

Des écrans couleur Thin Film Transition (TFT) (8 par rame) affichent les prochaines stations, les correspondances entre les bus TaM et ceux d'Hérault Transport, les parkings tramway et les temps de parcours pour rejoindre les principaux pôles d'échange. Ces nouveaux écrans vidéos à cristaux liquides remplacent les afficheurs à diode avec bandeau déroulant de la ligne 1. Ils permettent un affichage dynamique et en couleur des informations pour un grand confort de lecture.

Aux stations

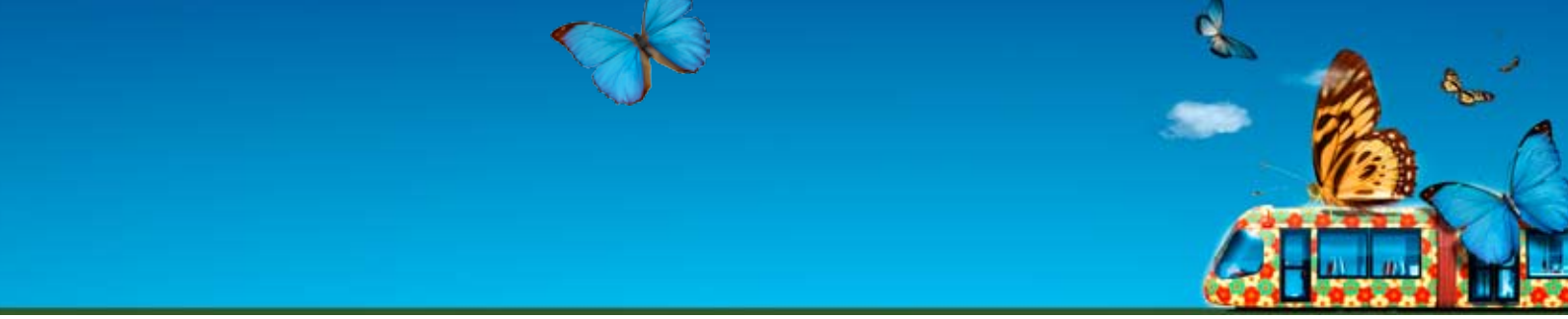
Un module d'information et de vente est implanté au centre de chaque station. Il regroupe le distributeur automatique de titres de transport (tickets et rechargement de cartes d'abonnement), des cadres d'informations retro-éclairés avec le plan du quartier, du réseau et de la ligne 2, ainsi qu'un espace réservé aux informations ponctuelles (perturbations,…). Tous les bus et tramway en correspondance sont affichés aux stations.
Un afficheur très lumineux donne les horaires de passage de tramway en temps réel, et est visible dès l'approche à pied de la station. Sur les quais, des haut-parleurs permettent également la diffusion de messages sonores en cas de perturbations.

4.3. Les 24 rames de la ligne 2 aux noms de célèbres montpelliérains

Les rames de la ligne 1 de tramway portent le nom des communes de l'Agglomération. Celles de la ligne 2 reçoivent les noms de personnages célèbres qui ont marqué l'histoire de Montpellier et de son Agglomération. Une biographique pour chaque personnage est apposée dans la rame qui lui est dédiée.

- **Jean-Jacques de Cambacérès** *(1753-1824)* **:** né à Montpellier, archichancelier de Napoléon, auteur du code civil en 1804.
- **Joseph Cambon** *(1756-1820)* **:** né à Montpellier, membre de la Convention sous la Révolution française.
- **Jean-Antoine Chaptal** *(1756-1832)* **:** chimiste (enseigne à Montpellier) et homme politique sous Bonaparte, qui mit au point la chaptalisation des vins.
- **Valéry Larbaud** *(1881-1957)* **:** écrivain, qui séjourna plusieurs fois à Montpellier où il situe deux de ses nouvelles (Amants, Heureux amants).
- **Paul Valéry** *(1871-1945)* **:** poète, essayiste, académicien, né à Sète, études à Montpellier.
- **Franceze de Cezelli** *(1558-1615)* **:** elle refusa de donner les clés de la Ville de Leucate aux Espagnols qui l'assiégeaient en menaçant de tuer son époux, gouverneur de la ville, qu'ils avaient fait prisonnier.
- **Pasteur Claude Brousson** *(1647-1697)* **:** avocat nîmois, défenseur de l'église réformée, pasteur du Désert en Cévennes, jugé et exécuté à Montpellier.

- **Guillaume Pellicier** *(1498-1568)* **:** archevêque de Maguelone, grand humaniste de la Renaissance, ami de Francois 1er.
- **François Rabelais** *(1494-1553)* **:** auteur de Gargantua et de Pantagruel, il fut bachelier en médecine à la faculté de Montpellier en 1531 où il enseigna.
- **Charles Flahaut** *(1852-1935)* **:** botaniste français, auteur d'importants travaux de géographie botanique.
- **Pierre Magnol** *(1638-1715)* **:** né à Montpellier, botaniste et médecin, directeur du jardin botanique de Montpellier, il travailla à la classification des plantes. Une plante porte son nom, le magnolia.
- **Guillaume de Nogaret** *(vers 1260 - 1313)* **:** enseigne le droit à Montpellier puis devient garde des sceaux du roi Philippe le Bel.
- **Frédéric Bazille** *(1841-1870)* **:** né à Montpellier - peintre, qui fréquenta Monet, Renoir, Sisley, Cézanne, Pissarro. Plusieurs de ses toiles sont au Musée Fabre.
- **Saint Roch** *(vers 1350-vers 1379)* **:** ce saint, dont on a retrouvé les traces de la famille à Montpellier, est renommé pour les miracles accomplis en soignant les pestiférés. Une fête est organisée en son honneur tous les ans à Montpellier au mois d'août.
- **Sébastien Bourdon** *(1616-1671)* **:** peintre parmi les plus brillants du XVIIe siècle, il fut entre autres, peintre de cour de la reine Christine de Suède.
- **Jean Moulin** *(1899-1943)* **:** étudiant à Montpellier, haut fonctionnaire, grand résistant, arrêté et torturé à mort par la Gestapo en 1943.
- **Nostradamus** *(1503-1566)* **:** Michel de Nostradamus étudie la médecine à Montpellier où il enseigne ensuite pendant 3 ans. Connu pour ses prédictions et prophéties, qui passionnent toujours près de 500 ans après sa mort.
- **Guilhem VIII** *(1157-1202)* : seigneur de Montpellier, il autorisa en 1180 l'exercice de l'enseignement de la médecine dans sa ville, donnant ainsi les bases de ce qui allait devenir la plus ancienne école de médecine du monde occidental
- **Marie de Montpellier** *(1182-1213)* : dernière descendante de la dynastie des Guilhem de Montpellier, épouse de Pierre 1er d'Aragon.
- **Gui de Chauliac** *(1300-1368)* : magister en médecine à Montpellier en 1325, travaille avec l'université de Bologne et écrit un célèbre traité d'anatomie.
- **Arnaud de Villeneuve** *(1240-1311)* : médecin et alchimiste, il fait plusieurs séjours à Montpellier et écrit de très nombreux ouvrages de médecine, d'alchimie, d'astrologie.
- **Jacques Coeur** *(1395-1456)* : grand argentier du roi Charles VII, il est également commissaire aux états du Languedoc et installe un puissant réseau de commerce avec Montpellier, Lyon, Avignon, Rouen et Paris.
- **Emma Calvé** *(1858-1942)* : célèbre cantatrice française qui séjourna à Montpellier, connue pour le rôle de Carmen, qu'elle interpréta plus de 3000 fois.
- **Elisabeth Bouissonade** *("-1647)* : véritable symbole des luttes féminines, elle était sans doute servante ou femme d'un artisan montpelliérain. Cette courageuse occitane s'est battue jusqu'à la mort pour vivre dignement.



5. Autour de la ligne 2

5.1. Une commission d'indemnisation pour les commerçants

En liaison avec TaM, et comme pour la ligne 1, Montpellier Agglomération a installé pour le chantier de la ligne 2 une commission d'indemnisation à l'amiable présidée par Joseph Capion, ancien Président du Tribunal Administratif de Montpellier. Son objectif : compenser la perte de chiffre d'affaires des commerçants et entreprises riverains causée par le chantier du tramway.

Sur la ligne 1, cette commission a permis de traiter à l'amiable 90 % des dossiers d'indemnisation déposés par les professionnels riverains.

Pour la ligne 2, la commission a déjà débloqué 4,5 millions d'euros pour indemniser les commerçants.

Cette commission que préside Joseph Capion, conseiller d'Etat honoraire est composée d'une vice-présidente, actuelle présidente du Tribunal Administratif de Montpellier, de représentants de l'Etat, de la Chambre de commerce et d'industrie, de la Chambre de métiers, d'un représentant élu de chacune des communes traversées, de l'Ordre des experts-comptables et d'un expert financier.

5.2. Les principaux équipements desservis

La desserte des grands équipements de Saint Jean de Védas à Jacou

- **À Saint Jean de Védas :** l'avenue de Librilla et le secteur de la Condamine ; zone commerciale et future zone urbanisée de Roquefraïsse.
- **à Montpellier :** le secteur des Grisettes, les quartiers d'habitation de la Croix d'Argent, du Mas Drevon et de Lemasson, le secteur de la gare SNCF et le futur quartier Saint Roch, le quartier du boulevard de Strasbourg et la partie Est d'Antigone, le secteur des berges du Verdanson avec une liaison vers le quartier de la Pompignane, les quartiers des Aubes, du Parc à Ballons, Le Corum, les quartiers des Beaux Arts et de l'Aiguelongue.
- **à Castelnau-le-Lez :** les secteurs d'activités et de commerces le long de l'avenue de l'Europe, le lycée Georges Pompidou et la ZAC des Oliviers.
- **Le Crès :** le collège et le secteur de la voie Domitienne attenante.
- **à Jacou :** l'avenue Hélène Maingain Tous, à proximité du groupe scolaire du Condorcet.

Les administrations desservies

- L'Hôtel d'Agglomération de Montpellier
- La Poste Rondelet
- L'Hôtel de Police
- La Chambre Régionale des Comptes
- La Chambre de Métiers de l'Hérault

Les principaux commerces

- Le centre commercial de Saint Jean de Védas
- La zone industrielle du Mas d'Astre

- Les commerces du Mas Drevon
- Les Halles Jacques Coeur
- Castelnau 2000
- La zone commerciale de l'Aube Rouge
- La zone d'activités de La Garrigue et celle le long de l'avenue de l'Europe (Castelnau-le-Lez)

Les établissements d'enseignement

- Le collège Croix d'Argent
- Le groupe scolaire du Mas Drevon
- Le groupe scolaire de Lantissargues
- La faculté de théologie
- Le lycée Méditerranée
- Le collège et lycée Clémenceau
- Le collège de la Providence
- La faculté de droit et de sciences économiques
- Le groupe scolaire d'Antigone
- Le lycée Mermoz
- Le CEDIP (Centre de Documentation et d'Information Pédagogique)
- Les collège et lycée Joffre
- L'école Saint François d'Assise
- L'Ecole Supérieure des Beaux Arts de Montpellier Agglomération
- Le collège Bazille
- Le lycée de la Frondaie (Castelnau-le-Lez)
- Le lycée Georges Pompidou (Castelnau-le-Lez)
- Le collège Voie Domitienne (Le Crès)

Les établissements culturels, sportifs et ludiques

- La piscine Amphitrite (Saint Jean de Védas)
- La médiathèque Victor Hugo
- L'Opéra Comédie
- Le Corum
- Les cinémas du centre-ville de Montpellier
- La médiathèque Centrale d'Agglomération Emile Zola
- La Piscine Olympique d'Antigone
- Le stade de la Croix d'Argent
- Le stade Sabathé
- Le complexe sportif Raymond Couderc
- Le complexe sportif de la Pierre Rouge
- Le Palais des sports de Castelnau-le-Lez
- Les Maisons pour Tous Albert Camus, Voltaire, Frédéric Chopin et Georges Sand

Les établissements de santé

- La maison de retraite Croix d'Argent
- La structure Henri Vallon pour l'accueil des handicapés

Quelques exemples de temps de parcours

Jacou / Corum
21 minutes

Notre dame de Sablassou / Corum
13 minutes

Saint Jean de Védas / Gare Montpellier Saint-Roch
20 minutes

Sabines / Gare Montpellier Saint-Roch
14 minutes

5.3. Les aménagements urbains

Le passage du tramway a véritablement transformé le paysage urbain : l'avenue de l'Europe (ex RN113), l'entrée de Castelnau-le-Lez, la place du 11 novembre (quartier Corum), le quartier gare, l'avenue de Mermoz, le boulevard Pedro de Luna et l'avenue Villeneuve d'Angoulême, ont été transformés. La construction de la ligne 2 a permis de recomposer les quartiers traversés, tout en améliorant le cadre de vie des habitants.
Tout au long du tracé, il a été nécessaire de modifier, d'adapter ou de créer des ouvrages d'art.

Les principaux ouvrages d'art

• **La démolition et la reconstruction des deux ponts de l'avenue Dubout** a été nécessaire. Le premier ouvrage, ancien pont métallique centenaire, situé au dessus des voies SNCF, a été remplacé par un pont neuf (longueur : 26 m ; largeur : 18 m). Dans la continuité de l'avenue Albert Dubout vers l'avenue de la Liberté, en franchissement de l'avenue de Maurin, le pont existant a été entièrement repris et élargi à la base (longueur : 29 m ; largeur : 14m), permettant également un aménagement plus confortable des accès routiers et piétons dans le secteur. **Un ouvrage de soutènement a été construit (**financement : 80% Ville de Montpellier ; 20% Montpellier Agglomération).

• **Le recalibrage du Lantissargues :** en préparation du passage du tramway, le cours d'eau du Lantissargues a vu son lit souterrain, situé sous le Boulevard Pedro de Luna, élargi (5 m x 2 m) et complètement canalisé pour éviter les inondations en période d'orage (financement Ville de Montpellier à hauteur de 6,9 M€).

• **la démolition et la reconstruction du pont de Sète** répondent au besoin de faire passer les voies de tramway sous le pont. L'ancien pont à arches a fait place à un double pont élargi et réhaussé (financement : Ville de Montpellier). **La démolition du parking de la gare** a complété la création d'une nouvelle perspective correspondant aux projets de la création de la ZAC Nouveau Saint-Roch.

• **le renforcement du pont de Lattes** permet le passage commun des lignes 1 et 2.

• **la construction d'un mur de soutènement le long des berges du Verdanson** permet le passage du tramway, de la piste cyclable et de la promenade piétons.

Ci-dessous : le pont de Sète (à gauche) et le tramway sur le Verdanson.

• **le recalibrage du Verdanson** entre l'avenue Mermoz et l'Avenue Valois pour le passage des deux voies de tramway, mais également pour conserver un flux automobile dans les deux sens et pour le débouché des accès au quartier des Aubes.

• **la construction du Viaduc Loubat** pour alléger le trafic automobile en traversée de la place du 11 Novembre où les deux lignes de tramway se croisent (financement Ville de Montpellier pour un montant de 11 M€).

• **la démolition et la reconstruction du pont de la Concorde** (ancien pont submersible). C'est le plus important ouvrage d'art. Il comprend la création de deux ponts parallèles, l'un pour le tramway, l'autre pour les voitures, à 8 m au-dessus du Lez, remplaçant la chaussée submersible, avec création de trottoirs et de pistes cyclables inexistantes jusque là pour le passage de Castelnau-le-Lez à Montpellier en direction de l'Aiguelongue.

• **la construction d'une trémie place Charles de Gaulle** a permis la création d'une véritable nouvelle entrée de ville, avec une station et un parking tramway, un rond-point réaménagé pour la desserte du centre-ville de Castelnau et l'avenue de l'Europe. Cette trémie permet le passage direct entre l'avenue de la Justice, la Pompignane et Castelnau 2000, dans l'attente du futur aménagement du Mas de Rochet.

• **la réalisation d'une passerelle au parc relais Sablassou** ; cette passerelle piétons franchit les voies SNCF pour l'accès au parking tramway Notre Dame de Sablassou.

• **la création d'une passerelle à la station Via Domitia**, à hauteur du collège du Crès, pour le franchissement du boulevard urbain Est.

• **la création d'un passage sous la RD 65** ; le tramway passe sous la route départementale, sans interférer avec la circulation automobile.

Tout au long de la ligne, des travaux dits d'accompagnement ont permis de moderniser les réseaux d'écoulement d'eau pluviale et les réseaux d'assainissement.
Au niveau de la gare SNCF, les travées souterraines du futur parking de la gare ont été réalisées avant de faire passer la plate-forme du tramway.

Ci-dessous :
le viaduc Loubat
(à gauche) et le pont
de la Concorde.

5.4. Les parkings

Avec l'inauguration de la ligne 2 du tramway, 8 parkings d'une capacité totale de 990 places (extensibles à 2 620) sont à la disposition des automobilistes :

- Saint Jean de Védas, 50 places
- Saint Jean le Sec, 150 places (extensible à 600)
- Sabines, 250 places (extensible à 600)
- Charles de Gaulle, 70 places
- Sablassou, 250 places (extensible à 600)
- Via Domitia, 50 places
- Georges Pompidou, 120 places (extensible à 600)
- Jacou, 50 places

Dans un premier temps, seuls les parkings d'échanges Sabines et Notre Dame de Sablassou sont gardiennés. Pour 4€ (3€ avec le Pass'Agglo), les voyageurs ont la possibilité de laisser leur véhicule et d'obtenir autant de tickets de tram gratuits aller/retour - valables la journée - qu'il y a d'occupants de la voiture.
Les parkings Saint Jean de Védas, Via Domitia et Jacou sont des parkings de proximité. Les tickets d'accès sont disponibles aux distributeurs automatiques de la station, à l'exception du parking Charles de Gaulle réservé aux abonnés.

Les véloparcs

Le système des véloparcs en place sur la ligne 1 (espace surveillé et sécurisé réservé aux vélos) est reconduit sur la ligne 2, complété par un système de vélos parcs automatisés.
Dès la mise en service : véloparcs aux stations Sabines et Notre Dame de Sablassou. Ouverture en mars 2007 : véloparcs automatisés aux stations Saint Jean de Védas-Centre, Via Domitia et Jacou. À terme, deux autres véloparcs seront installés aux stations Georges Pompidou et Saint Jean le Sec.

5.5. Les plantations

L'aménagement des espaces verts de la ligne 2 a été l'une des dernières étapes du chantier. Avec 18,7 hectares de gazon, 1 200 arbres et 20 800 plantes grimpantes et arbustes plantés, la ligne 2 sème des fleurs.
Un schéma directeur d'aménagement paysager a été élaboré à partir du Bilan Vert réalisé sur la ligne 1 du tramway. Une cartographie paysagère de tous les espaces parcourus par la ligne 2, de Saint Jean de Védas à Jacou, a permis d'identifier les caractères dominants des paysages, et d'effectuer le recensement des espèces végétales et leur répartition sur le tracé. Plusieurs axes de réflexion ont guidé les choix des arbres, arbustes et végétaux qui habillent l'ensemble du tracé : l'adéquation avec le site traversé, la résistance aux différentes nuisances de la ville et aux maladies, les caractéristiques de croissance en fonction du lieu d'implantation. Ceci pour les aspects techniques. En ce qui concerne l'esthétique, la ligne 2 est fleurie à l'image de son tramway.

Une dizaine d'espèces différentes

L'engazonnement ensemencé et non déroulé est privilégié sur 18,7 hectares. Le tramway à fleurs circule sur un tapis de gazon sur plus de 8 km.
Concernant les 1 200 arbres, les voyageurs retrouvent sur le parcours des tilleuls argentés, des poiriers à fleurs, des savonniers et des évodias, dans les parties urbaines, puis des chênes vert aux extrémités. Le long du Lez et du Verdanson, des peupliers et des chênes forment une haie d'honneur pour le passage du tramway. Les pôles d'échanges sont ornés de micocouliers, de pins parasol et de mélias. Une touche de bord de mer est donnée aux entrées de parking tramway avec les palmiers. Les bambous et les lauriers donnent la touche finale à cet ensemble verdoyant en complétant ces plantations tout au long de la ligne.

Un système d'arrosage automatique

Un système d'arrosage automatique centralisé est mis en place sur la ligne 2. Il est géré à TaM. L'arrosage est de courte durée et s'effectue pendant la nuit, entre 1h et 5h du matin, afin de préserver au maximum les ressources en eau. De plus, chacune des espèces a été choisie en fonction de sa résistance à la chaleur et de sa faible demande en eau.

5.6. Le site Jeune Parque

En fin de service, les 24 rames de la ligne 2 sont accueillies au dépôt Jeune Parque, où se trouvent également le siège social de TaM et ses locaux administratifs. **Ce site a été intégralement réaménagé par Montpellier Agglomération. 8 millions d'€ ont été investis.**
Situé à proximité de la station Sabines à Garosud, ce site permet d'effectuer les opérations journalières de sablage ou de graissage, le lavage et la maintenance courante du parc tramway. La maintenance lourde, réparations et dépannages, est assurée par le centre de maintenance des Hirondelles, à la Mosson, où sont actuellement accueillies les 30 rames de la ligne 1.
Un poste de commande et de régulation gère l'entrée et la sortie des rames, en relation avec le poste de commande centralisé du centre des Hirondelles.
Jeune Parque abrite également une aire de remisage de bus (capacité de stationnement de 87 bus), l'atelier de maintenance des bus et des véhicules légers de TaM, une station de compression de Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) et des locaux d'exploitation pour la prise de service des conducteurs.

5.7. Le centre de recyclage des matériaux

La politique de développement durable impulsée par Montpellier Agglomération a trouvé toute sa traduction dans la gestion du vaste chantier qu'a représenté cette ligne 2.
Ainsi, au-delà des aspects non polluants du tramway lui-même, du respect des différentes réglementations (loi sur l'eau, loi sur l'air) et de l'environnement végétal privilégié sur l'ensemble de la ligne, l'Agglomération et TaM ont intégré dans les appels d'offres l'obligation de procéder au tri et à la récupération des matériaux. La SERM (Société d'économie de la région montpelliéraine) a mis à disposition un terrain de 15 000 m^2 à Boirargues, aux portes de Montpellier, pour permettre l'installation d'un centre de tri et de recyclage des déchets occasionnés par le chantier. Ce centre de récupération et de recyclage des déchets, baptisé Base vie, a été géré par le groupement d'entreprises SCREG / COLAS / GUINTOLI / CREGUT / EHTP.

• Déconstructions

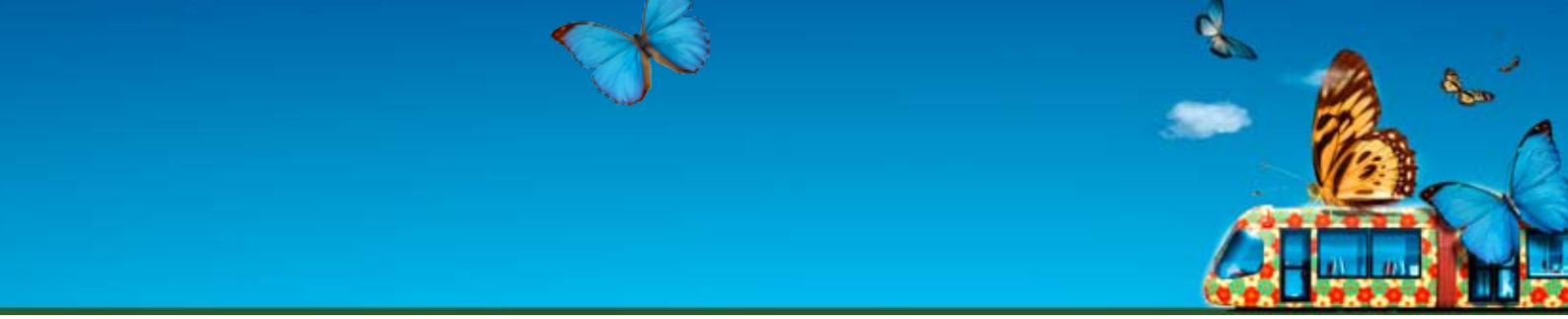
Lorsqu'il s'agit de « déconstruire » un bâtiment (ex : le parking des gares) ou un ouvrage d'art (ex : pont Dubout-Maurin ou pont de Sète), le cabinet d'études Norisko a analysé les différents composants du bâtiments pour y détecter les matériaux demandant des précautions particulières (tel que l'amiante). La déconstruction a ensuite été organisée en fonction des résultats de cette analyse, afin de choisir les filières de récupération des matériaux triés (gravats, ferrailles ...).

• Matériaux inertes (gravats)

Ces matériaux issus des différents terrassements et démolitions de murs ou de massifs béton ont été triés et apportés à la Base vie. Ils ont été ensuite concassés pour être réutilisés en particulier pour les remblais. Plus de 300 000 tonnes ont été traitées sur la durée du chantier.
Le bois (palettes), les emballages et les ferrailles ont été triés avant évacuation à la Base vie.
Le plastique, le pvc et le polyuréthane ont été stockés et triés à la Base vie puis envoyés dans un centre de retraitement pour y réaliser de la poudre plastique réutilisable dans de nouvelles fabrications. Cinquante tonnes de pvc et de polyéthylène, provenant des poses ou déposes de canalisations ou de tubulures, ont ainsi été récupérées.

• Les enrobés

Lorsque les enrobés sont homogènes, une opération de rabotage et de retraitement permet de récupérer les granulats (bitume). L'ensemble du dispositif a permis une diminution des coûts grâce au recyclage, en réduisant les dépôts en décharge et l'achat des matériaux de carrière .



6. Le calendrier de 2001 à aujourd'hui

21 décembre 2001 : dossier de prise en considération, approuvé à une large majorité par le Conseil d'Agglomération.

2001-2002 : concertation préalable du public.

18 avril 2002 : signature de la décision de prise en considération par l'Etat.

2e trimestre 2002 : préparation de l'avant-projet.

18 septembre 2002 : le Conseil d'Agglomération approuve, à l'unanimité, le bilan de la concertation préalable et l'avant-projet.

20 février 2003 : fin de la consultation des Ministères engagée dans le cadre de l'Instruction Mixte à l'Echelon Central.

2 juin 2003 : les Ministères donnent un avis favorable au projet lors de la clôture de l'Instruction Mixte à l'Echelon Central.

3 juillet 2003 : nomination des membres de la Commission d'Enquête Publique par le Tribunal Administratif.

Du 15 septembre au 31 octobre 2003 : enquête publique.

10 mai 2004 : la ligne 2 est déclarée d'utilité publique.

Juin 2004 : début des travaux de construction de la ligne.

15 février 2005 : 1ère soudure de rail.

Octobre 2005 : la maquette du nez de la rame fleurie est exposée à la Foire Internationale de Montpellier

16 février 2006 : inauguration du Pont Dubout-Maurin.

10 mars 2006 : soudure de rail à Jacou.

25 mars 2006 : inaugurations du Pont de Sète et du Viaduc Loubat.

3 avril 2006 : arrivée de la première rame au dépôt Jeune Parque.

6 avril 2006 : fin de la couverture du Verdanson.

27 avril 2006 : soudure de rail à Castelnau-le-Lez.

28 avril 2006 : premiers essais de rame.

17 mai 2006 : soudure de rail à Saint Jean de Védas.

21 juillet : inauguration du Pont de la Concorde.

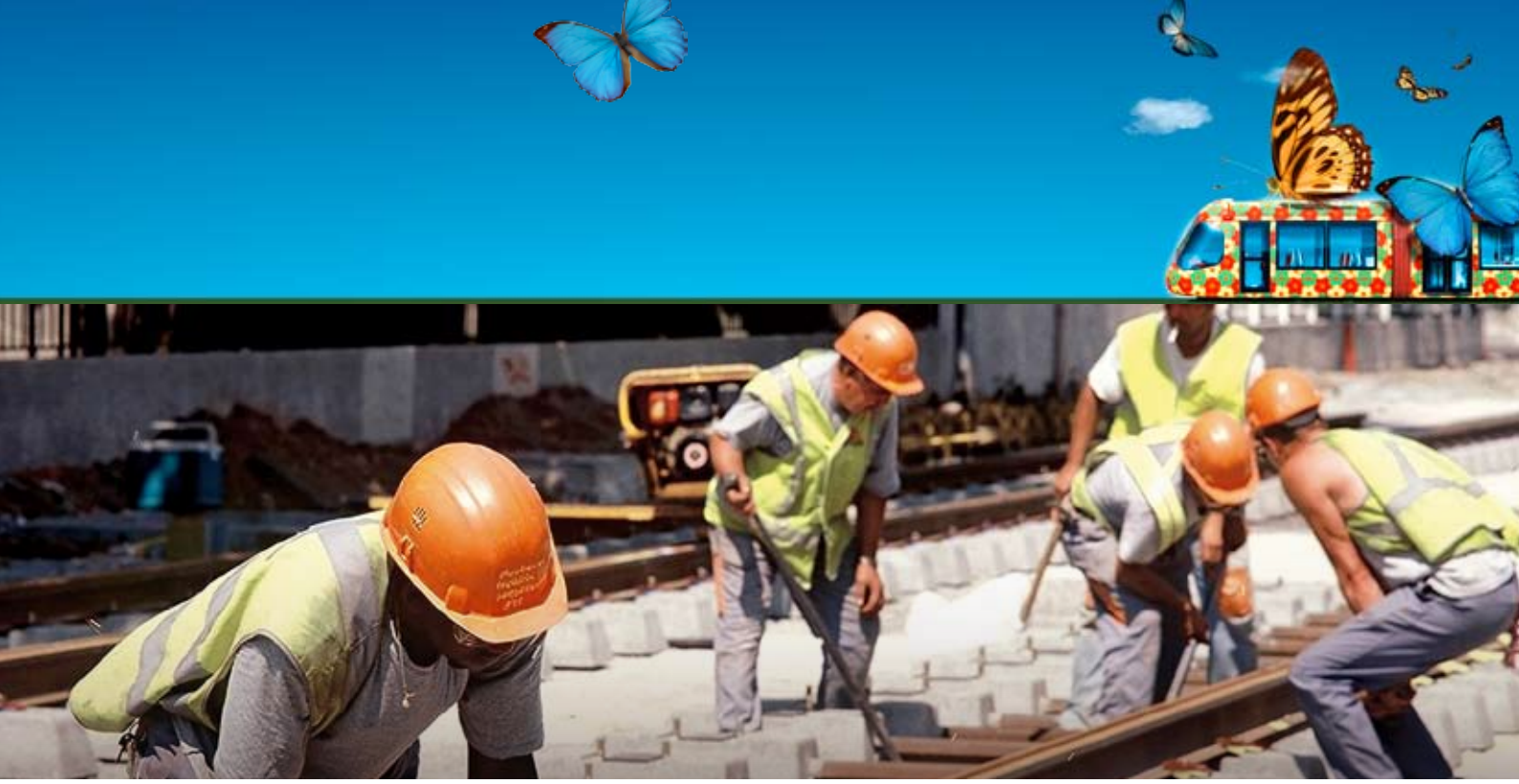
31 juillet : fin de la pose de rails.

23 octobre : inauguration du site Jeune Parque.

De mi-octobre à fin novembre : essais d'ensemble.

De fin novembre à mi-décembre : marche à blanc.

16 décembre 2006 : inauguration de la ligne 2.



7. Le tram de l'emploi

7.1 Les marchés attribués

Comme pour la première ligne de tramway, Montpellier Agglomération a décidé que les travaux, équipements et matériels de la ligne 2 devaient être décomposés en un trés grand nombre de marchés pour permettre à un maximum d'entreprises locales, régionales et nationales de participer à la réalisation de cet ouvrage. De mi 2004 à fin 2006, près de 120 marchés attribués ont ainsi favorisé le maintien ou la création de 5 000 emplois direct pour les entreprises adjudicataires et d'emplois indirects pour leurs sous-traitants.

7.2 5 000 emplois en deux ans

Les travaux de construction de ligne 2, de 2004 à 2006, ont généré 5 000 emplois. Ce chantier a donc constitué une réelle opportunité pour le maintien et le développement de l'emploi, tant sur le plan de l'insertion des demandeurs d'emploi locaux que sur celui du développement de la qualification et des compétences de la main d'œuvre locale, notamment celle des publics rencontrant des difficultés d'insertion.

Pour permettre ces recrutements, des clauses particulières relatives aux dispositions en faveur de l'emploi et d'actions pour l'emploi du public en insertion ont été intégrées dans les marchés de travaux. Pour leur bonne exécution, Montpellier Agglomération à impulsé la création d'une Cellule Emploi Tramway réunissant chacun des partenaires* concernés par l'emploi, la qualification et l'insertion.

** Direction départementale du travail, DRDFE (Droit des femmes), ANPE, AFPA,'ASSEDIC, Conseil Général de l'Hérault, TAM, Fédération Régionale des Travaux Publics, Fédération Française du Bâtiment de l'Hérault (FFB), Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment de l'Hérault (CAPEB), Mission Locale des Jeunes, structures d'insertion par l'activité économique.*

7.3 Les objectifs de la cellule Emploi Tramway

• **valoriser les métiers liés à la construction du tramway**. Il a en effet été nécessaire de mobiliser des hommes et des femmes sur les métiers du bâtiment et des travaux publics et de susciter l'envie de travailler dans ce secteur en utilisant l'image prestigieuse du tramway. Une

exposition itinérante sur les métiers liés au tramway « Prendre le Tram de l'emploi » a été présentée sur le territoire de l'Agglomération tout au long des travaux : forum emploi, informations collectives sur les métiers, dans les entreprises, les Maisons d'Agglomération, les antennes de la Mission Locale des Jeunes de l'Agglomération de Montpellier et à l'ANPE,…

• **faciliter le recrutement local des entreprises**. La mobilisation du public s'est faite grâce à une forte implication des structures d'accueil.

Plus de 1 000 demandeurs d'emploi ont été convoqués à des réunions d'information collectives pour connaître les besoins des entreprises chargées des travaux. 300 personnes ont bénéficié d'évaluation des capacités et compétences professionnelles, et des centaines de mises en relation avec des employeurs ont eu lieu.

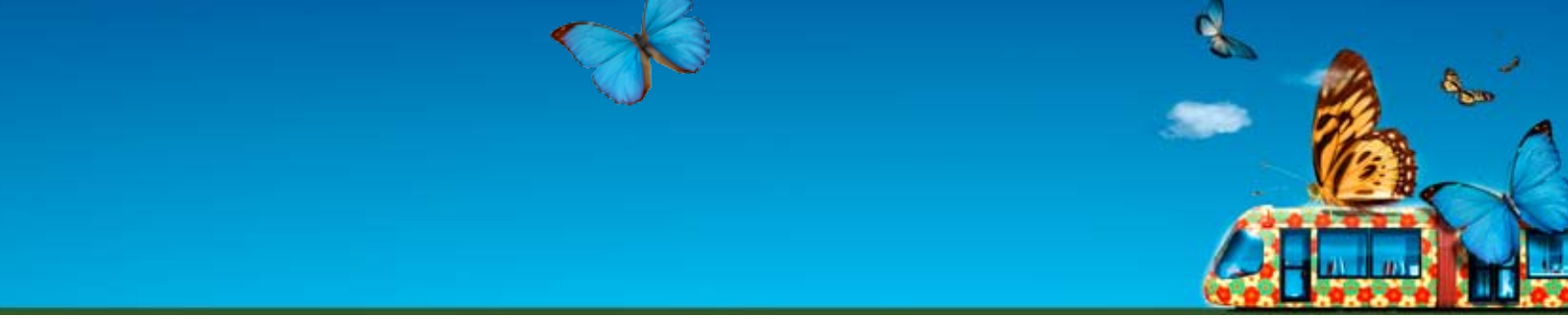
• **répondre aux besoins de main d'œuvre des entreprises**. A chaque attribution de marché à une entreprise ou à un groupement, l'Equipe Emploi Tramway a pris contact avec les entreprises ou leur groupement afin de les appuyer, les conseiller et les aider aux recrutements et à la mise en œuvre de la clause d'insertion. Pour l'application de cette clause, il a été proposé aux entreprises une solution individualisée : un recrutement en direct des candidats présentés ou la délégation complète du suivi et du recrutement des publics en insertion.

• **ajuster les actions d'adaptation à l'emploi en fonction des besoins**. Les partenaires ont pris toutes les mesures permettant aux entreprises de trouver les compétences nécessaires à la réussite des travaux. 20 sessions d'évaluation des capacités et compétences professionnelles ont été organisées pour 250 personnes des métiers du BTP. Huit sessions de formation et d'adaptation à l'emploi, concernant plus de 100 personnes, ont été mises en place pour les métiers de constructeur professionnel en voirie et réseaux divers, canalisateur, coffreur bancheur, maçon qualifié ou encore poseur de ligne aérienne de contact.

• **participer à la lutte contre le chômage en contribuant à l'insertion des demandeurs d'emploi du bassin d'emploi**. L'intégration et la professionnalisation des publics en insertion ont été possibles grâce à l'application de l'article 14 du Code des Marchés Publics aux marchés de travaux. 5% des heures travaillées ont ainsi été réservées à un public en insertion. Les structures d'insertion ont ainsi formé, accompagné et placé la grande majorité des publics en insertion auprès des entreprises.

86 000 heures de travail ont été réalisées par ces publics, soit 570 équivalents temps pleins, représentant plus de 7% des heures travaillées sur les marchés de travaux.

• **faciliter le reclassement de la main-d'œuvre locale à chaque fin de chantier.** Plusieurs entreprises ont embauché du personnel local en fin de chantier, notamment pour les poseurs de voies ferrées et le génie civil. Pour les chantiers en cours et à venir, un grand nombre d'entreprises ont de forts besoins en maçons qualifiés et en coffreurs bancheurs. L'Equipe Emploi Tramway et ses partenaires se mobilisent pour aider au reclassement des personnes ayant travaillé sur le chantier du tramway dans ces métiers où il existe de réelles difficultés de recrutement. Des actions d'adaptation à l'emploi sont déjà programmées, ainsi qu'une sensibilisation à ces métiers auprès des jeunes et des demandeurs d'emploi.



8. Le nouveau réseau des transports de l'Agglomération

L'arrivée de la ligne 2 s'accompagne de nombreux changements qui interviendront à partir du 8 janvier 2007 sur le réseau des transports de l'Agglomération de Montpellier.

8.1 Dans Montpellier

À L'EST : DES NOUVEAUTÉS DANS LES QUARTIERS POMPIGNANE, MILLÉNAIRE ET ODYSSEUM

> La Ronde : un bus toutes les 15 minutes

- Au nord, correspondance avec le tram L2 à la station *Charles de Gaulle* (Castelnau-le-Lez) et passage par la rue de Salaison.
- Au sud, desserte de la rue Léonard de Vinci et de la ZAC de La Lironde, et terminus à la station tram L1 *Odysseum*.

> La nouvelle ligne 9 : la Pompignane / Grammont

- Plus de fréquence : un passage toutes les 10 minutes (20 minutes entre Odysseum et Grammont)
- Correspondance avec les tramways L1 et L2 aux stations *Place de l'Europe* et *Odysseum*
- Desserte du centre ludico-commercial Odysseum
- La ligne 12 actuelle Grammont / Gare est remplacée par la nouvelle ligne 9 et le tramway (entre place de l'Europe et Gare Saint Roch).

AU NORD : DES NOUVEAUTÉS DANS LES QUARTIERS AIGUELONGUE, BOUTONNET ET LES AUBES

> La nouvelle ligne 5 : Aiguelongue / Boutonnet.

Elle remplacera la ligne 9 actuelle dans la desserte du quartier d'Aiguelongue, à une fréquence de 15 minutes.

- Correspondance avec le tram aux stations L2 *Aiguelongue* et L1 *Boutonnet.*
- Desserte du quartier Boutonnet par les rues de Nazareth et Saint Vincent de Paul.

> La ligne 14 : Saint Maur / Léon Blum.

Elle remplace la ligne 8 actuelle dans la desserte du quartier des Aubes, à une fréquence de 30 minutes.

- Correspondances avec le tram aux stations L2 *Les Aubes* et L1 *Léon Blum*.

AU SUD : DES NOUVEAUTÉS DANS LES QUARTIERS DE LA RAUZE / LES AIGUERELLES, DES PRÉS D'ARÈNES, LEMASSON ET CROIX D'ARGENT.

> La nouvelle ligne 8 : La Rauze / Gare Saint Roch

- Correspondance avec le tram L1 et L2 à la station *Gare Saint Roch* (nouveau terminus de la L8)
- Une fréquence améliorée : un bus toutes les 15 minutes.

> La nouvelle ligne 12 : Garosud (Dépôt Jeune Parque) / Gare Saint Roch

- Prolongement de la ligne 12 entre les Près d'Arènes et Garosud, par l'avenue de Maurin, avec un bus toutes les 15 minutes
- Correspondance avec le tram L2 à la station *Saint Cléophas*.
- Nouveau terminus en centre-ville de la L12 à *Gare Saint Roch*

> La Ronde : prolongement entre les Bouisses et Garosud (Jeune Parque) avec un bus toutes les 15 minutes. Elle sera en correspondance avec la ligne 2 au pôle d'échanges Sabines.

8.2 Dans l'Agglomération

AU NORD : DES NOUVEAUTÉS DANS LES COMMUNES DE CASTELNAU-LE-LEZ, CLAPIERS ET JACOU

> La nouvelle ligne 22 : Jacou Collège / Clapiers Cap Alpha / Saint Eloi

- Ligne de (rocade nord) reliant les 2 lignes de tramway aux stations *Jacou* (L2) et *Saint Eloi* (L1)
- La ligne 22 remplace les lignes 19 et 22 actuelles

> La ligne 35 à Castelnau : G. Pompidou / Mas de Rochet

- Ligne de liaison entre Mas de Rochet et le centre de Castelnau, et les principaux centres d'activités : collège Frédéric Bazille, résidence Les Mûriers, Palais des Sports, …
- La ligne 35 remplace la ligne 4 actuelle.

AU NORD EST : PLUS D'ÉCHANGES ET DE CORRESPONDANCES TRAM, BUS, PARKINGS ET VÉLOS AU PÔLE D'ÉCHANGES NOTRE DAME DE SABLASSOU (RD613, EX RN113)

> **avec les bus** en provenance de Vendargues (ligne 21), Saint-Brès et Baillargues (ligne 29), Le Crès (ligne 30), Castries (ligne 31), et de Sussargues, Saint-Drézéry, Saint Geniès des Mourgues, Restinclières, Beaulieu et Montaud. Toutes ces lignes auront leur terminus au pôle d'échange Notre Dame de Sablassou à partir du 8 janvier.

> avec le parking tramway (300 places), surveillé du lundi au samedi (7h à 20h), avec accès libre le dimanche et en soirée, et les parkings des stations Georges Pompidou et Via Domitia.

> avec le véloparc fermé et gardé : gardiennage gratuit et mise à disposition de vélos pour les abonnés TaM.

> **A la station Jacou**

- Avec les bus en provenance de Clapiers et Jacou (L22)

> **A la station Charles de Gaulle**

- Avec les bus en provenance de Castelnau-le-Lez (L35) et de la Ronde.
- Avec le parking Tramway (places réservées aux abonnés TaM)
- Avec les bus en provenance de Lattes/Maurin, (L18) et de Pérols (L28).

AU SUD OUEST : DES NOUVEAUTÉS DANS LES COMMUNES DE COURNONSEC, FABRÈGUES, VILLENEUVE-LÈS-MAGUELONE ET SAINT JEAN DE VÉDAS

> **La ligne 32** (Villeneuve-lès-Maguelone) aura son terminus à la station *Saint-Cléophas*

> **La nouvelle ligne 20** (Saint Jean de Védas) sera connectée au terminus L2 *Saint Jean Centre* et à la station L2 *Saint Jean le Sec*.

> **La nouvelle ligne 33** reliera Saussan et Fabrègues au terminus L2 *Saint Jean Centre*.

> **La ligne 109** (Hérault Transport), desservant Cournonsec, Pignan et Lavérune aura son terminus au pôle d'échanges L2 *Sabines*.

AU SUD EST :
DES NOUVEAUTÉS DANS LES COMMUNES DE LATTES/MAURIN ET PÉROLS

> **Les lignes 18** (Lattes) et 28 (Pérols) seront prolongé*es de Port Marianne* à la station *Place de l'Europe*, afin de bénéficier des 2 lignes de tramway.

> **La ligne 18** (Lattes) desservira Maurin, en remplacement de la ligne 27, et aura son terminus au pôle d'échanges L2 *Sabines.*

PLUS D'ÉCHANGES ET DE CORRESPONDANCES TRAM / BUS / PARKINGS / VÉLOS AU PÔLE D'ÉCHANGES SABINES

> **Avec les bus** aux *stations Place de l'Europe* (L 18 et L 28) et *Sabines* (L 18, en provenance de Maurin).

> **Avec le parking tramway** du pôle d'échanges Sabines (300 places), surveillé du lundi au samedi (7h à 20h) et en accès libre le dimanche et en soirée, les parkings de Saint Jean de Védas aux stations *Saint Jean le Sec* (200 places) et *Saint Jean Centre* (50 places).

> **Avec le véloparc** fermé et surveillé du pôle d'échanges Sabines : gardiennage gratuit et mise à disposition de vélos pour les abonnés TaM.

RÉSEAU DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTPELLIER

Tramway Ligne 1
Tramway Ligne 2
Gare Saint-Roch — Connexion Ligne 1 / Ligne 2
P + tram — Parking tramway
Véloparc — Parking à vélo

LIGNES DE BUS AU 8 JANVIER

Lignes TaM urbaines à Montpellier

- 5 Aiguelongue / Boutonnet
- 6 Pas du Loup / Professeur Blayac
- 7 Celleneuve / Les Martelles / Les Bouisses
- 8 La Rauze / Gare Saint-Roch
- 9 La Pompignane / Grammont
- La Ronde Garosud / Odysseum
- 11 Les Bouisses / Gare Saint-Roch
- 12 Garosud / Gare Saint-Roch
- La Navette Agropolis / Saint-Eloi
- 14 Saint-Maur / Léon Blum
- 15 Pierre de Coubertin / Gare Saint-Roch
- 16 Tournezy / Euromédecine

Lignes TaM suburbaines

- 18 Montpellier (Sabines) / Maurin / Lattes / Montpellier (Place de l'Europe)
- 20 Saint Jean de Védas (Saint Hubery) / Saint Jean de Védas (La Lauze)
- 21 Vendargues (Paul Gauguin) / Castelnau-le-Lez (Notre Dame de Sablassou)
- 22 Jacou (Collège) / Clapiers / Montpellier (Saint-Eloi)
- 23 Prades-Le-Lez (Les Baronnes) / Montferrier-sur-Lez (La Grand Font) / Montpellier (Occitanie)
- 24 Grabels (Le Pradas) / Grabels (La Valsière)
- 25 Juvignac (Foncaude) / Montpellier (Mosson-Gare)
- 28 Pérols (Cabanes de Pérols) / Montpellier (Place de l'Europe)
- 29 Saint-Brès / Baillargues (Collège) / Castelnau-Le-Lez (Notre Dame de Sablassou)
- 30 Le Crès (Sauvagine) / Castelnau-le-Lez (Notre Dame de Sablassou)
- 31 Beaulieu / Restinclières / St Geniès des Mourgues / Castries / Castelnau-le-Lez (Notre Dame de Sablassou)
- 32 Villeneuve-lès-Maguelone (Avenue de la Gare-Maison d'arrêt) / Montpellier (Saint-Cléophas)
- 33 Fabrègues (Lou Paillas) / Saussan (Pascaou) / Saint Jean de Védas (Centre)
- 34 Cournonsec / Cournonterral / Pignan / Saint-Georges d'Orques / Montpellier (Mosson)
- 35 Castelnau le Lez (Georges Pompidou) / Castelnau le Lez (Mas de Rochet)

Navette Aéroport
Aéroport Montpellier Méditerranée / Montpellier (Place de l'Europe)

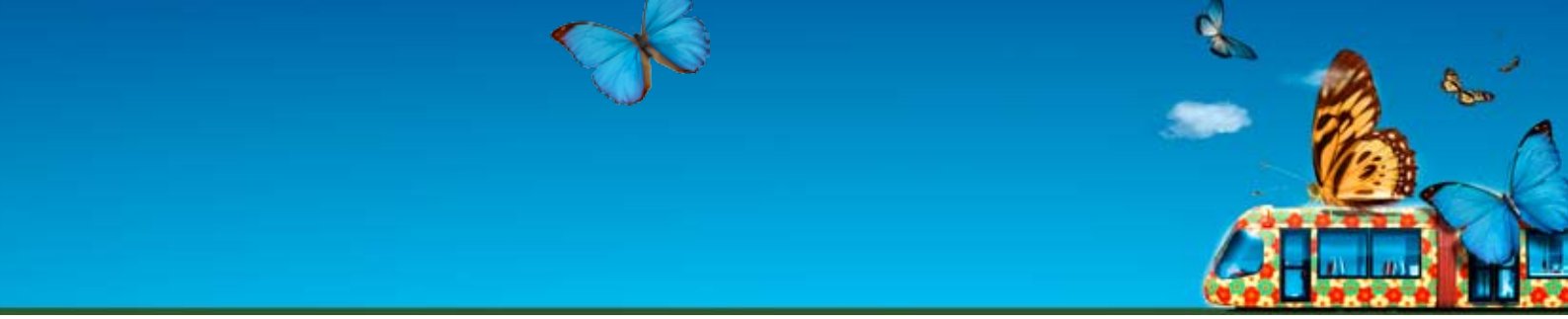
Lignes Hérault Transport desservant la Communauté d'Agglomération de Montpellier

- 101 Lunel / Saint-Brès / Castelnau-le-Lez (Notre Dame de Sablassou)
- 102 Sète / Villeneuve-lès-Maguelone / Montpellier (Sabines)
- 103 Pezenas / Fabrègues / Saint Jean de Védas (Saint Jean le Sec)
- 109 Montbazin / Cournonsec / Cournonterral / Pignan / Lavérune / Montpellier (Sabines)
- 110 Assas / Clapiers (Les Closades) / Montpellier (Saint-Eloi)
- 111 Sommières / Montaud / Saint-Drezery / Castelnau-le-Lez (Georges Pompidou)
- 112 Sommières / Beaulieu / Restinclières / Saint Geniès des Mourgues / Sussargues / Castries / Castelnau-le-Lez (Notre Dame de Sablassou)
- 116 Murles / Combaillaux / Grabels / Montpellier (Occitanie)
- 117 Vailhauquès / Montarnaud / Murviel les Montpellier / Saint Georges d'Orques / Montpellier (gare routière)
- 312 Adissan / Paulhan / Gigean / Fabrègues / Saint Jean de Védas (Saint Jean le Sec)

Lignes Hérault Transport ne desservant pas la Communauté d'Agglomération de Montpellier

- 106 La Grande Motte / Carnon / Montpellier (Odysseum)
- 107 Lunel / Mauguio / Montpellier (Odysseum)
- 108 Ganges / Saint Martin de Londres / Les Matelles / Saint Gély du Fesc / Montpellier (Occitanie)
- 114 Saint Vincent de Barbeyrargues / Saint Clément de Rivière / Montpellier (Occitanie)
- 115 Saint Hyppolyte du Fort / Saint Mathieu de Tréviers / Montpellier (Occitanie)
- 118 Saint-Mathieu de Tréviers / Montpellier (Occitanie)
- 125 Saint Aunès / Montpellier (Odysseum)
- 131 Palavas / Montpellier (Port Marianne)
- 302 Bédarieux / Clermont de l'Hérault / Montpellier (Gare routière)
- 303 Clermont l'Hérault / Gignac / Montpellier (Gare routière)
- 305 Aspiran / Canet / Gignac / Montpellier (Gare routière)
- 306 Fontes / Nébian / Clermont l'Hérault / Montpellier (Gare routière)
- 381 Millau / Lodève / Gignac / Montpellier (Gare routière)
- 485 Saint Pons de Thomières / Bédarieux / Clermont l'Hérault / Montpellier (Gare routière)

À partir du 8 janvier 2007, le nouveau réseau bus-tramway est mis en place avec un service d'horaires complet sur la Ligne 2 de 5 h du matin à 1 h du matin et de nouveaux itinéraires sur les lignes de bus en connexion avec la Ligne 2.



9. Déjà la ligne 3

La 3e ligne de tramway, dont la mise en service est prévue fin 2010, desservira 4 communes de l'Ouest de l'Agglomération en direction du Sud : Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols.

Le tracé préférentiel, arrêté le 20 mars 2006 après 3 phases de concertation, est actuellement soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ouverte depuis le 7 novembre et jusqu'au 22 décembre. Cette enquête publique porte également sur l'extension ouest de la ligne 1 et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes.

La ligne 3, combinée avec les lignes 1 et 2, répond à trois priorités :

> la couverture spatiale et la desserte du centre de l'Agglomération de Montpellier,

> le maillage optimal du réseau à trois lignes,

> la possibilité d'évolution des services et une meilleure exploitation du réseau de transports en commun.

7 parkings sont prévus :

> trois parkings tramway : Bonnier de la Mosson (1 000 places), Pont Trinquat (1 000 places) et Garcia Lorca (400 places),

> quatre parkings de proximité : Juvignac (50 places), Lattes (50 places), Parc des Expositions (ensemble des places du Parc), Pérols (50 places).

Coût total de la ligne 3 : 450 M€

Financement

Montpellier Agglomération 250 M€

Subventions sollicitées :

- auprès de l'Etat 100 M€€

- auprès du Conseil Régional Languedoc-Roussillon 50 M€€

- auprès du Conseil Général de l'Hérault 50 M€

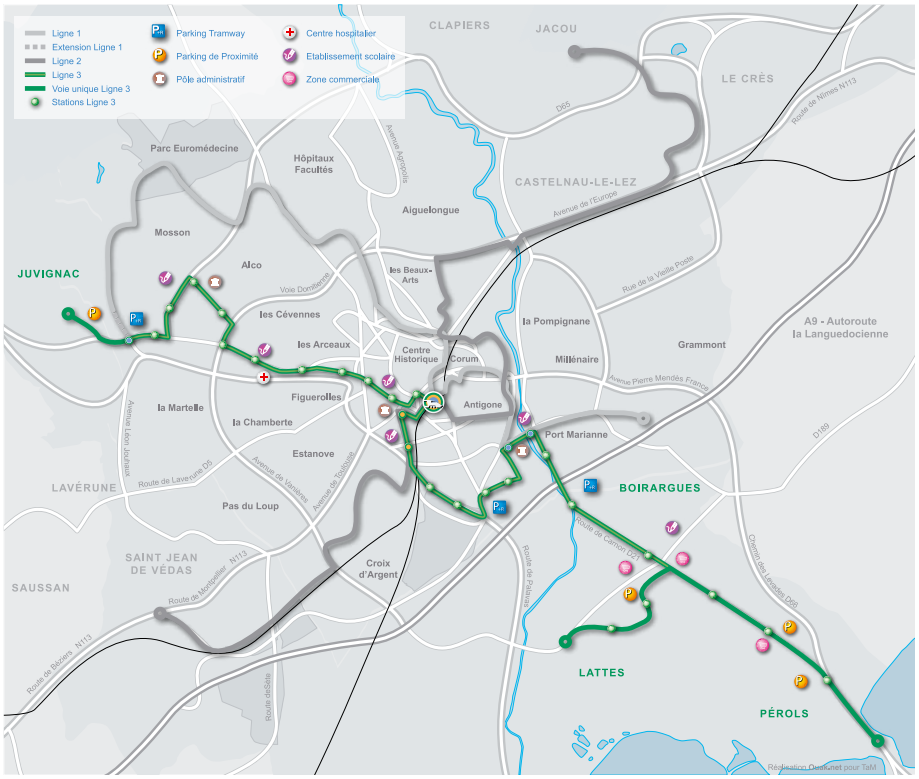
Rappels des 3 phases de concertation

De février à mai 2004 : présentation au public des tracés envisagés

De janvier à février 2006 : présentation des évolutions du projet et élaboration d'un tracé préférentiel

En mai et juin 2006 : organisation de sept réunions publiques dans les communes concernées par la 3e ligne de tramway permettant de présenter l'insertion du tramway tout au long de son parcours.

Tracé préférentiel de la ligne 3



La ligne 3 en chiffres

- Longueur de la ligne : 22,4 kilomètres
- Nombre de stations : 32
- Nombre de rames : 25
- Longueur des rames : 30 mètres (évolution possible à 40 mètres)
- Capacité d'accueil des rames : jusqu'à 205 voyageurs
- Fréquentation prévue : 55 à 60 000 voyageurs/jour.
- Fréquence de passage : 5 minutes sur la partie centrale ; 10 minutes sur les branches à voie unique en heure de pointe
- Interconnexions : 7 stations (quatre avec la ligne 1, trois avec la ligne 2)
- Parkings relais : 3 parkings tramway et 4 parkings de proximité

Christian Lacroix, designer de la ligne 3

Le célèbre couturier Christian Lacroix a été choisi par Montpellier Agglomération pour le design de la ligne 3. Il interviendra sur la forme du nez, l'aménagement de la cabine de conduite, les espaces intérieurs des rames et leurs équipements (sièges, barres de maintien, équipements d'information, …) ainsi que sur la couleur. Son projet sera dévoilé en début d'année 2007.

10. La politique de transports de Montpellier Agglomération

Dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) adopté en 2002, Montpellier Agglomération s'est fixé comme objectif de développer durablement son territoire en organisant le réseau de transports autour de dix axes :

- Plus de cohérence d'ensemble, moins de déplacements ;
- Développer les transports collectifs ;
- Priorité aux modes de transports doux ;
- Mise en place d'un plan global de circulation ;
- Une gestion du trafic plus performante ;
- Un stationnement facilité ;
- Une meilleure organisation des livraisons de marchandises ;
- Préserver l'environnement et le valoriser ;
- Favoriser le développement durable du territoire communautaire ;
- Garantir la viabilité du système économique ;

L'ensemble de ces axes a pour objectif de limiter l'usage des véhicules individuels au profit des modes de transports en commun ou modes de transports doux. Il s'agit d'offrir aux habitants du territoire la possibilité de vivre dans un environnement de qualité, avec moins de bruit et moins de pollution. Les temps de transports sont ainsi limités par le développement de transports en commun plus rapides et le désengorgement de la circulation aux entrées de Montpellier.
Le PDU vise donc à assurer la complémentarité des différents modes de transports, à harmoniser l'offre de transports sur l'ensemble du territoire, les politiques tarifaires et l'information.
C'est ainsi que le réseau des trois lignes tramway répond en tous points à ces exigences. Le succès commercial de la ligne 1 est édifiant. Il conforte l'Agglomération et son président Georges Frêche dans le choix du tramway. La ligne 1 est aujourd'hui la plus fréquentée de France !
Avec la mise en route de la ligne 2, le réseau prend forme. Il sera entièrement réalisé courant 2010 avec l'ouverture de la ligne 3.

10.1 Les bus au GNV

Le souci d'un environnement préservé passe aussi par l'équipement de l'ensemble des bus au GNV (Gaz Naturel pour Véhicule). Une ambition qui se traduit, chaque année depuis six ans, par le renouvellement des véhicules du parc. Ce projet global fait de l'Agglomération une des plus performantes de France dans le domaine.
Ainsi, dès janvier 2000, les bus du réseau TaM sont progressivement remplacés par des bus au GNV pour atteindre aujourd'hui près de 50 % du parc, soit 71 bus au GNV pour 149 bus au total.
Ces efforts se poursuivront jusqu'au remplacement intégral du parc. Près de 7 M€ sont engagés dans un programme 2005-2008 qui comprend :
- l'achat de 22 bus supplémentaires pour porter le parc à 93 bus sur un total de 135 (14 de moins dû à la mise en service de la ligne 2), soit 70 % du parc équipé en GNV.
- la construction, en 2006, d'une station de compression et de distribution de gaz sur le site de Jeune Parque à Montpellier.

10.2 Accessibilité : bus et tramway

Montpellier Agglomération assure l'accessibilité de son réseau de transports pour les personnes à mobilité réduite. A l'instar des équipements de la ligne 1 de tramway et désormais de la ligne 2, Montpellier Agglomération a lancé la mise en accessibilité de son réseau de bus pour les personnes à mobilité réduite. Les bus sont équipés d'une palette escamotable pouvant être activée pour l'accès des fauteuils roulants et des poussettes. L'objectif de Montpellier Agglomération est d'aménager de l'ensemble des lignes. À ce jour, 103 bus, soit 75 % du parc TaM, sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. D'ici trois ans, l'ensemble du parc sera équipé.
Concernant le tramway, les aménagements portent sur la création de bandes d'éveil de vigilance sur certaines bordures de trottoirs et sur les quais pour les déficients visuels, ou encore les bandes de guidage podotactiles installées aux abords de la gare et dans le quartier piéton d'Antigone.
Parallèlement, Montpellier Agglomération accompagne le GIHP (Groupement d'Insertion pour les Handicapés Physiques) grâce à une subvention de 900 000€ en 2007, en hausse de 9 % par rapport à 2006. Ce service permet aux personnes dont le handicap leur empêche d'utiliser les transports en commun, de se déplacer au sein de l'Agglomération. Les véhicules (minibus) sont spécialement aménagés pour les fauteuils roulant, et sont équipés de radio téléphones et du système GPS afin de pouvoir répondre plus facilement et plus efficacement à la demande.

10.3 Plan de déplacement d'entreprise : toutes les administrations adhèrent

Parmi les autres actions menées par Montpellier Agglomération, la mise en place, depuis juillet 2005, du Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE). Ce PDE est une démarche volontaire visant à proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail et professionnels des salariés. Principaux avantages pour les salariés et agents : réduction d'au moins 10 % de l'abonnement à TaM (tramway et bus), accès à un logiciel de covoiturage,…

Aujourd'hui, 6 entreprises ont déjà signé ce PDE, dont la ville de Montpellier, Air Languedoc Roussillon, Enjoy Montpellier, France Telecom, le Centre Communal d'Action Sociale, TaM et la Direction Départementale du Travail et de l'Emploi.

Un accord cadre doit être signé avec la Préfecture de l'Hérault pour permettre aux agents de l'ensemble des administrations d'Etat d'adhérer au PDE. Enfin, d'autres entreprises sont en voie de rejoindre le PDE parmi lesquelles la Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement, la Direction Régionale de l'Environnement, le Centre de Recherches Appliquées en Méthodes Educatives, le Groupement d'Intérêt pour le Développement Social et Urbain de l'Agglomération de Montpellier, l'Orchestre National de Région, le CHU, l'Office Public d'Aménagement et de Construction de Montpellier et la ville de Castelnau-le-Lez.

10.4 Tarification intermodale

Dans le cadre de la mise en service de la ligne 2, le syndicat mixte Hérault Transport, dont la majorité des lignes départementales sont connectées sur l'une des deux lignes de tramway, et Montpellier Agglomération s'associent pour l'instauration d'une tarification intermodale. A partir du 8 janvier 2007, des titres de transport permettront aux voyageurs de poursuivre leur trajet sur l'ensemble du réseau urbain avec un seul support tarifaire Hérault Transport.

De même, le Conseil Régional Languedoc-Roussillon et Montpellier Agglomération ont engagé la démarche de création de titres intermodaux pour offrir, dès 2007, la possibilité de voyager sur les lignes TER et le réseau bus-tramway avec une tarification combinée attractive, permettant une réduction importante par rapport à l'achat des deux titres.

11 . Les partenaires

La Région Languedoc-Roussillon soutient le transport public avec le tramway de Montpellier Agglomération !

Contact presse

Tél. : 04.67.22.94.82

Dans un domaine aussi fondamental que le transport, la Région fournit un effort considérable pour satisfaire les usagers. Après la modernisation du TER, elle continue à s'investir pleinement dans sa participation au financement de la construction du tramway montpelliérain.

En apportant une aide financière à la deuxième ligne de tramway et à l'extension de la première ligne à hauteur de 46 millions d'euros, la Région Languedoc-Roussillon participe activement à la mise en place d'un système de transports durable dans l'agglomération de Montpellier.

Forte du constat que le transport public est un facteur important d'aménagement du territoire et de cohésion sociale, la Région axe sa politique des transports vers le développement des transports publics à l'échelle régionale, en favorisant l'intermodalité TER/car/tram/bus. Cette intermodalité implique la continuité des chaînes de déplacements entre les réseaux de transports collectifs de voyageurs des différentes autorités organisatrices, régionales, départementales et urbaines.

Maîtriser les déplacements dans les espaces périurbains des agglomérations devient une obligation dans une ville comme Montpellier où, en 2006, 48% des usagers du TER prennent un transport collectif avant ou après le train (39% dans le reste de la région).

Situé au cœur de l'ensemble urbain, le réseau de tramway de Montpellier Agglomération dessert le futur pôle intermodal de la gare Montpellier Saint-Roch et constitue l'enjeu majeur d'une politique de transport public visant à contenir l'étalement urbain. Il accompagne l'offre TER (trains ou cars), TGV et trains grandes lignes, et permet aux usagers de la région Languedoc-Roussillon d'accéder très rapidement aux grands pôles régionaux que sont les hôpitaux et les facultés, les administrations et services de l'Etat, ainsi que les principaux lycées de Montpellier.

La forte croissance démographique de l'agglomération de Montpellier (plus de 6 200 habitants par an, surtout localisés en couronne périphérique), justifie la création d'une 3ème ligne de tramway. En s'inscrivant dans l'extension de la ligne 1, la Région Languedoc-Roussillon participe à la réduction de la place de l'automobile et poursuit le maillage du territoire par un réseau de transports public attractif, ouvert à tous et respectueux de l'environnement.

Elle apporte une aide financière de 50 millions d'euros pour la construction de la ligne 3 du tramway de Montpellier ce qui s'inscrit dans la continuité de sa participation au développement du transport collectif en site propre.

Cela vaut d'être souligné pour situer le seuil à franchir afin que cette région décolle vraiment dans les années qui viennent et se replace sur la bonne voie !

Contacts

Florence
Combes-Boulard
Responsable
du service presse
Tél. : 04 67 67 67 14
presse@cg34.fr

Yolande Côté
Attachée de presse
Tél. : 04 67 67 67 08
ycote@cg34.fr

Bénédicte Pailleux
Attachée de presse
Tél. : 04 67 67 69 44
bpailleux@cg34.fr

Politique du Département en matière de transport

Un enjeu de société

Les transports sont source de 35 % des émissions de CO^2, principal gaz responsable de l'effet de serre. Le trafic routier est le facteur principal mis en cause. Il représente 95 % des émissions dues aux transports.

Une politique volontariste

C'est pourquoi le Département a développé une politique de transport qui va au-delà de sa compétence légale d'autorité organisatrice. Il a fait le choix d'élargir son action et l'inscrit dans des objectifs d'aménagement et de développement durable du territoire, d'équité sociale et territoriale, de respect de l'environnement et d'efficience des moyens.

Objectifs

- Réduire les besoins en déplacements par des meilleurs choix d'aménagement du territoire avec des politiques de maîtrise foncière, de rationalisation de l'urbanisme, de l'habitat et des activités ;
- Développer le report modal de l'offre de transport vers des modes quantitativement et qualitativement moins polluants et accessibles à tous.

Par quels moyens ?

- Une voie ferrée d'intérêt local en exploitation pour le transport de marchandises (10 000 camions évités sur les routes par an) ;
- Une politique 2 roues volontariste et affirmée, avec un schéma départemental cyclable ;
- Un Plan de déplacements des employés visant à limiter l'usage des voitures ;
- Un schéma départemental des transports ;
- La création, unique en France, d'un syndicat mixte de transport (le SMHT), Loi SRU, pour le transport en commun qui réunit les Autorités Organisatrices de l'Hérault, optimise leurs moyens financiers, valorise leurs politiques respectives de transport et met en cohérence leurs actions pour une offre de transport en commun de qualité et intermodale.

46 M€ pour le tramway

Le Département s'est engagé fortement dans la réalisation du tramway de Montpellier, un projet qui rejoint les objectifs de sa politique de transport pour l'aménagement durable du territoire.

Un soutien technique et financier depuis 1999

- 1999 à 2003 : 23 M€ pour la 1ère ligne du tramway
- 2004 à 2010 : 23 M€ pour la 2e ligne du tramway, ce qui fait passer son taux de participation à 5,75 %.

De plus, le Département s'est engagé dans un partenariat technique (voirie, parkings d'échange et accès à ces parkings…) et par la mise en œuvre d'une véritable intermodalité des réseaux (complémentarité avec le réseau interurbain et intermodalité tarifaire avec le ticket unique « libre-circulation »).

Transports de l'agglomération de Montpellier

TaM, un partenaire unique avec une vocation de service public pour exploiter et concevoir

Président :
Serge Fleurence
Directeur Général :
Marc le Tourneur

La Communauté d'Agglomération de Montpellier a confié à TaM une délégation de service public pour l'exploitation du réseau bus/tramway. En parallèle, la Ville de Montpellier a confié à TaM la gestion du stationnement sur voirie et de huit parkings (3 700 places en ouvrage).

31 communes connectées, 400 000 habitants desservis

Exploitation du réseau bus/tramway, harmonisation des différents modes de transport, gestion du stationnement, offre vélo avec TaM Vélo, promotion des plans de déplacements d'entreprise, les actions de TaM sont multiples, dans un schéma de fonctionnement unique en France, référence en matière d'intermodalité.

Mieux respirer, mieux se déplacer

TaM propose une alternative de qualité à l'usage exclusif de la voiture individuelle, qui s'inscrit dans la politique de développement durable de l'Agglomération, en privilégiant les transports collectifs écologiques (tramways non polluants, bus au GNV), en développant les parkings tramway, et en proposant une offre de stationnement adaptée.

Une exigence de qualité

TaM a obtenu le label NF pour la ligne 1 de tramway, la ligne de bus N°15, l'agence commerciale, le service de contrôle, et s'apprête à en faire de même pour le service du stationnement. C'est pour le voyageur une assurance de fiabilité, de précision, de propreté, de confort et d'informations à jour.

Le voyageur : un usager, un consommateur, un client

TaM propose à sa clientèle des formules de tarification souples pour répondre à tous les besoins, avec un vaste réseau commercial (agences, Maisons de l'Agglomération, commerçants relais) et des services spécifiques comme par exemple l'Amigo, bus de nuit desservant les discothèques. Au moment de la mise en service de la ligne 2, TaM aura transporté plus de 150 millions de voyageurs sur la première ligne de tramway.

Pour son activité de constructeur, TaM a été désigné par Montpellier Agglomération comme maître d'ouvrage délégué pour la construction de la ligne 1, 2 et 3 de tramway. TaM aura ainsi, à l'horizon de 2010, réalisé le réseau « armature » de trois lignes de tram, autour duquel gravitera l'ensemble des transports collectifs (bus et cars).

Le transport public TaM : plus qu'une mission, une vocation !

www.montpellier-agglo.com/tam

TaM : société d'économie mixte au capital de 4 286 000 €
Effectif : 900 personnes
10 millions de km parcourus par an
55 millions de voyageurs transportés
54 rames de tramway et 170 bus
17 000 places de stationnement
170 vélos

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Contact presse

Juliette Savoye
RFF Languedoc-Roussillon
Tél. 04 99 52 21 84
06 33 19 03 87
juliette.savoye@rff.fr

L'UTILISATION PAR LE TRAMWAY
DE LA LIGNE MONTPELLIER-FABRÈGUES

Un partenariat reussi entre RFF et Montpellier Agglomération

Le réseau ferré national accueille la ligne 2 du tramway

Pour la ligne 2 du tramway, Montpellier Agglomération a finalement retenu le tracé qui, sur la partie Ouest (entre l'avenue du colonel Pavelet à Montpellier et l'avenue de Librilla à Saint Jean de Védas) réutilise sur environ 1,5 km la ligne ferroviaire dite de « Fabrègues » reliant à l'origine Montpellier à Bédarieux. Cette ligne à voie unique non électrifiée est juridiquement encore ouverte au trafic mais n'est aujourd'hui plus circulée (abandon des circulations voyageurs à la fin des années 60 ; arrêt du fret en 1998).
La réutilisation de la plate forme a comporté de nombreux avantages tant pour Montpellier Agglomération que pour Réseau Ferré de France. RFF a en effet ici trouvé un champ d'application de sa politique de valorisation de son patrimoine au bénéfice de l'intérêt général, et ce, dans le cadre d'un service public de transport, illustrant ainsi pleinement son rôle d'acteur du développement local.

Un montage institutionnel innovant

Le montage institutionnel, approuvé dès 2002 par l'ensemble des partenaires (Réseau Ferré de France, SNCF, Montpellier Agglomération et TAM), repose sur un dispositif conventionnel innovant :

- Le tronçon concerné reste intégré au réseau ferré national, et donc propriété de RFF ;
- L'exploitation et l'entretien en sont donc par principe confiés à la SNCF, qui a délégué ces deux missions à TAM ;
- La circulation des tramways sur cette ligne entraînera paiement d'une redevance à RFF ;
- La possibilité d'une circulation mixte fret + tramway est préservée.

Organisation des travaux sur ce tronçon :

- Les études et travaux ont été effectués sous maîtrise d'ouvrage RFF, avec TAM comme assistant à maîtrise d'ouvrage ;
- La maîtrise d'œuvre a été confiée au maître d'œuvre retenu par Montpellier Agglomération pour l'ensemble du projet de la ligne 2 (Semaly) ;
- La SNCF a gardé la charge de la mission « sécurité » et doit s'assurer de la mise en place d'équipements aptes aux circulations fret et tramway ;
- Deux phases de travaux : la première, aujourd'hui achevée, assure la circulation des tramways seuls ; une seconde phase de travaux complétera les équipements de sécurité afin de permettre la circulation de trains de fret (4 max./jour) et garantir la mixité de l'exploitation.

Le montant des travaux réalisés s'est élevé à 3,8 M€ pour la première phase, avec un financement, assuré à hauteur de 1 M€ par RFF et de 2,8 M€ par Montpellier Agglomération. Les aménagements de la deuxième phase (environ 1 M€) seront financés, lorsque nécessaire, par la seule communauté d'agglomération.

Pour plus de renseignements sur RFF : www.rff.fr
Et toute l'actualité ferroviaire en Languedoc-Roussillon : www.rff-languedocroussillon.fr

Alstom et Montpellier Agglomération, 10 ans de coopération au service des passagers montpelliérains

Contacts presse

Clotilde Provost
Tél : + 33 (0)1 41 66 91 43
clotilde.provost
@transport.alstom.com

Pauline Rey
Tél : + 33 (0)1 41 66 83 85
pauline.rey@
transport.alstom.com

Alstom, Montpellier Agglomération et TaM travaillent en étroite collaboration depuis près de 10 ans, ce qui permet aux habitants de l'Agglomération de bénéficier d'un service de tramway performant et fiable. Montpellier fut la première agglomération au monde à choisir le tramway CITADIS d'Alstom en 1997 et la première à le mettre en service en juillet 2000. ALSTOM a ainsi livré à TaM, entre 1999 et 2000, 28 rames de tramway CITADIS pour la ligne 1 et aura livré d'ici janvier 2007, 24 tramways pour la ligne 2 du réseau.

Alstom et Montpellier Agglomération, un partenariat durable

Les relations de confiance qui se renouvellent depuis 10 ans sont l'exemple d'un partenariat durable entre Alstom et Montpellier Agglomération. Ainsi, Alstom a accompagné son client dans le succès rencontré par la ligne 1 en allongeant les tramways de 30 à 40 mètres, sans interrompre le service commercial et en fournissant 2 rames complémentaires. Alstom livrera par ailleurs 3 rames supplémentaires à TaM entre janvier et mai 2007, toujours pour répondre à une fréquentation importante de la ligne 1 (130 000 passagers par jour, soit quasiment le double de la fréquentation prévue initialement). La collaboration entre Alstom et TaM se poursuit après la mise en service de la ligne 2. Alstom assure le service après-vente, la maintenance des caténaires et les pièces de rechanges pour permettre à TaM et à la Communauté d'Agglomératon de Montpellier d'offrir aux passagers des tramways ponctuels et fiables.

Un tramway aux caractéristiques bien connues et pourtant renouvelées

Grâce à la modularité du CITADIS, le tramway de la ligne 2 est renouvelé par son design, en total contraste avec la première livrée qui circule sur la ligne 1 du réseau : un design tout en rondeur, coloré et chaleureux, exprimant la générosité et la gaieté.

Grâce au retour d'expérience de la première ligne, Alstom et TaM ont travaillé en étroite collaboration afin d'améliorer le service aux passagers. Ainsi, les tramways de la ligne 2 ont été optimisés pour rendre le voyage encore plus agréable, confortable et sûr :

- écrans d'informations voyageurs haute définition,
- équipements de vidéo-surveillance,
- amélioration de l'accessibilité du tramway aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) grâce à un plancher bas intégral et au remplacement de seuils mobiles par des seuils fixes, plus fiables et permettant de combler la lacune entre le quai et la rame.

Avec 872 tramways CITADIS commandés à travers le monde, Alstom Transport figure parmi les trois premiers constructeurs mondiaux : un tramway sur trois dans le monde est fourni par Alstom. Vingt-quatre villes à travers le monde ont choisi CITADIS dont 15 en France. Un milliard de passagers ont été transportés et 70 millions de kilomètres ont été parcourus, soit 2000 fois le tour de la Terre.

Alstom Transport développe et propose la gamme de systèmes, d'équipements et de services la plus complète du marché ferroviaire. N°1 des trains à très grande vitesse, à grande vitesse et pendulaire, Alstom Transport est au second rang mondial sur le marché des transports urbains (tramways et métros), des trains régionaux et inter-régionaux, de la signalisation, des équipements d'infrastructure et de l'ensemble des services associés.

TRANSDEV
Développeur de mobilités

Groupe TRANSDEV
Un opérateur de transport public

TRANSDEV, filiale de la Caisse des Dépôts, est l'un des opérateurs majeurs en Europe dans le domaine du transport public.

Un leader dans l'exploitation des tramways

Avec 9 réseaux de tramway (Grenoble, Melbourne, Montpellier, Mulhouse, Nantes, Nottingham, Orléans, Strasbourg, Valenciennes), 2 réseaux en construction (Tenerife, Madrid), 2 réseaux en projet (Edimbourg, Reims) et 2 métros en exploitation (Porto, Gênes), TRANSDEV occupe une place de leader mondial sur ce marché , qui lui permet d'intervenir sur la majorité des projets de transports en commun en site propre (TCSP) actuellement en projet ou en cours de réalisation en France et à l'international .

Transdev intègre également la dimension ferroviaire et travaille à la conception de nouveaux réseaux intégrés multimodaux autour des agglomérations, comme les projets de tram-train à Mulhouse, à Melbourne ou à Strasbourg.

A travers 89 réseaux urbains, 44 réseaux interurbains en France, en Grande-Bretagne, en Espagne, au Portugal, en Italie, en Allemagne et en Australie, TRANSDEV assure les déplacements de plus d'un milliard de passagers par an.

Le Groupe gère un parc de 10 000 autocars et autobus, de 950 tramways, 92 métros, 20 trains et 23 navettes fluviales.

Il compte près de 30 000 collaborateurs dont 14 000 hors de France.

Son chiffre d'affaires consolidé estimé pour 2006 atteint un milliard d'euros et son volume d'affaires dépasse 1,7 milliard d'euros.

La SNCF, intégrateur de transports multimodaux

Contact presse

Communication
Régionale SNCF
Martine Nougué
04 99 74 12 07

Plus de 20 000 personnes arrivent ou partent chaque jour, en TGV ou Talgo, en TER ou trains Corail, de la gare de Montpellier Saint-Roch aujourd'hui située au croisement de deux, et bientôt trois lignes de tramway.

L'ouverture de la deuxième ligne de tramway conforte ainsi la vocation de la Gare de Montpellier Saint-Roch à devenir bientôt un véritable carrefour intermodal grâce à l'aménagement, à l'horizon 2009-2010, du pôle d'échanges intermodal Montpellier Saint-Roch.

Forte de son savoir-faire d'organisateur des interconnections entre les différents modes de transports, la SNCF étudie aujourd'hui avec ses partenaires - autorités organisatrices et sociétés exploitantes des transports publics - les aménagements du futur pôle d'échanges de Montpellier Saint-Roch, véritable lieu de l'intermodalité :

> l'ouverture, en janvier 2007, d'une nouvelle entrée de gare,
> l'aménagement d'un espace d'informations « voyage intermodalité » (TER et transports urbains) à l'intérieur de la gare,
> la mise en place d'une signalétique intermodale sur le parvis et à l'intérieur de la gare,
> la diffusion d'informations « arrivées/départs trains » dans les stations de tramway
> et, à l'horizon de l'ouverture de la troisième ligne de tramway, un parking de 2000 places viendra compléter l'offre de service proposée aux voyageurs.

SEMALY - BCEOM - BETEREM - AGD Architecte
Le groupement de maîtrise d'oeuvre

A l'issue d'un concours de maîtrise d'œuvre complète, le groupement ***Tramway Deuxième ligne*** s'est vu attribuer la responsabilité de la conception et de la réalisation du projet de tramway de Montpellier Ligne 2. Ce groupement rassemble les entreprises du groupe EGIS SEMALY, BCEOM et BETEREM et le cabinet d'architecture AGD (Antoine Garcia Diaz) ; le même groupement était déjà à l'origine du projet de réalisation de la ligne 1 du tramway.

Les missions du groupement de maîtrise d'œuvre générale ont consisté à fournir les prestations complètes de maîtrise d'œuvre et comprennent des infrastructures (plate-forme, voirie, stations et pôles d'échange), de voie ferrée, d'ouvrages d'art, de bâtiments, des aménagements urbains, des équipements et systèmes d'exploitation et du Centre de Maintenance Jeune Parque. Les opérations ont été divisées selon les domaines d'expertise des différents membres du groupement. Le groupement. ***Tramway Deuxième Ligne*** a eu la responsabilité du projet depuis les études préliminaires, l'avant-projet, le projet, les consultations des entreprises et le contrôle de la réalisation de l'ensemble des marchés (hors matériel roulant), ainsi que la programmation et la réalisation des essais d'ensemble du système.

Société d'ingénierie des transports urbains et ferroviaires, **SEMALY** est mandataire du groupement (part propre : 50%) et assure le rôle de Direction de Projet, ainsi que la maîtrise d'œuvre des équipements tramway et des travaux d'infrastructures des secteurs A et B (Saint Jean de Védas à Gares). SEMALY a sous-traité les déviations réseaux humides à BRL Ingénierie et les études de circulation à ISIS (Groupe Egis).

BCEOM, filiale du groupe EGIS est un bureau d'études en ingénierie et conseil pour l'aménagement des territoires et le développement des populations. Spécialiste de l'aménagement, il a assuré la maîtrise d'œuvre des nombreux (25) ouvrages d'art et des travaux infrastructures du Secteur C (Gare à Corum).

BETEREM, autre filiale du Groupe Egis, est un bureau d'études en urbanisme spécialisé dans l'aménagement durable du territoire. Il a assuré, dans le cadre de la ligne 2 du tramway de Montpellier, la coordination des réseaux et la maîtrise d'œuvre des travaux infrastructures des secteurs D, F et G (Corum à Jacou).

Le bureau d'architectes Antoine Garcia Diaz (**AGD**) assure la maîtrise d'œuvre des aménagements urbains tels que l'insertion, les bâtiments, le dépôt Jeune Parque (avec sous-traitance à A+ et OTCE), les espaces verts (avec sous-traitance à SEDES) et le mobilier urbain.

Atelier Antoine Garcia-Diaz

Antoine Garcia-Diaz
à la tête d'un atelier
à vocation nationale
et internationale

Créé en 1980 à Montpellier, l'Atelier d'Antoine Garcia-Diaz a toujours privilégié la pluridisciplinarité en associant étroitement l'architecture, l'urbanisme et le paysage. Les 45 collaborateurs qui composent son équipe sont dotés d'une sensibilité commune et sont animés d'un même esprit d'entreprise.
Cette parfaite coopération se trouve optimisée par le caractère pluridisciplinaire de ses membres, issus de formations différentes et complémentaires. Collaborent à l'Atelier : des architectes, des urbanistes, des paysagistes, des économistes et des techniciens de haut niveau.
L'Atelier s'est doté d'une structure et d'une organisation lui permettant de se positionner sur les grands projets en France et à l'étranger.

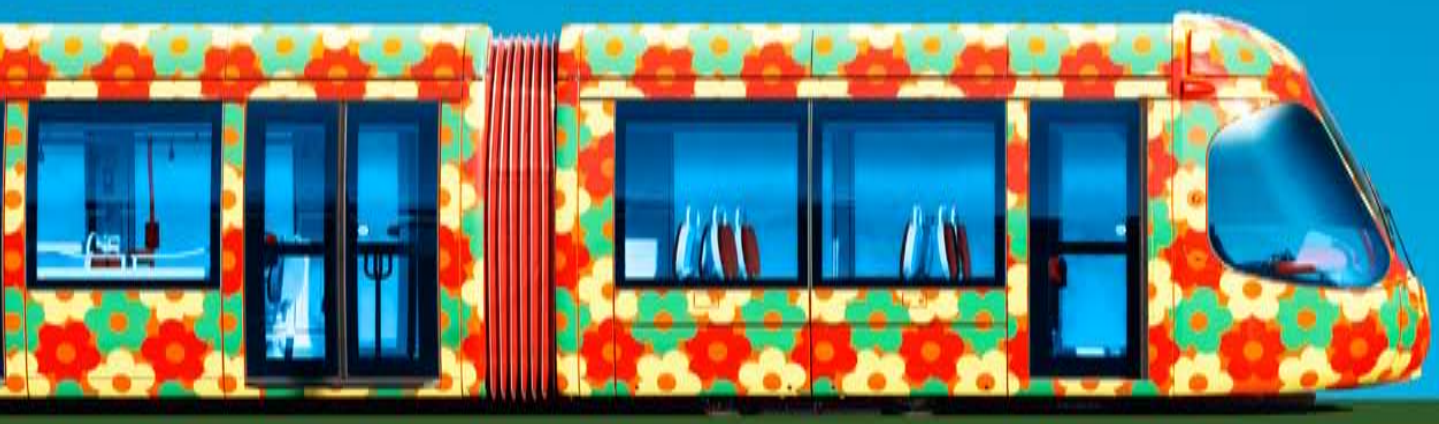
Pour Antoine Garcia-Diaz, tout projet représente une aventure, une émotion, suscitant à chaque fois une approche spécifique, une démarche renouvelée. Son équipe, motivée par une volonté de remise en question permanente et par un esprit d'initiative, s'est engagée depuis de nombreuses années dans des projets d'envergure.
L'Atelier a obtenu de nombreux succès face à une concurrence réputée et son expérience acquise au niveau régional a été l'un des vecteurs de cette réussite.

L'aménagement urbain autour des deux lignes de tramway

Parmi ses réalisations les plus représentatives dans l'Agglomération montpelliéraine : la Cité Judiciaire (en association avec Bernard Khon), ou encore la mission de conception des aménagements urbains liés aux 1e et 2e lignes de tramway de Montpellier Agglomération. L'Atelier a aussi conçu et réalisé de nombreux projets de logements et de bâtiments publics sur Montpellier et sa région.
Le rayonnement de l'Atelier a rapidement dépassé les frontières régionales. Celui-ci s'est traduit par des études et des réalisations importantes, menées pour le compte de collectivités locales extérieures à la région, comme la restructuration du Centre-Ville de Verdun, l'Hôtel du Département des Hautes-Alpes de Gap, le pôle d'échanges du Mont Ribouet à Rouen, l'aménagement du front de mer d'Arcachon, la requalification d'espaces publics à Castres, Mesnil-Saint-Père, Epinal, Saint Jean Pied de Port, Mâcon, Mérignac, Toulouse, Strasbourg, Agen, Chartres, ou la ligne E du tramway de Toulouse.
L'évolution de l'Atelier et sa volonté de diversification ont été telles qu'il s'est positionné avec force, face à de grandes équipes nationales et internationales.
Ainsi, il a participé à plusieurs concours d'aménagements, notamment en Espagne (Reus, Granollers, Valence) et a été le lauréat du concours international lancé par la ville des Escaldes, pour la mise en valeur des espaces publics communaux de la Principauté d'Andorre.

Ont participé au projet de la deuxième ligne de tramway de l'Agglomération de Montpellier, aux côtés d'Antoine Garcia-Diaz : Jean-Paul Valette, *architecte-urbaniste, chef de projet* - Jean Planes, *architecte* - Viorel Trocan, *architecte* - Caroline Desfosse, *architecte* - Marc Lançon, *architecte* - Anne-Marie Jibaud, *paysagiste* et Stéphane Culard, *projeteur*.

Contacts presse
Montpellier Agglomération
Francis Attard : 04 67 13 64 34
f.attard@montpellier-agglo.com
Julie Sanchez : 04 67 13 60 20
j.sanchez@montpellier-agglo.com



Montpellier Agglomération • Service Communication - 12/06

Montpellier
Agglomération

50, place Zeus - B.P. 95 31 - 34045 Montpellier Cedex 01
www.montpellier-agglo.com
Station tramway : Léon Blum

Montpellier
Agglomération