Montpellier Agglomération

NOUVELLE CRÉATION PRINTEMPS 2012

LIGNES 3 & 4 DE TRAMWAY

MONTPELLIER AGGLOMÉRATION INAUGURE
DEUX LIGNES DE TRAMWAY SIGNÉES
MONSIEUR CHRISTIAN LACROIX

UNE PREMIÈRE EN FRANCE

DOSSIER DE PRESSE

VENDREDI 6 AVRIL 2012

la Région Languedoc Roussillon · Département Hérault Conseil Général · Montpellier · JUVIGNAC · TaM Transports de l'agglomération de Montpellier · ALSTOM · TRANSDEV

Montpellier
Agglomération

édito

Montpellier Agglomération achève deux nouvelles lignes de tramway. C'est un investissement financier considérable, plus d'un demi-milliard d'euros, et un investissement humain particulièrement audacieux, en anticipant dès 2009 le démarrage des travaux pour soutenir le secteur du bâtiment face à la crise. 170 entreprises mobilisées et, à la fin de l'année 2011, plus d'un million et demie d'heures travaillées, dont 1 sur 8 réservée à l'insertion.
Ce sont également près de 75 emplois créés pour la conduite des nouvelles rames et la maintenance des voies. Après deux ans et demi de travaux -que les riverains soient remerciés pour leur patience-, nous inaugurerons 22 km de voies, le long desquelles s'étendent des quartiers et des espaces, dont la morphologie et le cadre de vie se trouvent entièrement revalorisés. Avec ces deux nouvelles lignes, Montpellier Agglomération offre plus d'accessibilité à ses habitants et notamment aux personnes à mobilités réduites. Le bénéfice est aussi environnemental, avec des rames à 90% recyclables et des passagers qui consommeront 10 fois moins d'énergie qu'en voiture pour se déplacer. C'est encore, avec 15 millions annuels de voyageurs supplémentaires sur l'ensemble du réseau, une mobilité au service de l'emploi et de l'équilibre social. C'est enfin la fierté de tous voyager dans des rames habillées par Christian Lacroix. Ce 6 avril, Montpellier Agglomération fête la réalisation d'un défi, ouvrir 2 lignes de tramway à la fois, et franchit un cap, la structuration en étoile de l'ensemble de son réseau. Une nouvelle ère des déplacements est en marche pour une métropole durable, que préfigure déjà le projet EcoCité de Montpellier à la Mer et que viendront renforcer les grands projets structurants auxquels Montpellier Agglomération s'associe ou qu'elle impulse : contournements autoroutier et ferroviaire grande vitesse à l'horizon 2017, nouvelle gare TGV s'insérant dans un quartier d'affaires ou encore rapprochement des TER et du tramway par des pôles d'échanges multimodaux.
Ces nouvelles lignes de tramway sont une première pierre pour la métropole de demain, plus humaine et durable, plus forte et plus ouverte.

Jean-Pierre Moure,
Président de Montpellier Agglomération

sommaire

1. L3 & L4 : deux nouvelles lignes de tramway en service et la naissance d'un nouveau réseau de transport P.5
1.1 Un nouveau réseau de transport en étoile autour de 4 lignes de tramway
1.2 Un réseau de bus interconnecté au réseau tramway
1.3 Un réseau de transport 100 % durable
1.4 L'accessibilité au cœur des priorités
1.5 Les nouveaux projets à venir

2. Plan du nouveau réseau de tramway P.13

3. Coût, financement et intervenants des Lignes 3 & 4 de tramway P.14

4. Une requalification urbaine exemplaire P.15
4.1 Les principales requalifications urbaines sur les tracés des lignes 3 et 4 de tramway
4.2 Deux ouvrages d'art
4.3 Les aménagements paysagers : des espaces de respiration au fils des rails

5. La Ligne 3, de Juvignac à Pérols : en route vers la mer P.18
5.1 Le tracé stations par stations
5.2 Une navette et des Vélomagg pour desservir la plage

6. La Ligne 4, la première ligne circulaire de tramway en France P.22
6.1 Une véritable révolution du périphérique urbain
6.2 Le tracé station par station

7. Un réseau de tramway résolument très design P.24
7.1 Lignes 3 & 4 : deux nouvelles lignes de tramway haute Couture signées Monsieur Christian Lacroix
7.2 Des abris et une billetterie très design
7.3 Les lignes 1 et 2 signées Garouste et Bonetti

8. Le tram de l'emploi P.29
8.1 Favoriser l'emploi local, régional et national
8.2 La Cellule Emploi Tramway
8.3 La Ligne 3, l'aboutissement

9. Les coulisses du tramway P.32
9.1 Neuf mois d'essais sur site avant la mise en service des lignes
9.2 La gestion des tramways au quotidien
9.3 TaM : 1100 agents au service du transport public

10. Une exposition inédite sur les découvertes archéologiques sur le chantier du tramway P.36

ANNEXE : Les partenaires P.37

1 L3 & L4 : deux nouvelles lignes de tramway en service et la naissance d'un nouveau réseau de transport

Depuis 2000, Montpellier Agglomération fait de son réseau de tramway un outil d'aménagement d'un territoire qui regroupe plus de 420 000 habitants, préservant ainsi l'environnement et s'inscrivant dans la logique d'un véritable réseau. Aujourd'hui, avec la mise en service de ces deux nouvelles lignes de tramway, ce sont 23 km de voies supplémentaires qui permettront aux usagers de traverser l'Agglomération du Nord au Sud pour un montant total de 530 M€.
Après les Lignes 1 et 2, aux hirondelles et aux fleurs signées Garouste et Bonetti, Montpellier Agglomération présente aujourd'hui sa nouvelle création printemps 2012 : deux nouvelles lignes Haute Couture signées Monsieur Christian Lacroix. Ces deux nouvelles lignes viennent de nouveau surprendre par leur originalité tant par leur design que dans leur tracé. En effet, d'une longueur de 19,8 km, la Ligne 3 dessert l'Agglomération de Montpellier du Nord au Sud soit 4 communes (Juvignac – Montpellier – Lattes – Pérols) avec la transformation majeure de la "Route de la mer" permettant de desservir les premières villes à proximité des plages. La Ligne 4, quant à elle, vient révolutionner le concept de périphérique urbain en circulant tout autour du centre-ville de Montpellier sur plus de 8 km et en s'appuyant sur le réseau des 3 lignes de tramway déjà existantes.
Dès la construction de la première ligne de tramway, Montpellier Agglomération a conçu son projet dans le cadre d'un réseau, comprenant trois lignes en étoile et correspondant aux axes principaux de l'Agglomération, existants ou futurs, en terme de densité de population, d'emplois ou d'équipements.

" La ville au bas de chez soi, la métropole au bout du tramway "

Avec quatre lignes, le tramway de Montpellier Agglomération innerve le territoire et bascule véritablement vers cette logique de réseau en étoile. C'est l'axe majeur de la politique des déplacements de Montpellier Agglomération pour donner plus de cohérence aux développements urbains des communes de l'Agglomération, caractérisé par la formule du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) : "la ville au bas de chez soi, la métropole au bout du tramway". Aujourd'hui, les transports en commun desservant le territoire de l'Agglomération de Montpellier se mettent à l'heure du nouveau réseau de tramway, privilégiant l'intermodalité et un maillage densifié des axes de circulation. **Ainsi, dès ce 7 avril, date de la mise en service des Lignes 3 & 4, ce sont 4 lignes de tramway au design toujours plus novateur qui circuleront sur plus de 56 km de rails et desservant Montpellier et 7 communes périphériques. 3 ans d'un chantier qui touche à sa fin avec un réseau de 4 lignes interconnectés à 30 lignes de bus, 50 stations Vélomagg' entièrement automatisées, 25 stations d'autopartage Modulauto, plus de 23 km de pistes cyclables… et une Agglomération entièrement transformée et repensée.**

Une hausse de la fréquentation moyenne de 22%,
soit 15 millions de voyageurs supplémentaires sur l'ensemble
du réseau de transports de Montpellier Agglomération dès avril 2012.

1 L3 & L4 : deux nouvelles lignes de tramway en service et la naissance d'un nouveau réseau de transport

1.1 Un réseau de transport en étoile autour de 4 lignes de tramway

Le renforcement du réseau de tramway de Montpellier Agglomération, grâce à la mise en service de ces deux nouvelles lignes, va permettre de faciliter la mobilité de tous et d'accroître les possibilités de déplacements sur le territoire.
Un nouveau réseau de transport voit le jour avec, au total :
> **4 lignes de tramway** très design sur 56 km de voies avec 12 parkings offrant 5 000 places au total ;
> **30 lignes de bus TaM** interconnectées au réseau tramway ;
> **50 stations Vélomagg'** automatiques ;
> **6 nouvelles stations d'autopartage Modulauto**, portant à 25 le nombre de stations.

Des temps de trajets réduits

Avec la mise en service du nouveau réseau tramway, les itinéraires des Lignes de tramway 2 et 3 ont été modifiés permettant d'optimiser les trajets et surtout d'engendrer des temps de trajets réduits.
La Ligne 1 est prolongée entre la nouvelle station Stade de la Mosson (ancien terminus de la ligne 1) et le nouveau terminus Mosson, permettant d'améliorer la desserte du quartier Mosson et de créer un pôle d'échange en connexion avec la nouvelle Ligne 3 de tramway, les lignes de bus ainsi que les lignes du réseau départemental et l'arrivée du futur Car à Haut Niveau de Service desservant le " Cœur de l'Hérault ".
L'itinéraire de la Ligne 2 est modifié entre la station Corum et la station Gare Saint-Roch, offrant un accès direct à la place de la Comédie et au centre-ville de Montpellier depuis Jacou, Le Crès et Castelnau-le-Lez. Les habitants du Nord-Est de l'agglomération bénéficieront ainsi d'un gain de temps de 9 minutes pour rejoindre le centre-ville de Montpellier. La desserte des stations Place Carnot, Voltaire, Rives du Lez, Place de l'Europe, Pompignane et Les Aubes actuellement desservies par la ligne 2 sera désormais assurée par les nouvelles lignes 3 et 4.
La Ligne 3 relie en 50 minutes La Mosson à Pérols Etang de l'Or et Lattes Centre, avec des pointes à 70km/h sur certaines portions de l'avenue Georges Frêche. Le tramway y circulera de 4h30 à 1h du matin (2h les vendredis et samedis), à raison d'une rame toutes les 6 minutes sur la partie centrale, et une rame toutes les 12 minutes sur les extrémités à voie unique. Le nouvel itinéraire de la Ligne 3 qui permet une traversée directe du centre-ville de Montpellier entre la place Ernest Granier et la Gare Saint-Roch offre une meilleure accessibilité au cœur de ville et à la gare pour tous les habitants de Pérols, de Lattes et des nouveaux quartiers de l'avenue Raymond Dugrand.
La Ligne 4 va offrir de nouvelles relations entre les quartiers périphériques du centre-ville de Montpellier en desservant l'Hôtel de Ville, la Gare Saint-Roch et des équipements emblématiques de l'Agglomération : Corum, Piscine Olympique d'Antigone, Médiathèque centrale, Agora de la danse. Sa fréquence de 8 minutes dans chaque sens et les trois autres lignes de tramway permettent aux usagers de diversifier leur parcours et d'optimiser leur trajet au cœur de l'agglomération.

Des nouveaux points de correspondances

Ce nouveau réseau fait émerger de nouveaux points de correspondances importants :
- **Gare Saint Roch**, véritable centre névralgique d'interconnexion entre les 4 lignes de tramway
- **Corum,** où se croiseront les Lignes 1, 2 et 4,
- **Rives du Lez** avec les Lignes 1, 3 et 4,
- **Port Marianne** avec les Lignes 1 et 3,
- **Mosson** avec les Lignes 1 et 3 et le futur CHNS (Car à Haut Niveau de Service) du département.

Les Lignes 1, 3 et 4 de tramway à la gare Saint Roch.

1 L3 & L4 : deux nouvelles lignes de tramway en service et la naissance d'un nouveau réseau de transport

1.2 Un réseau de bus interconnecté au réseau tramway

Avec la mise en service de 2 nouvelles lignes de tramway le 6 avril prochain, Montpellier Agglomération renforce son offre de transport public. Avec 4 lignes de tramway connectées aux 30 lignes de bus, le territoire de l'Agglomération de Montpellier est ainsi irrigué dans sa totalité offrant de multiples possibilités de déplacements à l'usager. Les différents secteurs d'habitat et d'emploi, les hôpitaux, les établissements scolaires et universitaires, ainsi que les équipements culturels et sportifs de l'Agglomération de Montpellier sont ainsi reliés au réseau de transport de Montpellier Agglomération grâce à un maillage optimal et interconnecté aux différents modes de transports. Sur les futurs axes tramway, notamment la Ligne 5 (Lavérune > Clapiers, Montferrier, Prades le Lez) dont la concertation a commencé début décembre dernier, les dessertes bus sont renforcées en anticipation sur les trajets principaux afin de répondre aux besoins et aux attentes des usagers.

30 lignes de bus connectées à 4 lignes de tramway.

Les lignes de bus remplacées par la ligne 3 de tramway
- **Ligne 15** Pierre de Coubertin > Gare Saint-Roch
- **Ligne 6** Professeur J. Blayac > Gare Saint-Roch

Les lignes de bus modifiées
- **Ligne 6** Pas du Loup > Euromédecine (via Gare Saint-Roch)
- **Ligne 7** Pierre de Coubertin > La Martelle / Celleneuve
- **Ligne 8** Cité de l'Arme > Gare Saint-Roch
- **Ligne 12** Razeteurs > Gare Saint-Roch
- **Ligne 16** Tournezy > Gare Saint-Roch
- **Ligne 18** Lattes Centre > Sabines
- **Ligne 22** Saint-Éloi > Jacou
- **Ligne 25** Mosson > Juvignac Le Martinez
- **Ligne 28** Pérols Parc Expo > Cabanes de Pérols
- **Ligne 32** Garcia Lorca > Villeneuve-lès-Maguelone Maison d'arrêt

Les lignes renforcées
- **Ligne 11** Les Bouisses > Gare Saint-Roch
- **La Navette** Saint-Éloi > Agropolis > Universités
- **Ligne 20** Saint-Jean de Védas Centre > Saint-Jean de Védas Saint-Hubéry
- **Ligne 32** Garcia Lorca > Villeneuve-lès-Maguelone Maison d'arrêt
- **Ligne 36** Charles de Gaulle > Clapiers Cap Alpha > Montaud Église
- **Ligne 37** Place de l'Europe > Castelnau-le-Lez Notre-Dame-de-Sablassou

> Les nouvelles dessertes
- **Ligne 39** Jacou > Jacou La Draye

> Les modifications prévues d'ici l'été 2012
- **Mise en place de la ligne 10** Celleneuve > Saint Eloi via les quartiers Saint Clément et Arceaux
- **Modification de la ligne 7** Pierre de Coubertin > La Martelle/ Les Bouisses

1.3 Un réseau de transport 100 % durable

Chaque année, le réseau de transports de Montpellier Agglomération reçoit plus de 67 millions de voyageurs. Avec la mise en service des Lignes 3 et 4 de son réseau de tramway, les transports en commun de l'Agglomération de Montpellier se mettent à l'heure de l'intermodalité, pour un maillage densifié des axes de circulation. Des connexions renforcées avec le réseau autobus, plus de stations Vélomagg', plus de pistes cyclables, des nouvelles stations d'autopartage, un dispositif simplifié de location de vélos en courte durée…
Cette politique de transports favorisant l'intermodalité est un des piliers majeurs du nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2010-2020 de Montpellier Agglomération. Avec ce plan d'actions, elle s'est fixée comme objectif de **diminuer, à l'horizon 2020, de 10% le trafic automobile et de 23% les émissions de gaz à effet de serre** sur son territoire.

1 L3 & L4 : deux nouvelles lignes de tramway en service et la naissance d'un nouveau réseau de transport

Un tramway développement durable

Outre l'utilisation d'une énergie propre et une capacité de transport équivalente à 3 bus ou 177 voitures avec une occupation moyenne de 1,3 personnes par voiture, le tramway est fabriqué en employant des matériaux tels que l'acier, l'aluminium ou le cuivre, dont les filières de recyclage sont bien développées. Cette approche permet une recyclabilité de plus de 90%.

Des lignes de bus au GNV

Montpellier Agglomération a engagé un ambitieux programme d'acquisition et de rénovation du parc d'autobus visant à ce que l'ensemble des bus desservant son territoire soient des bus propres, roulant au GNV. Lancé en janvier 2000, ce programme a permis le renouvellement du parc avec des bus fonctionnant au GNV (Gaz Naturel pour Véhicule). Essentiellement composé de méthane et contenant peu de carbone, le GNV est une énergie primaire préservant la qualité de l'air. Il ne nécessite aucune transformation susceptible de polluer, et rejette moins de gaz carbonique, principal responsable des émissions de gaz à effet de serre. Le confort des passagers dans les bus au GNV est amélioré par la réduction du bruit et des vibrations, et les odeurs qu'ils dégagent sont moins désagréables pour les piétons.

Transport à la Demande (TaD) : adapter le transport aux besoins des usagers, plus d'amplitude et plus de fréquence

Dans l'objectif d'adapter son offre de transport aux besoins quotidiens des habitants de son territoire, Montpellier Agglomération a lancé le transport à la demande le 29 août dernier à Castelnau-le-Lez. Ce nouveau système fonctionne toute la journée, sur le tracé d'une ligne de bus existante. Un véhicule léger type monospace, aux couleurs du réseau de transports de Montpellier Agglomération, effectue les trajets. L'usager qui souhaite emprunter la ligne contacte la centrale de réservation, par téléphone, serveur vocal ou internet, pour réserver son départ à l'aller comme au retour, jusqu'à 1 heure avant le départ. Il peut également effectuer ses réservations sur plusieurs jours jusqu'à 3 mois à l'avance. Pour accéder au transport à la demande, l'usager doit être muni d'un titre de transport TaM en cours de validité ou en acheter un à bord comme dans un bus traditionnel.

Ce TaD déjà mis en place à Castelnau-le-Lez, fin août 2011, compte aujourd'hui 430 personnes inscrites. Forte de cette fréquentation en progression constant, Montpellier Agglomération lance dès ce 7 avril 2012 un service équivalent dans les communes de Pérols, Jacou, Clapiers Saint-Jean-de-Védas, Saint Drézery et Montaud.

Une rame de tramway, c'est :

- autant de personnes que dans 177 voitures ou 3 bus,
- 90% de recyclabilité,
- un niveau sonore 4 fois inférieur au niveau généré par le trafic automobile,
- une consommation d'énergie 10 fois moins importante qu'une voiture.

Un réseau durable : 20 abris voyageurs solaires

Montpellier Agglomération a fait installer 20 abris voyageurs à toiture photovoltaïque. Ces abris voyageurs sont autonomes et produisent eux-mêmes, par accumulation, l'énergie nécessaire à leur éclairage.

L'ensemble du parc bus fonctionne au GNV et 20 abris bus sont équipés de toiture photovoltaïque.

1 L3 & L4 : deux nouvelles lignes de tramway en service et la naissance d'un nouveau réseau de transport

Vélomagg' : 50 vélostations automatisées

Lancé en juin 2007, le service Vélomagg' est l'un des grands succès publics de Montpellier Agglomération en matière de politique de transports durables avec plus de 1 600 Vélomagg' disponibles et une fréquentation de plus de 160 000 utilisateurs en 2011.

Le service Vélomagg' évolue également avec la mise en service des Lignes 3 et 4 et propose deux nouvelles formules :

Une formule de location libre-service sur Montpellier est organisée autour de 50 stations automatiques accessibles 7 j/7, 24 h/24 par carte bancaire ou par serveur vocal au 09 69 39 00 99. Ces stations sont équipées de vélos inédits, avec un nouveau look, plus ergonomiques et plus « intelligents » grâce à leur boîtier électronique embarqué. Ces nouveaux vélos s'utilisent avec une carte d'abonnement ou un code d'accès temporaire obtenu via le lecteur de carte bancaire ou le serveur vocal.

Une formule de location longue durée proposant la location d'un Vélomagg' à l'année est disponible à l'agence Vélomagg' (27, rue Maguelone) et dans les 11 Maisons de l'Agglomération.

Pour garer votre vélo en toute sécurité, 6 véloparcs supplémentaires, s'ajoutant aux 12 existants, sont disponibles à proximité des lignes de tramway.

Les vélostations et véloparcs disponibles sur www.tam-way.com

50 vélostations automatisées et équipées de panneaux photovoltaïques

Développer les modes doux en complémentarité du tramway : 23 km de pistes cyclables sur le tracé des Lignes 3 et 4

Montpellier Agglomération a aménagé des pistes cyclables dans les deux sens sur l'ensemble du tracé des Lignes 3 et 4 du tramway, soit plus de 23 km de voies cyclables en jouant totalement la complémentarité tramway-vélo (renforcement du stationnement public vélo aux stations de tramway, création de nouvelles stations Vélomagg' près des principaux sites desservis ...).

Modulauto : 25 stations d'autopartage et 50 voitures

Faisant de l'intermodalité la caractéristique principale de son réseau de transport, Montpellier Agglomération a mis en place, en partenariat avec la société Modulauto, une flotte de véhicules pour des utilisations de courte durée de particuliers, sur le trajet de leur choix. Ce service est simple d'utilisation : réservation par téléphone ou internet, fonctionnement 7 jours sur 7 et 24h sur 24, carte à puce personnalisée pour accéder au véhicule dans la station choisie. 50 véhicules sont mis à la disposition du grand public. 6 nouvelles stations Modulauto ouvriront en 2012, portant à 25 le nombre de stations d'autopartage.

50 véhicules en autopartage, répartis dans 25 stations en interconnexion avec le réseau de transports en commun.

1 L3 & L4 : deux nouvelles lignes de tramway en service et la naissance d'un nouveau réseau de transport

3 nouveaux parkings d'échange : 1 250 places en connexion avec le tramway et 2 850 à terme

Avec la réalisation des lignes 3 et 4 du réseau de tramway, Montpellier Agglomération inaugure 3 nouveaux parkings d'échange, pour favoriser l'interconnexion des modes des transports dans les trajets des usagers. D'une capacité totale de 1 250 places à l'inauguration et de 2 850 à terme, ils ponctuent le tracé de la ligne 3 aux grandes entrées de ville :

- **Garcia Lorca,** à proximité de l'A9 et future rocade > 400 places ;
- **Mosson**, au nord de Montpellier, au point de connexion entre les Lignes 1 et 3 > 450 places - un projet de création d'un parking de 1 600 places est à l'étude pour une réalisation fin 2015 ;
- **Parc Expo** > 400 places.

Pour 4,40€ (3,30€ avec le Pass'Agglo), les usagers ont la possibilité de laisser leur véhicule pour la journée, du lundi au samedi de 7h à 20h, et d'obtenir autant de tickets de tramway aller-retour que d'occupants dans la voiture. Le parking est gratuit pour les abonnés TaM.

Le dimanche et les jours fériés, les parkings d'échange sont gratuits. L'usager peut se procurer son titre de transport directement aux distributeurs automatiques des stations de tramway.

Également, 3 autres parkings tramway de proximité : Lattes centre (50 places), Pérols (70 places) et Juvignac (180 places). Les parkings tramway Ligne 3 sont équipés de places réservées au covoiturage, au plus proche des quais du tramway (comme c'est le cas dans les parkings tramway lignes 1 et 2).

89 ombrières photovoltaïques sur 2 parkings d'échanges tramway

Montpellier Agglomération, en partenariat avec TaM, a installé en mars 2011, 89 ombrières photovoltaïques sur les parkings d'échange tramway Georges Pompidou à Castelnau-le-Lez et Saint Jean le Sec à Saint-Jean-de-Védas, pour un montant de 6,35 M€ HT. Les 7 364 m² de panneaux photovoltaïques, qui couvrent 540 places de stationnement et fonctionnent depuis décembre, devraient produire une puissance cumulée de 1 240 000 kWh/an sur 20 ans, soit les besoins annuels en énergie de 450 foyers.

7 364 m² de panneaux :

- 1 240 000 kWh/an d'électricité produite, soit l'équivalent de la consommation de 450 foyers hors chauffage
- plus de 260 tonnes de CO_2 économisées chaque année.

1.4 L'accessibilité au cœur des priorités

Le 7 avril marquera le début d'une nouvelle ère pour les usagers des transports de l'Agglomération de Montpellier, celle d'un réseau 100% accessible. 5,1 M€ ont été mobilisés par Montpellier Agglomération pour financer l'ensemble des mesures mises en place pour atteindre cet objectif.

Montpellier Agglomération investit 5,1 M€ pour un réseau 100% accessible

Des véhicules adaptés

Conformément au schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport de Montpellier Agglomération, la collectivité a aménagé l'ensemble de son parc de tramway et de bus afin qu'il soit accessible aux personnes à mobilité réduite. Les 4 lignes de tramway sont équipées de rames et de quais accessibles. Pour les lignes d'autobus, Montpellier Agglomération a fait l'acquisition de bus équipés de plancher bas intégral, avec une palette escamotable pouvant être activée pour l'accès des fauteuils roulants et des poussettes. Les quatre derniers bus ainsi aménagés seront réceptionnés cet été, achevant la mise en accessibilité complète du réseau de transports en commun de l'Agglomération de Montpellier.

1 L3 & L4 : deux nouvelles lignes de tramway en service et la naissance d'un nouveau réseau de transport

Des aménagements pour les handicaps auditif et visuel

Pour l'aménagement des nouvelles lignes, Montpellier Agglomération s'est étroitement associé aux associations réunies au sein du Comité de Liaison et de Coordination de Personnes Handicapées. Pour les personnes malentendantes, un jingle annoncera l'annonce sonore à venir, et le contraste des annonces visuelles a été accentué pour être mieux perçu par les malvoyants. Comme pour les Lignes 1 et 2, des bandes d'éveil de vigilance ont été aménagées sur les quais pour les déficients visuels. Dans les bus, des annonces sonores seront mises en place pour les déficients visuels et 400 abris voyageurs ont également été remplacés offrant plus de confort, les arrêts les plus importants du réseau sont équipés de Bornes d'Information Voyageur (BIV) annonçant le temps réél d'attente avant le prochain véhicule.

Un réseau en complémentarité avec le GIHP

Avec une subvention de 1,025 M€ en 2012, Montpellier Agglomération poursuit son accompagnement du GIHP (Groupement d'Insertion pour les Handicapés Physiques) qui permet aux personnes à mobilité réduite, dont le handicap les empêche d'emprunter les transports en commun, de se déplacer au sein de l'Agglomération. Les véhicules sont spécialement aménagés pour les fauteuils roulants et sont équipés de radio téléphones et du système GPS afin de pouvoir répondre plus facilement et efficacement à la demande.
Pour encore plus de complémentarité, un service est proposé aux usagers du GIHP. Ils bénéficient de la correspondance gratuite avec le tramway lorsqu'ils sont amenés par un véhicule GIHP jusqu'à la station de tramway la plus proche et à destination de son lieu d'arrivée.

1.5 Les nouveaux projets à venir

Avec une mise en service tous les 6 ans, Montpellier Agglomération a déjà engagé, avant même d'avoir inauguré les lignes 3 & 4 de tramway, les études préalables pour la création de la Ligne 5 reliant Lavérune, Montpellier, Clapiers, Montferrier et Prades le Lez à partir de 2017.

C'est parti pour la ligne 5 de tramway !

Depuis l'entrée de Lavérune, le tracé rejoint les quartiers des Bouisses, Bagatelle et Saint Martin dans Montpellier. Puis cette nouvelle ligne reliera le quartier Ovalie - stade Yves du Manoir au centre-ville de Montpellier pour rejoindre la place Saint-Denis, par l'avenue Georges Clémenceau. La ligne empruntera ensuite les boulevards du Jeu de Paume et Ledru Rollin en cours de piétonisation par la Ville de Montpellier et ne rejoindra la ligne 1 au niveau de la station Albert 1er. La ligne 5 permettant d'assurer le bouclage de la ligne 4 desservira ensuite, depuis la station Saint Eloi de la ligne 1, l'ensemble du Campus Montpellier Sud de France : les universités Montpellier II et III, le CNRS ainsi que l'ensemble des instituts de recherche d'Agropolis. Le tracé se poursuit en direction de Clapiers et de Prades le Lez et en desservant la commune de Montferrier sur Lez, le secteur de Baillarguet. Avec cette 5e ligne le réseau de tramway désenclavera notamment l'ensemble des quartiers prioritaires de la politique de la ville dont 82 % de la population aura directement accès au tramway.

La Ligne 5 en chiffres

Caractéristiques techniques

Longueur de la ligne	Environ 20 km
Nombre de pôles d'échanges	10
Population desservie	80300
Parc relais	6
Mise en service	À partir de 2017

Coût et financement

Coût estimé	330 M€€
Montpellier Agglomération	219,92 M€
État *	37,08 M€€
Région	50 M€ sollicités
Département	23 M€ sollicités

* (dont 5,66 M€ pour le bouclage de la ligne 4 entre le boulevard de l'Observatoire et la Place Albert 1er et 31,42 M€ HT pour la construction des deux tronçons d'infrastructure de la ligne 5 desservant l'Ouest et le Nord de l'agglomération)

1 L3 & L4 : deux nouvelles lignes de tramway en service et la naissance d'un nouveau réseau de transport

En projet une Ligne 6

Une ligne 6, qui pourrait prendre la forme soit d'un tramway, soit d'une Ligne de Bus à Haut Niveau de Service sur une voie réservée, est également à l'étude. Elle relierait le futur pôle d'échange tram-TER de Castelnau-Sablassou au quartier Antigone et desservirait les parcs d'activité Eurêka et Millénaire, importantes zones d'emplois.

Ligne 7 : les extensions de la Ligne 2

Les extensions envisagées sur la Ligne 2 auront pour particularité l'utilisation de rames de tramway pouvant circuler à grande vitesse, avec un nombre de stations limité permettant une circulation rapide du tramway et un gain de temps pour les voyageurs.

Extension en direction de Poussan : sur 19 km, elle desservira les communes de Lavérune, Pignan, Saussan, Fabrègues, Cournonterral, Cournonsec, Poussan, Gigean, Montbazin, ainsi que les flux de l'A9, de la RD613 et de Sète. Estimation du coût : 130 M€

Extension vers Castries : réutilisation de l'ancienne voie réseau Ferré de France et desserte des communes du Crès, de Vendargues et de Castries. D'une longueur de 7 km, cette extension mobiliserait 50 M€.

Extension de la Ligne 1 Odysseum > Future gare TGV

Dans le cadre de l'aménagement urbain du futur quartier d'affaires de la gare nouvelle TGV à Odysseum, qu'elle pilote, Montpellier Agglomération prévoit l'extension de la Ligne 1 de tramway entre le terminus actuel Odysseum et la future gare TGV. Identifié au SCOT de Montpellier Agglomération comme l'un des sites stratégiques pour le développement de son territoire, ce quartier à vocation mixte accueillera à terme, sur près de 350 Ha, environ 300 000 m² de bureaux, entre 3 000 et 4 000 logements ainsi que des équipements publics, des commerces, des loisirs et de l'hôtellerie.

Le quartier d'affaire de la future gare TGV : 3 urbanistes internationaux sur les rangs

Arès avoir lancé un concours d'urbanisme et de paysage de niveau international, Montpellier Agglomération a retenu 3 candidats en décembre 2011:

- **Kees Christiaanse**, KCap, (Pays-Bas) associé à ILEX et Oasiis. L'agence KCap a notamment réalisé le réaménagement du Quartier du Port de Hambourg.
- **Christian de Portzamparc** (France) associé à PENA et PENA et TERRE-ECO. Christian de Portzamparc a notamment en charge la réalisation de la ZAC Massena à Paris.
- **Daniel Libeskind** (USA) associé à Catherine Mosbach et SETEC. Il a été lauréat du concours d'urbanisme pour le masterplan de Ground Zero à New York (USA).

Il a été demandé aux 3 urbanistes retenus de s'associer à un paysagiste pour apporter une réponse complète sur un site fortement marqué par la qualité du paysage et à un bureau d'étude environnemental pour préparer les conditions de développement d'un quartier modèle et innovant sur les questions de l'environnement et du développement durable.

La réalisation d'un espace numérique de commercialisation et d'information multimodal EMMA (Espace Multimodal de Montpellier Agglomération).

Montpellier Agglomération, en partenariat avec TaM et Transdev, proposera dès fin 2013 un espace numérique de commercialisation et d'information multimodal dénommé EMMA (Espace Multimodal de Montpellier Agglomération) d'un montant de 5 272 000 €. EMMA proposera pour la fois première fois en France un accès unique et simplifié à l'ensemble des services de mobilité accessible depuis Internet : de l'information et du conseil sur la vente de différents services et produits ; de s'inscrire à un ou plusieurs services ; d'acheter ou de télécharger les services en ligne ; de suivre ses consommations, ses achats et de recevoir des informations « sur mesure » sur un compte personnel.

Pour utiliser EMMA et ses services, le citoyen disposera d'un support sans contact unique qui pourra être une carte, une Clé USB ou un téléphone mobile.

3 | Coût, financement et intervenants

COÛT TOTAL (LIGNES 3 ET 4) : ..... 530 M€

FINANCEMENT

- Montpellier Agglomération : ..... 369,4 M€€
- État : ..... 82,6 M€
- Région Languedoc-Roussillon : ..... 50 M€
- Département de l'Hérault : ..... 28 M€

LES INTERVENANTS

Maître d'ouvrage : Montpellier Agglomération
Maître d'ouvrage délégué : Transports de l'Agglomération de Montpellier (TaM)
Maître d'œuvre : EGIS RAIL - A. GARCIA-DIAZ - A. PETER EGIS EAU
EGIS AMENAGEMENT
Pour le matériel roulant : Alstom transports SA
Pour l'habillage des rames : Monsieur Christian Lacroix

4 Une requalification urbaine exemplaire

Aujourd'hui, la construction de lignes de tramway n'est pas une démarche qui se limite à une action sur les transports urbains. Au-delà de la réalisation d'une infrastructure chargée de faciliter les déplacements, et de privilégier les transports en commun, toute une réflexion sur l'esthétique du territoire est réalisée. Le tramway est un véritable outil de requalification urbaine. Montpellier Agglomération a toujours intégré à sa politique de transport ce facteur et le tramway a toujours été conçu en anticipation du développement de l'urbanisation du territoire.
Véritable facteur de cohésion sociale, les lignes 3 & 4 ont considérablement transformé des quartiers sur leur passage. Des pistes cyclables sont créées, des logements sont construits, des ouvrages d'art sortent de terre, des bijoux du patrimoine sont mis en valeur, des zones piétonnes sont agrandies, des voieries sont requalifiées, des espaces verts embellissent les rues…

4.1 Les principales requalifications urbaines sur les tracés des lignes 3 et 4 de tramway

Gambetta / Saint Denis / Saunerie

Avec l'arrivée des Lignes 3 & 4 de tramway, le cœur historique de Montpellier s'est transformé. Les quartiers Gambetta/ Saint Denis et Saunerie, en sont un exemple représentatif. L'Ecusson, cœur historique de Montpellier est aujourd'hui relié grâce aux tramways aux quartiers emblématiques tels que Figuerolles et Gambetta, favorisant ainsi la cohésion sociale entre les quartiers.
Désormais, **le cours Gambetta** est redessiné. En partant du côté Caisse Régionale d'Assurance Maladie, on trouve, après les trottoirs, une piste cyclable, des places de stationnement, puis 2 voies de circulation, avant les 2 voies de tramway pour finir sur le développement de la zone piétonne. Le tout sur un parking souterrain, qui a amené des contraintes supplémentaires au chantier, et dont les émergences ont été rénovées. Les trémies voiture et les accès piétons comptent désormais un parement en pierre et des garde-corps vitrés et éclairés.

Les quartiers Gambetta / Saint Denis / Saunerie entièrement requalifiés.

Une place privilégiée aux piétons est donné également sur ces secteurs, désengorgeant ainsi au maximum le centre historique du trafic routier. **La rue de la Saunerie** en est un exemple représentatif. Cette rue devenue aujourd'hui piétonne, donne toute sa place aux commerces de proximité.

La rue de la Saunerie est aujourd'hui devenue un axe piéton.

4 | Une requalification urbaine exemplaire

Avenue de Lodève

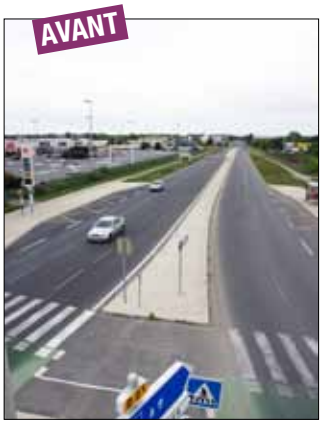
L'espace public a entièrement été requalifié sur cet axe majeur montpelliérain reliant le centre-ville au Nord de Montpellier avec la Ligne 3. Véritable écrin aujourd'hui, cet ancien axe routier a cédé place au tramway désengorgeant ainsi les flux de circulation. Un nouveau plan de circulation a été mis en place avec la création de la rue Masséna.

Près d'Arènes / Industrie

Véritable zone urbaine en devenir, la ZAC de la Restanque a fait l'objet d'une requalification urbaine avec l'arrivée de la Ligne 4 sur cet axe. Ce sont plus de 8 000 logements à terme qui sont prévus. Le quartier Saint Martin a également fait l'objet d'une requalification. Ainsi, la Ligne 4, est ici un enjeu de cohésion sociale avec la requalification de ce quartier.

La Route de la Mer / Avenue Georges Frêche

La Route de la mer, grand projet d'aménagement porté par Montpellier Agglomération avec les communes de Lattes et Pérols, est l'un des projets phares de l'ÉcoCité « De Montpellier à la mer ». Ce site stratégique reliant la ville à la mer a été depuis 40 ans le fruit d'une puissante urbanisation commerciale sans réelle préoccupation environnementale. L'arrivée de la ligne 3 du tramway modifie sensiblement l'occupation de ce territoire qu'il convient de requalifier afin d'en faire un modèle de développement durable et de cadre de vie. Cinq kilomètres d'avenue et 250 hectares sont aujourd'hui desservis par la Ligne 3 de tramway, symbole d'un modèle de ville durable.



2 voies de tramway sur plus de 5km en direction de Pérols viennent donner un nouveau souffle à ce quartier potentiellement en devenir où se mixent commerces et habitations.

Lattes : espaces vert et piétonisation renforcés

Sur toute l'avenue de l'Europe, la plateforme tramway est engazonnée pour accompagner l'espace vert déjà existant. Ici, tous les végétaux seront arrosés avec de l'eau brute provenant du Bas Rhône, évitant ainsi la consommation d'eau potable. Au terminus Lattes Centre, afin d'améliorer la visibilité de la station tramway, et de la rapprocher des zones d'habitat dense de la commune en favorisant les cheminements piétons au travers de la place de l'Europe, le fonctionnement du rond-point a été supprimé libérant ainsi un espace qui accueillera un parc public financé par la Ville et arrosé également en eau brute. Le terminus de Lattes Centre sera un pôle d'échange qui accueillera outre le réseau bus, un local à vélos d'une capacité de 50 places et des toilettes publiques.

L'arrivée de la ligne 3 a favorisé la création d'un parc urbain.

4 | Une requalification urbaine exemplaire

4.2 Deux ouvrages d'art

Le chantier des lignes 3 et 4, c'est 3 ouvrages d'art : le Pont de la Mosson et le Pont des Payroliers, soit 8 100 tonnes de béton et un coût de 5,5 M€.

Le Pont de la Mosson

Cet ouvrage est composé de 4 poutres pour une longueur totale d'environ 40m, en une seule travée. Ce dernier supporte une voie unique, une piste cyclable et un trottoir d'une largeur totale d'environ 10m. Les corniches seront prochainement éclairées de l'intérieur afin d'offrir une finition unique sur l'un des plus bel ouvrage de la ligne 3 qui a coûté 2 M€.

Le Pont des Payroliers

Le Pont des Payroliers est le principal ouvrage d'art de la ligne 4 du tramway. Du fait des contraintes techniques l'ancien pont, trop étroit, devait être démoli pour laisser place à un nouvel ouvrage de 22 m de large qui accueille aujourd'hui la plate-forme du tramway, trois voies de circulation, deux pistes cyclables et un trottoir. Il permet à la ligne 4 du tramway, venue de la gare en tronc commun avec la ligne 2, d'obliquer vers le quartier des Près-d'Arènes. Cet ouvrage franchit les voies ferrées d'une des lignes SNCF les plus chargées de France. Plusieurs étapes de sa construction ont donc nécessité la fermeture partielle ou totale des voies. Des créneaux horaires de nuit, sans circulation de train, ont ainsi dû être réservés auprès de la SNCF trois ans avant de démarrer le chantier. La démolition du tablier, des quatre immenses poutres du pont et des deux culées, les structures qui les soutenaient, comme la pose de vingt-deux nouvelles poutres, ont ainsi été réalisées de nuit, par une vingtaine d'hommes à l'aide de deux grues.

4.3 Les aménagements paysagers : des espaces de respiration au fils des rails

L'aménagement paysager et urbanistique a été confié au Cabinet Antoine Garcia Diaz. Ainsi, ce sont de véritables espaces de respirations qui jalonnent le parcours des lignes 3 et 4.

> *« La Ligne 3 de tramway circulera sur une bande verte engazonnée de 8 kilomètres, soit plus d'un tiers du tracé. Cet axe de circulation est souligné par des alignements d'arbre, aux essences endémiques : double alignement de micocoulier et de chêne vert, alignement de platanes, mail de tilleul au droit du nouvel hôtel de Ville, alignement de tilleul au droit des stations avenue Georges Frèche et alignement de poiriers d'ornement en direction de la mer. Ces alignements assurent une continuité avec ceux existants ou soulignent au contraire une nouvelle lecture urbaine. Ils servent également de point d'accroche paysagère aux secteurs aménagés.*
> *Les pôles d'échanges majeurs sont particulièrement plantés, autant de manière arborée qu'arbustive : le pôle Mosson accueille un bassin paysager et s'insère dans la trame végétale du site. Au niveau de l'hôtel du département, une vaste zone plantée assure une continuité avec les aménagements réalisés par le Conseil Général. La place de l'Europe à Lattes constitue un véritable parc urbain lié à l'arrivée du tramway. Que ce soit sur la plateforme ou en dehors, la nouvelle ligne de tramway apportera de nouveaux espaces verts, aux plantations économes en eau, et destinés à évoluer avec elle. »*
> **Antoine Garcia Diaz**

Les plantations : 43 000 arbustes et 1 300 arbres
1 300 arbres ont été plantés sur les lignes 3 et 4. Mais aussi 43 000 arbustes, 46 hectares de gazon sur la plateforme du tramway et 112 hectares de prairies. Dans chaque secteur, les essences déjà présentes ont été renforcées et de nouvelles plantations ont été réalisées. Ainsi, l'avenue des Près d'Arènes est marquée par un double alignement de Lilas des Indes, la rue Germaine Tillon par des tilleuls argentés, les avenues Raymond Dugrand et Georges Frêche sont ponctuées de pins parasols, de chênes verts, de camphriers et de tilleuls argentés et de poiriers d'ornement...

5 La Ligne 3, de Juvignac à Pérols : en route vers la mer

D'une longueur de 19,8 km, la ligne 3 desservira 4 communes de l'Ouest de l'Agglomération en direction du Sud, Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols, soit deux principaux axes : le secteur Nord-Ouest avec des zones d'emplois et d'habitat à forte densité, et le secteur Sud-Est avec sa forte activité marchande.
La ligne 3, c'est 29 stations sur 19,8 km, 4 communes, 5 interconnexions avec les 3 autres lignes de tramway soit plus de 90 000 habitants et 40 000 emplois desservis.

5.1 Le tracé station par station

• Juvignac > Mosson

La ligne 3 part de la station Juvignac, traverse le quartier des Constellations en cours de réalisation et descend en direction de Montpellier. La première liaison avec la "ligne aux hirondelles" se situe à la station Mosson.

Desserte des habitants de Juvignac et du futur quartier des Constellations.
Poursuite du désenclavement du quartier de La Mosson.
Nouvelle possibilité d'accès aux hôpitaux et facultés via la connexion à la Ligne 1.
Desserte du stade de football de la Mosson – Mondial 98.
À l'horizon 2015, 1 600 places en projet avec un nouveau parking d'échange.
> 3 500 habitants

• Mosson > Celleneuve > Pilory > Hôtel du Département > Pergola

Le tracé se poursuit avenue de Lodève jusqu'au quartier Celleneuve (station Celleneuve) où la ligne 3 remonte vers l'avenue des Moulins via la rue de Zamenhof et la rue du Pilory (station Pilory). Elle rejoint l'avenue des Moulins (station Hôtel du Département) puis la rue d'Alco pour desservir les quartiers du petit Bard et de la Pergola (station Pergola).

Desserte des entreprises de la Zone Franche Urbaine de Parc 2 000 et son extension, de l'Hôtel du Département, de Sanofi, de l'École Supérieure de Commerce et du lycée Jean Monnet.
Desserte du lycée Jules Guesde, de la Banque de France, de la clinique Beausoleil et Clémentville, du lycée La Merci, de la cité universitaire des Arceaux et du quartier du Petit Bard.
> 20 000 habitants

• Tonnelles > Jules Guedes > Astruc > Les arceaux > Plan Cabanes > Saint Denis > Observatoire > Gare Saint Roch

La ligne 3 rejoint à nouveau l'avenue de Lodève par l'avenue Paul Bringuier jusqu'à Plan Cabanes où elle traverse les quartiers Gély-Figuerolles et Gambetta. Sur ce tronçon, elle dessert 4 stations : Tonnelles, Jules Guesde, Astruc et Les Arceaux. Elle descend le cours Gambetta desservant le quartier de Figuerolles (station Plan Cabanes). Au bout du cours, son tracé désormais à voie unique, emprunte la rue du Faubourg de la Saunerie pour rejoindre le boulevard de l'Observatoire et la rue de la République jusqu'à la gare (station Gare Saint-Roch). Dans l'autre sens, en direction de Juvignac, elle continuera sur le boulevard du Jeu de Paume, après la desserte Observatoire, et prendra la rue André Michel pour rejoindre le cours Gambetta. À cet endroit, la station Saint-Denis dessert le quartier.

Desserte de la CPAM, de la gare, des commerçants de la rue de la Saunerie, des halles Laissac, du centre-ville.
Accompagnement de la requalification des quartiers Figuerolles et Plan Cabanes et de la piétonisation de la rue de la Saunerie.
Parfaite complémentarité avec les 4 lignes de tramways et connexion avec l'ensemble des TER (trains régionaux) et des TG V au niveau de la gare.
> 22 000 habitants

5 | La Ligne 3, de Juvignac à Pérols : en route vers la mer

• Gare Saint-Roch > Place Carnot > Voltaire > Rive du Lez > Moularès

À partir de la gare, le tracé initial de la ligne 3 devait emprunter celui de la ligne 2 en direction de Nouveau Saint-Roch et de Prés d'Arènes. Ce trajet est effectué par la ligne 4, La Circulade, jusqu'à l'Hôtel de ville.
L'itinéraire de la ligne 3 devient direct entre Gare Saint-Roch et Rives du Lez en passant par le boulevard de Strasbourg en remplacement de la ligne 2 (stations Place Carnot et Voltaire). Elle rejoint la ligne 1 (Rives du Lez, Moularès).

Desserte des quartiers Nouveau Saint-Roch, Saint Martin, Antigone et Près d'Arènes
> 22 000 habitants

La gare Saint-Roch, le croisement de 4 lignes de tramway
Les fréquences à l'heure de pointe sur chacune des 4 lignes conduisent au passage d'une rame toutes les 35 secondes dans cette zone. La signalisation ferroviaire utilisée actuellement à Montpellier et dans les réseaux français, associée à la configuration de la zone, ne permet pas d'assurer un tel trafic.
Afin de permettre l'exploitation de cette zone, Montpellier Agglomération, TaM et TRANSAMO ont développé de nouveaux principes de signalisation ferroviaire basés sur le principe de la priorité à droite à chaque intersection. La notion de conduite à vue devient particulièrement importante avec l'apparition de ces nouveaux principes. Afin de préparer au mieux les 350 conducteurs de tramway au franchissement de la zone de la gare Saint Roch, Montpellier Agglomération et TaM ont mis en place un simulateur de conduite modélisant les 4 lignes de tramway au niveau de cette zone particulièrement complexe.

• Moularès > Port Marianne > Pablo Picasso

La ligne 3 circule en tronc commun avec la ligne 1 jusqu'à la station Port Marianne et bifurque à droite Place Ernest Garnier pour emprunter l'avenue Raymond Dugrand au sud des quartiers Jacques Cœur et Port Marianne desservis par la station Pablo Picasso.

Renfort de la desserte des quartiers Port Marianne et Consul de Mer (L1 et 3).
Desserte de l'Hôtel de Ville, du groupe scolaire la Rauze et des ZAC République, Rive Gauche et Jacques Cœur.
> 10 000 habitants

• Pablo Picasso > Boirargues > Courgourlude > Lattes Centre > Ecopôle > Parc expo > Pérols Centre > Pérols Etang de l'Or

La ligne 3 franchit l'autoroute, passe par la station Pont Trinquat et arrive à Lattes à la station Boirargues.
La ligne 3 se divise ici en 2 branches au rond-point de la Méditerranée. L'une des branches se dirige vers Lattes-Centre en passant par les stations Haut de la Lironde et Cougourlude.
L'autre branche poursuit vers Pérols en desservant 3 stations : Écopôle, Parc des Expositions et Pérols-Centre. La ligne 3 atteint alors le terminus Pérols-Étang de l'Or.

Desserte de Lattes et Pérols, des quartiers Fenouillet, Solis Soriech, de l'Arena, du Parc des Expositions, du parc d'activités de l'Aéroport avec la station Écopôle, du lycée Champollion et du centre commercial Grand Sud, de l'aéroport via une navette et du futur quartier et gare LGV.
> 20 000 habitants

La Ligne 3 en chiffres

4 communes desservies :
Juvignac, Montpellier, Lattes, Pérols

- Longueur : **19,8 km**
- **29 stations**
- **19 rames** d'une longueur de **43 mètres**
- **77 000 voyageurs/jour**

- **3 parkings** tramway : Mosson **(450 places, à terme 1 600),** Garcia Lorca **(400 places)** et Parc Expo (**400 places** ensemble des places du Parc)
- Fréquence de passage : **6 minutes** sur la partie centrale et **12 minutes** sur les branches à voie unique, en période de pointe.

5 | La Ligne 3, de Juvignac à Pérols : en route vers la mer

EcoCité, modèle de vie durable

Avec la réalisation de la Ligne 3 de tramway, l'extension de Montpellier vers le sud-est, entamée dans les années 80, se poursuit avec le projet « De Montpellier à la Mer », le long d'un axe majeur baptisé Raymond Dugrand sur Montpellier et Georges Frêche sur les communes de Pérols et Lattes. **L'arrivée de la ligne 3** de tramway, outre la requalification de la voie en espace public urbain, a été **un des déclencheurs de ce processus de reconquête urbaine** permettant à la fois le renouvellement profond du tissu existant, la recomposition et la modernisation des zones commerciales, une première en France.
Retenu dans le cadre de la démarche EcoCité parmi 13 lauréats au niveau national par le Ministère de l'Ecologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, le projet urbain « De Montpellier à la mer » bénéficiera des investissements d'avenir liés au grand emprunt national au titre du fonds Ville de Demain.

Emblématique d'un nouvel urbanisme durable, novateur et ambitieux répondant aux attentes des citoyens et aux nouvelles obligations liées aux économies d'énergie, EcoCité couvre 2 500 hectares, sur les communes de Castelnau-le-lez, Montpellier, Lattes et Pérols, soit 50 fois la superficie d'Antigone. Conçus à partir d'une zone urbaine mixte (logement, commerces, activités…), desservis par un réseau de tramways performant, équipés d'un réseau de chaleur, ces quartiers comptent au moins 25 % de logements sociaux, des équipements majeurs, des espaces naturels et assurent une continuité urbaine au piéton et au cycliste notamment. Il intègre des projets majeurs, développés sur les 4 communes, dont en particulier le projet urbain Route de la Mer sur les communes de Lattes et Pérols, les nouveaux quartiers de Port Marianne sur Montpellier, celui de la future gare TGV à Odysseum et le Pôle Régional de gérontologie sur Castelnau-le-Lez.

Ainsi, la démarche EcoCité constitue **un véritable laboratoire urbain** pour construire la nouvelle aire métropolitaine qui, dans une posture ouverte à l'innovation, s'inscrit pleinement dans la stratégie de développement durable conduite par la Communauté d'Agglomération de Montpellier depuis plusieurs années : gestion hydraulique (alerte aux crues par SMS), préservation de la biodiversité (création de corridors écologiques), organisation des déplacements autour du réseau de tramway (titre de transports intégré au mobile), évolution des modes de consommation et de distribution commerciale (requalifications urbaines des zones commerciales de Lattes et Pérols menées en concertation avec les enseignes partenaires).

© Architecture studio

L'arrivée de la Ligne 3 de tramway a été un des déclencheurs de la reconquête urbaine de la Route de la Mer, dans le cadre du projet urbain EcoCité "De Montpellier à la Mer" qui modèlera le sud-est de l'Agglomération pour les 20 ans à venir.

5 | La Ligne 3, de Juvignac à Pérols : en route vers la mer

5.2 Une navette et des Vélomagg' pour desservir la plage du Petit Travers à Carnon

Afin de permettre aux usagers de son réseau de transports en commun d'accéder à la mer pendant la période estivale, Montpellier Agglomération a demandé à Hérault Transport de mettre en place une navette de bus directe du terminus de la Ligne 3 « Pérols Etang de l'Or » vers la plage du Petit Travers à Carnon. La mise en service de la Ligne 3 du tramway, le 7 avril, s'accompagnera donc de la mise en service de la ligne 132, qui fonctionnera jusqu'à la fin du mois de septembre.

Un titre unique pour rejoindre la mer

Pour simplifier les conditions d'accès à la Navette du Petit Travers, Montpellier Agglomération et Hérault Transport se sont accordés pour que les titres de transports soient compatibles entre les réseaux respectifs. Pour monter à bord de la navette, les usagers devront donc être munis soit :

- d'un titre TaM,
- d'un titre de transport Hérault Transport avec correspondance sur le réseau TaM.

Les usagers ne disposant d'aucun titre préalablement à l'accès à la navette pourront se procurer un titre spécifique, vendu à bord du bus au tarif d'1,50€. Jusqu'au 30 juin 2012, le billet de transport pour la navette sera exceptionnellement proposé à 1,40€ dans le cadre d'une offre promotionnelle.

La Navette du Petit Travers en pratique

La Navette du Petit Travers, nouvelle ligne 132 du réseau de bus Hérault Transport, reliera le terminus « Pérols - Etang de l'Or » de la Ligne 3 du réseau de tramway de Montpellier Agglomération à la plage du Petit Travers, située à l'entrée de la commune de Carnon.

Fréquence de passage :

- Un départ toutes les 10 minutes, de 10h à 21h, au départ du terminus de la Ligne 3 ou de la plage du Petit Travers.

À la station Pérols Étang de l'Or, le vélo « loisirs » accessible toute l'année

La vélostation Vélomagg' de loisirs proposée au terminus de la ligne 3 de tramway, permettra de louer, toute l'année, 7j/7, 24h/24, des VTC adultes (vélos tout chemin), des VTC équipés d'un siège bébé ou d'une remorque et des VTC enfants. Des bornes de location spécifiques à chaque type de vélos seront à disposition, toutes munies d'un lecteur de carte bancaire.
La location à cette station sera accessible selon les mêmes modalités tarifaires que le nouveau Vélomagg' libre-service.

6 La Ligne 4 la première ligne circulaire de tramway en France

La Ligne 4, complète et s'appuie sur les tracés des lignes 1, 2 et 3 autour du centre-ville de Montpellier. Elle répond pleinement à l'objectif de développement du réseau de tramway en optimisant les correspondances, en offrant de nouvelles relations entre les quartiers et en renforçant l'accès direct des communes au cœur de l'Agglomération. Les tracés des lignes 2 et 3 deviennent quant à eux plus directs et attractifs, avec des temps de trajet réduits et une efficience économique sur l'ensemble du réseau. Ainsi, les habitants des communes du nord-est de l'agglomération et des quartiers Aiguelongue, Pierre Rouge et Beaux-Arts à Montpellier bénéficieront d'un gain de 9 minutes par rapport à aujourd'hui.

6.1 Une véritable révolution du périphérique urbain

D'une longueur de 8,2km, elle a pour particularité première, outre son design, de s'appuyer sur les tracés des 2 lignes déjà existantes. Elle circulera tout autour du centre historique de Montpellier de manière circulaire, une première en France.

Sur cette ligne de 8,2 kms réutilisant les infrastructures des 3 autres lignes, 17 arrêts seront desservis, avec une fréquence de 7 minutes et demi dans chaque sens en heures de pointe et une amplitude de 4h45 à 1h (2h les vendredis et samedis), identique aux autres lignes. Le trafic attendu est estimé à 14 000 voyageurs par jour.

Un cœur de ville irriguée

La ligne 4 de tramway de Montpellier Agglomération irriguera le « Grand Cœur » de Montpellier et mettra en relation directe dans les 2 sens de circulation les quartiers du centre entre la Place Albert Ier et la place Saint-Denis. Elle offre 10 points de correspondance avec les 3 autres lignes de tramway, assurant une relation directe entre le centre de l'Agglomération, les autres quartiers de Montpellier et les communes, en offrant un accès au nouvel Hôtel de Ville, à la nouvelle gare Montpellier Saint Roch.

Elle assure un lien direct aux équipements emblématiques de l'Agglomération : l'Agora de la Danse, le Corum, la Médiathèque centrale d'Agglomération Émile Zola, la Piscine Olympique d'Antigone, ou encore la Médiathèque d'Agglomération Garcia Lorca.

6 | La Ligne 4, la première ligne circulaire de tramway en France

6.2 Le tracé station par station

D'une longueur de 8,2km, elle a pour particularité première, outre son design, de s'appuyer sur les tracés des 2 lignes déjà existantes. Elle circulera tout autour du centre historique de Montpellier de manière circulaire, une première en France.

• Saint Denis > Observatoire > Gare St Roch

Le tramway a prolongé les espaces piétonniers de l'Ecusson. Rue Faubourg de la Saunerie, seules roulent les lignes aux couleurs de Lacroix.

• Rondelet > Nouveau St-Roch

En sortie de la Gare Saint Roch, la Ligne 4 emprunte les voies de la Ligne 2, puis se sépare au Pont des Payroliers. Cet ouvrage de 22 mètres de large supporte les trois voies de circulation routière et les deux voies de tramway aménagées de pistes cyclables et de trottoirs. Il permet à la ligne 4 d'obliquer vers le quartier Près d'Arènes.

• Saint Martin > Restanque

La ligne 4 poursuit son itinéraire au cœur d'un important secteur d'habitats et d'activités en mutation en bordure du quartier Saint Martin sur l'avenue des Près d'Arènes. Résidences, logements sociaux, commerces… Le quartier se reconstruit autour du tramway et attire de nouveaux habitants et des services.

Garcia Lorca
Véritable verrue dans le quartier, le « trou Arnal », laissé à l'abandon suite à un blocage juridico-financier, a été remplacé par un parking tramway de 400 places. C'est au sous-sol d'une résidence pour seniors et étudiants conçue par le promoteur « Les Villages d'Or » que les usagers du tramway pourront stationner. À deux pas de la sortie A9, ce parking d'échanges, connecté également à la ligne de bus en provenance de Villeneuve-lès-Maguelone, offre un nouvel accès à bord d'un transport doux au centre-ville.

• La Rauze

Après un passage devant la médiathèque d'Agglomération Garcia Lorca, la ligne 4 emprunte la rue Saint-Hilaire, puis l'ancienne Voie Ferrée d'Intérêt Local baptisée rue Germaine Tillion. 44 ans après le dernier voyage du petit train de Palavas, c'est le tramway qui ouvre le quartier de la Rauze vers le centre-ville.

• Georges Frêche > Hôtel de Ville

Avant d'emprunter l'avenue Raymond Dugrand puis la Route de la Mer, la ligne 4 dessert la station Georges Frêche - Hôtel de ville ainsi que tout le quartier situé en amont de Port Marianne avant d'emprunter le Pont Zuccharelli. Jean Nouvel a spécifiquement réalisé cette station en accord avec l'architecture de la mairie de Montpellier.

• Rive du Lez > Place de l'Europe > Pompignane > Aubes > Corum > Louis Blanc - Place Albert 1er

La ligne solaire achève son tour de ville place Albert 1er au cœur historique de Montpellier. Le bouclage sera entièrement achevé avec la réalisation du tronçon de 1,2km sur les boulevards du Jeu de Paume, Ledru Rollin et Henri IV à l'horizon 2017 avec la mise en service de la ligne 5.

La Ligne 4 en chiffres

- Longueur : **8,2 km**
- **10 points de correspondance** avec les trois autres lignes de tramway
- **17 stations**
- Fréquence de passage : **7,5 minutes** en heure de pointe
- **Quartiers desservis :** Albert 1er, Saint Charles, Boutonnet, les Beaux-Arts, Les Aubes, Antigone, Consuls de Mer, Aiguerelles, Saint Martin, Nouveau Saint Roch, Gambetta et Saint Denis

7 | Un réseau de tramway résolument très design

Considéré comme “les tramways les plus sexy d’Europe” selon le New York Times du 26 janvier 2012, les tramways de Montpellier Agglomération sont conçus comme de véritables œuvres d’art. En effet, Montpellier Agglomération a choisi de travailler aux côtés de grands designers et de donner ainsi une image forte à ce mode de déplacement qui modèle le paysage urbain. Les lignes 1, 2, et bientôt 3 et 4, représentent par leur design les 4 éléments : l’air, la terre, la mer et le feu. Elisabeth Garouste et Maria Bonetti ont ouvert la voie avec les hirondelles de la ligne 1 pour l’air puis, avec les fleurs de la ligne 2 pour la terre. Puis, c’est au tour de Christian Lacroix de laisser libre cours à son imagination pour la conception du design des lignes 3 et 4, représentant respectivement la mer et le feu.

“ Les tramways les plus sexy d’Europe ”
selon le New York Times

7.1 Lignes 3 & 4 : deux nouvelles lignes de tramway haute Couture signées Monsieur Christian Lacroix

> *«Pour “dire” cette ville et son rapport et la proximité de la mer j’ai, d’emblée, imaginé ce tram vers les plages comme un aimable reptile, un animal fabuleux, un gentil monstre marin chargé en douceur des fastes historiques que m’évoque cette ville qui n’a cessé de s’inscrire dans l’histoire, de s’illustrer dans tous les domaines et, jusqu’à nos jours, de définir la modernité d’une cité-phare. J’ai donc chargé les “flancs” de cette créature fantastique de gravures anciennes, entre moyen-âge et Jules Verne, afin d’exprimer la connaissance, en les enluminant de paillettes, broderies et pierreries en trompe-l’oeil afin de les “signer”.»*

7 | Un réseau de tramway résolument très design

7.1.1 La ligne 3, le gentil monstre marin

« Pour "dire" cette ville et son rapport et la proximité de la mer j'ai, d'emblée, imaginé ce tram vers les plages comme un aimable reptile, un animal fabuleux, un gentil monstre marin chargé en douceur des fastes historiques que m'évoque cette ville qui n'a cessé de s'inscrire dans l'histoire, de s'illustrer dans tous les domaines et, jusqu'à nos jours, de définir la modernité d'une cité-phare. J'ai donc chargé les "flancs" de cette créature fantastique de gravures anciennes, entre moyen-âge et jules vernes, afin d'exprimer la connaissance, en les enluminant de paillettes, broderies et pierreries en trompe-l'oeil afin de les " signer ". »

Un nez inspiré d'un masque de plongée

« La face, le nez étaient aussi important, comme le visage d'un être familier puisqu'on va le rencontrer tous les jours. Il fallait qu'il ait une "bonne tête", un abord sympathique. C'est pourquoi j'ai concentré là des motifs de bijoux couture flamboyants. Afin d'ouvrir au maximum la "baie" du "poste de pilotage" je suis parti de l'idée simple d'un masque de plongée. Le verre fumé en dégradé ainsi que les noirs qui scandent toute la rame sont là pour mettre en valeur la gamme des couleurs qui, de la tête à la queue du tram, prennent toutes les couleurs du spectre, du chaud au froid, comme du nord au sud ou du jour à la nuit. »

Des broderies et pierres réelles

« Sur les côtés alternent étoiles de mer et poissons, et même des pieuvres comme dans 20 000 lieux sous les mers. Pour les rendre précieux nous avons scanné d'authentiques broderies de fil et de pierres qui viennent rehausser ces motifs de clous et strass rutilants. Avec l'audace d'imaginer que voir passer ce tram ou l'emprunter pourra faire sourire même au fond de l'hiver ou les rares jours de pluie, comme pour des vacances permanentes. »

Un intérieur marin travaillé du sol au plafond

« Enfin, pour que le voyage soit complet, l'intérieur évoquera aussi l'univers marin avec, en particulier, tout un réseau de barres d'appui traitées comme des branches de corail, légèrement courbés en élégantes sinusoïdes. Du sol au plafond et d'un bout à l'autre de chaque voiture on peindra les parois, et c'est une prouesse technique, en dégradés de bleus qui "diront" le ciel et l'eau, l'air et le vent. A cet azur et cet orange répondent les marines et absinthes/chartreuses (pour ne pas dire pastis !) des sièges recouverts d'un tissu exclusif reproduisant ces motifs que l'on trouve sur certains coquillages ou poissons exotiques. Le tout équilibré par un tapis de sol noir. »

Monsieur Christian Lacroix

7 | Un réseau de tramway résolument très design

7.1.2 La Ligne 4 : une ligne solaire d'or et de lumière

« Cette ligne 4 fera le tour de la ville, englobant et complétant les trois autres. Il m'est apparu, y réfléchissant, qu'il y avait eu l'air avec les oiseaux de la ligne 1, la terre avec les fleurs de la 2, l'eau avec la thématique maritime voulue pour la ligne 3. Il m'a donc semblé que le feu, en tout cas la lumière, pouvait être l'élément symbole de ces rames nouvelles. Comme j'en émettais l'idée devant le président George Frêche à la fin du dernier déjeuner partagé avec l'équipe, il me proposa, en se levant, mi-sérieux, mi pince- sans-rire, comme un défi qui lui ressemblait tant, le thème du « siège de Montpellier par Richelieu ! »

Je me devais donc de tenir promesse tout en adoucissant le feu des boulets du cardinal et le caractère martial d'un tel fait. Je souhaitais également garder une « parenté » avec la « robe » ligne 3, son spectre de couleurs, son ornementation de gravures et de broderies. J'ai donc pensé tout d'abord à l'or, comme une rame de métal, reflétant le soleil languedocien, astre symbole du feu et de la lumière et retrouver les gravures anciennes, non plus sous-marines mais architecturales, des rinceaux XVIIe, des motifs de jardins à la française, les Trois Grâces et le Château d'eau du Peyrou par exemple, sur fond de lamé brodé rehaussé de rocailles et bijoux, comme la ligne 3 était «rebrodée» de motifs marins enluminés de pierreries. Le résultat sera probablement moins épique et guerrier que la thématique proposée par le président Frêche, mais reflétera néanmoins le rayonnement d'une ville dominée par la statue équestre du Roi-Soleil. Moins graphique ou naïve que les lignes 1 et 2, moins bigarrée que la troisième, cette ligne 4 sera comme un trait de lumière monochrome et opulente à la fois, entretenant le même contraste que les autres entre une structure contemporaine et un décor baroque, à l'image de cette ville de Montpellier dont le style très personnel, l'élégance et la modernité, en un mot le prestige, reposent sur ce charme si particulier alliant histoire et avenir. »

L'habillage des rames

De fin août 2011 à fin mars 2012, les 19 rames de la ligne 3 et les 12 de la ligne 4, d'une dimension de 40 et 43 mètres chacune, ont été livrées au rythme de 2 à 3 par mois et progressivement habillées en Christian Lacroix par la société Deco Ader (Saint Jean de Védas), spécialistes de l'impression sur adhésifs, directement dans les ateliers de TaM au centre de maintenance des Hirondelles. Ce sont plus de 200 panneaux adhésifs, d'une surface totale de 300 m², qui ont été nécessaires au pelliculage d'une rame, les deux motrices et les wagons compris. Un travail de grande précision effectué en quatre jours par quatre personnes. Toutes les pièces qui forment la rame ont été référencées et mesurées avant l'impression. Elles sont ensuite découpées, minutieusement collées et chauffées à 80° pour qu'elles prennent la forme exacte de la rame et résistent pendant une dizaine d'années. Cette opération de pose, sur laquelle travaillent quatre personnes, dure trois jours pour une rame.

7 | Un réseau de tramway résolument très design

7.2 Des abris et une billetterie très design

Chacun des abris des Lignes 3 & 4 sont aux couleurs du design des lignes 3 & 4.

La station « Georges Frêche - Hôtel de Ville » dessinée par Jean Nouvel

« Le Tramway est un moyen de mettre en relation les centres avec les quartiers périphériques et les lieux emblématiques de la ville. La station de Tramway "Georges Frêche - Hôtel de Ville" conçue par Jean Nouvel et François Fontès est implantée dans le quartier du Nouvel Hôtel de Ville inauguré en 2011. Elle constitue le premier lien vers l'Hôtel de Ville pour les passagers arrivants en Tramway. Sa volumétrie sobre, et ses matériaux, pierre au sol, inox pour les auvents et verre pour les pare-vents, sont un rappel du parti pris architectural de l'Hôtel de Ville. Grâce au sol en calade qui se déroule jusqu'à l'accueil de l'Hôtel de Ville, la station de tramway « Georges Frêche – Hôtel de Ville » fait partie intégrante de cet ouvrage ».

François Fontès

Une billetterie signée Christian Lacroix

Avec la mise en services des lignes 3 & 4 de tramway, les tickets sont entièrement relookés. Les distributeurs automatiques de titres de transports sont équipés d'un écran tactile de grand format en remplacement du rouleau de sélection.

7 | Un réseau de tramway résolument très design

7.3 Les lignes 1 et 2 signées Garouste et Bonetti

Le design des lignes 1 et 2 de tramway a été conçu par les designers Elizabeth Garouste et Mattia Bonetti. Ces deux célèbres designers, ont ainsi réalisé le design bleu parsemé d'hirondelles blanches de la ligne 1, puis ont couvert de fleurs multicolores les rames de la ligne 2 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.

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.

8 | Le tram de l'emploi

Avec 6 mois d'avance, l'inauguration des Lignes 3 & 4 marque le dynamisme et l'enthousiasme dont a fait preuve Montpellier Agglomération depuis 3 ans. En mars 2009, les travaux de la Ligne 3 débutaient, suivis des premiers coups de pioche du chantier de la Ligne 4. Un chantier de 3 ans anticipé de 6 mois afin de soutenir l'économie locale en pleine période de crise économique.

8.1 Favoriser l'emploi local, régional et national

Les marchés attribués

Comme pour les Lignes 1 et 2 de tramway, Montpellier Agglomération a décidé que les travaux, équipements et matériels des Lignes 3 & 4 devaient être décomposés en un très grand nombre de marchés, afin qu'un maximum d'entreprises locales, régionales et nationales puissent participer à la réalisation de ces ouvrages. De mars 2009 à mars 2012, **170 entreprises** ont obtenu près de **133 marchés supérieurs à 20000 €**, concernant la réalisation des chantiers des Lignes 3 & 4 de tramway, notamment TSO, Eurovia, Bec Razel-Malet, Valerian, Demathieu et Bard... Ainsi, Montpellier Agglomération a favorisé le maintien ou la création de **3000 emplois directs et indirects pour les entreprises adjudicataires et pour leurs sous-traitants**. De plus, **les employés de ces 170 entreprises proviennent à 90 % de Montpellier Agglomération et de l'Hérault**.

L'entreprise Citadis participe au dynamisme économique des régions françaises. En effet, les rames du tramway de Montpellier Agglomération ont été conçues et assemblées dans l'usine Alstom de la Rochelle. D'autres sites ont participé à la fabrication : Ornans pour les moteurs, le Creusot pour les bogies, Villeurbanne et Saint-Ouen pour l'électronique embarquée et Tarbes pour les équipements électriques et électroniques de la chaîne de traction.

3 000 emplois en 3 ans

3 000 emplois ont été générés de 2009 à 2012 pour la construction des Lignes 3 & 4. Ces chantiers ont 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 a impulsé la création d'une Cellule Emploi Tramway réunissant chacun des partenaires concernés par l'emploi, la qualification et l'insertion.

8 | Le tram de l'emploi

8.2 La Cellule Emploi Tramway

Les travaux de la construction du réseau Tramway constituent **une réelle opportunité pour l'économie locale et permettent l'insertion des demandeurs d'emploi locaux, développent la qualification et les compétences de la main-d'œuvre locale** (notamment celles des publics rencontrant des difficultés sociales particulières) et soutiennent les entreprises dans leur activité et répondent à leurs besoins de main-d'œuvre.

La Cellule Emploi Tramway qui réunit chacun des partenaires[1] concernés par l'emploi, la qualification et l'insertion, a comme objectifs de :

• Recenser les prévisions des entreprises et d'analyser les besoins

À 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 conseiller et aider aux recrutements en général 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 avoir recours à des Structures d'Insertion par l'Activité Economique (SIAE), agréées par le Service Public de l'Emploi.

• Mettre en œuvre les opérations de formation nécessaires

Les partenaires ont pris toutes les mesures permettant aux entreprises de trouver les compétences nécessaires à la réussite des travaux. **150 personnes sont passées par la Plateforme de Vocation de Pôle Emploi pour les métiers du BTP**. Plusieurs sessions de sensibilisation sur la sécurité et gestes et postures au travail ont été réalisées par les Structures d'Insertion par l'Activité Economique (SIAE) et les entreprises, ainsi que des sessions de formation et d'adaptation à l'emploi mises en place pour certains métiers : CACES nacelle, habilitations électriques, …

Formations TaM (Transports de l'Agglomération de Montpellier) :
• 114 conducteurs formés à l'habilitation commerciale depuis janvier 2011, soit plus de 14 000 heures de formation
• 350 conducteurs formés sur la nouvelle signalisation depuis janvier 2012, soit plus de 10 000 heures de formation.

• 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, 7 et 10 % (selon les marchés de travaux) 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.

Pour la réalisation de ce chantier, la Cellule Emploi Tramway a reçu plus de 1 650 demandeurs d'emploi dans ses locaux lors d'entretiens individuels et de réunions d'informations collectives pour connaître les besoins des entreprises chargées des travaux et collecté 250 offres d'emploi. Aussi, des centaines de mise en relation avec les employeurs ont eu lieu.

(1) L'Etat, le Conseil Régional, la Mission Locale des Jeunes de l'Agglomération de Montpellier, le Conseil Général, TaM, Pôle Emploi, l'AFPA, la FRTP (Fédération Régionale des Travaux Publics), la FFB (Fédération du Bâtiment), la CAPEB (Artisans), l'Entreprise de Travail Temporaire d'Insertion Pil'Emploi et le Groupement d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification dans le BTP 34.

8 | Le tram de l'emploi

8.3 La Ligne 3, l'aboutissement

La clause d'insertion sur les marchés publics de la Ligne 3 prévoyait 5, 7 et 10 % d'emplois en insertion selon la nature des travaux : pose de rail, infrastructures, ouvrages d'art, mobilier urbain, électricité, aménagements paysagers, …

L'objectif est dépassé car parmi ces 1,5 millions d'heures travaillées dans le cadre des marchés soumis à la clause d'insertion, 182 000 heures représentaient l'emploi en insertion soit 12%, un taux très appréciable par rapport à l'objectif fixé de 130 000 heures en insertion.

- 70% des jeunes en insertion sont issus des quartiers prioritaires.
- Environ 250 personnes en insertion ont travaillé en moyenne 6 mois, une période suffisamment longue qui permet d'acquérir de l'expérience et ainsi d'avoir de meilleures chances pour réussir un parcours vers l'emploi. Ce temps a été augmenté par rapport à la première expérience en ce qui concerne la construction de la Ligne 2.
- Parmi ces personnes en insertion, 78 ont été recrutées par des entreprises et 18 ont bénéficié d'une formation qualifiante.

Bilan depuis 2009, en matière d'emploi et d'insertion durable

- 56 personnes ont été recrutées en CDD (dont 18 personnes en Contrat à Durée de Chantier, auxquelles s'ajoutent 16 personnes qui posent aujourd'hui des rails avec l'entreprise TSO sur le Tramway à Tours) et 9 CDD supérieurs à 6 mois.
- 13 personnes ont bénéficié d'un Contrat de Professionnalisation,
- 18 personnes ont bénéficié d'une formation qualifiante,
- 1 personne a bénéficié d'un Contrat d'Apprentissage,
- 8 personnes ont été recrutées en CDI (dont 4 sur la Ligne 3).

TaM (Transports de l'Agglomération de Montpellier) :

Recrutement

- 11 agents de maintenance depuis janvier 2011
- Plus de 60 conducteurs depuis janvier 2011

Effectif

- 992 CDI et 76 CDD soit 1068 agents sous contrat au 15 mars 2012

9 | Les coulisses du tramway

En septembre 2010, la fabrication des rames Citadis de la troisième ligne du tramway a débuté dans l'usine d'Alstom de La Rochelle, avec la réalisation des différents modules : le toit, le sous-châssis, les côtés et les portes. Les éléments ont ensuite été assemblés pour former une « caisse ». En décembre 2010, les différents modules ont été assemblés avant de passer à la mise en rame, c'est-à-dire l'assemblage de la rame avec les différentes caisses. Enfin, les rames sont complétées avec les équipements d'aménagement intérieurs (barres de maintien, sièges,…) et les équipements techniques (groupe de climatisation, chaîne de traction, système de freinage,…), avant d'être soumises à différents essais sur le site de production.

Après l'assemblage, de nombreux essais sont menés sur les rames du tramway afin d'assurer sa performance et la sécurité des futurs usagers.

19 rames pour la ligne 3 du tramway de Montpellier Agglomération
En 2009, Montpellier Agglomération confiait le marché de fourniture de 24 rames à Alstom Transport, 19 pour la ligne 3 et 5 pour renforcer la flotte des lignes 1 et 2, après les commandes précédentes de tramways Citadis pour les lignes 1 et 2. Le tramway Citadis offre une qualité de vie à bord optimale et un maximum de confort aux passagers. Tout est mis en œuvre pour rendre le voyage agréable et confortable : plancher bas intégral, climatisation, vidéosurveillance, informations sonores et visuelles. D'une longueur de 43 mètres, chaque rame pourra transporter plus de 300 passagers.
>>> **Plus de 300 passagers dans chaque rame**

9.1 Neuf mois d'essais sur site avant la mise en service des lignes

Le 4 juillet dernier, date de l'arrivée de la 1ère rame de la ligne 3 de tramway à Montpellier, a marqué le début des essais sur le réseau tramway. Au fur et à mesure de l'ouverture des voies, les rames ont pris peu à peu possession de l'espace urbain.

Retour sur les 9 Mois d'essais avant la mise en service des Lignes 3 & 4

1ère étape : les essais de type sécuritaire en juillet 2011
Des essais de type sécuritaire, ont été effectués de nuit en juillet sur la ligne 1 au niveau de Malbosc (essais de traction et freinage, essais de « remorquage » et « poussage », mesures acoustiques, essais de stabilité et de gabarit…).

9 | Les coulisses du tramway

2e étape : 1 500 kms parcourus durant le mois d'août 2011
Au cours du mois d'août, la rame a ensuite parcouru 1 500 kms sur le réseau en exploitation en empruntant le tracé de la ligne 1.

3e étape : les essais statiques et dynamiques d'août à novembre 2011
Des essais statiques de gabarit et dynamiques ont ensuite été réalisés sur l'ensemble du tracé de la ligne 3 au fur à mesure de l'avancement des travaux validant la réception finale de la rame.

4e étape : lancement de la formation des 350 conducteurs de tramway sur le simulateur de conduite 3D en décembre 2011
Jusqu'à la fin du mois de mars 2012, les conducteurs de tramway ont été formés à la conduite sur ce nouveau réseau complexe de 4 lignes de tramway interconnecté sur cet outil novateur, premier simulateur de tramway en France. Cette formation innovante permettra notamment aux conducteurs d'approcher le « nœud » de la gare, où les 4 lignes se croisent et la conduite se fera manuellement selon une règle de priorité à droite.

5e étape : mise en configuration réelle du réseau de tramway
À un mois de l'inauguration, le réseau a été testé en configuration définitive. Les 4 lignes de tramway ont ainsi de test en conditions « réelles », le 15 février 2012 et le samedi 3 mars. Cette circulation du réseau a notamment permis de vérifier les sens de priorité, les réglages des feux, les aiguillages PC, la phonie….

350 conducteurs ont été formés sur ce simulateur, unique en France.

9.2 La gestion des tramways au quotidien

Pour faire circuler 4 lignes de tramway sur 56 km de voies, un ensemble de services s'active au quotidien à TaM dans l'ombre des rames dessinées par de grands designers. Ils interviennent en temps réel pour réguler les priorités, réparer et entretenir le matériel de pointe utilisé sur le réseau, informer les voyageurs et anticiper les temps de trajet.
Zoom sur ces agents de l'ombre de TaM, en contact permanent avec les conducteurs sur le terrain, et qui assurent le fonctionnement du réseau de transport.

9 | Les coulisses du tramway

Le Poste de Commande Centralisé (PCC), les « vigies » du réseau

Au centre de stockage et de maintenance des Hirondelles, les régulateurs se relaient et veillent à la fluidité des lignes de tramway et de bus depuis le Poste de Commande Centralisé (PCC). « Vigies » du réseau, ils font le relais entre le conducteur sur le terrain et le réseau dans sa globalité.

Les services techniques : entretenir le matériel et le réseau

Au centre de maintenance de TaM, les techniciens assurent l'entretien et la réparation du réseau qui permettent au tramway de circuler depuis plus de 10 ans maintenant. Le service des Installations Fixes fait intervenir une des 5 entités qui le compose (Courant forts, courants faibles, voie/plateforme, méthode/ordonnancement et coordination travaux) en fonction de la nature des dysfonctionnements, et les ateliers en charge du matériel roulant.

• **Les « Voies et plateformes »** ont en charge la maintenance du rail et des installations qui jalonnent les lignes de tramway (mobilier des stations, ligne aérienne, espaces verts). Soit 180 aiguillages, dits appareils de voie, 10 ha d'espaces verts, ou encore 56 kms de voies ferrées. Une tournée quotidienne permet de vérifier l'état du mobilier des stations, et une visite de ligne, sur 6 mois de nuit et dans un camion nacelle, assure le bon entretien de la ligne aérienne.

• **L'équipe des courants faibles** gère la signalisation ferroviaire, la sonorisation des stations, les vidéos, les bornes d'information voyageurs et veille les distributeurs de billets.

• **Les ateliers** entretiennent les rames et les bus au Centre de Maintenance des Hirondelles. Parmi les opérations régulières et planifiées, les rames font le plein de sable (40 litres environ) et d'huile tous les deux jours.

Le service des méthodes : adapter le réseau au besoin des usagers

Outre les réparations techniques et informatiques, le réseau de transports de l'Agglomération c'est surtout des itinéraires et des fréquences calculés pour répondre aux besoins des usagers. Une fois que le tracé d'une ligne et l'emplacement de ses stations ont été décidés, le service des méthodes va définir les temps de course en fonction de l'heure de passage (en heure de pointe ou en heure creuse), du temps de chargement et de déchargement des usagers et des zones de perturbations à franchir.

9 | Les coulisses du tramway

9.3 TaM : 1100 agents au service du transport public

Montpellier Agglomération a confié à TaM, société d'économie mixte la délégation de service public pour l'exploitation du réseau bus/tramway et l'a mandaté pour la construction des lignes 1-2-3-4 et la conduite du projet de la ligne 5 de tramway.

TaM fait plus que transporter des voyageurs… Si c'est sa vocation historique, elle contribue aujourd'hui pour sa part à dessiner les contours de la ville de demain, à l'échelle de l'Agglomération de Montpellier.
Depuis les réseaux de bus urbains, TaM a su et voulu développer avec le tramway, le stationnement ou les déplacements alternatifs, une vision d'entreprise moderne, capable de conjuguer efficacité, mobilité durable et performance économique.
TaM propose une alternative de qualité quant 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, en développant les parking tramway et en proposant une offre de stationnement adaptée.

TaM : 1 100 femmes et hommes engagés chaque jour pour une seule mission : le transport public !

10 Une exposition inédite sur les découvertes archéologiques sur le chantier du tramway

Montpellier, Terre de faïences

Potiers et faïenciers entre Moyen Âge et XVIIIe siècle

Un réseau de 4 lignes de tramway, c'est 10 ans de chantiers pour réaliser les 56km de rails des voies et autant de fouilles archéologiques préventives. À l'occasion de l'inauguration simultanée des lignes 3 et 4 de son réseau de tramway, Montpellier Agglomération propose une exposition en deux volets dans ses deux musées, le musée Fabre et le site archéologique Lattara – musée Henri Prades, qui rend compte des découvertes archéologiques faites préalablement aux travaux d'aménagement des Lignes 1, 2 et 3 de tramway.

Montpellier, Terre de faïences, potiers et faïenciers entre Moyen Âge et XVIIIe siècle est le fruit de longues recherches interdisciplinaires, depuis les fouilles préventives menées par l'Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap) qui, sous le contrôle scientifique du Service Régional de l'Archéologie (DRAC Languedoc-Roussillon), a mis au jour l'activité céramique et faïencière de la capitale languedocienne, jusqu'à l'étude de mobilier effectuée par le Laboratoire d'Archéologie médiévale et moderne en Méditerranée (Aix-Marseille Université/CNRS). Elle est surtout l'occasion de rendre à Montpellier la place qu'elle mérite dans l'histoire de la céramique comme centre majeur de production de faïence pendant cinq siècles, et, pour le public, d'emprunter la nouvelle Ligne 3 de tramway qui relie désormais les deux musées.

Vase de montre « O. Salomonis »
et scène pastorale au dos, fin du XVIIe siècle.
Narbonne. Musée des Beaux-Arts.

© Cliché Marc Kérignard. Inventaire général du patrimoine culturel, Région Languedoc-Roussillon.

Montpellier : une terre de potiers, 10 ans de découvertes archéologiques

Les travaux de réalisation des Lignes 1, 2 et 3 de tramway de Montpellier Agglomération ont été l'occasion d'explorer des ateliers de potiers qui n'étaient connus jusque-là que par les documents d'archives. La restitution au public de ces découvertes a nécessité de nombreuses approches complémentaires : les travaux de fouilles sur les différents chantiers, l'étude des aménagements qui composaient les ateliers de potiers, l'identification des céramiques… Ce sont ces différents aspects qui sont présentés au site archéologique Lattara-musée Henri Prades de Montpellier Agglomération. Les données de l'archéologie ont ensuite été confrontées aux sources historiques, pour définir l'identité des potiers, leurs histoires, et retrouver parmi les collections publiques et privées, en France comme à l'étranger, d'autres exemples de production. Les plus belles pièces ainsi identifiées seront exposées au musée Fabre de Montpellier Agglomération.

Les partenaires

Les partenaires

L'Etat contribue au développement des modes de transports doux

Le développement des transports urbains en site propre est un enjeu d'actualité depuis quelques années. Il le sera plus encore demain, notamment pour répondre à l'objectif français de réduction de 20% des gaz à effet de serre d'ici 2020. Il figure en bonne place parmi les chantiers du Grenelle de l'environnement.

L'objectif est de réaliser 1 500 km de voies nouvelles d'ici 2020 au niveau national. Pour impulser et soutenir le développement de ces opérations, l'Etat a lancé des appels à projets.

Plusieurs collectivités du Languedoc-Roussillon se sont portées candidates. Leur engagement et la qualité de leurs projets ont été remarqués. Aux côtés de l'agglomération montpelliéraine, celles de Nîmes et de Perpignan ainsi que Conseil général de l'Hérault ont été lauréats des premiers appels à projets.

Avec son réseau dense de tramway et ses projets d'extension, l'agglomération de Montpellier a été plusieurs fois lauréate.

Dans le cadre de ces appels à projets, l'Etat a financé à hauteur de 120 millions d'euros les projets portés par l'agglomération de Montpellier :

La ligne 3 du tramway a bénéficié de 83 millions d'euros en 2010. En 2011, les lignes 4 et 5 ont reçu 37 millions d'euros, dont 5,6 M€ issus des Investissements d'avenir.

Contact presse :

Florian JENNY

Chef du bureau de la communication interministérielle
Tél : 04 67 61 61 25 Fax : 04 67 61 61 37
florian.jenny@herault.gouv.fr

Les partenaires

La Région porteuse d'une politique des transports cohérente et ambitieuse

Christian BOURQUIN,
Président de la Région Languedoc-Roussillon,
Sénateur

Parce qu'il n'est pas de territoire attractif sans réseaux de transports collectifs structurés, coordonnés et complémentaires, la Région Languedoc-Roussillon a fait le choix d'investir massivement pour mettre à la disposition des habitants de son territoire un service public de transport de qualité, rénové, cadencé, et répondant parfaitement aux attentes des voyageurs.

À ce titre, la Région accompagne Montpellier Agglomération dans la structuration de son réseau de transport en commun, articulé avec le transport public régional, pour faciliter les déplacements des habitants dans le cadre d'un service performant et simple d'utilisation. Elle a d'ores et déjà investi un montant total de 96 M€ pour le développement des lignes de tramway.

À la fois ambitieuse et innovante, la politique du transport public régional se traduit par :

- le déploiement du Train à 1€, avec trois premières phases réussies dans le Gard, les Pyrénées-Orientales et l'Aude,
- l'extension à tout le Languedoc-Roussillon de la carte de transport Kartatoo, qui permet aux usagers d'emprunter car, bus, tramway et TER pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou d'études,
- la modernisation des gares, dont celles de Nîmes, Perpignan et Lunel,
- la création de pôles d'échanges multimodaux à Montpellier (Saint-Roch) et Baillargues,
- la régénération du réseau de voies avec plus de 5 M€ votés en novembre 2011 pour faire les travaux sur les lignes Alès-Langogne et Carcassonne-Quillan,
- la mise en place de nouveaux matériels, plus performants et confortables,
- la prise en compte de l'accessibilité pour permettre à tous les usagers de se déplacer dans les meilleures conditions (aménagements des espaces publics, des quais, de la voirie).

Les chiffres clés de l'investissement de la Région :

- **225 M€** pour 46 Autorails de Grande Capacité
- **50 M€** pour moderniser les gares du Languedoc-Roussillon dans le cadre du Contrat de projets Etat-Région
- **396 M€** soit 71,5 % du coût total, pour le contournement de Nîmes-Montpellier dans le cadre de la réalisation de la Ligne à grande vitesse entre Nîmes et Perpignan
- **10 M€** d'euros pour les études de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Ces actions s'inscrivent dans une stratégie régionale globale portant sur les transports et les communications.
En facilitant la mobilité des biens et des personnes, la Région favorise le développement de l'économie et l'emploi.

la Région Languedoc Roussillon

Contact presse :
Stéphanie GRILLET
Région Languedoc-Roussillon
04 67 22 63 62 / 06 74 49 34 17 - grillet.stephanie@cr-languedocroussillon.fr

Les partenaires

Le Département, acteur d'un aménagement durable du territoire

André VÉZINHET,
Président du Conseil Général de l'Hérault,
Député

L'aménagement du territoire est une clé essentielle de la qualité de vie, une condition indispensable du développement social, économique et culturel et un véritable engagement pour l'avenir. Le Département y accorde 220 M€ en 2012. À Montpellier, comme ailleurs dans l'Hérault, le Conseil général joue son rôle d'aménageur en proposant sa vision départementale. Une vision marquée par la vie, les échanges et la fluidité.

Favoriser la mobilité

Les transports et les déplacements représentent de vrais enjeux pour le territoire héraultais, le Département y répond à travers des projets ambitieux d'aménagement de routes durables compatibles avec les autres modes de transport, en projetant la création de parkings relais-covoiturage et la mise en place de Car à Haut niveau de service.

Le Département organise les transports collectifs interurbains et gère les transports scolaires hors périmètre urbain. Il a délégué cette mission à Hérault Transport, syndicat mixte, en 2003. Il peut être amené à contribuer au développement d'autres modes de transport comme le train, l'avion ou dans le cas présent, le tramway.

Depuis 1999, le Conseil général a investi 46 M€ dans les travaux d'aménagement du tramway pour les lignes 1 et 2.

Aujourd'hui, alors que la ligne 3 est inaugurée, le Département est fier d'avoir contribué à cette opération qui s'inscrit dans sa politique d'aménagement du territoire et de mobilité durable. En effet, **il a attribué une subvention globale de 28 M€ à la Communauté d'Agglomération de Montpellier pour le programme de construction de la ligne 3 du tramway (dans le cadre du contrat de territoire qui le lie à Montpellier Agglomération**).

Le développement durable comme critère d'exigence

Le Département participe au développement de grands projets qui répondent aux besoins des territoires, une conduite qui lui vaut notamment d'être le premier financeur des communes. Tous ces projets prennent en compte le développement durable comme critère d'exigence et gage de qualité.

Sa politique d'aménagement du territoire se décline à travers de grands projets départementaux sur l'ensemble du territoire :

- 103 M€ par an pour construire, entretenir, sécuriser les 5 035 Km de réseau routier départemental
- 50 parcs d'activité aménagés depuis 2000 et 5 ECOPARCS (1 en cours)
- 800 km d'aménagements cyclables seront réalisés à terme, dont 500 km en maîtrise d'ouvrage départementale,
- 43 M€ à Hérault Transport qui véhicule 50 000 élèves par jour, 12,5 millions de voyageurs par an
- un budget de 54 M€ en 2012 pour maintenir, sécuriser, rénover (et construire) les 79 collèges publics et 35 halles et 8 salles de sport.

Département Hérault Conseil Général

Contacts presse :
Isabelle Labadiole (Attachée de presse) :
Tél : 04 67 67 69 44 - e-mail : ilabadiole@cg34.fr
Christelle Ducarme (Chargée d'information)
Tél : 04 67 67 73 52 - e-mail : cducarme@cg34.fr

Les partenaires

Le tramway, un outil de renouvellement et de développement urbain

Hélène MANDROUX,
Maire de la Ville de Montpellier,
1ère Vice-présidente de Montpellier Agglomération

« Quel maire n'a pas rêvé d'inaugurer en même temps deux lignes de tramway ?
C'est à la fois le signe de la vitalité de Montpellier et de la capacité des acteurs publics à apporter une réponse aux besoins d'une population toujours plus nombreuse, aux flux de déplacements de plus en plus intenses et à la nécessité de préserver notre environnement.
Le 6 avril, Montpellier avec 4 lignes de tramway offrira un réseau de transports en commun richement maillé et adapté à notre croissance, véritable alternative à la voiture.
C'est une formidable avancée pour Montpellier qui conforte encore son titre d'Ecocité ! »

En même temps qu'il ouvre et rend la ville accessible, le tramway la réorganise.
Véritable outil au service du renouvellement et du développement urbain, les deux nouvelles lignes du tramway desservent quelques-unes des opérations emblématiques de la politique d'urbanisme engagée par la Ville : Mosson, Petit Bard Pergola, Grand Cœur, Nouveau Saint-Roch, Restanque, Port Marianne et la nouvelle mairie.
A l'instar des deux premières lignes, la collaboration entre les services de l'Agglomération et ceux de la Ville a permis de définir le tracé de ces deux nouvelles lignes en étroite relation avec les grands projets d'urbanisme de la ville. La Ville a profité de chacune des stations du tramway pour réorganiser la circulation, l'aménagement des zones d'habitat, l'implantation de commerces ou d'activités, les cheminements piétons.

4 lignes de tramway au cœur du nouveau Plan local de déplacement de la Ville de Montpellier
Le nouveau réseau de tramway Montpelliérain est un des éléments forts du nouveau Plan local de déplacement (PLD) de la Ville.
Avec le PLD, la Ville a invité dès 2009 ses habitants à une réflexion sur leurs déplacements en fixant des objectifs clairs : partager l'espace public entre piétons, vélos, transports publics et voitures; redéfinir les accès au centre-ville afin qu'il conforte son dynamisme commerçant en écartant le trafic de transit; rendre plus lisibles et simples à utiliser les axes urbains, y compris pour les visiteurs; développer une éco-mobilité profitable à l'environnement; apaiser la circulation pour une ville plus sûre et plus sereine.
Les deux nouvelles lignes, avec les possibilités de déplacement qu'elles offrent et les réorganisations du trafic qu'elles impliquent, sont appelées à jouer un rôle important dans cette redéfinition des déplacements à Montpellier.

La Ville de Montpellier, partenaire au quotidien du tramway
Après avoir été étroitement associée au tracé des deux nouvelles lignes et financé les aménagements de voieries nécessaires à leurs réalisations et notamment des projets connexes au tramway (matériaux particuliers sur le territoire de Grand Cœur, éclairages publics, réseaux…), la Ville demeurera dès le 6 avril l'un des partenaires majeurs du tramway à Montpellier en assurant les prestations déjà assurées pour les lignes 1 et 2 : gestion et maintenance des carrefours à feux, du trafic via le PC Pétrarque, élagage des arbres, maintenance d'éclairage public, nettoiement…

Montpellier

Contact presse :
Direction de la communication
Sandrine LOCCI
04 67 34 73 92 / 06 88 07 72 42
sandrine.locci@ville-montpellier.fr

Les partenaires

À Lattes, adoptons la TRAM'attitudes 2012

Le Maire de Lattes,
Conseiller Général,
Vice-Président de Montpellier Agglomération

Grâce à l'arrivée du tramway nous avons pu réaménager le rond point et l'axe routier de l'avenue de l'Europe. Celui-ci devenait le périphérique sud de Montpellier et notre centre-ville était coupé en deux par une circulation incessante et polluante. Le piéton et le cycliste ne bénéficiaient d'aucune sécurité sur leurs trajets. Ceci est terminé et à la place du rond point un parc paysager va assurer la liaison "douce" entre les quartiers de Lattes.

En deuxième lieu, l'arrivée du tramway va nous permettre de réduire le parcours du bus de Maurin exclusivement de Lattes Centre aux Sabines. Ceci va améliorer la desserte de ce quartier car les Maurinois accéderont à leur choix rapidement aux lignes 2 et 3 du tramway.

Enfin, le tramway va devenir le moyen de transport privilégié entre Boirargues et Lattes Centre.

Tous les habitants de la Commune bénéficieront d'une liaison permanente entre collège, lycée, gymnase, musée, médiathèque, piscine, mairie, stades, palais des sports et centres commerciaux.

Et surtout, la ligne 3 va permettre aux Lattois de se rendre sur toute l'Agglomération de Montpellier sans être les otages des embouteillages qui vont croissants.

Adoptons tous la Tram' Attitudes !

Lattes, la vie naturellement.

Contact presse :
Service Communication
Tél : 04.67.99.77.79 - Fax : 04.67.99.77.31
service.communication@ville-lattes.fr

Les partenaires

À Pérols, l'ouverture de la Ligne 3 est très attendue

Christian VALETTE,
Maire de Pérols,
Vice-président de Montpellier Agglomération

C'est un pari osé, celui d'une ligne de tramway de 20 km, qui a nécessité la pose de 56 km de rails. Un chantier à l'échelle de tout un territoire, un défi qui a été parfaitement maîtrisé. Après plus de deux ans de travaux, les habitants de Pérols mais aussi l'ensemble des usagers de la TAM vont pouvoir bénéficier dès le 7 avril, de l'ouverture sur le réseau de deux nouvelles lignes de tramway.

I - Un changement de nos habitudes de transport

L'arrivée à Pérols de cette Ligne 3 de tramway offre à tous les habitants de la commune une alternative crédible à la voiture. Il faudra toutefois briser le réflexe d'avoir systématiquement recours à l'automobile, mais la qualité de ce moyen de locomotion et la tranquillité d'esprit qu'il apporte à ses usagers devraient contribuer à l'accompagnement au changement.

II - De nombreux avantages

L'ouverture de la ligne 3 de tramway apporte des avantages considérables aux administrés de Pérols.
Parmi eux, on peut distinguer :

- un accès rapide et facilité à Montpellier, ville centre de l'Agglomération ;
- une liaison plus aisée à la commune de Lattes ;
- une souplesse d'utilisation avec un service doté d'une grande amplitude horaire et d'une fréquence soutenue ;
- la possibilité de se rendre dans les différentes infrastructures communautaires (piscines, médiathèques, aquarium, musés…), dans de nombreux établissements scolaires, au sein des organismes publics, dans les grands pôles d'emplois et zones commerciales…
- l'utilisation d'un moyen de transport respectueux de l'environnement ;
- le recours à un mode de déplacement économique ;
- la mise en service sur la commune d'une station VéloMagg' Loisirs et de Véloparcs ;
- le défilé d'une ligne haute couture, pensée par Christian Lacroix. Elle sera l'emblème de toute une région.

III – Des aménagements autour du tram

Demain, les aménagements autour de la Ligne 3 vont se poursuivre avec notamment le projet Eco Cité.Il porte essentiellement sur l'ancienne Avenue de la Mer (300 ha) dont la partie montpelliéraine a été baptisée avenue Raymond Dugrand, et sur Lattes et Pérols, l'avenue Georges Frêche. Sur plus de 8 kms, cet axe structurant entre ville et plages constituera le cœur de la métropole montpelliéraine, le support d'un projet urbain ambitieux engageant une requalification de la voie en espace public urbain intégrant la nouvelle Ligne 3 de tramway. Ce grand projet d'aménagement permettra également un profond renouvellement du tissu existant, par une recomposition et une modernisation de l'armature commerciale, et l'intégration d'une véritable mixité urbaine et sociale autour des stations de tramway, tout en préservant les enjeux environnementaux et d'insertion urbaine.
Notre regard est bien entendu toujours tourné vers la mer, aujourd'hui le terminus sud de la troisième ligne de tramway est localisé sur Pérols. Pour l'intérêt général, nous espérons que la ligne soit dans un proche avenir prolongée jusqu'à la mer.

Contact presse :
Johan Sol
Responsable communication
Pôle Administration Générale – Mairie de Pérols
04.67.50.45.23 / communication@ville-perols.fr

Les partenaires

3 février 2003 - 6 avril 2012, ou comment passer du rêve à la réalité !

Danièle ANTOINE-SANTONJA
Maire de Juvignac,
Vice-présidente de Montpellier Agglomération

Le 3 février 2003 en mairie, sous la présidence de Madame le Maire, des élus concernés, des cadres de l'Agglomération, de la TaM (Transports de l'Agglomération de Montpellier) et de la Mairie, le tracé du tramway sur notre commune a été choisi parmi 4 options possibles. L'option retenue a, dans un premier temps été présentée à la population, invitée à formuler des avis et des remarques. Ensuite elle a fait l'objet d'un choix définitif, et c'est ainsi que le tracé avec terminus provisoire situé à proximité de la salle des sports Jean Moulin, quartier de Caunelle a été retenu.

Ce tracé répondait à cinq aspects :

• Couverture spatiale à partir du centre de la commune avec des accès à la fois routiers, doux, et piétonniers pour une meilleure desserte des différents quartiers de la commune.

• Permettre la réalisation d'un équipement majeur au service d'un projet urbain avec la création du quartier « Les Constellations ». Véritable « éco quartier » qui s'articule autour de la station de Tramway « Juvignac » et qui en favorisant les modes de circulation doux, les constructions aux normes Bâtiment Basse Consommation (BBC) l'utilisation des énergies renouvelables : chaufferie « biomasse » bois, accouplée à des capteurs solaires haute température et un réseau de chaleur, affirme une réelle volonté de développement durable.

• La prise en compte de la préservation environnementale dans le cadre d'une zone à forte urbanisation avec la création d'une Zac s'inscrivant dans un écrin naturel de plus de 35 hectares en garantissant le maintien de la biodiversité sur site.

• Possibilité d'évolution de la ligne avec une extension vers Fontcaude – Courpouyran. Souhaitée par de nombreux Juvignaçois et prévue au Plan de Déplacement Urbain (PDU) ainsi qu'au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Cette extension permettra, avec la création d'un nouveau parking d'échange à l'arrivée de l'A750, d'offrir un accès rapide au Tramway aux habitants des communes de l'ouest de l'agglomération et participera ainsi à apaiser une circulation très dense aux heures de pointe à l'entrée de Montpellier.

• Atteinte à la propriété limitée permettant ainsi d'éviter de nombreux contentieux, d'où un coût financier du tracé raisonnable eu égard à l'intérêt qu'il représente, y compris concernant l'extension future vers Fontcaude. Également à noter les incidences mineures pour le commerce local qui n'a pas été trop pénalisé par les travaux de la réalisation de la ligne ainsi que du nouveau pont sur la Mosson.

Cinq aspects qui ont constitué des éléments fondamentaux concernant la réalisation et l'organisation du réseau de transport sur la commune de Juvignac.

La 3e ligne de Tramway est une superbe réalisation due à l'Agglomération de Montpellier, à la TaM ainsi qu'aux quelques 3 000 ouvriers, cadres et dirigeants d'entreprises ayant participé à ces 3 ans de travaux

En faisant la part belle à des transports plus attractifs, la commune de Juvignac répond présent à ce défit du XXIe siècle qui doit être celui de l'innovation dans les transports publics. Véritable outil d'aménagement du territoire, silencieux, non polluant, accessible aux personnes handicapées, le tramway est une réponse aux mobilités plus économes, plus écologiques. Il contribue à l'image d'une commune moderne, durable, dynamique, soucieuse de son cadre de vie et qui souhaite réaliser un projet urbain permettant la mise en place d'une stratégie de développement adaptée à son territoire et à ses enjeux.

JUVIGNAC LA VERTE

Contact :
Jean-Claude BOUISSEREN
Élu mairie de Juvignac
Délégué à l'Urbanisme, les Travaux et Transports.
jean-claude.bouisseren@ville-juvignac.fr
07 62 687 287

Les partenaires

Alstom Transport, concepteur du matériel roulant

Alstom, Montpellier Agglomération et TaM travaillent en étroite collaboration depuis 15 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 déjà fourni une flotte de 57 rames destinées aux deux premières lignes de tramway. 19 rames Citadis seront livrées pour la ligne 3 et 7 pour les lignes 1 et 2. En 2012, le réseau de tramways Citadis de Montpellier comptera 83 rames, constituant ainsi le parc le plus important de France après Paris. Le choix du design haut en couleur de la ligne 3, signé Christian Lacroix, confirme l'audace et l'avant-gardisme de Montpellier. Citadis est un objet expressif, emblématique, reflétant les valeurs et la dynamique de la ville dans laquelle il s'inscrit. Les aménagements intérieurs de chacune des lignes ont aussi été développés spécifiquement pour l'Agglomération montpelliéraine pour faciliter et rendre les trajets plus confortables. Les planchers bas par exemple permettent aux voyageurs de monter et descendre directement au niveau de la chaussée. C'est un grand progrès pour les personnes âgées ou en fauteuil roulant et les parents avec poussettes. Enfin, les rames de Montpellier, comme l'ensemble de la gamme Citadis, ont été éco-conçues. Les matériaux utilisés sont recyclables à hauteur de 98%.

Une rame personnalisée pour les lignes 3 et 4 du tramway de Montpellier Agglomération.

Les tramways Citadis de Montpellier s'appuient sur une plate-forme technique standard qui définit 80% du produit. Grâce aux 20% de personnalisation restant, Citadis offre la possibilité à chaque collectivité de choisir le style extérieur et les aménagements intérieurs de son tramway. Les Citadis de Montpellier sont ainsi uniques. Les choix design de Christian Lacroix expriment parfaitement la personnalisation possible de Citadis qui devient alors un objet expressif, emblématique, reflétant les valeurs et la dynamique de la ville dans laquelle il s'inscrit. Le tramway Citadis d'Alstom offre une qualité de vie à bord optimale et un maximum de confort aux passagers. Ainsi à l'image du design retenu par l'agglomération pour ces 2 projets, tout est mis en œuvre pour faciliter et rendre les trajets plus confortables : plancher bas intégral, climatisation, vidéo-surveillance, informations sonores et visuelles. D'une longueur de 42 mètres, les rames pourront transporter plus de 300 passagers. Il améliore également la qualité de vie en ville grâce à un niveau sonore inférieur de 5 dBA au niveau généré par le trafic automobile, soit près de 4 fois moins de bruits. Les rames de Montpellier, comme l'ensemble de la gamme Citadis, ont été éco-conçues. Les matériaux utilisés sont recyclables à hauteur de 98%. Citadis participe au dynamisme économique des régions françaises. En effet, les rames de l'Agglomération montpelliéraine sont conçues et assemblées dans l'usine Alstom de La Rochelle. D'autres sites participent à la fabrication : Ornans pour les moteurs, Le Creusot pour les bogies, Villeurbanne pour l'électronique embarquée et Tarbes pour les équipements électriques et électroniques de la chaîne de traction.

À propos d'Alstom Transport en France
Implantée sur 9 sites répartis dans l'hexagone, Alstom Transport est la première entreprise ferroviaire française et contribue au dynamisme des économies locales. Les 8 800 collaborateurs d'Alstom en France sont détenteurs d'un savoir-faire destiné à servir les clients français et internationaux, sachant qu'un emploi chez Alstom génère environ 3 emplois chez ses fournisseurs.

À propos d'Alstom Transport
Alstom Transport développe et propose la gamme de systèmes, d'équipements et de services la plus complète du secteur ferroviaire. Alstom Transport gère l'intégralité des systèmes de transport, dont le matériel roulant, la signalisation et les infrastructures, et propose à ses clients des solutions clé en main. Alstom Transport a enregistré un chiffre d'affaires de 5,6 milliards d'euros pour l'exercice 2010-2011. Alstom Transport est présent dans plus d'une soixantaine de pays et emploie 25 500 personnes.

ALSTOM

www.alstom.com\transport

Contact presse :
Stéphanie Berna
Tél. 06 89 06 26 07
stephanie.berna@transport.alstom.com

TRANSDEV

Issu du rapprochement de deux acteurs majeurs du transport collectif de voyageurs et filiale à parité de la Caisse des Dépôts et de Veolia Environnement, Veolia Transdev est le référent mondial de la mobilité durable.

Ses 102 000 collaborateurs conçoivent des solutions de mobilité innovante, sûre et durable, qui personnalisent le voyage et le rendent agréable et simple. Ils développent des solutions performantes et intégrées qui contribuent au développement harmonieux des territoires.

Présente dans 27 pays, sur les 5 continents, Veolia Transdev est l'entreprise la plus multilocale du marché du transport public de voyageurs et la plus internationale des acteurs du secteur.

Grâce à la grande diversité de ses métiers, Veolia Transdev maîtrise toute la chaîne de la mobilité : du pré projet à la gestion quotidienne du service de transport, en passant par l'assistance à maîtrise d'ouvrage et la préparation à la mise en exploitation du réseau.
Ainsi, Veolia Transdev est l'opérateur le plus multimodal en gérant 13 modes de transport, du plus léger - le vélo - au plus lourd - le train. C'est un opérateur de référence en matière de tramway, puisqu'il exploite 25 réseaux à travers le monde.

Sa dimension internationale et ses complémentarités métiers lui confèrent une capacité d'imaginer les solutions les plus innovantes au service des enjeux locaux.

Veolia Transdev gère un parc de 60 000 véhicules et assure 3,3 milliards de voyages par an.
En 2011, son chiffre d'affaires s'élève à 7,8 milliards d'euros

Sa double culture publique et privée, héritée de ses deux actionnaires, lui permet de conjuguer performance économique et intérêt collectif.

Veolia Transdev a pour ambition d'être une entreprise au service de chacun : partenaire de confiance pour ses clients, opérateur à l'écoute des voyageurs.

TRANSDEV

CONTACT PRESSE :

Montpellier Agglomération
Coralie Trigueros
04 67 13 61 63 / 06 64 80 86 36
c.trigueros@montpellier-agglo.com

Baillargues
Beaulieu
Castelnau-le-Lez
Castries
Clapiers
Cournonsec
Cournonterral
Fabrègues
Grabels
Jacou
Juvignac
Lattes
Lavérune
Le Crès
Montaud
Montferrier-sur-Lez
Montpellier
Murviel les Montpellier
Pérols
Pignan
Prades le Lez
Restinclières
Saint-Brès
Saint-Drézéry
Saint Geniès des Mourgues
Saint Georges d'Orques
Saint Jean de Védas
Saussan
Sussargues
Vendargues
Villeneuve-lès-Maguelone

Montpellier Agglomération • Service Communication - 04/12

Montpellier
Agglomération

50, place Zeus - CS 39556
34961 Montpellier Cedex 2

www.montpellier-agglo.com
Station tramway : Léon Blum

Montpellier
Agglomération