



UN RÉSEAU DE TRANSPORT OPTIMISÉ AU SERVICE DES HABITANTS DU TERRITOIRE



DOSSIER DE PRESSE
12 novembre 2025



SOMMAIRE

Les chiffres-clés	4
I – Restructuration du réseau, une offre de transport complémentaire dès le 20 décembre 2025	5
II – Focus sur les changements majeurs à Montpellier pour offrir un service plus performant sur le réseau bus	13
III – L'arrivée de la Ligne 5 de tramway s'accompagne de changements	17
IV – Une action volontariste et pérenne sans précédent sur l'ensemble du patrimoine pour une haute qualité de services mobilités	24

RESTRUCTURATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

LES CHIFFRES CLÉS

1 MILLION DE KM, SUPPLÉMENTAIRES
SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU (TRAMWAY, BUSTRAM & BUS)

SOIT **14 MILLIONS** DE KM COMMERCIAUX EN 2026



EN 2025

À MONTPELLIER

96% DES MONTPELLIÉRAINS SONT DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

DANS LA MÉTROPOLE

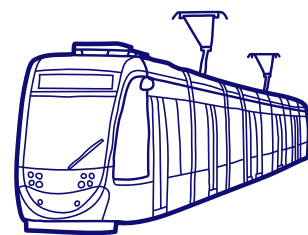
82% DES MÉTROPOLITAINS SONT DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



100 000 HABITANTS DESSERVIS À TERME PAR LA FUTURE LIGNE 5

3 800 VOYAGEURS/JOUR ATTENDUS

À LA NOUVELLE STATION GARE SUD DE FRANCE SUR L'**EXTENSION DE LA LIGNE 1**



24 LIGNES DE BUS OPTIMISÉES SUR 40

EN ITINÉRAIRE ET EN OFFRE SUR LE RÉSEAU URBAIN



I – RESTRUCTURATION DU RÉSEAU, UNE OFFRE DE TRANSPORT COMPLÉMENTAIRE DÈS LE 20 DÉCEMBRE 2025

En 2025, le réseau de transport de la métropole se réorganise pour mieux répondre aux besoins de mobilité du territoire et aux attentes des habitants et usagers. Cette restructuration vise à améliorer plusieurs critères de performance dont la régularité des services, l'intermodalité et permettre un meilleur maillage afin de faciliter les déplacements quotidiens.

Malgré la croissance démographique importante sur le territoire, la croissance du trafic automobile a été contenue, en effet, la capacité de la collectivité à mener des projets d'envergure en faveur d'une mobilité plus verte, à la fois sociale et solidaire, permet de faire évoluer les pratiques et habitudes des citoyens. C'est dans ce contexte que s'inscrit la restructuration du réseau qui accompagne les mises en service successives de la première ligne de bus-tram, de l'extension de la ligne 1 et de la future Ligne 5 de tramway.

Cette restructuration prévoit notamment **une meilleure desserte des zones à fort potentiel**, avec le **prolongement de la ligne 15 jusqu'à la gare Sud de France, le retour du bus sur la place d'Aviler**, ainsi que **des correspondances optimisées** et de nouveaux aménagements favorisant les mobilités douces pour un partage harmonieux de l'espace public. L'arrivée prochaine de la Ligne 5 de tramway renforcera par ailleurs la cohérence et l'efficacité du réseau, en particulier au nord et à l'ouest du territoire.



Étape majeure dans l'évolution de l'offre de transport, la restructuration du réseau représente près d'un **million de kilomètres supplémentaires** parcourus chaque année par l'ensemble du réseau tramway et bus, soit **14 millions de kilomètres dès 2026** (soit une augmentation de 8% et dont 150 000 kilomètres parcourus en plus sur les communes de la métropole hors Montpellier).

L'arrivée de la Ligne 5 du tramway permet une refonte globale du réseau avec une adaptation progressive des lignes de bus afin d'optimiser la desserte et les correspondances avec les nouvelles infrastructures.

Sur les 40 lignes, 24 sont concernées par une évolution de leur itinéraire et/ou de leur offre. Certaines ont déjà fait l'objet de modifications depuis le 23 mai 2025 avec l'arrivée du bustram A (lignes 9, 14 et 16) ; les dernières adaptations, prévues le 20 décembre 2025, viendront finaliser ce nouveau réseau.

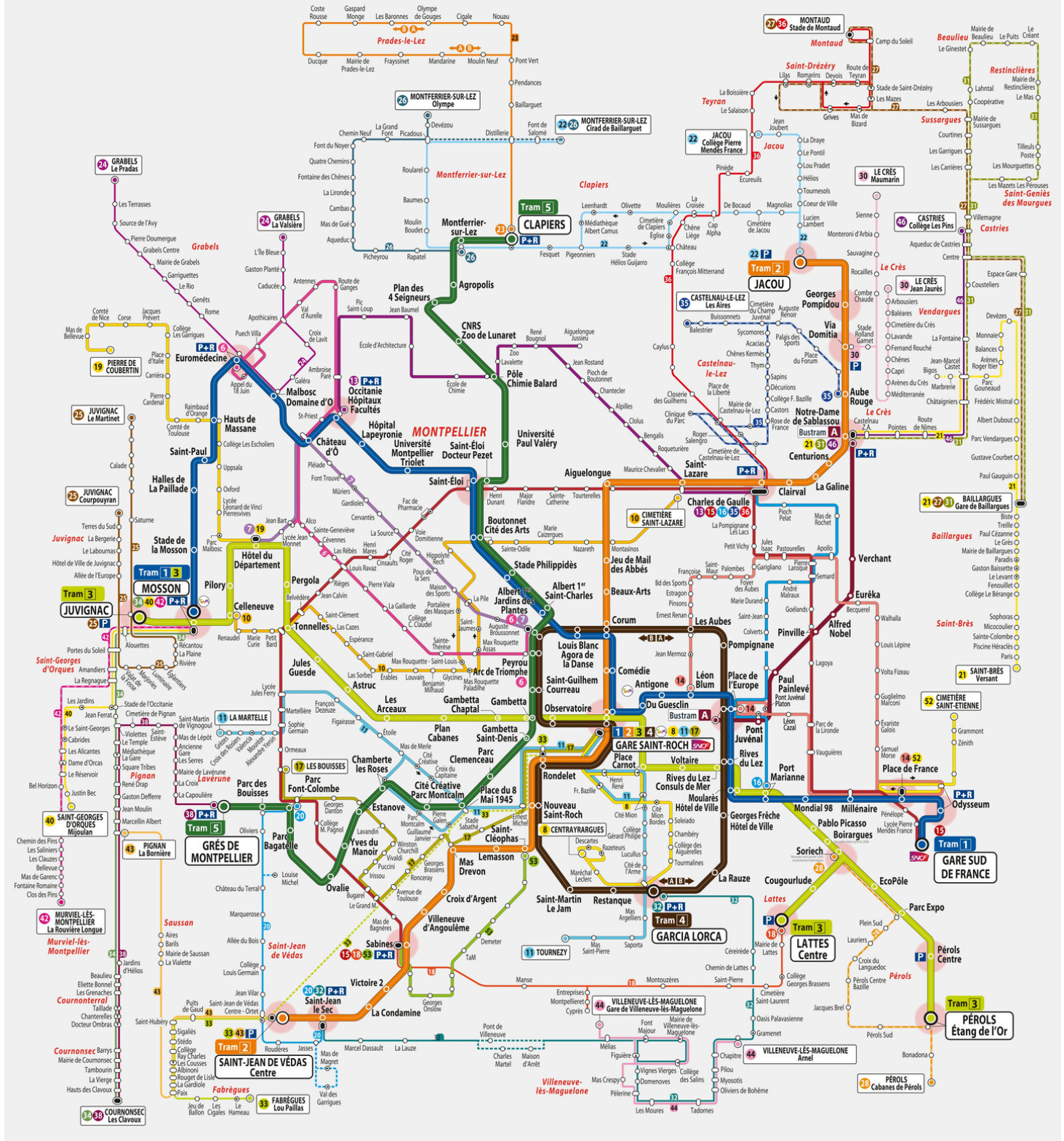
Dans ce cadre, un travail sur la qualité de vie des habitants dans les quartiers a été mené, d'une part en limitant le trafic des bus sur certains axes (comme sur le boulevard Berthelot avec une diminution de 60% du trafic de bus). D'autres part, lors des études des nouveaux itinéraires de bus, la desserte des équipements rayonnants a été assurée (comme la desserte de la médiathèque Victor Hugo, secteur Mas Drevon).



Tramway	Bus urbain	Bus suburbain	Transports à la demande
Ligne 1 Mosson — Gare Sud de France Ligne 2 Saint-Jean de Védas Centre — Jacou Ligne 3 Juvignac — Lattes Centre/Perols Étang de l'Or Ligne 4 Garcia Lorca — Garcia Lorca Ligne 5 Mise en service le 20 décembre 2025	Doria — Euronadécroix Doria — Hôtel du Département Juvignac — Lattes Centre/Perols Étang de l'Or Alaignoules Juvignac — Cellesneuve La Martelle — Tourney Université des Sciences et Lettres — Université des Sciences et Lettres Place de l'Europe — Léon Blum Sabins — Place de France — Odéon Cathérou-le-Laz — Charles de Gaulle — Port Malazan Les Boissies — Gare Saint-Roch Pierre de Coubertin — Hôtel du Département Place de France — Odéon — Grammont Saint-Clophès — Sabins Sabins	Montpellier Sabins — Lattes Centre Saint-Jean de Védas Centre — Saint-Jean de Védas Centre Cathérou-le-Laz 10.0 de Sablières — Saint-Bas Verant Montpellier Université des Sciences et Lettres — Jean Callegre Pierre Mendès France Montpellier Occitane — Prades-le-Laz Mandarine Grabels Le Prades — Grabels La Vallière Juvignac Le Martinet — Juvignac Coussyran Montpellier Occitane — Montpellier aux Olympes/Cité de Ballargues Le Crès Moussans — Le Crès Jean Jacou Montpellier Garcia Lorca — Saint-Jean de Védas Centre Saint-Jean de Védas Centre — Fabrigues Les Palles Montpellier Mosson — Courmeson Les Cluses Montpellier Occitane — Courmeson Les Cluses Montpellier Mosson — Saint-Georges d'Orques Zone Industrielle Cathérou-le-Laz Charles de Gaulle — Parc de la Liberté Saint-Jean de Védas Centre — Pignan La Bornière Villeneuve-Maguelone Gare de Villeneuve-Maguelone — V. Maguelone Nord Cathérou-le-Laz 10.0 de Sablières — Castels Collège Les Pins	Juvignac — Ballargues Gare de Ballargues Lattes Centre — Lattes Ballargues Courmeson Les Cluses — Ballargues Gare de Ballargues Cathérou-le-Laz Charles de Gaulle — Cathérou-le-Laz Arno-Abbe-Bois Montpellier Mosson — Montpellier Les Cluses Longue

Réseau de transport de Montpellier Méditerranée Métropole

20 décembre 2025



Tramway

- Tram 1 Mosson → Gare Sud de France
- Tram 2 Saint-Jean de Védas Centre → Jacou
- Tram 3 Juvignac → Lattes Centre/Pérols Étang de l'Or
- Tram 4 Garcia Lorca → Gare Saint-Roch - République
- Tram 5 Clapiers → Grés de Montpellier

Bustram

- Bustram A Place de l'Europe → Castelnau-le-Lez N.D. de Sablissou

Bus urbain

- 1 Albert 1^{er} - Jardin des Plantes → Euromédecine
- 2 Albert 1^{er} - Jardin des Plantes → Hôtel du Département
- 3 Centrayrargues → Gare Saint-Roch
- 4 Cimetière Saint-Lazare → Celnouve
- 11 La Martelle → Tournezey
- 13 Occitane - Hôpitaux Facultés → Charles de Gaulle
- 14 Place de l'Europe → Léon Blum
- 15 Sabines - Place de France → Gare Sud de France
- 16 Castelnau-le-Lez Charles de Gaulle → Port Marianne
- 17 Les Bouisses → Gare Saint-Roch
- 19 Pierre de Coubertin → Hôtel du Département
- 52 Place de France → Grammont
- 53 Saint-Cleophas → Sabines

Bus suburbain

- 18 Montpellier Sabines → Lattes Centre
- 20 Montpellier Parc Font-Colombe → Saint-Jean de Védas Saint-Jean le Sec
- 21 Castelnau-le-Lez N.D. de Sablissou → Saint-Bris Versant
- 22 Montpellier-sur-Lez Citad de Baillarguet → Jacou Collège Pierre Mendès France
- 23 Clapiers Clapiers → Prades-le-Lez
- 24 Grabels Le Pradas → Grabels La Valsière
- 25 Juvignac Le Martinet → Juvignac Courpouyan
- 26 Montpellier Occitane → Montpellier-sur-Lez Olympe/Citad de Baillarguet
- 30 Le Crès Maumain → Le Crès Jean Jaures
- 32 Montpellier Garcia Lorca → Montpellier-sur-Lez Montpellier-sur-Lez
- 33 Montpellier Rondelet / Saint-Jean de Védas Centre → Fabrègues Lou Paillass
- 34 Montpellier Mosson → Courmoussac Les Clavoux
- 36 Castelnau-le-Lez Charles de Gaulle → Montaud Stade de Montaud
- 38 Montpellier Grés de Montpellier → Courmoussac Les Clavoux
- 40 Montpellier Mosson → Saint-Georges d'Orques Mijoulan
- 41 Saint-Jean de Védas Centre → Pignan La Bornière
- 44 Villeneuve-lès-Maguelone Gare de V. lès-Maguelone → V. lès-Maguelone Arnel
- 46 Castelnau-le-Lez N.D. de Sablissou → Castries Collège Les Pins

Transports à la demande TAD

- 27 Montaud Stade de Montaud → Baillargues Gare de Baillargues
- 28 Pérols Cabanes de Pérols → Lattes Soriech
- 31 Castelnau-le-Lez N.D. de Sablissou → Baillargues Gare de Baillargues
- 35 Castelnau-le-Lez Charles de Gaulle → Castelnau-le-Lez Les Aires / Aube Rouge
- 42 Montpellier Mosson → Murviel-lès-Montpellier La Rouvière Longue

Légende

- Station/terminus ligne de tramway
- Arrêt ligne du Bustram A
- Pôles d'échange
- Terminus bus
- Terminus commun bus
- Arrêt dans un seul sens
- Arrêt dans les deux sens
- Deserte à certaines heures
- P Parking sous vidéosurveillance
- P Parking en libre accès
- ♿ Ligne entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite
- E Espace Mobilité

Un réseau optimisé porté par des projets structurants

Le réseau se transforme et évolue avec l'arrivée de projets significatifs qui redéfinissent les mobilités sur le territoire et facilitent les connexions entre les quartiers, offrant ainsi davantage de cohérence et de confort, avec une offre plus lisible. Ces nouvelles infrastructures présentent par ailleurs une réelle opportunité de redistribution de l'espace public, pensée pour chacun des projets en faveur de l'ensemble des modes de déplacement : piétons, cycles, voitures et transports en commun.

Le bustram, la première ligne de bus à haut niveau de service

Mode de transport complémentaire au bus et au tramway, le bustram propose une offre de service à un niveau proche du tramway en termes de fréquence, de ponctualité ou encore de confort. **La première ligne de bustram**, la ligne A, relie pour sa première section la Place de l'Europe à Montpellier à Notre-Dame de Sablassou, à Castelnau-le-Lez. Un axe stratégique qui permet une connexion aux lignes 1, 2 et 4 du tramway ainsi qu'une desserte des zones Millénaire et Eurêka, représentant à elles seules près de 11500 emplois.

Cette première section sera complétée par une extension jusqu'à Castries mi 2028, avec la desserte des communes du Crès et de Vendargues.

Depuis l'arrivée du bustram A, la fréquentation a augmenté de près de 30% par rapport aux anciennes lignes de bus 9 et 51, et plus globalement sur l'ensemble du secteur.



L'extension de la ligne 1, un projet mobilité aux bénéfices multiples

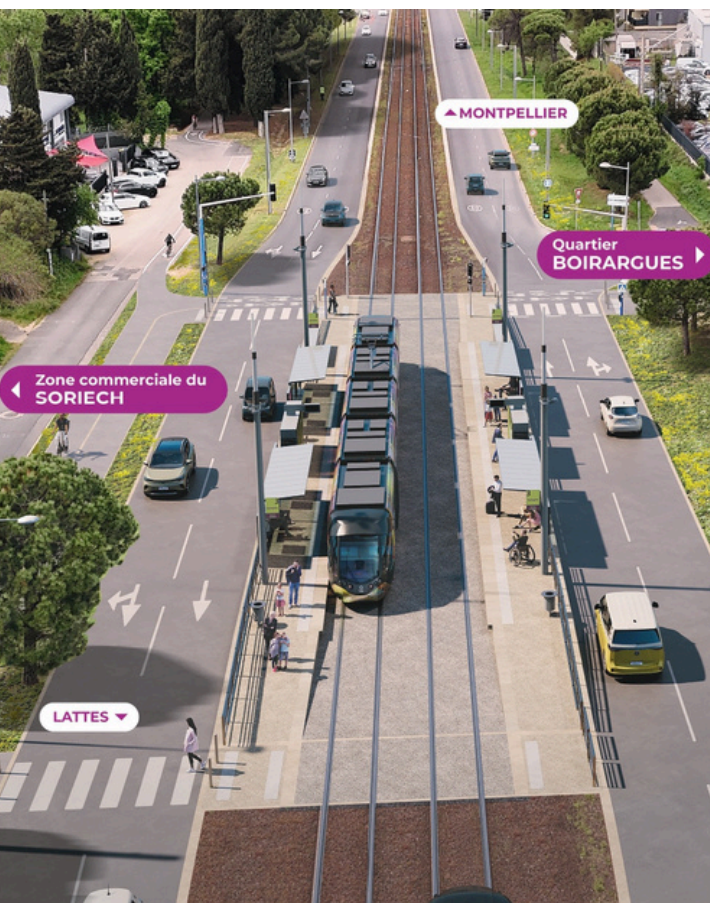
La ligne 1 de tramway prend un nouvel envol vers la gare Montpellier Sud de France et voit son itinéraire prolongé d'1,3 km.

L'extension de la ligne 1 permet une meilleure desserte de la gare Montpellier Sud de France réduisant ainsi le temps qui la sépare du centre-ville à 20 minutes et facilitant encore davantage les déplacements quotidiens des usagers habituels et des visiteurs occasionnels. Elle s'inscrit dans une volonté de s'intégrer au quartier Cambacérès, nouveau pôle d'affaires tourné vers l'innovation, et accompagne l'aménagement du secteur **avec de nouvelles pistes cyclables et des trottoirs sécurisés, permettant aux cyclistes et aux piétons de circuler en toute sécurité.**

La Ligne 5 de tramway, la ligne des parcs

Dès le 20 décembre 2025, **la Ligne 5** permettra une connexion entre le Nord et l'Ouest de la métropole en 45 minutes avec la desserte de 3 communes métropolitaines (Saint-Jean-de-Védas, Montferrier-sur-Lez et Clapiers). Pensé pour favoriser tous les modes de déplacement, le projet de la Ligne 5 intègre de nouveaux aménagements qui renforcent le réseau cyclable existant et facilitent une pratique du vélo plus sûre et plus confortable.

Pour les piétons, les trottoirs ont été entièrement repensés pour offrir plus de confort et d'accessibilité. Enfin, pour les habitants des communes de la métropole, **deux parkings relais P+R** de 450 places chacun seront facilement accessibles.



Développement de la Ligne 3 de tramway avec deux nouvelles stations

Dès le 14 janvier 2026, **la nouvelle station Boirargues** s'intégrera pleinement à l'offre existante de la ligne 3 de tramway. Située au cœur d'un secteur en plein essor, elle permettra de donner toute sa mesure aux quartiers attenants, Boirargues et à la zone commerciale du Soriech, apportant une réponse concrète aux besoins des habitants et des actifs de ce secteur. **La nouvelle station "Boirargues"** sera située entre la station *Pablo Picasso* et l'actuelle station *Boirargues* de la ligne 3 du tramway. Implantée sur l'avenue Georges Frêche, elle se situera à hauteur du quartier éponyme, au niveau de l'intersection avec le chemin du Mas Rouge et le chemin de Soriech. **L'actuelle station Boirargues sera ainsi renommée "Soriech"**, tout en conservant son emplacement actuel.

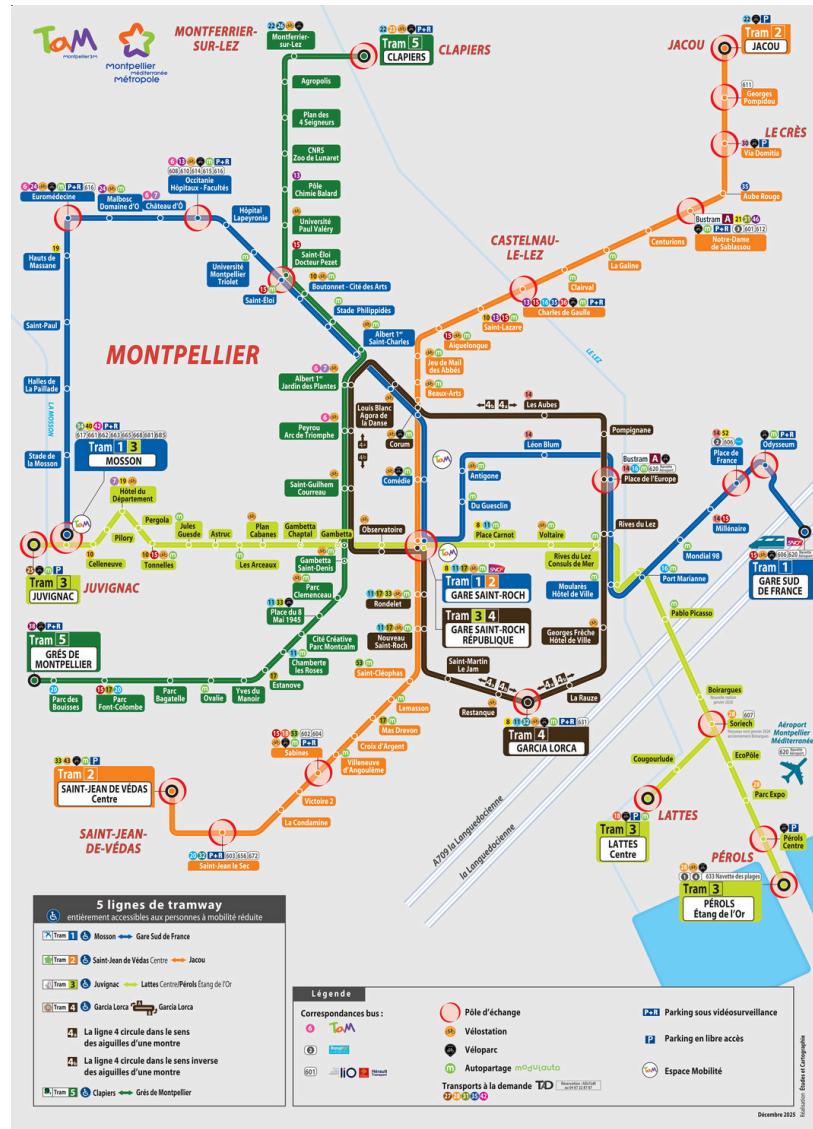
La future station Hauts de Lattes voit son lancement confirmé, avec une mise en service prévue pour la **fin de l'année 2027**. Pensée pour accompagner le développement urbain du secteur et la création de nouveaux logements, elle répondra à un besoin croissant de desserte et de mobilité de proximité.

La Ligne 5 de tramway renforce la multimodalité du système de mobilités et consolide les liens aux communes nord et ouest de la métropole

Les habitants des communes de l'ouest de la métropole disposeront d'un nouveau pôle d'échange multimodal (PEM) au droit du rond-point Maurice Geneveaux. Celui-ci accueillera, en particulier la ligne de bus 38 renforcée, en préfiguration de la bustram 4. Plus globalement, l'ensemble des modes se rabattront en ce point (piétons depuis Lavérune, véloligne 8, 450 places pour les voitures en rabattement,...).

Les habitants des communes du nord de la métropole pourront se rabattre d'une part sur le PEM de Girac (piétons depuis Clapiers, véloligne 11 depuis Prades-le-Lez par la RM17 ou véloligne B le long de la RM65, 500 places de parking pour les véhicules légers, rabattement bus,...). D'autre part, et en particulier pour les habitants de Montferrier-sur-Lez, ceux-ci pourront directement accéder au PEM d'Agropolis (piétons depuis Montferrier-sur-Lez, vélolignes 10b et B, dépose minute voiture, places PMR et rabattement bus,...).

Un travail collaboratif avec les maires a été réalisé afin de proposer les dessertes les plus en adéquation avec les besoins des citoyens de ces communes.



P+R, le stationnement gratuit pour les habitants de la métropole avec le Pass gratuit sur M'Ticket

Situés aux abords des lignes de tramway, **les 11 P+R** sont accessibles 7j/7 et 24h/24, en connexion directe avec le réseau TaM.

Ils permettent aux détenteurs d'un Pass gratuit sur M'Ticket et d'un abonnement annuel TaM de stationner gratuitement durant 24 h maximum, s'ils poursuivent leur trajet en transports en commun.

Ces parkings assurent un accès rapide et économique au centre-ville.

Parmi les 11 P+R, les deux nouveaux sont situés aux extrémités de la Ligne 5, à savoir **Clapiers** et **Grés de Montpellier**.

Un réseau accessible en faveur de l'ensemble des usagers grâce à un travail partenarial étroit avec le Comité de Liaison et de Coordination des associations de Personnes en Situation de Handicap (CLCPH)

Associé aux démarches d'évolution des transports depuis l'élaboration de la toute première ligne de tramway, le **Comité de Liaison et de Coordination des associations de Personnes en Situation de Handicap (CLCPH)** s'est doté d'une Commission d'Accessibilité qui réunit les représentants des associations membres du réseau les plus experts dans les diagnostics sur les travaux d'aménagement de la voirie, des établissements recevant du public (ERP) et des matériels roulants.

Ainsi, chaque projet de mobilité réalisé par Montpellier Méditerranée Métropole et TaM considère la problématique d'accessibilité et intègre cette dimension aux réflexions qui sont portées. Dans le cadre de ce protocole, les membres du CLCPH sont ainsi concertés par la Métropole et les équipes de TaM à chaque étape de la construction des projets, à l'occasion d'ateliers pédagogiques ou de réunions de travail.

L'ensemble des sujets relevant de l'espace public, des systèmes d'information aux voyageurs ou même du matériel roulant est analysé finement. C'est ainsi que **chaque traversée piétonne fait l'objet d'une attention particulière** (Bandes d'éveil et de vigilance, de guidages, feux sonores, ...). En parallèle, **tous les systèmes d'information voyageurs sont repensés** (Application M'Tickets, Environnement des stations voyageurs optimisés, repérage amélioré des milieux de quais, ...) Enfin, les rames de tramways, bustrams et bus sont adaptés pour une **accessibilité haut de gamme** (Bornes d'informations visuelles performantes et contrastées, identifications des lignes, barres de maintien optimisées, places UFR, ouverture des portes, ...).



Crédit : Frédéric Damerджи - Ville et Métropole de Montpellier

La Gratuité des transports en commun à Montpellier et dans sa métropole

Unique en France par son ampleur, **la gratuité des transports en commun** permet d'actionner la nécessaire transition écologique, qui est également une transition solidaire.

En l'espace de 50 ans, Montpellier est passée de 14ème à 7ème ville de France. Dans le même temps, ses mobilités se sont intensifiées. C'est dans ce contexte que s'inscrit, depuis le 21 décembre 2023, la gratuité totale des transports en commun pour l'ensemble des habitants de la métropole de Montpellier, sur le réseau de bus et de tramway.

Cette mesure s'est construite progressivement : d'abord initiée avec la gratuité le week-end puis accentuée en 2021 avec la gratuité pour les moins de 18 ans et les plus de 65 ans tous les jours, avant d'être étendue en 2023 à l'ensemble des habitants de la métropole. Elle s'inscrit dans une volonté claire de proposer des alternatives à l'usage de la voiture individuelle, tout en renforçant l'offre de transport public.

Depuis novembre 2023, des cellules compteuses installées à bord des transports en commun permettent de poursuivre l'étude de fréquentation du réseau. Les premiers résultats ont montré une hausse significative de la fréquentation des transports en commun avec la mise en œuvre de la gratuité. Cette augmentation ne se fait pas au détriment du vélo et contribue à enrayer le développement du trafic routier. L'insécurité recule dans le même temps en raison des moyens de sécurisation engagés.



SOURCE TAM : CHIFFRES DE JANVIER À MAI 2025 VS JANVIER À MAI 2019

+ 420 000 **PASS GRATUITÉ**
SUR + 520 000 HABITANTS DE LA MÉTROPOLE

En 2025

- **96% des montpelliérains sont desservis par les transports en commun, tous modes confondus*.**
- **82% des habitants de métropole sont desservis par les transports en commun, tous modes confondus.**

* soit à moins de 700 mètres d'une station de tramway et/ou 500 mètres d'une station de bustram ou encore à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus.

II – FOCUS SUR LES CHANGEMENTS MAJEURS À MONTPELLIER POUR OFFRIR UN SERVICE PLUS PERFORMANT SUR LE RÉSEAU BUS

Les travaux et réaménagements du réseau se déploient progressivement afin d'améliorer la desserte du territoire. Ces nouveaux aménagements visent à renforcer la cohérence des itinéraires, faciliter les correspondances entre les différents modes de transport et étendre l'offre de service pour mieux répondre aux besoins des usagers.

ZOOM sur Montpellier

Les lignes 6 et 7 de bus font leur grand retour au Peyrou sur une ligne partagée

Depuis la fin de l'été 2025, des réaménagements sont en cours sur la **place d'Aviler** afin de permettre le retour du bus et faciliter l'accès au cœur de ville. **L'inauguration de la place, prévue le 15 décembre, marquera une étape clé de la requalification du secteur** avec un retour de la ligne 6 sur la place à compter du 20 décembre 2025.

Afin de réguler la circulation dans ce secteur et apporter plus de confort aux riverains, **les lignes 6 et 7 fonctionneront de manière combinée, partageant un terminus commun à Albert 1er - Jardin des plantes, elles circuleront avec la même fréquence.** Ainsi, lorsqu'un bus de la ligne 6 arrivera au terminus depuis Euromédecine, il changera d'affichage pour devenir ligne 7 et repartira en direction de l'Hôtel du Département. Ce dispositif permettra aux passagers de poursuivre leur trajet sans descendre du véhicule.

Mis en place dans les deux sens de circulation, ce nouveau fonctionnement contribuera à réduire le nombre de bus circulant sur le boulevard Henri IV, tout en maintenant deux lignes distinctes pour un cœur de ville plus apaisé. Il permettra également **des correspondances optimisées avec les lignes 4 et 5 du tramway, ainsi qu'avec la ligne 1 à proximité,** renforçant ainsi la complémentarité du réseau.

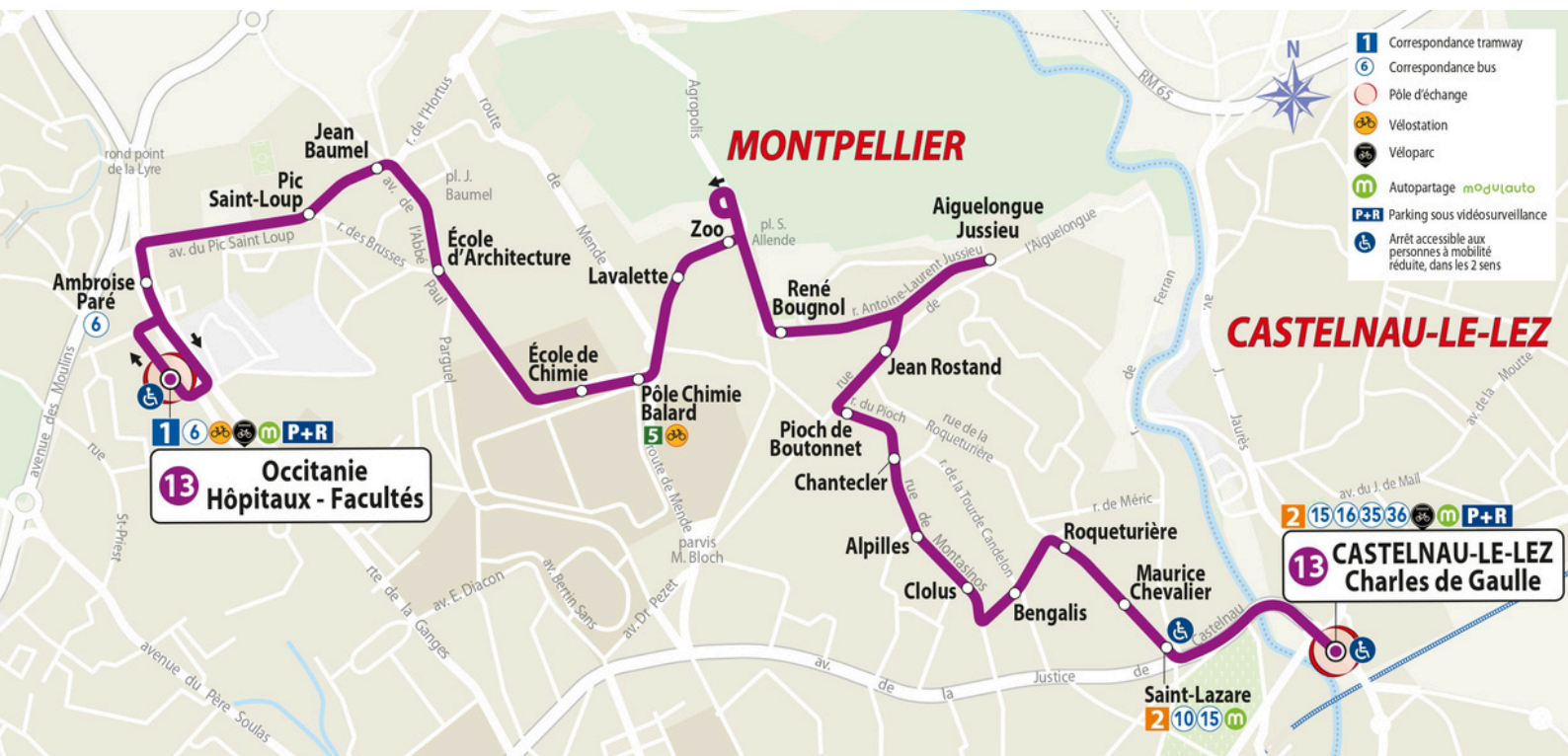


Crédit : Perspective Place d'Aviler - DR



La ligne 13 remplace la "Navette" des Universités

Dès le 20 décembre 2025, la "Navette" des Facultés devient la ligne 13. Elle permettra une desserte transversale entre Occitanie-Hôpitaux-Facultés et Charles de Gaulle. Connectée aux lignes 1, 2 et 5 de tramway, la ligne 13 contribuera à une meilleure continuité du réseau pour desservir les principaux pôles d'activité du secteur : universités, hôpitaux, zoo et FDI Stadium.



Focus sur l'Amigo

La Ligne 5 sera mise en service avec une fréquence progressive pensée pour s'intégrer parfaitement au réseau existant : **Les jeudis, vendredis et samedis à partir de minuit** (jusqu'à 5h et jusqu'à 6h en juillet et août), **l'Amigo**, qui effectue des trajets entre Montpellier et les clubs et discothèques situés à l'extérieur du centre-ville, **continue d'amener et ramener en toute sécurité les jeunes et moins jeunes qui poursuivent la fête jusque tard dans la nuit.**

La ligne 15 de bus, prolongée et renforcée

En complément de l'extension de la ligne 1, le quartier Cambacérés et la gare Montpellier Sud de France verront ainsi **leur desserte renforcée et améliorée**.

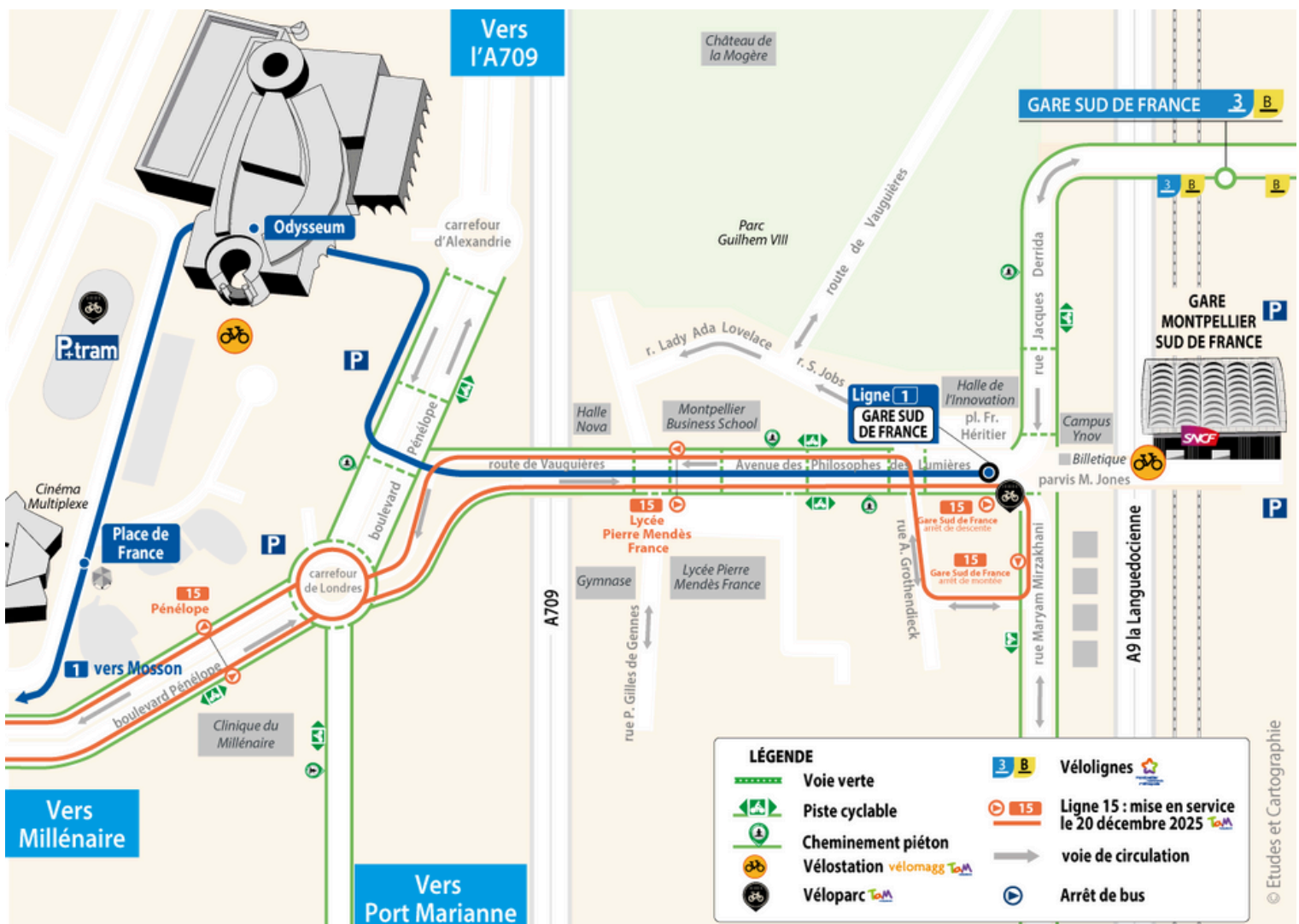
Dès le 20 décembre prochain, la ligne 15 de bus sera prolongée jusqu'à la gare Sud de France, offrant ainsi une liaison plus directe et une montée en puissance du service.

La fréquence des bus sera ainsi renforcée pendant les vacances scolaires et les week-ends, afin de mieux répondre aux besoins des usagers :

- **Samedi** : 123 courses (avec un bus toutes les 15min en journée et toutes les 30min le soir) contre 89 courses actuellement (avec un bus toutes les 20min en journée et toutes les 30 min le soir) ;
- **Dimanche** : 61 courses (avec un bus toutes les 30min toute la journée) contre 30 courses actuellement (1 bus toutes les heures) ;
- **Vacances scolaires** : 128 courses (avec un bus toutes les 12min en hyperpointe et toutes les 30min le soir) contre 89 courses actuellement (1 bus toutes les 20min en journée et 30min le soir).

Parallèlement, de nouveaux aménagements dédiés aux mobilités douces seront mis en place, favorisant un partage harmonieux de l'espace public et enrichissant l'offre de transport dans le secteur.

Ce prolongement entraîne la création de deux nouveaux arrêts de bus très attendus (l'arrêt *Pénélope* desservant la clinique du millénaire et l'arrêt *Lycée Pierre Mendès France* pour le lycée) et le report de l'arrêt Place de France pour améliorer la desserte des quartiers Cambacérés et Gare Sud de France.



La ligne 17 opte pour un nouveau tracé apaisant le boulevard Berthelot

Véritable **trait d'union** entre les quartiers de La Martelle, La Chamberte, Pas du Loup, Estanove, Croix d'Argent, Mas Drevon et Gambetta, **la ligne 17 assure une liaison fluide entre l'ouest de Montpellier et la Gare Saint-Roch**. Elle dessert également plusieurs lieux emblématiques de la ville, parmi lesquels les stades de rugby Yves-du-Manoir (Septeo Stadium) et Sabathé, ainsi que les parcs Font-Colombe et Montcalm, facilitant ainsi l'accès aux équipements sportifs et aux parcs.

La ligne 17, pour favoriser **l'apaisement du boulevard Berthelot** (-60% de bus sur le tronçon considéré), ne passera plus par la place du 8 Mai 1945. Une nouvelle portion est ainsi créée entre *Guillaume Janvier* et *Ernest Michel*, avec deux nouveaux arrêts. Ce nouveau tracé permet la desserte de la médiathèque Victor Hugo et offre une liaison avec la ligne 2 de tramway.

Elle empruntera, dans le sens de la montée uniquement, une courte portion du boulevard Berthelot, entre la rue Ernest Michel et l'avenue de Maurin.

Elle se distingue par son rôle central au sein du réseau de transport et offre une correspondance avec l'ensemble des lignes de tramway :

- La ligne 1 à l'arrêt Gare Saint-Roch-Pont de Sète ;
- La ligne 2 de tramway aux arrêts Mas Drevon, Rondelet et Gare Saint-Roch-Pont de Sète ;
- La ligne 3 à l'arrêt Gare Saint-Roch-Pont de Sète ;
- La ligne 4 aux arrêts Rondelet et Gare Saint-Roch-Pont de Sète ;
- La Ligne 5 aux arrêts Parc Font-Colombe et Estanove.



III – L'ARRIVÉE DE LA LIGNE 5 DE TRAMWAY S'ACCOMPAGNE DE CHANGEMENTS

À terme, la Ligne 5 de tramway connectera le Nord à l'Ouest de la métropole en seulement 45 minutes, pour mailler à terme efficacement le réseau de transport. Au-delà des infrastructures, ce sont 100 000 personnes qui bénéficieront de cette alternative à la voiture.

Fréquence de la Ligne 5

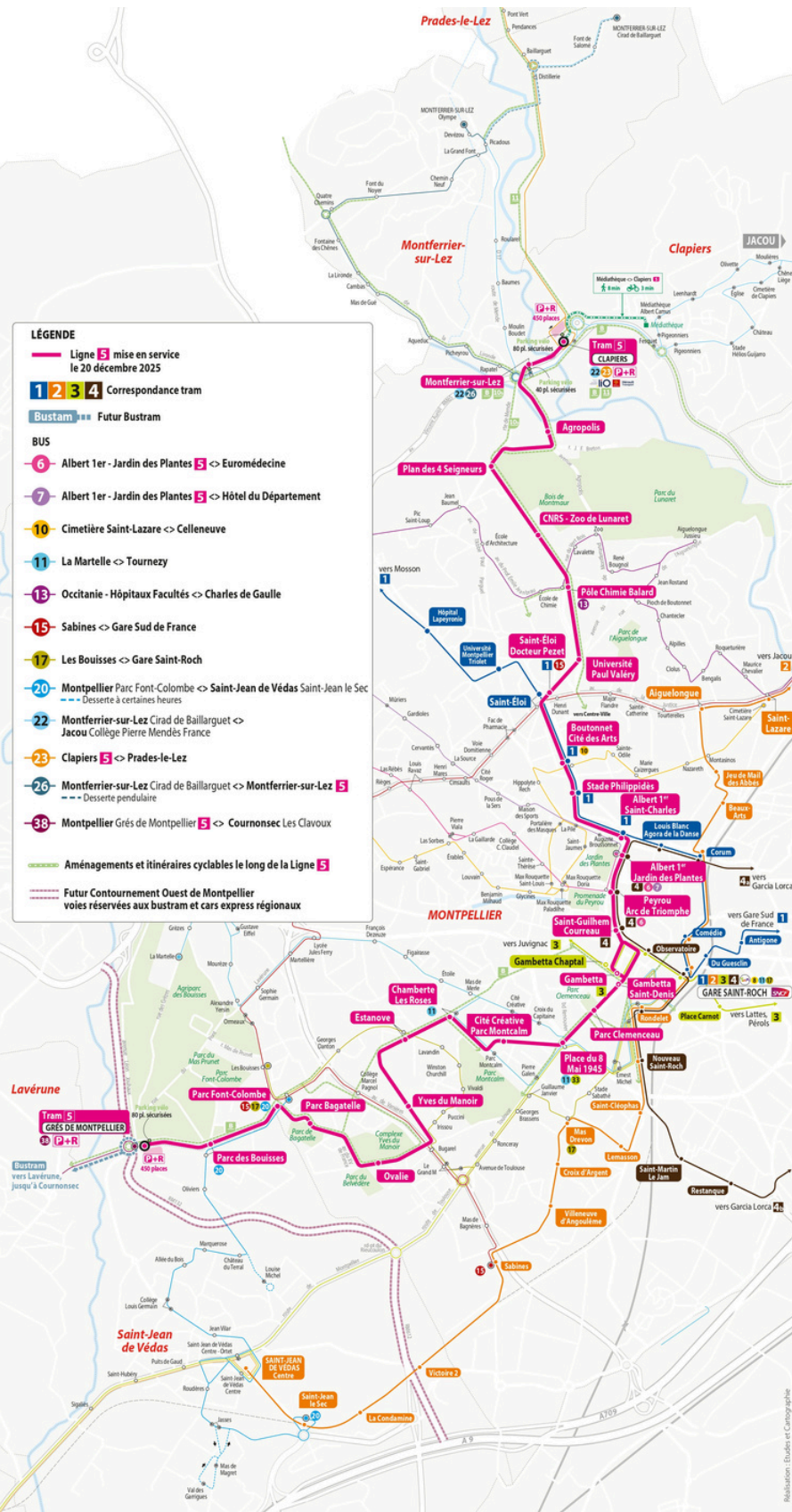
La Ligne 5 sera mise en service avec une fréquence progressive pensée pour s'intégrer parfaitement au réseau existant :

- Dès le 20 décembre 2025 : **1 tram toutes les 12 minutes**
- Dès février 2026 : **1 tram toutes les 10 minutes**
- Dès septembre 2026 : **1 tram toutes les 7,5 minutes**

Le projet de la Ligne 5 ne se résume pas seulement à la création d'une ligne de tramway, c'est aussi la **redistribution de l'espace public**, pensée pour favoriser tous les modes de déplacement. Le tracé, qui reliera Clapiers à Grés de Montpellier, desservira 27 stations et entraînera une refonte du réseau afin d'optimiser les lignes de bus existantes sur son parcours.

Deux nouveaux parkings tramway P+R aux extrémités de la Ligne 5 seront également présents, créant ainsi plus de 450 places de stationnement aux abords des communes et des secteurs desservis par cette ligne.

Situés au rond-point de Girac pour le Nord et au rond-point de Gennevaux pour l'Ouest, ces parkings deviendront de véritables **lieux d'échanges** où se connectent différents modes de transports : tram, bus, circulations douces...



ZOOM au nord de la Métropole

En plus de la **ligne 13 de bus** (cité précédemment) qui est une ligne traversante en correspondance avec les lignes 1, 2 et 5 de tramway, **la création au nord du territoire, de nouveaux pôles d'échange à la station Montferrier-sur-Lez et au terminus Clapiers**, changent la donne. En effet, ces deux stations seront **en correspondance avec les lignes de bus 22, 23 et 26**.

Ces aménagements permettront un rabattement optimisé des lignes de bus des communes de Jacou, Clapiers, Montferrier-sur-Lez et Prades-le-Lez vers la future ligne de tramway.

La ligne 22 fait la navette entre les terminus des lignes 2 et 5 de tramway

De Jacou à Montferrier-sur-Lez en passant par Clapiers, **la ligne 22** fait la navette entre les terminus des lignes 2 et 5 de tramway.



Zoom sur le Pôle bus Agropolis

La ligne 22 desservira l'**un des deux pôles d'échange majeurs de la Ligne 5 : Montferrier-sur-Lez**. Celui-ci accueillera :

- Un **double quai aménagé** à l'arrêt *Montferrier-sur-Lez* pour une **meilleure intermodalité** bus-tramway,
- La **station** Ligne 5 *Montferrier-sur-Lez*,
- Les **lignes de bus 22** Jacou < > Montferrier-sur-Lez **et 26** Montferrier-sur-Lez < > Pôle d'échange Montferrier-sur-Lez (rond-point Agropolis),
- Un **local vélo sécurisé**.

Une amélioration de la ligne 23 à Prades-le-Lez

La ligne 23 desservant Prades-le-Lez est améliorée et est assurée par un système en boucle en rabattement sur la Ligne 5. Un bus passera en moyenne toutes les 15 minutes en heure de pointe et toutes les 30 minutes en heure creuse.



La ligne 26 devient la ligne de Montferrier-sur-Lez

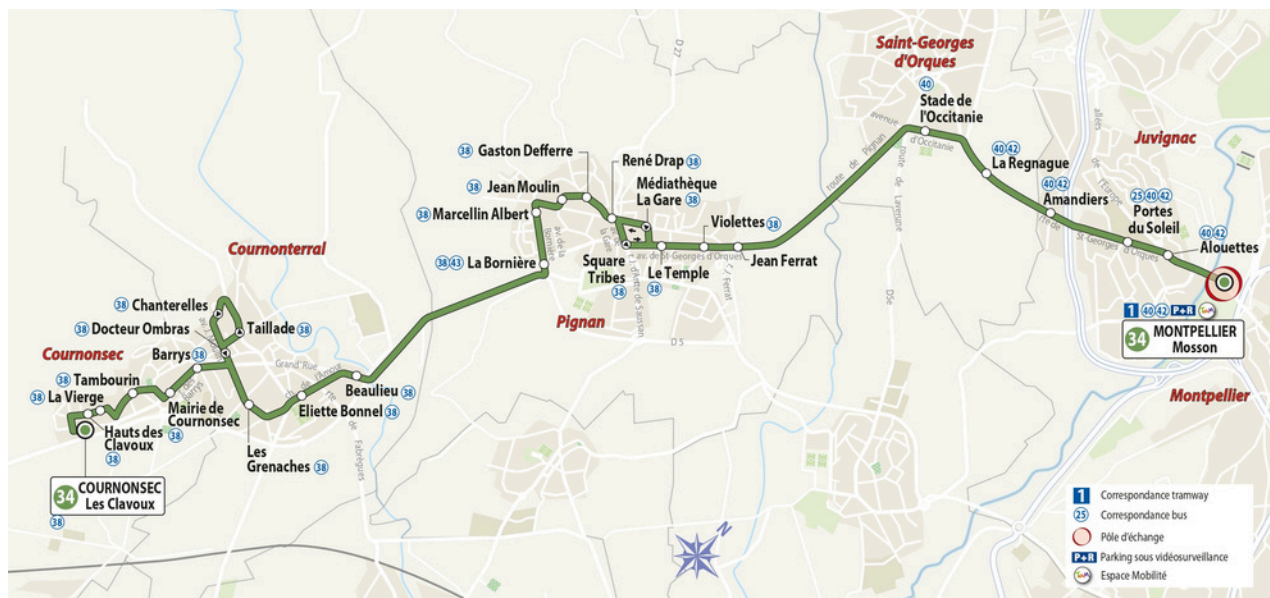
La ligne 26 devient la ligne de Montferrier-sur-Lez en rabattement sur la Ligne 5. Les usagers de cette ligne bénéficieront d'un accès direct à la Ligne 5 à la station Montferrier-sur-Lez.



ZOOM à l'ouest de la Métropole

La ligne 34 offre une meilleure fréquence

La ligne 34 évolue pour proposer une meilleure fréquence, avec 18 courses chaque jour, offrant ainsi un service plus régulier et plus adapté aux besoins des usagers de ce secteur.

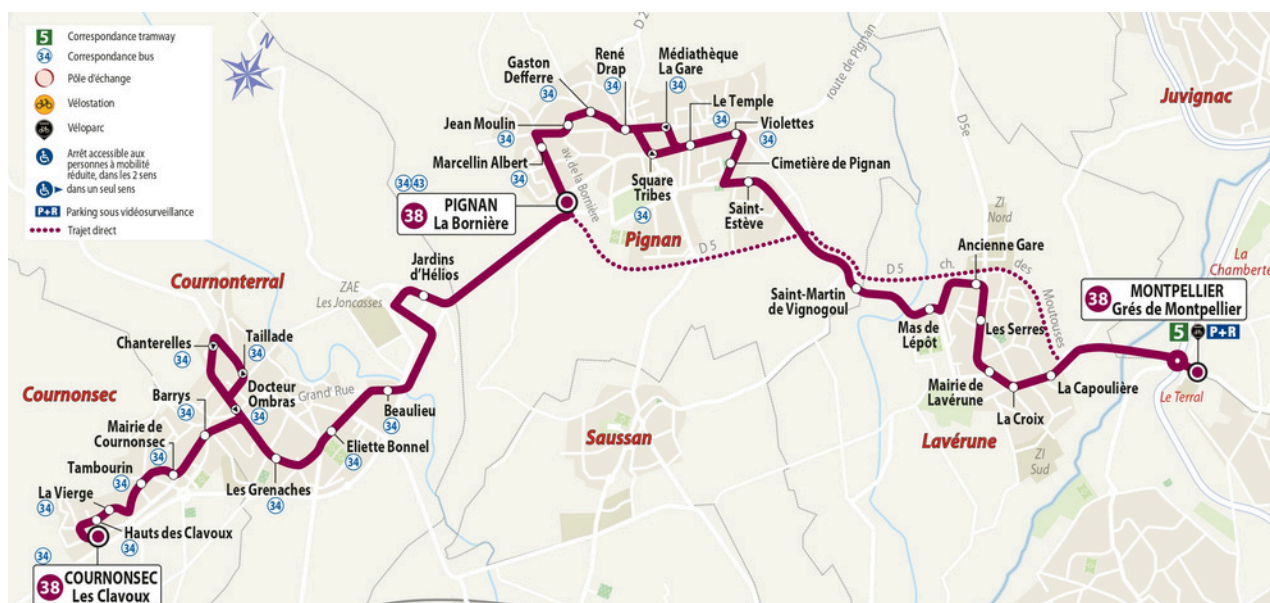


La ligne 38 rabattue au terminus de la Ligne 5 de tramway

La ligne 38 sera rabattue sur le terminus de la Ligne 5 Grés de Montpellier. Ce nouveau fonctionnement permettra aux usagers de bénéficier d'une **correspondance directe avec la future ligne de tramway**. Indépendante du trafic routier, la Ligne 5 offrira des trajets plus directs notamment en heures de pointe, aux communes les plus éloignées : Cournonsec, Courmonterral, Pignan et Lavérune.

En attendant l'arrivée du bustram 4, la desserte de chacune des communes sera optimisée de sept courses supplémentaires par jour, passant à une fréquence renforcée de **15 minutes en heures de pointe** au lieu de 19 minutes.

A horizon septembre 2026, un arrêt sera créée à proximité du **futur lycée polyvalent de Courmonterral** (dont l'ouverture est prévue pour la rentrée 2026). La ligne 38 permettra ainsi aux élèves de se rendre facilement en cours.



Nouvelles connexions pour les lignes 11, 17 et 20 de bus

Saint-Jean-de-Védas bénéficiera d'une nouvelle connexion grâce au rabattement de la **ligne 20**, tandis que sur **Montpellier**, les **lignes 11 et 17** seront connectées à la Ligne 5 de tramway avec de nouvelles correspondances.



Dans le secteur de la Cité Créative, l'arrivée de la Ligne 5 contribuera à renforcer la sécurité et le confort de tous les usagers sur l'avenue de la Croix du Capitaine, avec la création d'une continuité cyclable et une meilleure cohabitation entre piétons, cycles, automobilistes et usagers de la ligne de bus n°11.



La ligne 44 coordonne ses courses avec les horaires des trains

La ligne 44 assurera 10 courses quotidiennes, **coordonnées avec les horaires des trains** en gare de **Villeneuve-lès-Maguelone**. Cette coordination est réalisée dans une démarche permanente de proposition d'intermodalité aux usagers afin de faciliter leurs correspondances et de garantir une continuité de trajet pour les voyageurs.



Enfin, un ZOOM au nord-est de Montpellier

Évolution de la ligne 27 : transformation d'une ligne de transport à la demande en ligne régulière

La ligne 27 fusionne avec la ligne 36, sur sa portion Montaud <> Jacou.

En conséquence, la ligne 36 est prolongée jusqu'à Montaud. Le terminus de la ligne 36 sera Charles de Gaulle.

Pour le reste de la ligne 27, entre Montaud et le PEM de Baillargues, via Castries, le transport à la demande est maintenu.



Cartographie dynamique du réseau de transport optimisé

Pour accompagner les habitants du territoire, le plan du réseau optimisé au 20 décembre 2025 est disponible sur tam-voyages.com dès ce 12 novembre : <https://nouveau-reseau25.tam-voyages.com/>.

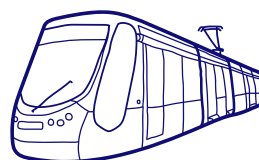
IV – UNE ACTION VOLONTARISTE ET PÉRENNE SANS PRÉCÉDENT SUR L'ENSEMBLE DU PATRIMOINE POUR UNE HAUTE QUALITÉ DE SERVICES MOBILITÉS

Une action globale et sans précédent a été engagée de façon durable : Le contrat d'exploitation délégué par la Métropole à TaM sur sa durée jusqu'à fin 2031 prévoit une action de 200 M€ d'investissements sur l'ensemble des thématiques patrimoniales. En sus, un large programme d'achat de rames a été engagé pour servir la politique de mobilités.

Retour sur la commande de rames la plus importante de France

Pour accompagner cette stratégie de mobilité inédite, la plus importante commande de rames de tramway de France a été initiée, avec un ambitieux programme d'acquisition de :

77 **Nouvelles Rames**



22 Rames affectées à l'exploitation de la future Ligne 5 de tramway

D'une longueur de 16 km, la 5e ligne de tramway permettra de relier le Nord à l'Ouest de la métropole en 45 minutes, avec une fréquence de 6 minutes à terme (la montée en puissance de la fréquence se fera de manière progressive avec la livraison des rames).

30 Rames dédiées au renouvellement du matériel roulant de la ligne 1

La durée technique de la vie d'une rame est de 30 ans. Les véhicules de la ligne 1 accusent 25 ans d'âge et une usure correspondante à l'une des plus fortes fréquentations de France, avec environ 160 000 voyageurs par jour. Avec ce renouvellement anticipé, la Métropole de Montpellier garantit aux voyageurs et aux équipes de TaM un matériel roulant toujours plus sécurisé.

17 Rames pour couvrir la hausse de la fréquentation associée à la gratuité

des transports rendue totale à l'ensemble des habitants de la métropole depuis le 21 décembre 2023.

8 Rames pour augmenter les réserves

dans le cadre des opérations de maintenance quotidienne et plus lourdes, et ainsi garantir une très grande fiabilité du réseau.

Une commande confiée au constructeur CAF pour un montant de 225 M€, qui donnera vie aux 77 rames sur son site de Bagnères-de-Bigorre, au cœur de la Région Occitanie. La première d'entre elles a été livrée dans les ateliers de TaM le 7 mars dernier. Les suivantes seront progressivement acheminées à raison de deux par mois.

L'engagement concret en faveur de la transition écologique et solidaire via l'achat de bus

L'engagement s'est poursuivi avec le développement de l'offre de transport en commun. La première ligne de bustram, un bus à haut niveau de service, a été mise en service le 23 mai 2025, accompagnée de **l'acquisition des premiers bus électriques** pour le parc. Cette action de verdissement de la flotte se poursuivra jusqu'à avoir l'ensemble du parc de bus et bustram totalement décarboné.



Un recrutement historique, la maintenance au cœur du développement

TaM renforce son expertise grâce à son pôle de formation interne. Les formateurs, issus des rangs de l'entreprise, accompagnent les équipes dans l'évolution de leurs métiers.

Cette montée en compétences se déploie avec l'arrivée du nouveau matériel roulant, notamment grâce à des programmes de formation adaptés. Le personnel de maintenance suit un programme de formation spécifique aux rames CAF de la Ligne 5 de tramway, structuré par étapes et adapté à chaque métier, qui se déroule tout au long de la période de livraison. Ce cursus permet une montée en compétences progressive des équipes et une maîtrise complète des nouveaux équipements.

De manière complémentaire, les conductrices et conducteurs suivent une formation adaptée avec l'utilisation d'un simulateur léger, et un simulateur plus élaboré, dit « lourd », pour reproduire fidèlement les conditions de conduite.

Cette dynamique ne se limite pas au tramway. L'arrivée du bustram, avec une flotte de bus 100% électriques, implique également de nouvelles pratiques pour les conducteurs comme pour le personnel de maintenance. Les formateurs TaM ont accompagné les équipes avec un programme complet de formation tout au long de la phase de déploiement, afin qu'elles soient pleinement opérationnelles et maîtrisent les spécificités techniques des véhicules électriques garantissant ainsi une conduite sûre et un entretien optimal.

L'ensemble de ces projets structurants entraîne une politique de recrutement sans précédent chez TaM. **L'entreprise, classée 4^e meilleur employeur dans la catégorie Transport de personnes par le magazine Capital en 2024** (enquête anonyme), renforce ainsi ses équipes pour accompagner le développement d'une mobilité durable et innovante sur le territoire.

En six ans, le centre de formation d'apprentis transport en commun TaM (CFA TC) est devenu un vivier essentiel de compétences pour le réseau de transport métropolitain. Depuis 2018, 14 promotions y ont été formées, et une première promotion 100 % féminine a débuté en octobre dernier. Cette dynamique permet de faire émerger une nouvelle génération de conductrices et conducteurs, pleinement préparée aux enjeux actuels et futurs de la mobilité.

Programme de rénovation des rails

Entre 2009 et 2019, seulement 20 millions avaient été investis pour rénover les infrastructures et le matériel roulant. Les conséquences de ce sous-investissement sont nombreuses : déraillements de tramway, problèmes d'aiguillage, inconfort, bruit, vibrations...

Afin de réduire les risques éventuels, **un plan de maintenance préventive pour les années à venir est mis en place, mobilisant pas moins de 70 millions d'euros (+18 M€ pour la sécurité des systèmes d'exploitation) pour rénover les infrastructures ferroviaires et ainsi offrir plus de sécurité, de fiabilité sur le réseau et un confort amélioré pour les usagers et les conducteurs.**

Cette action d'entretien du réseau ferré pour la sécurité et la qualité du service se poursuivra avec la même exigence de façon durable et systématiquement intégré au contrat d'exploitation délégué par 3M à TaM.



Crédit : Olivier Octobre

CONTACTS PRESSE

Sophie PEROUX-LEPAGE

Attachée de presse
Ville et Métropole de Montpellier

Tél. 06 99 60 09 18

sophie.lepage@montpellier.fr
montpellier.fr


Marjorie ORTIS

Responsable communication externe TaM

Tél. 06 25 33 41 93

marjorie.ortis@tam-way.com
tam-voyages.com

newsroom.montpellier3m.fr

SERVICE PRODUCTION GRAPHIQUE 



Crédit : Christophe Ruiz - Ville et Métropole de Montpellier



Crédit : Yannick Brossard - TaM



Crédit : coppephoto - TaM