

# HAR@MONIE

LE MAGAZINE D'INFORMATION  
DE MONTPELLIER AGGLOMÉRATION

SPÉCIAL TRAMWAY N° 293 • AVRIL 2012  
[www.montpellier-agglo.com](http://www.montpellier-agglo.com)

## UN TRAMWAY PEUT EN CACHER UN AUTRE

**6 AVRIL**  
INAUGURATION  
DES LIGNES 3 & 4



p.21



p.27



p.39



p.10



p.8



p.11



**2000**

Inauguration de la ligne 1 de tramway

**2006**

Inauguration de la ligne 2 de tramway

**2007**

Christian Lacroix présente aux côtés de Georges Frêche ses premières esquisses de la Ligne 3

**2009**

**19 mars :** lancement officiel, rue Massena, « des travaux sur mesure pour une ligne haute couture » avec six mois d'avance

**23 juin :** présentation de la ligne 3 sur la place de la Comédie

**2010**

**9 juillet :** conférence de presse sur la ligne 3 avec Georges Frêche, Christian Lacroix et Jérôme Wallut, patron d'Alstom

**2011**

**28 février :** soudure du rail à Celleneuve

**29 mars :** présentation de la ligne 4 avec Christian Lacroix aux côtés de Jean-Pierre Moure



# SOMMAIRE



## INTERVIEW → 4

Jean-Pierre Moure, Président de Montpellier Agglomération « En route pour une nouvelle success story »

## INAUGURATION → 6

L'Agglomération célèbre son tramway

## UN DESIGN HAUT EN COULEUR → 8

Un tramway signé M.Christian Lacroix → 8

Ligne 3 : un gentil monstre marin → 10

Ligne 4 : la ligne solaire → 11

## DES EMPLOIS ET DES HOMMES → 12

3 ans de chantier, 2 500 emplois créés

## ARRET SUR LES LIGNES 3 ET 4 → 15

Le tramway, ça change l'Agglo ! → 15

Le réseau en un coup d'œil → 24

## TOUS CONNECTÉS → 30

Un nouveau réseau en étoile → 30

Tram et bus en complémentarité → 31

Un tramway accessible à 100% → 32

Transports doux à combiner → 33

## SECRETS DE FABRICATION → 34

Naissance d'un tramway

## LES COULISSES DU TRAM → 36

Le PCC : la tour de contrôle du réseau en mutation → 36

24 heures dans le centre névralgique du tram → 38

Ils font le tram au quotidien → 40

## AUTOUR DU TRAMWAY → 42

Les fouilles du tramway livrent leurs derniers secrets → 42

Les artistes roulent pour le tramway → 43

## ET DEMAIN → 44

La ligne 5 sur les rails → 42

Cap sur 2020 → 42

## À VOTRE SERVICE → 46

Des services aux voyageurs améliorés → 46

Partager la rue avec le tramway → 47



## HARMONIE

**Directeur de la Publication :**  
Alain Barrandon

**Rédactrice en chef :**  
Stéphanie Iannone

**Rédaction :**  
Rachel Bellinguéz, Florent Bayet

**Photos :**  
Montpellier Agglomération  
Vincent Daverio, Cécile Marson,  
Christophe Ruiz sauf mention  
Sensinédit - Photos © L. Vilarem,  
Fotolia (p.1)

**Iconographie :**  
Patrick Jouhannet

**Maquette :**  
Laure Verdier

**Impression :**  
Chirripo : 04 67 07 27 70

**Distribution :**  
Chirripo : 04 67 07 27 70

**Tirage :**  
220 000 exemplaires

**Dépôt légal :**  
Avril 2012

Direction de la communication,  
Communauté d'Agglomération  
de Montpellier  
50 place Zeus - CS 39556  
34961 Montpellier cedex 2  
Tél. : 04 67 13 60 00.  
www.montpellier-agglo.com



Retrouvez  
« Montpellier  
Agglomération  
officiel »  
sur Facebook



Ce magazine est imprimé  
sur du papier 100 % recyclé



**28 juin :**  
inauguration de  
la première rame  
de la ligne 3 livrée  
au dépôt TaM des  
Hirondelles

**5 juillet :**  
dernière  
soudure  
du chantier  
à Pérols

**26 juillet :**  
essais de la  
première rame  
de la ligne 3

**Du 7 au 17  
octobre :** le nez  
de la Ligne 3 est  
exposé à la Foire  
internationale de  
Montpellier

**15 novembre :**  
inauguration du  
Pont des Payroliers  
à Montpellier

**20 novembre :**  
ouverture des  
voies de la ligne 3  
à Pérols

**30 novembre :**  
ouverture des  
voies de la ligne 3  
à Lattes

**22 décembre :**  
présentation  
de la première  
rame de la ligne  
4, en présence de  
Christian Lacroix,  
place Saint Denis

**2012**  
**6 avril :**  
inauguration  
des lignes 3 et 4

**INTERVIEW**

**JEAN-PIERRE MOURE**



# « EN ROUTE POUR UNE NOUVELLE *SUCCESS STORY* »

Le 6 avril, le tramway tourne une nouvelle page de son histoire dans l'agglomération. Avec l'inauguration simultanée des lignes 3 et 4, ce mode de transport collectif donne un nouvel élan au développement durable du territoire. Interview de Jean-Pierre Moure, Président de Montpellier Agglomération.



« C'est l'ensemble de l'agglomération qui bénéficie du tramway, tant d'un point de vue écologique avec des transports non-polluants, qu'en matière de circulation et de sécurité routière »

## Quelle est l'importance des lignes 3 et 4 de tramway ?

C'est un appel d'air pour notre agglomération. Le premier souffle que ces deux nouvelles lignes ont apporté depuis 3 ans, c'est celui de l'activité et de l'emploi. Georges Frêche avait fait avancer les travaux de 6 mois, en mars 2009, pour soutenir le BTP en période de crise et contribuer à contrer l'accroissement du chômage. 170 entreprises mobilisées, plus d'1,5 million d'heures

travaillées, dont près d'un emploi sur 8 réservé à l'insertion : tout cela au bénéfice de notre économie locale, puisque 90% des ouvriers viennent de l'agglomération ou du département. Je veux souligner ici la capacité de Montpellier Agglomération, qui a financé 60% de l'opération, à investir, en responsabilité et avec l'ensemble de ses partenaires, l'État, la Région Languedoc-Roussillon et le Département de l'Hérault, plus d'un demi milliard d'euros sur notre territoire.

Le second souffle, c'est évidemment les 15 millions de voyageurs supplémentaires que vont désormais apporter les lignes 3 et 4 sur l'ensemble du réseau pour l'année à venir. Ce sont presque autant de trajets en voiture économisés et, au-delà des usagers, c'est l'ensemble de l'agglomération qui en bénéficie, tant d'un point de vue écologique avec des transports non-polluants et dix fois moins énergivores que la voiture, qu'en matière de circulation et de sécurité routière.

Ce tramway est une œuvre collective, qui profite à tous. Il faut remercier notre Vice-président en charge des Transports, Robert Subra, pour son travail en collaboration avec les maires de Lattes, Pérols, Juvignac et Montpellier, mais aussi les riverains, les commerçants et tous les habitants pour leur patience.

## Ce sont aujourd'hui de véritables œuvres d'art qui circulent sur le territoire ?

Vous avez parfaitement raison, ces deux nouvelles lignes signées Christian Lacroix sont un élément valorisant pour l'ensemble du paysage urbain.



Aux commandes de la ligne 4, mise en service, comme la ligne 3, dès le samedi 7 avril.

C'est un peu notre marque de fabrique, depuis les deux premières lignes, designées par Garouste et Bonetti.

Quand on porte un pareil investissement, ça n'est pas pour livrer un équipement qui ne donne pas envie de s'en servir. Le bien commun n'est pas nécessairement un sous-produit et le service public un sous-service. Cette volonté de qualité et cette fierté de l'intérêt général se traduisent sur de nombreux équipements dont nous avons confié la construction à de grands architectes, à l'image du quartier de la future gare TGV, sur lequel travaillent des équipes de renommée internationale. Ce «visage» de Montpellier Agglomération est un élément à part entière de sa notoriété et de son attractivité.

#### Quels sont les enjeux de ces deux nouvelles lignes ?

Je retiendrai trois enjeux majeurs. Le premier est celui de l'intermodalité, car ce n'est pas seulement deux lignes supplémentaires que nous

inaugurons le 6 avril, mais la naissance d'un véritable réseau multimodal parmi les plus aboutis en France. Avec le tramway, mais également la création de nouveaux parkings tramway, une redistribution des lignes de bus dans les communes ou le développement d'un service de Transport à la demande, nous renforçons l'offre de transport public de la collectivité. Tous les modes de transport sont connectés ! Notre Plan de Déplacement Urbain prévoit à l'horizon 2020 que 84% des habitants et 82% des emplois soient desservis par ce réseau.

Le deuxième enjeu est celui du développement durable. Avec le tramway, un tiers de l'espace dédié à l'automobile est libéré au profit du cadre de vie et des transports doux comme le vélo. Les rames de tramway sont les symboles visuels de la politique de transports durables et accessibles à tous que nous menons. Ce mode de déplacement ne pollue pas et n'est pas soumis aux variations du prix du baril de pétrole !

« Ce n'est pas seulement deux lignes que nous inaugurons, mais la naissance d'un véritable réseau multimodal parmi les plus aboutis en France »

Enfin, le tramway joue un rôle central dans l'aménagement de notre territoire. En irriguant l'ensemble de l'agglomération, une ligne de tramway précède son développement. Sa réalisation permet de nombreux réaménagements sur son tracé, ouvre de nouvelles opportunités dans les zones qu'elle traverse, désenclave des quartiers, rapproche les habitants des équipements et des services publics nécessaires dans leur vie quotidienne... Une ligne de tramway, c'est une véritable locomotive en matière d'aménagement. Reliant Juvignac à Lattes et Pérols, la ligne 3 trace ainsi un nouvel axe de développement pour notre territoire et nous ouvre vers la mer.

#### Est-ce que le tramway rejoindra bientôt le littoral ?

Oui, je le souhaite. Mais nous ne pouvons pas construire de notre propre chef une station de tramway au-delà des limites de l'agglomération. La ligne 3 est contrainte de s'arrêter à Pérols depuis que Palavas-les-Flots a fait le choix de se retirer de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Nous avons néanmoins mis en place un service de Vélomag' au terminus et avons installé, en collaboration avec le Conseil général, le départ de deux lignes de bus départementales pour rejoindre notamment les plages.

Un jour le tramway ira jusqu'à la mer. Il faudra d'ici là surmonter les limites intercommunales actuelles et trouver une solution financière, car ce n'est raisonnablement pas aux contribuables de l'agglomération de Montpellier de payer un tramway pour le Pays de l'Or à la place de ses habitants. Tout le monde en convient. Il faut maintenant mettre sur la table l'ensemble des projets que nous voulons porter en commun et trouver un cadre de coopération adapté.

#### Quelles seront les prochaines étapes du développement du réseau de transport de l'agglomération ?

La concertation sur la ligne 5, de Lavérune à Prades le Lez, est déjà engagée et la mise en service est prévue à l'horizon 2017. Suivront la ligne 6, qui reliera la place de l'Europe au futur pôle de gérontologie à Castelnau-le-Lez, l'extension de la ligne 2 vers l'ouest en direction de l'étang de Thau et vers l'est, le prolongement de la ligne 1 au cœur du futur quartier de la gare TGV... L'objectif est de couvrir à terme tout le territoire. En développant le tramway, nous allons continuer à redessiner le paysage urbain avec détermination, audace et ambition. Trois maîtres-mots pour notre territoire !

#### CHIFFRE

# 530 M €

c'est le coût total des lignes 3 et 4

#### Financement

- Montpellier Agglomération : 374,4 millions d'euros
- État : 82,6 millions d'euros
- Région Languedoc-Roussillon : 50 millions d'euros
- Département de l'Hérault : 23 millions d'euros

**VENDREDI 6 AVRIL**  
**INAUGURATION**



# L'AGGLOMÉRATION CÉLÈBRE SON TRAMWAY

**Montpellier Agglomération donne rendez-vous à tous ses habitants pour célébrer l'arrivée de ses deux nouvelles lignes de tramway. Une journée d'inauguration où le public va pouvoir conjuguer le réel et le virtuel jusqu'à les confondre pour faire de l'ouverture des lignes 3 et 4 un évènement exceptionnel.**



Les immenses structures gonflables des Plasticiens Volants survoleront le public dans les quatre communes traversées par les nouvelles lignes de tramway.

**J**uvignac, Montpellier, Lattes et Pérols seront au premier rang de cette journée inaugurale. Le 6 avril, de nombreuses animations sont prévues pour tous dans les communes situées à chaque terminus de la ligne 3, ainsi que sur la place de la Comédie et la place de l'Observatoire à Montpellier. ♦

## UNE FÊTE DANS TOUTE L'AGGLOMÉRATION

• **14h Les Plasticiens Volants investiront le ciel des communes.** Cette compagnie de théâtre de rue réalisera des spectacles en plein air dans les différents lieux d'animation. Aux couleurs des 4 éléments (Air, Eau, Terre, Feu), qu'elles soient volantes, fixes ou déambulatoires, des créatures

gonflables et des marionnettes géantes viendront peupler les cieux. Ces gigantesques structures survoleront le public tout en racontant une histoire mêlant théâtre, musique, pyrotechnie et acrobatie. Chaque commune organisera également des animations avec les habitants et le monde associatif.

• **16h Départ des rames officielles de la ligne 3 de chaque commune (Juvignac, Lattes, Pérols)** en direction de la place de l'Observatoire. Une rame de la ligne 4 sera au départ de la station Saint Martin.

• **16h30 Inauguration de la station Georges Frêche - Hôtel de Ville pour rendre hommage à l'ancien Président de Montpellier Agglomération**, l'initiateur du projet de construction du réseau de tramways.

• **À partir de 17h Les Plasticiens Volants déambuleront de la place de la Comédie**

**à celle de l'Observatoire** pour une ultime parade au centre-ville de Montpellier.

• **18h Arrivée des 4 rames inaugurales sur la place de l'Observatoire**, le cœur central des festivités.

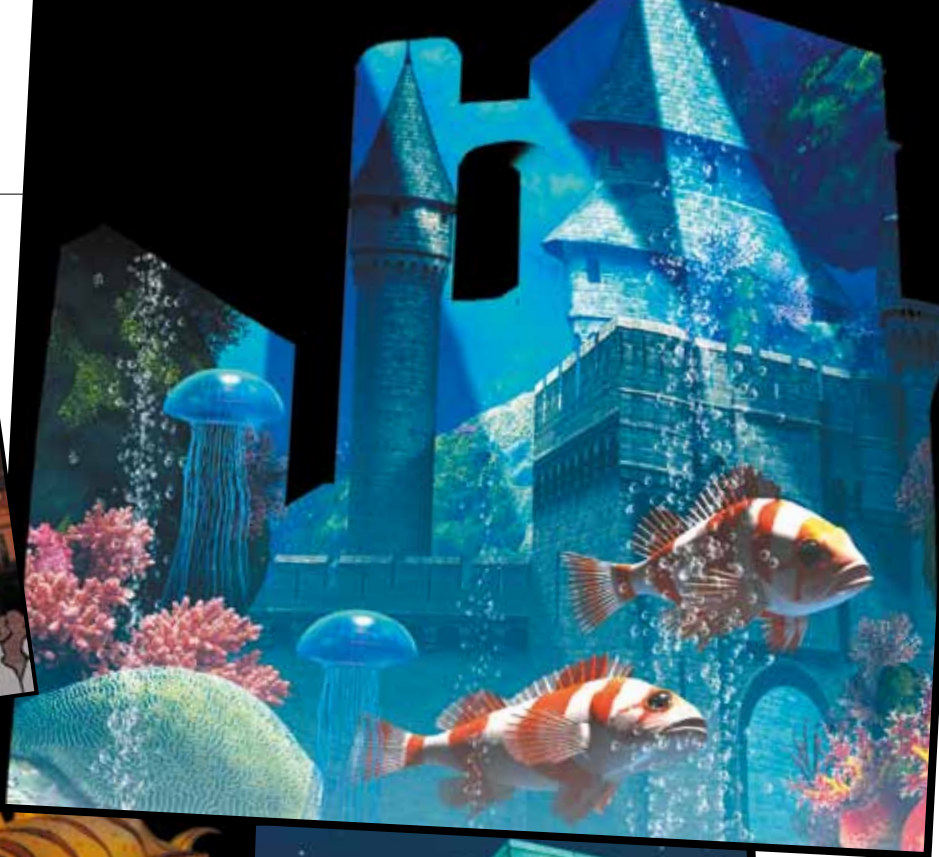
• **19h Un buffet sera offert à la population** sur place.

• **20h Les habitants de l'Agglomération seront aux premières loges pour admirer « La Diva du Tramway »**, spectacle musical interprété par Nathalie Nicaud, soprano lyrique de talent. Elle compte déjà plusieurs spectacles d'inauguration à son actif, tous signés par une mise en scène spectaculaire.

• **20h30 Bouquet final.** Effets spéciaux et créations sonores, La Maison Production et le metteur en scène Damien Fontaine offriront au public un magnifique spectacle de son et lumière (voir encadré).



© La maison production - Damien Fontaine



© La maison production - Damien Fontaine

Des décors marins pour la ligne 3 et autour du feu en référence à la ligne 4 seront projetés sur la façade de la tour de la Babote.



Les Plasticiens Volants livreront leur ultime parade place de l'Observatoire.



© La maison production - Damien Fontaine

## L'OBSERVATOIRE MÉTAMORPHOSÉ PAR DAMIEN FONTAINE

«Pendant plus de 40 minutes, le quartier de l'Observatoire sera transformé en un gigantesque théâtre d'images et de lumières. La Tour de la Babote, point d'ancrage du spectacle, prendra l'apparence d'une rame de tramway», explique Damien Fontaine. Reconnu internationalement pour ses créations scénographiques spectaculaires à ciel ouvert, il mettra cette fois-ci son talent au service de l'Agglomération pour l'inauguration des deux lignes de tramway. Lauréat à deux reprises du Trophée des Lumières de la Ville de Lyon (2005 et 2009), le metteur en scène vosgien s'est spécialisé dans les spectacles de lumières et de vidéos. Le 6 avril prochain, il officiera une fois de plus avec La Maison Production, dirigée par Sébastien Salvagnac, pour en mettre plein les yeux aux spectateurs présents dans le quartier de l'Observatoire. Un décor qui lui permettra de donner une dimension à 360°C à son spectacle en mêlant à la fois l'image, la lumière et le son. «Ce n'est pas un simple spectacle inaugural, je vais m'appuyer sur le travail remarquable que Christian Lacroix a fait sur le design des rames tout en apportant une poésie supplémentaire», précise le chef d'orchestre du bouquet final de l'inauguration.

### Ticket collector

230 000 tickets collector, spécialement dessinés par Christian Lacroix, sont distribués aux habitants. Ces tickets offriront un libre-accès à leurs détenteurs sur l'ensemble du réseau de bus, les lignes 1 et 2 de tramway le 6 avril prochain. Venez les retirer dans les Maisons de l'Agglomération ou à l'Agence commerciale TaM.





# UN TRAMWAY SIGNÉ M. CHRISTIAN LACROIX

Véritable œuvre d'art urbaine, le tramway de Montpellier joue la carte de l'audace !  
Après avoir confié le design des lignes 1 et 2 aux designers Garouste et Bonetti,  
Montpellier Agglomération a choisi Christian Lacroix pour les lignes 3 et 4.  
Grâce à lui, le tramway n'est plus seulement un mode de transport, c'est un univers,  
une ambiance et un décor.

## CHRISTIAN LACROIX, DE LA MODE AU DESIGN

**19 mai 1951** : naissance à Arles.

**1969** : études d'histoire de l'art à Montpellier

**1971** : études à l'École du Louvre à Paris

**1981** : entre comme couturier chez Jean Patou

**1987** : premier défilé de la maison Christian Lacroix, inspirés de la Camargue et d'Arles. Suivront des années de grands succès en haute-couture.

**2000** : premier design, création de l'habillage des voitures du TGV Méditerranée.

**2004** : création des uniformes du personnel de la compagnie aérienne Air France.

**2007** : exposition "Christian Lacroix : Histoires de mode" au musée des Arts décoratifs à Paris.

**2010** : M. Christian Lacroix crée "XCLX", société à travers laquelle il gère ses activités de design et de costumes de théâtre.

**2011** : Exposition "L'Orient des femmes", au musée du Quai Branly à Paris.



### Quel regard portez-vous aujourd'hui sur vos deux réalisations ?

C'est un regard plutôt bienveillant, sans prétention, ce qui est pour moi le signe des réalisations satisfaisantes. Je suis en effet très heureux et fier quand je considère l'intérieur de la ligne 3, si fidèle au projet dans ses lignes et ses couleurs. Ou le défi relevé, avec les équipes, de cet habillage mordoré pour la ligne 4.

### Comment passe-t-on du monde de la haute-couture à celui des transports ?

Pour moi ce sont les mêmes univers. Ce n'est pas la couture pour la couture qui m'a amené à la mode, mais l'amour du théâtre, du spectacle, des costumes et des décors. Enfant je dessinais des meubles, des objets, des fantasmagories. La vraie vie m'ennuyait, seuls me passionnaient les moments où par le biais d'un rideau rouge, d'un écran, d'une salle obscure, je passais de l'autre côté du miroir, dans un monde qui me convenait mieux. Je voulais être architecte, illustrateur, costumier ou décorateur pour le cinéma. Puis je suis passé par Paul Valéry, la fac de lettres de Montpellier, où j'ai étudié avec passion les lettres classiques, l'histoire de l'art, la littérature contemporaine... Ce n'est qu'en 78 que j'ai laissé la Sorbonne et l'École du Louvre, où je déprimais, pour montrer mes dessins à des gens de théâtre et de mode. Et c'est ainsi que je me suis retrouvé couturier, et en parallèle, costumier. Mais surtout il y a eu l'épisode du TGV, d'abord le pelliculage extérieur d'une rame publicitaire, puis la rénovation du TGV

« Théâtraliser le quotidien, pour tâcher de rendre, modestement, la vie de tous les jours un peu plus légère »

Ouest, que j'ai eu la chance de gagner. Et voilà comment je suis arrivé au tram. La boucle est bouclée. Je suis heureux et fier de constater aujourd'hui, trois ans après la fin de ma vie de couturier, que je me suis inventé un nouveau métier, que le mot français de « designer » résume bien, puisqu'il s'applique autant à la scène qu'à la mode et au dessin industriel, aux objets décoratifs. Un métier qui permet de donner corps à ses fantaisies d'enfant et d'adolescents, de théâtraliser le quotidien, en lui donnant des formes et des couleurs personnalisées pour tâcher de rendre, modestement, la vie de tous les jours un peu plus légère.



**Pensez-vous au tramway comme à un élément de décor urbain, une œuvre d'art, ou bien les deux ?**

On pourrait parler d'art appliqué, mais pas davantage. Oui, c'est du décor urbain, mais de l'art je ne crois pas. Du « design », oui, si l'on considère le design comme la rencontre des arts décoratifs et de la fonctionnalité.

**Comment le tramway a-t-il modifié la ville où vous avez vécu vos années d'étudiant ?**

Hélas, je ne suis pas assez souvent à Montpellier, où j'ai passé quatre années fondatrices de mon existence, mais je sais que le tram a encore agrandi cette métropole en diminuant les distances et en augmentant les communications. Ce n'est plus la même ville. Il faut dire que je l'ai quittée il y a quarante ans...

**Qu'ont en commun les lignes 3 et 4 ?**

Les lignes 3 et 4 partagent la thématique des éléments : l'eau avec les poissons de la ligne 3

après l'air avec les oiseaux de la ligne 1, la terre avec les fleurs de la ligne 2 et le feu avec le soleil de la ligne 4.

**Quelle a été votre plus grande difficulté pour réaliser ces tramways ?**

Je ne vois pas de difficulté majeure, aucun problème ne me revient à l'esprit. Il faut dire que le savoir-faire des équipes ou entreprises locales alliées à celui, bien entendu, d'Alstom, et de leurs associés, a rendu possible ces deux projets très exigeants en matière de rendu de couleurs, de complexité graphique, de prouesses techniques, comme les barres d'appui sinueuses de la ligne 3.

**Et votre plus grande satisfaction au cours de ces dernières années de travail avec l'Agglomération ?**

J'ai eu une formidable écoute, une ouverture d'esprit, et la confiance des équipes de Georges Frêche, puis du Président Jean-Pierre Moure. Il

« Il est très exceptionnel qu'une ville d'une telle importance ait des partis-pris aussi audacieux »

est très exceptionnel qu'une ville d'une telle importance ait des partis-pris aussi audacieux. Cela m'a aidé, m'a galvanisé même, au moment où je traversais les problèmes que l'on sait avec la maison de couture. Enfin, il y a eu ces journées à la Rochelle et à Montpellier, où presque comme par magie, les projets, les rêves, les dessins devenaient réalité, et avec quelle acuité, que ce soit la sculpture du nez de la ligne 3, les couleurs en dégradé de l'intérieur, la « robe » métallisée de la ligne 4.

**Quel compliment d'un usager vous ferez le plus plaisir lors de l'inauguration ?**

Si les usagers ont plaisir à voir circuler ces rames, s'ils s'y sentent mieux, s'ils se les approprient, ce sera bien. Mais les meilleurs compliments, ceux qui touchent le plus, sont ceux auxquels on ne s'attend pas.

**Quels sont vos projets ?**

Des projets d'hôtels à Paris, à Bangkok, beaucoup de productions au théâtre et à l'opéra, mon travail de directeur artistique associé à la Monnaie de Paris ou je dessine des médailles, des bijoux, des pièces spéciales, des scénographies pour divers musées et manifestations, dans le cadre, en particulier, de Marseille capitale européenne de la culture en 2013.

**Êtes-vous prêt à travailler sur la future ligne 5 ?**

Si au milieu de toutes ces activités je trouve le temps de participer au concours pour la ligne 5, je le ferai bien sûr. ♦



Un motif dessiné par Christian Lacroix orne désormais tous les titres de transports de la TaM.

**The New York Times**  
Expect the World®

« Le tram le plus sexy d'Europe »

En janvier dernier, le site du New York Times a classé Montpellier parmi les 45 sites mondiaux à visiter absolument en 2012. Seule ville française à figurer dans ce classement, Montpellier a séduit Seth Sherwood, journaliste spécialisé en voyage, par l'audace de son architecture (le nouvel Hôtel de Ville, Pierre Vives...) mais surtout par son tramway. « La ville est en train d'aménager ce qui sera sans doute le tramway le plus sexy d'Europe », écrit le journaliste à propos des nouvelles lignes 3 et 4 dessinées par Christian Lacroix. Il y voit même « le plus long défilé de mode de France ».



# LIGNE 3 : UN GENTIL MONSTRE MARIN

La pureté des lignes et les ornements brodés de la ligne 3 sont évocateurs de l'univers de Christian Lacroix. Le couturier s'est inspiré de son Sud natal et de Jules Verne pour évoquer la mer, en référence à la trajectoire de la ligne 3 vers les plages. Éléments marins et bijoux méridionaux s'y mélangent dans un flamboyant dégradé de couleurs.



**Le « masque de plongée »**

Christian Lacroix a voulu donner une « bonne tête » au tramway, cet « être familier que l'on voit tous les jours ». Il a particulièrement soigné les motifs de bijoux couture sur le nez, dont la forme rappelle un masque de plongée. La baie vitrée arrondie offre au conducteur un large champ de vision ; ses montants, très fins, sont bleu marine.

**20 000 lieux sous les mers**

Pour les flancs de la rame, Christian Lacroix a dessiné étoiles de mer, poissons et pieuvres, en s'inspirant notamment de 20 000 lieux sous les mers. Ces motifs ont ensuite été rehaussés d'authentiques strass, perles et sequins, puis scannés pour en tirer les films adhésifs qui recouvrent le tram.



**Un Nautilus du 21<sup>e</sup> siècle**

Le Nautilus de Jules Verne a inspiré Christian Lacroix pour le design de l'intérieur des rames, tout à fait unique. Le designer a demandé de grandes ouvertures évasées, au niveau des soufflets, qui évoquent un sous-marin du 21<sup>e</sup> siècle. Un sous-marin coloré et gracieux, avec des barres de maintien incurvées, comme un enchevêtrement de branches de corail. Les tissus de siège, de couleur violette et vert gazon sont décorés d'un motif languedocien ancien.



**De jolis abris**

Des motifs colorés ornent les parois vitrées des 72 abris de la ligne 3. Des abris design, en verre et métal, dessinés par Christian Lacroix pour Montpellier Agglomération. Le beau accessible à tous !



# LIGNE 4 : LA LIGNE SOLAIRE

Baroque et opulent, le design de la ligne 4 affiche un nouveau parti - pris, moins bigarré que la ligne 3, moins graphique que les lignes 1 et 2, mais toujours original. La couleur dorée fait référence au soleil languedocien, tandis que les motifs architecturaux évoquent le Peyrou ou les Trois Grâces. Une ligne tout feu, tout flamme !



## Sobriété à l'intérieur

Le vert d'eau, le noir et le rouge sont les couleurs utilisées à l'intérieur des rames de la ligne 4, moins bigarré que l'intérieur de la ligne 4. Le designer Christian Lacroix a choisi la sobriété afin de tempérer le côté baroque de l'habillage extérieur.



## D'or et de lumière

La robe de la ligne 4 est composée d'un lamé doré, brodé de perles et sequins, rehaussé de pierreries et de bijoux d'or. Sur la partie basse des flancs, on découvre des motifs architecturaux composés de végétaux, dans le style XVII<sup>e</sup> siècle, et des représentations de deux monuments de Montpellier : la fontaine des Trois Grâces et le château d'eau du Peyrou. Christian Lacroix, qui définit ici son style comme « maximaliste », allie ainsi histoire et modernité. Il a ainsi répondu à la commande passée par Georges Frêche, qui avait souhaité évoquer l'histoire de Montpellier sur cette ligne 4 desservant le centre historique.



## Déco baroque sous abri

40 abris spécifiques ont été dessinés pour les nouvelles stations de la ligne 4, ornés d'un motif baroque, de couleur noire.



## 3 ANS DE CHANTIER, 2 500 EMPLOIS CRÉÉS

**Lancé pendant la crise en 2009, le chantier du tramway a permis de maintenir l'activité et l'emploi dans le BTP. Il a aussi permis à des travailleurs en insertion de retrouver le chemin de l'emploi.**

**T**rois ans après le lancement du chantier, le bilan est positif. Près de 170 entreprises ont obtenu des marchés et créé sur ce chantier l'équivalent de 2500 emplois d'une durée d'un an, sans compter les emplois dans l'ingénierie ni les emplois indirects dans une société comme Alstom. Les emplois directs sur le chantier ont bénéficié à 90% à des habitants de l'Agglomération de Montpellier et de l'Hérault. Sur le volet insertion, le bilan dépasse les objectifs avec 12% d'emplois en insertion, c'est-à-dire réservés à des personnes écartées du marché du travail, notamment celles qui sont issues des quartiers prioritaires.

### Les entreprises ont bien joué le jeu

« Sur tous ses marchés publics, Montpellier Agglomération impose aux entreprises de recruter 5, 7 ou 10% de personnes en insertion selon la nature des travaux », explique Tatiana Capuozzi-Boualam, Vice-présidente déléguée à l'Insertion. « Sur les lignes 3 et 4, les entreprises ont vraiment bien joué le jeu. Il y a eu un effet positif pour l'emploi, en particulier dans les quartiers ».

Environ 250 personnes en insertion ont travaillé en moyenne 6 mois, un temps suffisamment long pour leur donner de bonnes chances de réussir leur parcours vers l'emploi. Parmi elles, 78 ont été recrutées par des entreprises et 18 ont bénéficié d'une formation qualifiante. On estime que 60 à 70% des jeunes en insertion sont issus des quartiers prioritaires de Montpellier. ♦



« Nous avons privilégié la main-d'œuvre locale »

Jean-Claude BUTSTRAEN  
Directeur Projets Tramway, entreprise TSO

« TSO a privilégié la main-d'œuvre locale et la main-d'œuvre d'insertion, clause incluse dans notre marché. 112 personnes ont été embauchées en intérim dont 66 en intérim d'insertion. À la fin du chantier, TSO a fait une proposition d'embauche au personnel le plus compétent pour poursuivre sur le chantier du tramway de Tours, que nous réalisons actuellement. 10 personnes ont refusé un contrat parce qu'elles ne souhaitaient pas faire de déplacement. Nous avons pris 1 contrôleur qualité, 1 mécanicien de chantier, 2 pelleurs, 20 poseurs et 6 chefs d'équipes, dont 2 seront promus chef de chantier si tout se passe bien. Tous ont été considérés comme du personnel d'entreprise, avec des salaires supérieurs de 10% au SMIC. L'ensemble des partenaires sociaux a « joué le jeu » et le personnel recruté a fait preuve de rigueur et de conscience professionnelle avec un taux d'absentéisme mini. Dans le cadre des projets futurs, TSO s'engage à continuer cette politique de recrutement afin de donner une chance à chacun. »



« Un exemple de réussite d'insertion »

**Bakumboma MADUDAMA, coffreur-brancheur chez Fondeville, avec Sarah SANCHEZ, coordinatrice du GEIQ, groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification, du BTP**

Bakumboma Madudama a commencé à travailler en intérim via Pil'Emploi, agence d'intérim d'insertion, sur le pont de la Mosson, principal ouvrage d'art sur le chantier des lignes 3 et 4. « *Un chantier de génie civil, très technique, difficile parfois, où j'ai beaucoup appris* », explique-t-il. Ce jeune homme de 26 ans a ensuite décroché un contrat de professionnalisation chez Fondeville, par l'intermédiaire du GEIQ, groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification dans les métiers du BTP. « *C'est vraiment un exemple de réussite d'insertion* », se réjouit Sarah Sanchez, la coordinatrice du GEIQ. « *Il voulait s'en sortir* ». Aujourd'hui qualifié comme coffreur-brancheur, Bakumboma Madudama devrait signer bientôt un CDI chez Fondeville. Son parcours réussi vers l'emploi lui a permis de louer un appartement, de passer le permis de conduire et de s'acheter une petite voiture. « *Je suis très content, j'envisage mieux l'avenir maintenant* », dit-il avec sérieux, sans oublier de remercier sa « bienfaitrice » Sarah Sanchez.



« Un véritable ballon d'oxygène pour nos emplois »

**Olivier ROUQUETTE  
Directeur de l'agence Eurovia - Juvignac**

« *En 2009, en pleine crise, nous avions des prévisions de baisse de chiffre d'affaires de 10 %. L'attribution d'un lot du marché de travaux à notre entreprise a donc été vécue comme un véritable ballon d'oxygène pour nos emplois existants, soit 150 personnes sédentaires. De plus, le chantier du tramway est idéal pour appliquer intelligemment une clause d'insertion, parce qu'il est long et génère énormément de main-d'œuvre. Nous avons donc eu besoin de renforcer nos équipes. En cela, la clause d'insertion n'a pas été vécue comme une contrainte mais comme une opportunité pour le chantier et pour l'image de notre entreprise citoyenne. Nous avons eu 3 jeunes en contrat de professionnalisation « GEIQ », dont deux ont débouché sur des CDI. Par ailleurs, nous avons en moyenne 4 personnes en mission d'intérim d'insertion, envoyées par Pil'Emploi. En cours du chantier, deux d'entre eux sont sortis du lot et nous les avons intégrés à l'entreprise, également en CDI. »*



**Deux questions à**

**Robert SUBRA**  
Vice-président délégué au Tramway et aux Transports, Président de TaM

**Quel bilan tirez-vous de ce chantier du point de vue économique et social ?**

Le chantier du tramway a permis de sauver, voire de créer des emplois, et de contenir les effets de la crise. Montpellier Agglomération avait lancé les travaux avec quelques mois d'avance, en mars 2009, afin de soutenir le secteur du BTP qui était en récession et supprimait des emplois faute d'activité. Nous avons découpé les marchés en petits lots afin que les PME locales puissent y accéder et nous avons veillé à ce que les entreprises intègrent des jeunes en insertion. Les résultats sont là, avec 2 500 emplois générés par le chantier, dont 12% en insertion. Montpellier Agglomération a joué à plein son rôle d'investisseur public et de chef de file dans la mobilisation des acteurs pour l'emploi. L'emploi en insertion a bien fonctionné sur cette ligne 3, en répondant à la fois aux besoins de main-d'œuvre des entreprises et à nos objectifs d'emploi local et de cohésion sociale. Nous poursuivrons dans cette voie sur les lignes 5 et 6, qui devraient créer près de 2 500 emplois à leur tour.

« Montpellier Agglomération a joué à plein son rôle d'investisseur public »

**Comment avez-vous géré ce chantier avec les commerçants et les riverains ?**

C'est un long travail d'accompagnement et de proximité. En amont, nous avons eu un processus de concertation, qui avait pris en compte les avis des associations de commerçants ou de citoyens. La deuxième étape a été celle des acquisitions de terrain pour l'emprise du tramway, où nous avons négocié au cas par cas. Nous avons reconstruit une crèche que nous avons dû déplacer, nous avons refait une palissade pour une école, des murs en pierre pour des particuliers... Le chantier a aussi posé, ponctuellement, des problèmes d'accès aux commerces et aux habitations, de circulation... Pour les commerçants directement impactés, une commission a attribué des indemnités en compensation de leur perte momentanée de chiffre d'affaires, pour un montant qui devrait s'établir au final à 2,5 millions d'euros. Sur des points ou des périodes critiques, nous avons mis l'accent sur l'information et le dialogue avec les riverains, les commerçants et les voyageurs. Le projet évolue sans cesse, c'est un compromis. Et un vrai travail d'orfèvre !

# DES EMPLOIS ET DES HOMMES



**Julie AUBAGNAC, 20 ans et Djordan JANIAUX, 22 ans, deux jeunes recrutés par Pi l'Emploi pour des missions TaM d'information aux riverains.**

Pendant les 28 mois de chantier, la TaM a parfois été contrainte de modifier des itinéraires de bus, d'interrompre la circulation sur certaines portions du tramway et de réorienter les voyageurs vers des navettes. Pour informer les riverains et les usagers, elle a fait appel à des jeunes en insertion, via Pi l'Emploi et les Missions Locales des Jeunes, envoyés sur le terrain, vêtus de gilet verts et roses. C'est ainsi que Djordan, 22 ans, habitant de Vendargues, travaille depuis 2010 sur des missions ponctuelles. «*Je connais bien le réseau et l'agglomération*», explique-t-il, «*j'ai pu être efficace et renseigner aussi bien les riverains que les touristes qui ne manquent pas de nous demander des infos!*». Ce jeune homme titulaire d'un CAP de charpentier cherche par ailleurs un emploi à temps plein. Pour Julie Aubagnac également, ces missions à la TaM ont été bienvenues, «*afin de rester en activité et de gagner un peu d'argent*». Julie s'était orientée vers un BTS pour rassurer ses parents, avant de se découvrir une vocation pour le métier de paysagiste. En attendant de trouver l'employeur et le contrat de professionnalisation qui lui permettra de passer un BTS en alternance, les «*jobs*» comme celui-là sont une aubaine. Comme ces deux jeunes, ils sont une soixantaine à avoir travaillé sur ces missions d'informations aux riverains en 2010 et 56 en 2011. Avec un résultat positif, puisque 50 à 60% d'entre eux sont depuis en CDD de plus de 6 mois, en CDI ou en formation qualifiante. Une troisième «*vague*» de jeunes en gilet TaM aux couleurs des nouvelles lignes déferlera sur le réseau à compter du 6 avril, afin d'orienter les usagers.



«**Des missions au contact du public**»

«**Redonner une chance  
à ceux qui ont eu un accident  
de parcours**»



**Des ouvriers paysagistes de chez Laquet préparent le gazon sur l'avenue Raymond Dugrand, le long de la ligne 3**

Spécialisée dans l'aménagement d'espaces verts et de terrains de sport, l'entreprise Laquet emploie 200 à 300 personnes en France, dont une partie à Montpellier. «*Le contrat sur la ligne 3, d'environ 1,6 million d'euros, est important pour nous. Nous avons aussi eu des contrats sur les tramways de Lyon et de Grenoble, car à chaque fois, le tramway entraîne d'importants aménagements paysagers*». Sur les lignes 3 et 4 de Montpellier Agglomération, environ 12 ouvriers ont travaillé pendant un peu plus d'un an, dont une partie en insertion. «*Ces personnes en insertion sont parfois très éloignées de l'emploi, ce n'est pas toujours facile*», avoue le directeur de Laquet, Denis France, qui a l'habitude d'embaucher du personnel en insertion dans le cadre de marchés publics. «*Mais je suis fils d'ouvrier, je n'oublie pas d'où je viens, et je trouve normal de redonner une chance à ceux qui ont eu un accident de parcours*».



# ARRÊT SUR LES LIGNES 3 ET 4 LE TRAMWAY, ÇA CHANGE L'AGGLO !

Partout où elles passent, les quartiers font peau neuve ! 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 voiries sont requalifiées, des espaces verts embellissent les rues. Zoom sur ces deux lignes créatrices de nouveaux aménagements urbains.



## Ligne 3

Juvignac / Montpellier / Lattes / Pérols

- Stations : 29 arrêts
- Longueur : 19,8 km
- Fréquence : toutes les 6 minutes en heure de pointe
- 77 000 voyageurs par jour attendus
- 23 rames de 42 mètres qui portent des noms de la faune et de la flore locales : Gecko, Couleuvre de Montpellier, Cigale, Grillon, Flamant rose, Apogon, Chabot du Lez, Guêpier d'Europe, Aigle de Bonelli, Coccinelle, Jujubier, Ciste, Asphodèle, Salicorne, Acanthe, Pourpier, Posidonie, Millepertuis, Coquelicot, Œillet de Montpellier, Érable de Montpellier, Aphyllante de Montpellier.

Pour découvrir le choix des internautes parmi ces trois propositions de nom de rame : «arbousier», «garance voyageuse» ou «anémone de mer», rendez-vous à partir du 30 mars sur [www.montpellier-agglo.com](http://www.montpellier-agglo.com)



## Ligne 4

Montpellier

- Stations : 17 arrêts
- Longueur : 8,2 km
- Fréquence : toutes les 8 minutes en heure de pointe
- 14 000 voyageurs par jour attendus
- 11 rames de 30 mètres qui portent les noms de sites remarquables de Montpellier :

*Aqueduc des Arceaux, Arc de Triomphe, Cathédrale Saint Pierre, Corum, Église Sainte Anne, Fontaine des Trois Grâces, Jardin du Peyrou, Musée Fabre, Opéra Comédie, Tour de la Babote, Tour des Pins.*





## ● JUVIGNAC

**Un nouveau quartier de la commune se construit autour du terminus du tramway.**

Résidences privées, logements sociaux, équipements et espaces publics, centres commerciaux... Dans cinq ans, la ZAC des Constellations sera le quartier le plus peuplé de Juvignac. Le tramway dessine l'avenir de cette commune aux portes de Montpellier.



« L'arrivée du tramway est une grande avancée pour Juvignac. L'avenir, c'est le transport en commun. 2 000 habitants sont attendus dans ce deuxième cœur de ville qui se construira autour d'une immense place de 5 000 m<sup>2</sup> »

**Danielle Santonja,**  
Maire de Juvignac,  
Vice-présidente de Montpellier  
Agglomération



En parallèle du pont du XII<sup>e</sup> siècle et de celui dédié à la circulation, un nouveau pont accueille tramway, piétons et vélos. D'une portée de 42 mètres, soutenu par des poutres d'acier de 70 tonnes chacune, cet ouvrage d'art relie Juvignac à Montpellier.

## ● MOSSON

**Le plus grand pôle d'échanges du tramway profite à tous les habitants de l'ouest du département**

Cette nouvelle station, commune avec la ligne 1, s'étend sur près de 2 hectares. Aménagée par l'architecte Antoine Garcia-Diaz, elle accueille un parking de 400 places, 8 lignes Hérault Transport, 2 lignes de bus TaM, un véloparc, une salle d'attente, un bâtiment d'exploitation... Avec ce pôle d'échanges, le quartier de la Mosson poursuit son désenclavement. Un projet de création de 1 200 places de stationnement supplémentaires est à l'étude afin notamment d'accueillir les spectateurs les soirs de matchs au stade de la Mosson.



Juvignac

Mosson

Calbérneuve

Pitray

Hôtel du Département

Perquès

Tonnels

Jules Guesde

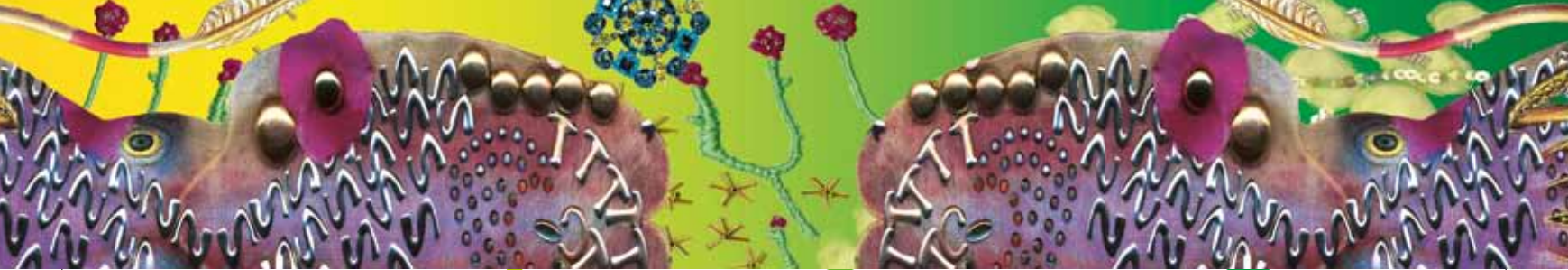
Astruc

Les Arcs

Plan Cabanes

Saint-Denis





## ● CELLENEUVE



Route de Lodève, tout au long de la voie de la ligne 3, le quartier Celle-Neuve est en pleine mutation.

## ● PILORY / HÔTEL DU DÉPARTEMENT / PERGOLA

### Témoignage

Christophe DAUBIÉ

Directeur du site Sanofi de Montpellier

« La ligne 3 permet de « désenclaver » notre site et de valoriser le quartier en créant une nouvelle zone d'activité à l'accès plus aisé. Une partie de nos 1 100 collaborateurs pourra se rendre plus facilement au travail en évitant la circulation surchargée. Le tramway est un moyen de transport plus rapide, plus ponctuel et plus sûr »



© Luc Lemepin



Zone franche urbaine de Parc 2000 et son extension, Sanofi, Sup de Co, Hôtel du département, lycée Jean Monnet, groupe scolaire du Petit Bard, médiathèque William Shakespeare... Entreprises, équipements publics et 20 000 habitants sont désormais desservis par le tramway dans ce secteur.



## ● TONNELLES / JULES GUESDE / ASTRUC / LES ARCEAUX / PLAN CABANES

### L'avenue de Lodève transformée

2,2 km de voies ferrées parcourent l'avenue de Lodève des stations Tonnelles à Plan Cabanes. L'arrivée du tramway a permis de requalifier l'espace public. Des avenues élargies, des résidences rénovées, de nouveaux arbres plantés, des pistes cyclables et de larges trottoirs créés, des zones de circulation limitées à 30km/h... Les quartiers ouest de la ville respirent !



Place Leroy Beaulieu, le magnifique micocoulier, arbre classé de plus de 15m, a été intégré dans l'aménagement de la ligne 3. Cet arbre, qui s'adapte à la chaleur estivale du milieu urbain, fait partie des essences les plus utilisées le long du tramway. 111 micocouliers ont ainsi été plantés sur le tracé.

### CHIFFRE

# 17 000M<sup>2</sup>

C'est la surface de pavage sur les zones piétonnes de la ligne 3. Ces pierres naturelles, qui proviennent de Villebois dans l'Ain de Tieule en Lozère et de la Sena en Espagne, servent de revêtement au sol pour la plateforme du tramway entre les stations Arceaux et Gare.



Juvignac

Masson

Calbrenne

Pignat

Hôtel du Département

Pergola

Tonnelles

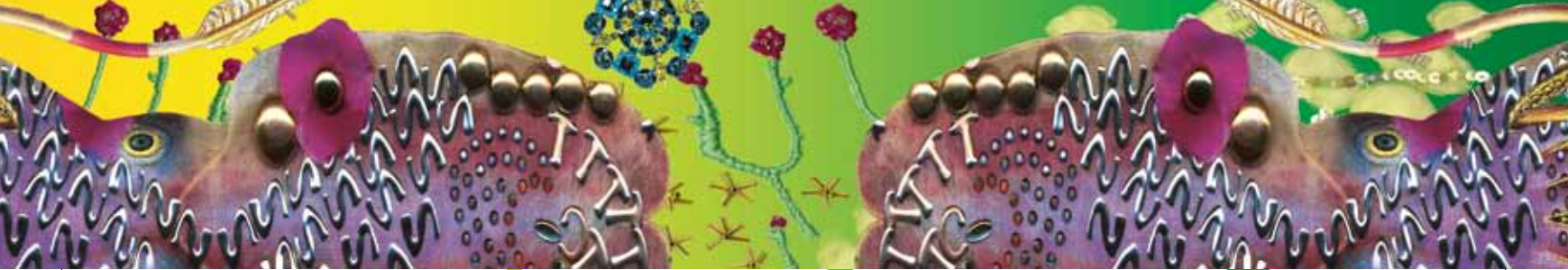
Jules Guesde

Astruc

Les Arceaux

Plan Cabanes

Saint-Denis



# ST DENIS / OBSERVATOIRE

© T&M



**Avant**



**Après**

Au bout du cours Gambetta, la place Saint-Denis est aujourd'hui au cœur de l'Écusson. Dans cinq ans, la ligne 5 traversera également ce nouveau secteur piétonnier, en provenance de l'avenue Georges Clémenceau.



Un cours Gambetta complètement réaménagé autour de ses platanes.

## Témoignage



**Antoine GARCIA-DIAZ**  
Architecte urbaniste en charge des aménagements urbains et paysagers des lignes 3 et 4

« Le cours Gambetta est une des rares avenues droites de ce gabarit à Montpellier. L'arrivée du tramway nous a permis de lui donner une unité et d'aménager plus de place aux piétons et aux cyclistes. Aux stations, les abris ont été conçus pour s'intégrer parfaitement aux allées de platanes qui caractérisent ce quartier sur plus de 800 m. Les entrées du parking souterrain ont été modernisées. Notre volonté était de les rendre les plus transparentes possibles. Pour les dix entrées piétonnes, des garde-corps vitrés rétro-éclairés ont été installés et aux accès des voitures, les trémies ont été habillées de pierres. »



## ● GARE SAINT-ROCH



Cœur stratégique du réseau où se connectent les quatre lignes, une rame passe toutes les 30 secondes à la Gare Saint-Roch. Sur le parvis, les feux ont été remplacés par 18 « cédez le passage » très design imaginés par Antoine Garcia-Diaz. Composé d'acier galvanisé thermolaqué et de verre teinté, ce dispositif est unique en France. Il accompagnera la conduite à vue des tramways nécessaire dans cette zone de forte affluence.

Juvignac

Messon

Calbrenne

Pitray

Hôtel du Département

Peyrola

Tonnelles

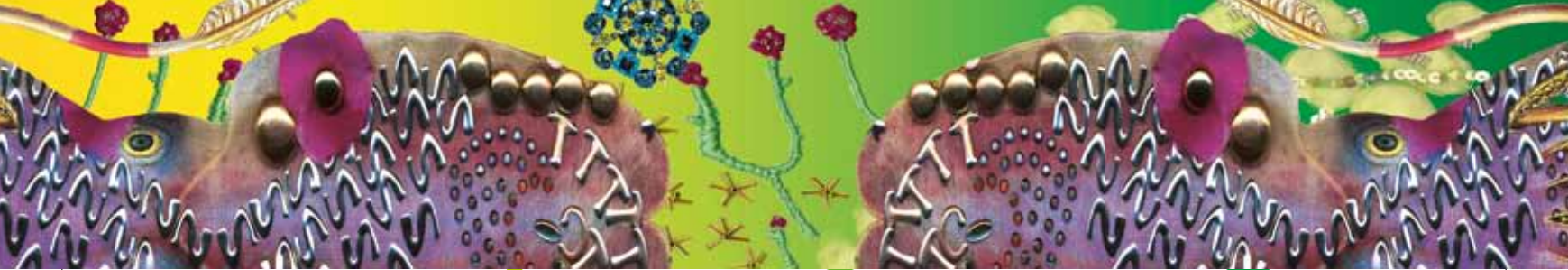
Jules Guesde

Astruc

Les Arcsoux

Plan Cabanes

Saint-Denis



## ● PLACE CARNOT / VOLTAIRE / RIVES DU LEZ / MOULARÈS / PORT MARIANNE

### Sur les voies des lignes 1 et 2

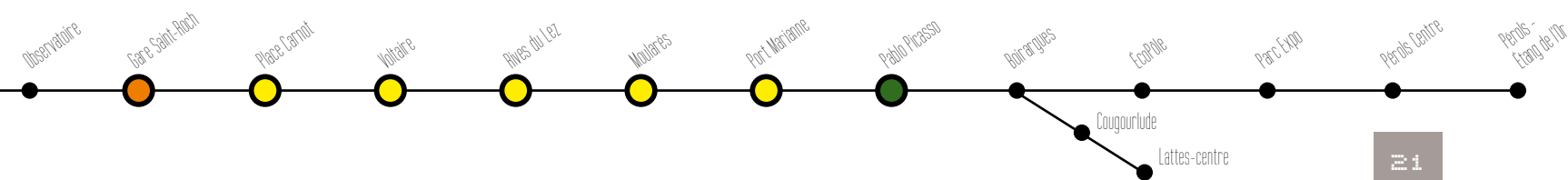
Pas de pose de nouvelles voies dans ce secteur. De la Gare Saint-Roch, la ligne 3 emprunte l'ancien parcours de la ligne 2 en passant par le boulevard de Strasbourg jusqu'à la station Rives du Lez. Puis, elle poursuit son parcours en tronçon commun avec la ligne 1 en passant sur le pont Jean Zuccarelli jusqu'à Port Marianne. C'est sur la place Ernest Granier, où trône une œuvre d'art de l'Allemand Ludger Gerdes réalisée à l'occasion de l'arrivée de la première ligne de tramway, que la ligne 3 entame son parcours en direction de la mer.



## ● PABLO PICASSO

### La ligne 3 est un élément majeur d'Écocité

La ville de demain dessinée dans le vaste projet ÉcoCité mené par Montpellier Agglomération avec les villes de Montpellier, Lattes et Pérols et Castelnau-le-Lez, débute à la station Pablo Picasso sur l'avenue Raymond Dugrand. Ce dernier, premier adjoint à l'urbanisme de Georges Frêche de 1977 à 2001, avait imaginé, avec l'ancien maire de Montpellier, une grande « Rambla » urbaine à la barcelonaise en direction de la mer. Bureaux, commerces et logements sortent petit à petit de terre le long de cette nouvelle entrée de ville. De larges quais en bois et d'élégantes pergolas en métal conçus par Architecture Studio accueilleront les passagers du tramway.





## ● BOIRARGUES

© TaM



**Avant**

« Grâce au tramway, nous avons pu réaménager le rond-point et l'avenue de l'Europe qui devenait le périphérique sud de Montpellier. Notre centre-ville était coupé en deux par une circulation incessante et polluante. Aujourd'hui, un parc paysager assure la liaison « douce » entre nos quartiers »



**Cyril Meunier,**  
Maire de Lattes,  
Vice-président de Montpellier Agglomération



**Après**

Après avoir franchi l'A9, la ligne 3 arrive à Lattes sur l'avenue Georges Frêche. L'ex-route de Carnon est devenue une véritable voie urbaine. Des carrefours à feux remplacent les multiples ronds-points au milieu des zones commerciales. Sur 8 km, le projet ÉcoCité « Montpellier à la mer », coordonné par l'urbaniste Bernard Reichen, passe par la recomposition de l'armature commerciale et l'instauration d'une mixité urbaine autour de la ligne 3.

## ● COUGOURLUDE / LATTES CENTRE

© Agence Garcia Diaz



### **Le centre de Lattes respire !**

Le tramway entre dans le centre de Lattes par le quartier de la Cougourlude. L'immense rond-point place de l'Europe a laissé la place à un parc public arboré qui dessert le terminus. Dessiné par l'architecte urbaniste Antoine Garcia-Diaz, cet espace paysager qui prolonge le cœur de ville est planté de 58 bouleaux, 45 pins parasol, 7 copalmes d'Amérique, un magnolia et de 2980m<sup>2</sup> de gazon.

Juvignac

Misson

Calbrenne

Pitray

Hôtel du Département

Pergola

Tonnelles

Jules Guesde

Astruc

Les Arcscaux

Plan Cabanes

Saint-Denis

## ● ÉCOPÔLE / PARC EXPO



### Échange voiture contre tramway

À Pérols, le parking d'échanges de la station Parc Expo compte 400 places. Un lieu de stationnement idéal pour les automobilistes en provenance du littoral qui peuvent désormais se rendre au centre de Montpellier en toute sérénité à bord du tramway... La station Parc Expo dessert l'équipement public du même nom, mais aussi la Park&Suites Arena et une importante zone commerciale.



« Outre le fait que les habitants de notre commune vont pouvoir aisément rejoindre la ville centre de l'agglomération, ce mode de transport respecte à la lettre les directives du Grenelle II de l'environnement. Confort, rapidité, modicité du coût de transport sont les principaux avantages de cette ligne 3 »

**Christian Valette,**  
Maire de Pérols,  
Vice-président de Montpellier Agglomération

## ● PÉROLS CENTRE / PÉROLS ÉTANG DE L'OR



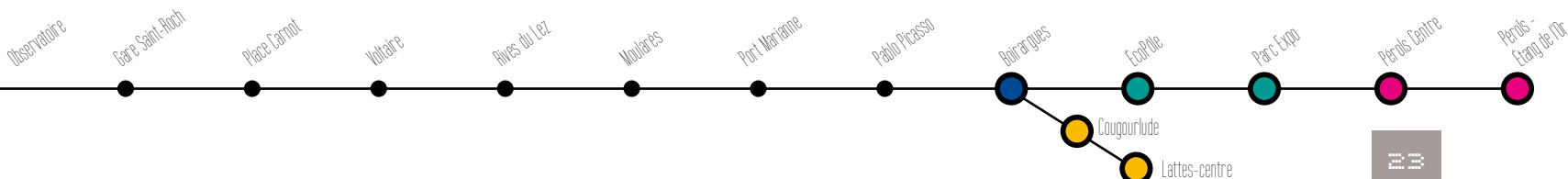
### La plage au bout de la ligne

À seulement 1,5km de la mer, les passagers de la ligne 3 pourront emprunter un des 50 Vélomagg'plage mis à leur disposition au terminus Pérols Étang de l'Or pour rejoindre le littoral. Deux lignes Hérault Transport permettront également de se rendre du côté de Palavas-les-Flots.

### CHIFFRE

# 43

c'est le nombre de kilomètres de lignes aériennes de contact (LAC) sur les lignes 3 et 4. Perchées sur des mats de 6 mètres de haut, ces LAC alimentent le tramway en énergie électrique nécessaire à son fonctionnement. À Pérols, comme à Lattes, cette installation a été plus délicate. Des fondations de 12 mètres de profondeur ont été nécessaires pour fixer les mats sur ces terrains souples situés aux abords des étangs.





# LE RÉSEAU EN UN COUP D'ŒIL

## 4 lignes de tramway

- Ligne 1** Mosson ↔ Odysseum
- Ligne 2** Saint-Jean de Védas Centre ↔ Jacou
- Ligne 3** Juvignac ↔ Lattes Centre/Pérols Étang de l'Or
- Ligne 4** Place Albert 1<sup>er</sup> ↔ Saint-Denis

- Pôle d'échange
- 7 25** Correspondance bus
- 117** Ligne départementale
- Ligne entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite
- P.tram** Parking gardienné
- Abonnés P.tram** Parking gardienné pour les abonnés
- P** Parking non gardienné
- Maison de l'Agglomération
- Agence Commerciale

Réservation : AlloTaM  
au 04 67 22 87 87

**RésaTaM**

Transport à la demande à certaines heures/  
ligne régulière en heure de pointe :

- 20** en heures creuses : de 8h40 à 17h23 et de 18h40 à 21h02
- 28** en heures creuses : de 9h30 à 11h30, de 14h25 à 16h25 et de 19h20 à 21h05
- 39** en heures creuses : de 9h20 à 15h44 et de 17h36 à 20h18
- 35 36** Transport à la demande toute la journée

[www.tam-way.com](http://www.tam-way.com)









La ligne 4 se déplace tout autour du centre-ville de Montpellier de manière circulaire. Elle s'appuie et complète ainsi efficacement les lignes 1, 2 et 3. Source de gain de temps, cette ligne solaire renforce l'accès direct des communes au cœur de l'Agglomération. 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.

## ● SAINT DENIS / OBSERVATOIRE / GARE ST ROCH



**Avant**



**Après**

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

## Témoignage



**Stéphanie DEPOND**

**De la boutique Art et liturgie, présidente de l'association des commerçants du quartier**

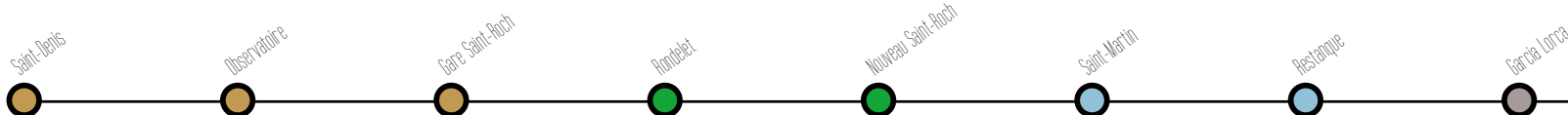
« Le quartier s'est totalement transformé. L'arrivée du tramway nous a permis de nous intégrer au cœur de ville. En devenant piétonnier, le Faubourg de la Saunerie a changé de visage, c'est désormais un superbe boulevard. Finis les trottoirs étroits, les voies de bus, la circulation... Aujourd'hui, ce sont les lignes 3 et 4 qui embellissent la rue. Il y a beaucoup plus de passage, les gens flânent, s'arrêtent devant les vitrines, l'activité est reboostée, de nouveaux commerces souhaitent s'installer dans le quartier... Plutôt sceptiques au départ du projet, les commerçants comme la clientèle sont très satisfaits de ces changements. Il y a des sourires sur les visages! »



## ● RONDELET / NOUVEAU ST-ROCH

**Un nouveau pont pour accueillir le tramway**

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, qui enjambe l'un des réseaux de voies ferrées les plus chargés de France, 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 des 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. L'ancienne zone industrielle et artisanale dans le secteur de la Restanque va devenir une zone d'habitation.

### CHIFFRE

# 43 000



La rue Centrayrargues est marquée par un alignement de Lilas des Indes.

C'est le nombre d'arbustes qui ont été plantés sur les lignes 3 et 4. Mais aussi 1 300 arbres, 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... Trois points d'eau brute (non potable) permettent d'arroser une grande partie de ces espaces paysagers.

## ○ GARCIA LORCA

### Le tramway donne vie au « trou Arnal »

L'arrivée du tramway dans le quartier a fait naître de nouveaux projets immobiliers. Ainsi, le « trou Arnal », véritable verrue dans le paysage, 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.





## Témoignage



Olivier et Jean-Pierre COSTE  
dirigeants de Coste Peintures

« Les deux années de chantier ont été difficiles, mais nous avons travaillé

main dans la main avec des équipes très professionnelles toujours à notre écoute. Ensemble nous avons cherché des solutions pour la meilleure intégration possible du tramway dans une rue Saint-Hilaire très étroite. Le tramway est très valorisant pour notre ville, on en parle jusqu'aux États-Unis ! En tant qu'une des plus anciennes entreprises de la ville, nous sommes très attachés à cette image de Montpellier. L'arrivée de la ligne 4, c'est aussi pour notre quartier une ouverture vers la 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 dessert le quartier de la Rauze et son important groupe scolaire.

## ○ GEORGES FRÊCHE / HÔTEL DE VILLE

© Atelier Jean Nouvel



La station de tramway Georges Frêche - Hôtel de Ville conçue par Jean Nouvel et François Fontès 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 de son parti pris architectural.

« 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 la capacité des acteurs publics à apporter une réponse aux besoins d'une population toujours plus nombreuse, au trafic routier de plus en plus dense et à la nécessité de préserver notre environnement »



Hélène Mandroux,  
Maire de Montpellier,  
Vice-présidente de  
Montpellier Agglomération

Saint-Denis

Observatoire

Gare Saint-Roch

Rondelet

Nouveau Saint-Roch

Saint-Martin

Restanque

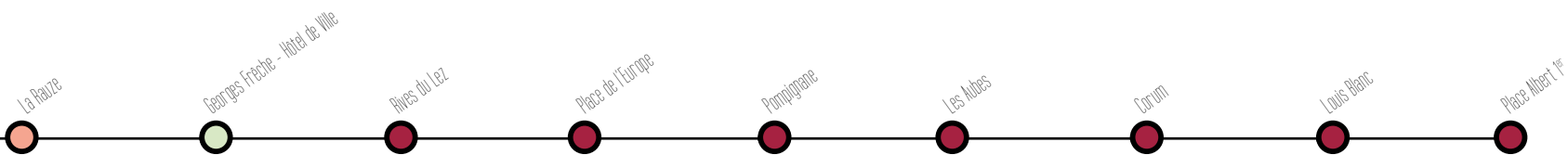
Garcia Lorca



● **RIVE DU LEZ / PLACE DE L'EUROPE / POMPIGNANE - AUBES / CORUM / LOUIS BLANC / PLACE ALBERT 1<sup>er</sup>**



La ligne solaire achève son tour de ville place Albert 1<sup>er</sup> 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.





# UN RÉSEAU EN ÉTOILE

**Les 4 lignes de tramway forment un nouveau réseau de transport, en étoile, qui accroît les possibilités de déplacements et leur rapidité. Un réseau connecté à 31 lignes de bus, 14 parkings d'échange, 50 stations VéloMagg', mais aussi aux TER et aux bus départementaux.**

La mise en service des lignes 3 et 4 a été l'occasion de redessiner le réseau, pour plus de régularité, de rapidité et de confort pour les voyageurs. Il s'articule autour d'une ligne circulaire, la ligne 4, connectée en 10 points de correspondance avec les lignes 1, 2 et 3, formant ainsi une étoile qui irrigue des axes importants de l'agglomération en termes de population, d'emplois et d'équipements. Ce réseau offre de nouveaux accès à l'hôtel de Ville, l'Hôtel du Département, des établissements scolaires (lycée Jean Monnet, Sup de Co, lycée la Merci, lycée Champollion),

des pôles d'emploi (Sanofi, CAF, Parc 2000), des zones commerciales (Avenue Georges Frêche), ainsi que la salle Park & Suites Arena. Il dessert 45% des emplois et 50% de la population.

### Des temps de trajet réduits

La modification de la ligne 2, entre Corum et gare Saint-Roch, permet de gagner 9 minutes de temps de trajet entre Jacou et Gare Saint-Roch. La ligne 3 relie en 50 minutes la Mosson à l'étang de l'Or, avec des pointes à 60km/h sur certaines portions de l'Avenue Georges Frêche. Le tramway y circulera de 4h30 à 1h du matin (2h les vendredi et samedi), 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. Sur la nouvelle ligne 4, la fréquence de passage sera de 8 minutes. Ce nouveau réseau fait émerger de nouveaux points de correspondance importants : Gare Saint-Roch, où passeront les 4 lignes, mais aussi Corum (L2, L1, L4) et Rives du Lez (L1, L2, L4). Il est par ailleurs connecté au réseau de bus urbains, totalement réorganisé (voir ci-contre), aux bus départementaux, à des parkings d'échanges, et au réseau VéloMagg'. Avec les lignes 3 et 4, l'intermodalité est renforcée. ♦



La place de la Comédie sera désormais desservie par la ligne 1 et la ligne 2.

### CHIFFRE

# 300 000

C'est le nombre de voyages par jour qui devraient être comptés sur le réseau d'ici la fin 2012, dont 14 000 sur la ligne 4 et 77 000 sur la ligne 3.



Gare Saint-Roch, le principal point de correspondance du réseau, avec les 4 lignes de tramway, 10 lignes de bus, le train et une station VéloMagg'.

# TRAM ET BUS EN COMPLÉMENTARITÉ

**Le réseau de bus urbains est réorganisé afin de faciliter les correspondances avec le tramway, à des stations « carrefour », comme Occitanie, Notre Dame de Sablassou, Place de l'Europe ou Gare Saint-Roch... Des changements également sur les lignes périurbaines, dans les communes de l'agglomération.**



Le réseau de bus s'articule autour du réseau de tramways.

L'arrivée de deux nouvelles lignes de tramway entraîne la modification des itinéraires des bus dans les communes traversées : Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols. Les lignes urbaines sont rabattues sur le tramway (voir la carte page 24/25). Dans le tramway, les horaires des correspondances avec les bus seront indiqués par un écran lumineux, à l'approche des points de connexions. L'amplitude horaire et la fréquence de passage des bus sont renforcées sur plusieurs lignes, notamment la navette qui dessert les facultés et Agropolis et la ligne 37 Castelnau-le-Lez - Place de l'Europe, qui dessert le parc d'activités Eurêka - Millénaire, une importante zone d'emplois.

## Un transport à la demande pour les communes

Dans les communes, des itinéraires ont été repensés, de façon à desservir de nouveaux quartiers (La Draye à Jacou, Domenoves à Villeneuve-lès-Maguelone). Sur les lignes à Jacou, Montaud, Saint-Drézéry, Clapiers et Saint Jean de Védas, Montpellier Agglomération met en place un Transport à la Demande, sur réservation, assuré par un monospace de 8 places, qui permet d'augmenter la fréquence de passage et l'amplitude horaire, tout en maîtrisant le coût du service. ♦

Le nouveau réseau en détails sur [montpellier-agglo.com/tam](http://montpellier-agglo.com/tam)

## Trois questions à



**Gabriel LÉON,**  
journaliste  
à Midi Libre  
et la Vie du Rail

### Comment se situe ce nouveau réseau de tramway en France ?

La réorganisation du réseau est une excellente opération. Elle place le tramway de Montpellier Agglomération dans le peloton de tête des réseaux français, avec celui de Strasbourg. De plus, c'est un réseau lisible pour les voyageurs, avec des livrées différentes pour chaque ligne. Les gens ne devraient pas avoir de mal à se l'approprier rapidement.

« C'est un réseau lisible pour les voyageurs, avec des livrées différentes pour chaque ligne »

### En quoi est-il innovant ?

L'agglomération de Montpellier a inauguré sa première ligne en 2000, avec un matériel qui n'avait encore jamais été utilisé, le Citadis d'Alstom. Ce tramway a la particularité d'être très large, 2m65, ce qui offre un grand confort. Par ailleurs, l'agglomération de Montpellier a innové en créant le premier réseau avec des voies uniques, aux extrémités de la ligne 2, dans l'objectif de réduire les coûts sur des zones moins denses. Cette solution a également été retenue sur la ligne 3 entre Lattes et Pérols. Pour la mettre en œuvre, il a fallu imaginer des systèmes d'exploitation, de protection pour éviter les collisions, de signalisation. Cela sert ou servira à d'autres réseaux.

### Le tramway est-il toujours en vogue ?

Montpellier en 2000 a été parmi les villes pionnières, aujourd'hui toutes les grandes villes ont des transports en site propre. En 2012, on construit des tramways à Reims, Dijon, Brest... Il y a des projets de nouvelles lignes à Nice, Bordeaux, ou Orléans... C'est une industrie nationale. Le groupe Alstom, seul groupe français sur ce secteur, est en concurrence avec des groupes européens comme Bombardier et Siemens, mais il domine largement le marché français.



# UN TRAMWAY ACCESSIBLE À 100%

**De nouveaux progrès en matière d'accessibilité ont été faits sur les lignes 3 et 4. Le tramway facilite la vie quotidienne des personnes en situation de handicap moteur, visuel ou auditif, en complémentarité avec le GIHP, service de transport à la demande.**

**L**e 6 avril marque le début d'une nouvelle ère, celui d'un réseau de transport 100% accessible. Pour l'aménagement des lignes 3 et 4, Montpellier Agglomération a étroitement associé les associations réunies au sein du Comité des Liaison et de Coordination de Personnes Handicapées. Le comité a émis des propositions et est allé vérifier sur place leur commodité. «*Sur ces nouvelles lignes 3 et 4, grâce au recul d'expérience, nous avons amélioré l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap auditif ou visuel*», estime sa Présidente Jocelyne Roche. Pour les malentendants, un jingle

précèdera l'annonce sonore à venir. Le contraste des annonces visuelles a été accentué afin d'être perçu par des malvoyants. Pour les personnes handicapées moteur, comme sur les lignes 1 et 2, les quais et l'intérieur de la rame sont accessibles. «*Nous avons eu une très bonne écoute de la part de Montpellier Agglomération*», note Jocelyne Roche, qui confie «*prendre le tram sans difficulté avec son fauteuil depuis longtemps*».

## **Vers une complémentarité avec le GIHP**

Le service du GIHP, qui assure un transport des personnes handicapées à la demande avec des monospaces, va également s'adapter au nouveau réseau

de tramway. «*L'idée est de délester un peu le GIHP, très sollicité : on peut amener la personne à la station de tramway la plus proche de chez elle, et lui proposer un forfait GIHP - TaM tout compris*», explique Jocelyne Roche. Au niveau des bus, l'accessibilité est achevée. En 2011, 400 abris voyageurs ont été remplacés et rendus accessibles, et tous les bus ont été équipés en annonces sonores pour les déficients visuels. L'agence commerciale TaM de la gare Saint-Roch a également été mise en accessibilité. Le coût de ces diverses actions s'élève à 5,1 M€, financés à 100% par Montpellier Agglomération dans le cadre de sa politique d'accessibilité. ♦



«**Sur ces nouvelles lignes 3 et 4, nous avons amélioré l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap auditif ou visuel**»

**Jocelyne Roche,**  
Présidente du Comité de Liaison  
et de Coordination des Personnes  
Handicapées



L'accessibilité du tramway pour les personnes à mobilité réduite bénéficie aussi aux personnes âgées et aux parents avec poussettes.



Les bandes en relief le long du quai sont destinées aux non-voyants et utiles à tous, en délimitant une distance de sécurité.



# TRANSPORTS DOUX À COMBINER

**Tour à tour passagers des transports en commun, cyclistes ou automobilistes, les habitants de l'Agglomération disposent désormais d'un large choix de transports à combiner entre eux. Pour dépenser moins d'énergie et préserver l'environnement.**

**T**ram + vélo, tram+ auto, tram + TER, tram + bus départementaux : le nouveau réseau de transports de Montpellier Agglomération offre de multiples possibilités ! À ses extrémités, Montpellier Agglomération a prévu des parkings d'échanges, où les automobilistes se garent avant de poursuivre en tramway vers le centre. Trois nouveaux parkings d'échanges sécurisés ont été aménagés sur les lignes 3 et 4 : Bonnier de la Mosson près de l'A75 (450 places), Garcia Lorca à la sortie de l'A9 (400 places) et Parc expo le long de la D66 (400 places). Deux parkings de proximité ont également été créés à Juvignac (180 places) et Pérols centre (70 places) le long de la ligne 3. Au total, plus de 5 000 places de stationnement sont prévues pour les usagers du tramway.

## 20 km de pistes cyclables en plus

Concernant le vélo, la nouvelle ligne 3 est longée de 20 km de pistes cyclables et équipée de 6 véloparcs supplémentaires. Le nouveau service VéloMagg' compte 50 stations connectées au réseau, toutes équipées d'un système de location par carte bancaire, plus simple d'usage. Une nouvelle station VéloMagg' a été installée au terminus de la ligne 3 « Étang de l'Or », avec 50 vélos en location, pour rejoindre la plage, à seulement 1,5 kilomètre. Il est aussi possible de voyager en tramway avec un vélo, hors des heures de pointe. Par ailleurs, le réseau de tramway est connecté à ses extrémités aux lignes départementales d'Hérault Transport, qui n'entreront plus dans le centre de l'agglomération, à l'exception de la Navette de l'Aéroport qui reste Place de l'Europe. À la gare Saint-Roch, les 4 lignes rejoignent le Train Express Régional qui dessert notamment Nîmes, Lunel, Frontignan et Sète. ♦



Les nouveaux VéloMagg' sont équipés d'un système de location par carte bancaire et d'une borne à énergie solaire.



## Deux questions à

**Christophe MORALES**

Vice-président délégué à l'Urbanisme et la Politique Foncière

### En quoi les transports participent-ils au développement durable de l'Agglomération ?

Notre réseau de transports multimodal offre des solutions alternatives à la voiture individuelle, avec des transports moins polluants et moins stressants ! Notre objectif, fixé dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains et du Plan Climat Energie de Montpellier Agglomération, est d'arriver en 2020 à 50% de déplacements « écomobiles » sur l'agglomération, et 65% sur la ville de Montpellier. C'est indispensable au regard de la croissance urbaine, de la protection de l'environnement et de la fin de l'énergie à bon marché. Nous avons tout à y gagner.

### « Un modèle de ville durable, agréable à vivre, se construit autour du tramway, son épine dorsale »

#### Et en terme d'urbanisme ?

Le tramway est un élément majeur dans l'aménagement de la ville des courtes distances, qui rapproche les zones d'emplois des zones d'habitation, de commerces ou de loisirs. Montpellier Agglomération planifie l'aménagement de nouveaux quartiers près des stations de tramway. Nous l'avons vu sur la ligne 2, avec par exemple la ZAC les Grisettes autour de la station Sabines. Nous poursuivons sur la ligne 3 avec la ZAC Constellations à Juvignac, la ZAC Rive Gauche à Montpellier, et tout le projet de l'Ecocité autour de l'Avenue Georges Frêche. Un modèle de ville durable, agréable à vivre, se construit autour du tramway, son épine dorsale.

**LIGNE 3**

**SECRETS  
DE FABRICATION**



# NAISSANCE D'UN TRAMWAY

Précurseur, Montpellier Agglomération commandait, dès 1997, ses premières rames « Citadis » à Alstom pour la ligne 1. Une collaboration étroite avec ce spécialiste des tramways qui depuis se prolonge et fait référence dans le monde entier.

**L**e 20 juin, la première rame de la ligne 3 sortait du site Alstom Transport à Aytré près de La Rochelle où travaillent 1200 salariés. Depuis, 23 rames « Citadis » de la ligne 3, construites sur ce site industriel de 24 hectares, ont été livrées. D'une dimension de 42 mètres chacune, ces rames, composées principalement d'aluminium,

sont équipées de plus de 4000 pièces en provenance de différentes usines. Assemblage des cadres et des portes, montage des caisses en cathédrale, habillage, tests câblages, mise sur bogies (bloc-moteur) et mise en rame, installation des équipements de toiture, réglages des portes, contrôle final... Six semaines de fabrication sont nécessaires.

## Assemblage et tests à la Rochelle

Dans un immense hall, où les tramways côtoient les TGV, les rames de la ligne 3 prennent forme petit à petit. Avant leur livraison à Montpellier, chaque rame passe une dernière épreuve, celle des essais. Toute une batterie de tests, à l'arrêt

et en marche, est réalisée pour s'assurer de son bon fonctionnement et de la sécurité des futurs usagers. C'est ensuite par convoi exceptionnel, à bord de deux semi-remorques, que chacune des rames parcourt les 660 km entre La Rochelle et le dépôt TaM des Hirondelles, leur nouvelle demeure (voir pages 38-39). ♦

## 4 000 pièces à assembler

Fondé en 1918, le site Alstom de la Rochelle produit une rame tous les deux jours... Choisi par Montpellier Agglomération pour la ligne 3, le modèle « Citadis » de 42 mètres, motrices et wagons compris, sera le plus grand tramway du réseau TaM.



## DES RAMES ÉCOLOGIQUES ET PERSONNALISABLES

D'une longueur de 42 mètres, les rames de la ligne 3 peuvent transporter jusqu'à 300 passagers, soit l'équivalent de 4 bus. Elles comprennent 80% de systèmes communs, pour les moteurs, les bogies, les chaînes de traction ou les pupitres de commande, complétées par 20% d'éléments personnalisables comme l'aspect extérieur de la cabine, la finition intérieure ou le nombre de modules. Les rames de la ligne 3 sont conçues et assemblées à La Rochelle, mais quatre autres sites d'Alstom participent à la fabrication : Ornans pour les moteurs, Le Creusot pour les bogies, Villeurbanne pour l'électronique embarquée et Tarbes pour les équipements de la chaîne de traction. Toutes les rames ont été éco-conçues à 98% en matériaux recyclables. Elles améliorent également la qualité de vie en ville grâce à un niveau sonore inférieur de 5dBA au niveau généré par le trafic automobile, soit près de 4 fois moins de bruit.



Deux questions à

Jérôme WALLUT,  
Directeur général  
d'Alstom

© Alstom Transport

### Qu'a changé pour votre entreprise la fabrication des tramways de Montpellier Agglomération ?

Montpellier c'est avant tout le début d'une grande aventure ! Dans les années 90, Alstom s'était fixé pour ligne directrice de concevoir un véhicule léger, personnalisable, modulaire, doté d'un plancher bas intégral et développé autour d'équipements techniques rodés pour garantir une qualité et des coûts maîtrisés. C'est ainsi qu'est né le concept Citadis. L'une de ses particularités, c'est de constituer une gamme où le client peut piocher pour concevoir son propre tramway. Véritable révolution, Citadis n'a pas tardé à porter ses fruits : c'est Montpellier qui l'a inauguré en 2000 avec la L1 ; puis il y a eu la L2 et maintenant les L3 et L4... Les Citadis de Montpellier sont uniques. Leurs livrées ne ressemblent à aucune autre ! Par le design de ces dernières, Christian Lacroix confirme l'audace et l'avant-gardisme de Montpellier, entamés par Garouste et Bonetti.

### « La confiance accordée par Montpellier Agglomération nous a porté chance »

#### Ces tramways ont-ils lancé une mode ?

Oui, on peut dire que la confiance accordée par Montpellier Agglomération nous a porté chance. Aujourd'hui, plus de 1600 Citadis ont été vendus à 40 villes dans le monde ! Après plusieurs décennies d'absence, le tramway est revenu dans les villes. C'est un retour en force qui répond aux exigences d'un nouveau transport urbain à la fois durable, moderne et humain. Construire un tramway, c'est s'offrir une occasion unique de repenser la ville. Le marché est en plein boum, plusieurs dizaines de villes dans le monde envisagent à brève échéance un projet de tramway. Que ce soit dans le reste de l'Europe, au Moyen-Orient, en Asie-Pacifique, toutes les villes ont mesuré l'impact positif que le tramway peut leur apporter dans de nombreux domaines.



© Equipe projet TaM

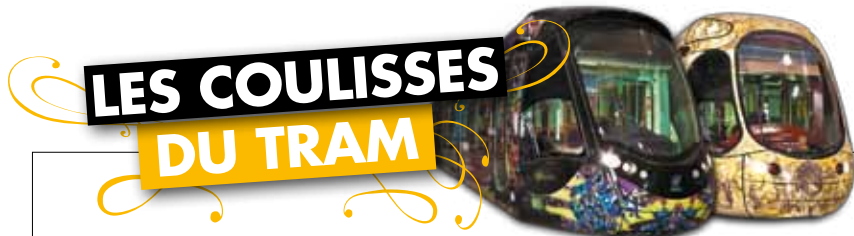
#### Rames à l'essai

Avant la sortie officielle de la première rame, des essais ont eu lieu sur le site d'Alstom. Ces premiers essais statiques permettent de passer toutes les fonctions au crible : éclairage, traction, graissage, étanchéité, sonorisation...



#### Habillage haute couture

Les rames sont « habillées » en Lacroix au dépôt TaM des Hirondelles à Montpellier. Plus de 200 panneaux adhésifs d'une surface totale de 300m<sup>2</sup> sont nécessaires au pelliculage d'une rame. Quatre personnes pendant quatre jours réalisent cette transformation. Un travail de grande précision assuré par la société Decoader implantée à Saint Jean de Védas.



# LE PCC : LA TOUR DE CONTRÔLE DU RÉSEAU EN MUTATION

**L'arrivée de deux nouvelles lignes de tramway modifie le quotidien du Poste de Commande Centralisé (PCC) de TaM. Centre stratégique du réseau, le PCC est l'œil central chargé de réguler le trafic et d'assister les conducteurs depuis le dépôt des Hirondelles à la Mosson.**

**U**ne vingtaine d'écrans accrochés aux murs permettent de suivre en temps réel les mouvements des tramways sur le terrain. Plus de 300 caméras, couvrant tout le réseau 24h/24, donnent chaque jour aux régulateurs une vision physique du trafic. Pour l'arrivée des lignes 3 et 4, le poste de commande centralisé s'est adapté. Quatre postes de régulateurs supplémentaires ont été créés et viennent ainsi renforcer les 16 régulateurs déjà en place. Au total, ils sont désormais 20 agents à se relayer jour et nuit.

## **La sécurité avant l'exploitation**

Avec le passage d'une rame toutes les 30 secondes dans certains secteurs comme à la Gare Saint-Roch ou Corum, le trafic sur le réseau est plus dense.

Un simple retard sur une ligne peut provoquer des perturbations sur l'ensemble du réseau. En cas d'incident, l'équipe de régulateurs est là pour réorganiser le réseau en temps réel et ainsi limiter les retards. Si un tramway grille un feu rouge et qu'il se retrouve face-à-face avec un autre tramway, tout est prévu. « Sur le réseau des lampes flash s'allument pour avertir les conducteurs du

*danger immédiat, l'alimentation électrique de la ligne est coupée et le régulateur est alors averti par une alarme sur l'un de ses écrans de contrôle »,* explique Eloi Vasquez, responsable adjoint du PCC. Autre changement de taille et non des moindres. À l'approche des carrefours délicats, la priorité à droite et la conduite à vue s'imposent aux conducteurs dès le 6 avril prochain. Une nouveauté qui



Depuis le pupitre, le régulateur a une vue complète sur tout le trafic.



Pour être prêts dès la mise en service, les conducteurs se sont exercés jusqu'à fin mars.

## UN SIMULATEUR POUR METTRE LES CONDUCTEURS SUR DE BONNS RAILS

Avant de s'installer aux commandes de leur tramway, les conducteurs ont passé un permis de conduire un peu particulier pour évoluer sur le nouveau réseau. Une signalisation ferroviaire, la présence de piétons, les conditions météorologiques et même l'intensité de la luminosité en fonction de l'heure de la journée, le réalisme est tel qu'ils pourraient s'y méprendre. Pour appréhender le nouveau réseau et les nouveaux codes de conduite, l'ensemble des 350 conducteurs de tramway ont été formés sur le premier simulateur de conduite virtuel de tramway en France. Cette formation a pour but de les sensibiliser à la nouvelle signalisation ferroviaire mise en place, notamment aux abords de la zone de la gare Saint-Roch où plus de 100 tramways vont se croiser aux heures de pointe. Cette affluence exceptionnelle nécessite une conduite à vue et une règle des priorités spécifique. Pour cela, la zone de la gare a été entièrement modélisée sur ordinateur et plus d'une vingtaine de scénarios sont disponibles pour parer à toutes les situations.

va permettre de fluidifier le trafic mais qui modifie leur façon de conduire, habitués jusqu'à maintenant à respecter les feux de signalisation.

### Plus d'informations aux voyageurs

Le Poste Central d'Information (PCI), intégré au Poste de Commande Centralisé, va lui aussi connaître une petite révolution. Les deux techniciennes qui se relayent à ce poste sont les «voix off» du réseau. Une cabine d'enre-

gistrement leur permet d'annoncer les perturbations aux voyageurs. Mais tout cela sera bientôt du passé. À partir du 6 avril, un nouveau logiciel qui crée une voix de synthèse sera mis à leur disposition pour diffuser plus facilement des annonces en direct ou en différé. Toutes les stations de tramway seront également équipées d'une sonorisation et d'un écran à cristaux liquides qui permettra d'informer les usagers en

temps réel sur l'état du trafic. «L'information aux voyageurs est un secteur crucial, dans la plupart des cas elle permet de rendre les clients plus compréhensibles», précise Marie, technicienne d'information au PCI. L'arrivée des lignes 3 et 4 oblige le poste de commande à faire les ajustements nécessaires pour offrir aux usagers un réseau sur mesure à la fois fluide et sécurisé. ♦



### Trois questions à

**Jean-Luc Frizot,**  
directeur  
des Transports  
de l'Agglomération  
de Montpellier

#### Quel est l'impact de l'ouverture de deux nouvelles lignes de tramway sur le fonctionnement du réseau ?

Nous avons dû faire un effort d'adaptation. Avec deux lignes de tramway en plus, la flotte de rames passe de 57 à 83 unités. Des changements sont aussi notables au niveau de l'exploitation avec la mise en place d'une nouvelle billettique et d'une modification du poste de commande centralisé.

#### Allez-vous ajuster vos effectifs en conséquence ?

Nous avons créé une centaine d'emplois pour la mise en service des lignes 3 et 4. L'agrandissement du réseau de tramway a créé des besoins dans tous les secteurs. La direction a privilégié en priorité le recrutement de nouveaux conducteurs, d'agents de contrôle, mais également de personnel de maintenance pour veiller à la sécurité sur l'ensemble du réseau.

« Nous avons créé une centaine d'emplois. L'agrandissement du réseau de tramway a créé des besoins dans tous les secteurs »

#### Quelles sont vos attentes en termes d'affluence ?

Selon nos prévisions, près de 80 000 voyageurs par jour sont attendus sur la ligne 3 et 14 000 sur la ligne 4. C'est un grand pari qui est en passe d'être réalisé. Avec la phase de travaux et la mise en place de ces deux lignes jusqu'au 6 avril, nous terminons la première mi-temps. À partir du 7 avril, on s'attaque à la seconde mi-temps en espérant que les voyageurs répondront présents au rendez-vous. Ils seront accompagnés par près de 200 agents déployés spécialement sur le terrain. Je compte sur la croissance économique que connaît actuellement l'Agglomération pour atteindre ces objectifs dans un avenir proche.

## 24 HEURES DANS LE CENTRE NÉVRALGIQUE DU TRAM

Situé en bout de ligne dans le quartier de La Mosson, le dépôt TaM des Hirondelles reste un lieu méconnu. D'une importance stratégique, c'est ici que se trouve le centre d'exploitation et de maintenance qui fait vivre l'ensemble du réseau.



La majorité des rames sortent du dépôt entre 4h30 et 8h chaque matin.



Les régulateurs sont tous d'anciens conducteurs très expérimentés.

**3h30** Les jockeys sont les premiers sur le pont. Ils repèrent les éventuels défauts ou les pannes sur les rames stationnées dans l'aire de remisage. Si rien n'est à signaler, le jockey met les tramways sous tension. Ils sont ainsi prêts à partir pour les conducteurs qui vont prendre leur service.

**4h** Arrivée du premier régulateur et des premiers chauffeurs. Les conducteurs viennent récupérer leur feuille de route dans leur casier et prennent connaissance des éventuelles perturbations sur le réseau.

**4h24** Départ de la première rame sur la ligne 3. Les autres lignes ouvriront dans quelques minutes et les régulateurs s'installeront progressivement à leurs postes. Un régulateur doit simultanément garder à l'œil 3 écrans pendant son service. L'écran central lui permet de localiser toutes les rames sur leur itinéraire, sur sa gauche il peut connaître l'état des installations fixes sur le réseau (voir encadré ci-contre) et sur sa droite l'écran d'aiguillage, géré automatiquement, lui donne une vue sur les zones de manœuvres.

**6h30** Les 5 régulateurs du poste de contrôle sont installés derrière leurs écrans, pile à l'heure pour gérer la période de pointe jusqu'à 8 heures. Un créneau horaire toujours délicat à gérer pour le poste de contrôle qui doit redoubler de vigilance avec la mise en service du nouveau réseau et des nombreux points de croisements entre les 4 lignes.

**8h30** C'est le début de la journée de travail dans les ateliers de maintenance. Le volume du dépôt a doublé pour l'arrivée de la ligne 3. Le magasin des pièces détachées s'est également agrandi pour stocker les pièces spécifiques des nouveaux modèles de rames. Le bâtiment est divisé en cinq entités, dont deux principales : d'un côté, l'atelier de maintenance du matériel roulant et de l'autre, la maintenance des installations fixes (voir encadré ci-contre).

**18h** Arrivée de l'équipe de jockeys de l'après-midi et rentrée des premières rames. Leur mission : faire le plein de sable (40 litres environ) et d'huile dans les rames. Depuis sa cabine de conduite, le conducteur peut ainsi gérer le dépôt de sable et d'huile sur la voie pour favoriser l'adhérence des rames dans les pentes et lubrifier les voies dans les virages. Les tramways passent ensuite dans la station de lavage avant de rejoindre l'aire de garage extérieur jusqu'au lendemain. Pour accueillir les nouvelles rames de la ligne 3, 6 voies de stockage supplémentaires ont été créées.

**1h30** Rentrée des dernières rames encore présentes sur le réseau. Le personnel de la TaM fait des heures supplémentaires tous les vendredi et samedi soir, le retour des derniers tramways s'effectue seulement vers 2h30.

## UN SERVICE TECHNIQUE DÉDIÉ AUX ÉQUIPEMENTS NON ROULANTS



Les lignes aériennes de contact se détendent à cause de la chaleur. Les agents TaM installent des contrepoids.

Le service des Installations Fixes (IF) est une équipe technique d'intervention mobilisable 24h/24 composée de deux services : Le **service «voie et plateforme»** s'occupe de la maintenance des 180 aiguilleurs du réseau et des cinquante kilomètres de rails, de l'entretien des stations et de la remise en état des espaces verts qui couvrent près de 10 hectares. Quant au **service «courants faibles»**, composé de 11 personnes, il veille sur la signalisation ferroviaire, les distributeurs automatiques, la sonorisation des stations et sur les bornes d'informations aux voyageurs. Selon la nature du dysfonctionnement sur le réseau, c'est l'un de ces deux services qui est alerté et intervient alors directement sur le terrain.



La réparation des impacts sur la carrosserie est réalisée régulièrement.



Depuis leur cabine de pilotage, les conducteurs peuvent déposer du sable sur la voie afin de favoriser l'adhérence de la rame dans les fortes pentes.



Les rames sont entièrement révisées tous les 15 000 km.



## ILS FONT LE TRAM AU QUOTIDIEN

**Sans eux, le tramway ne serait pas le même. Conducteurs, mécaniciens, carrossiers ou électroniciens, ils sont plus de 1000 à œuvrer tous les jours. Tour d'horizon de ces salariés qui font rouler le tramway de jour comme de nuit.**

### Jacques Schmitt, responsable exploitation ligne 4

« Je suis là pour faire en sorte que tout se passe bien avant et après la mise sur le réseau. Je dois aussi superviser les temps de parcours des conducteurs et les problèmes d'infrastructures sur le terrain ». Jacques Schmitt a passé plus de 30 ans à conduire des bus avant de passer au tramway en 2000, l'occasion pour lui de découvrir un nouveau métier. « J'ai eu la chance d'être le premier conducteur à monter sur la place de la Comédie, la place était noire de monde. Le projet de tramway m'a plu et je me suis beaucoup investi dans ces essais », explique l'un des pionniers de la première ligne. Depuis octobre 2011, il a été promu superviseur de la ligne 4. « Cette nouvelle ligne est complexe parce qu'elle est en correspondance avec d'autres lignes sur de nombreux secteurs, il faut donc être très vigilant ».



### Harmony, conductrice de tramway

À 26 ans, Harmony a décidé depuis quelques mois de laisser tomber le bus pour conduire le tramway sur la ligne 1. Elle passe actuellement les habilitations nécessaires pour évoluer sur les deux nouvelles lignes du réseau. Pour elle, le passage du bus au tramway est un vrai changement. « Un bus, c'est une grosse voiture mais lorsque vous pilotez un tramway, ce n'est plus le même métier. Pendant ma formation, j'ai dû apprendre toutes les spécificités du dialogue ferroviaire comme un conducteur de train ». Elle a même eu l'occasion de suivre une journée de formation sur le simulateur de conduite du dépôt des Hironnelles (voir p.36-37). « C'est un vrai plus notamment pour le carrefour de la gare Saint-Roch. C'est une zone très encombrée par les piétons et le passage de nombreuses rames. Le simulateur m'a permis de m'habituer à ce nouvel environnement ».

### David Doussot, conducteur de tramway

David est conducteur de tramway sur les deux premières lignes de tramway depuis plus de 4 ans. « Un conducteur de tram ne peut pas jouer avec la sécurité des usagers. Il faut être quelqu'un de calme, résistant au stress et surtout posséder une ligne de conduite irréprochable ». Il a participé aux essais avant la mise en service de la ligne 3. « Le matériel a évolué sur cette nouvelle ligne, il faut s'initier à l'environnement de la cabine. Tout cela demande un premier temps d'adaptation pour tous les conducteurs ».





### Alexis Falcon, électronicien

Il est le seul électronicien de l'atelier. Chargé de réparer les équipements électroniques en panne, il intervient sur les valideurs de tickets, les onduleurs servant à la traction et au freinage des rames, les climatiseurs et sur l'ensemble du matériel informatique installé à bord des rames. *«En général, les rames vieillissent très bien, il faut attendre une dizaine d'années avant que le matériel se dégrade».*



### Corrado del Prete, électromécanicien chargé du contrôle technique des rames

Armé d'une liste d'opérations de contrôle à effectuer, Corrado inspecte les rames qui arrivent au dépôt. *«Mes deux priorités sont le freinage et l'ouverture des portes car la sécurité des voyageurs en dépend»*, explique-t-il. Les sièges, les poignées, l'état du sol et même la signalisation extérieure sont passés au crible. *«La visite préventive d'une rame dure trois jours en moyenne, c'est le temps suffisant pour détecter tous les dysfonctionnements à l'intérieur d'une rame»*. Une fois son inspection terminée, il remet ses observations à sa direction qui enverra le matériel défectueux en réparation. En moyenne, un contrôle technique est réalisé sur chaque rame tous les 15 000 kilomètres.



### William Martin, carrossier-peintre

Après 15 ans d'expérience en carrosserie dans le secteur automobile, William fait figure d'expérimenté à son poste. Avec ses deux collègues, il a pour mission de remettre en état les rames au dépôt des Hironnelles. William transforme des anciennes rames des lignes 1 et 2 pour les mettre aux couleurs de la nouvelle ligne 4. *«Nous avons besoin de démonter entièrement l'habillage intérieur et extérieur des rames pour les envoyer à la peinture. Toutes les aspérités et les défauts présents sur la carrosserie sont ensuite réparés avant de réassembler toutes les pièces»*. Il faut compter environ trois semaines pour la transformation complète d'une rame.



### Johan Baratto, technicien de maintenance

Ancien mécanicien poids lourds, Johan Baratto travaille à la TaM depuis trois ans et s'est progressivement spécialisé dans la maintenance des tramways. Ce mécanicien doit faire la révision complète du bloc roulant, appelé boggie. Inspection de l'état des roues, vérification du câblage électrique, de l'état du moteur et du système de freinage, rien ne doit lui échapper. *«Le but c'est de ne pas immobiliser trop longtemps le matériel, il faut compter une semaine de maintenance par boggie»*, indique Johan.



# LES FOUILLES LIVRENT LEURS DERNIERS SECRETS

Du 28 avril jusqu'au 23 septembre, Montpellier Agglomération propose l'exposition « *Montpellier, terre de faïence, potiers et faïenciers entre Moyen Âge et XVIII<sup>e</sup> siècle* », en deux volets au musée Fabre et au site archéologique Lattara-musée Henri Prades.

**A**près 13 ans de travaux, 4 lignes de tramway réalisées sur plus d'une cinquantaine de kilomètres, les découvertes archéologiques issues des fouilles préventives au chantier vont enfin être exposées au public.

## 300 objets exposés

Les archéologues de l'Institut National de Recherches en Archéologie Préventive (I.N.R.A.P.), qui se sont relayés sur le terrain ces dix dernières années, ont mis à jour l'activité céramique et faïencière de la capitale languedocienne. Au total, ce sont près de 300 objets qui seront sous le feu des projecteurs à la fin du mois d'avril au site archéologique Lattara - musée Henri Prades de Montpellier Agglomération à Lattes. Les visiteurs pourront ainsi découvrir une mine

d'informations sur les usages et les fonctions de ces objets dans la vie quotidienne des Montpelliérains à l'époque moderne. L'exposition sera complétée par les dessins de Jean-Marie Amelin, un illustrateur de Montpellier du XIX<sup>e</sup> siècle, et une vidéo explicative sur l'artisanat potier. Le deuxième volet de cette exposition se tiendra au musée Fabre de Montpellier Agglomération. Dans les espaces de la Galerie des Colonnes seront présentées 200 pièces de céramiques exceptionnelles issues de collections publiques et privées provenant des quatre coins du monde. Elles révéleront l'ampleur et la diversité des ateliers montpelliérains depuis le XVI<sup>e</sup> siècle jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle. Une exposition en deux volets qui est aussi un symbole fort pour l'Agglomération puisque les musées Fabre et Henri Prades à Lattes sont désormais reliés par le tramway... ♦

## UNE TERRE DE POTIERS

Menées par l'Institut National de recherches Archéologiques Préventives (INRAP), des fouilles préalables aux travaux se sont concentrées essentiellement dans le centre-ville de Montpellier. « *Nous avons mis à jour 4 ateliers appartenant à des familles de potiers possédant des fours en céramique et des restes de production allant du Moyen Âge jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle* », explique Olivier Ginouvez, le responsable des fouilles de l'INRAP. Les deux premiers sites de fouilles, datés du XVII<sup>e</sup> siècle, étaient situés autour du Corum à l'emplacement même du quartier des potiers. Le troisième est localisé vers la porte du Pilat (XVIII<sup>e</sup> siècle). Et, le dernier point de recherche s'est déroulé près du Collège Clémence Royer au nord du centre-ville. Les objets retrouvés sur place datent de la fin du XV<sup>e</sup> et du début XVI<sup>e</sup>.



**Cinq cruches** provenant de l'atelier Boissier au faubourg de Pila-Saint-Gély (XVII<sup>e</sup> siècle).

© Cliché LA3M-CNRS.



**Statuette** représentant l'Enfant Jésus porte de la Blanquerie (XV<sup>e</sup>).

© Cliché LA3M-CNRS.



Les restes d'un atelier de potiers ont été retrouvés en bas des escaliers du Corum.

# LES ARTISTES ROULENT POUR LE TRAM

Plus qu'un simple moyen de transport, le tramway est aussi une source d'inspiration pour les artistes. Ils sont nombreux à avoir utilisé les lignes de tramway de l'Agglomération comme support artistique.



## Talou Coron croque le tramway

Artiste peintre depuis 40 ans, Talou Coron a réalisé plus de 200 croquis du chantier de la ligne 2 du tramway entre 2004 et 2006. « J'arrivais sur place avec mon carton à dessin et mes feutres avec une envie de raconter le vivant. J'aime dessiner les chantiers de nuit, c'est une vraie fourmilière humaine d'où se dégagent une énergie phénoménale et un sentiment d'urgence », explique Talou Coron.

[www.talou-coron.fr](http://www.talou-coron.fr)



## Tramwer : jouez à voyager en tramway

En 2009, Joël Dubucq a créé un jeu de parcours autour des deux premières lignes de tramway. Destiné aux enfants, ce jeu doit leur permettre de s'orienter dans les transports en commun. Après avoir tiré une carte itinéraire, le joueur se déplace sur le plateau et sa progression est ralentie par toute une batterie d'embuches.

<http://tramwer.com>



## Thierry Hardy : « Le tramway me permet de refléter la vie dans la rue »

Dans ces clichés, le photographe Thierry Hardy s'inspire de l'environnement qui l'entoure et des lignes de tramway, qui lui permettent d'appivoiser le soleil et le reflet de la ville. « J'utilise le tramway comme un support transparent qui me permet de refléter la vie dans la rue ». Toutes ses photos ont été réalisées en plein soleil afin de capter le mouvement du tramway et ainsi, créer une dimension de profondeur. « La robe noire et or de la ligne 4 m'a beaucoup inspiré, j'ai senti que je pouvais jouer avec ces couleurs ».

[www.thierryhardy.com](http://www.thierryhardy.com)

## « Les tramways de Montpellier »

La ligne 1 du tramway a inspiré une chanson à Quartier Nord, groupe amateur belge, qui a donné son nom à l'album sorti en mai 2008. De passage dans l'Agglomération, Alain Bruyère, auteur-compositeur et chanteur, a flashé sur le tram qui lui a inspiré cette ballade.

[www.quartiernord.com](http://www.quartiernord.com)

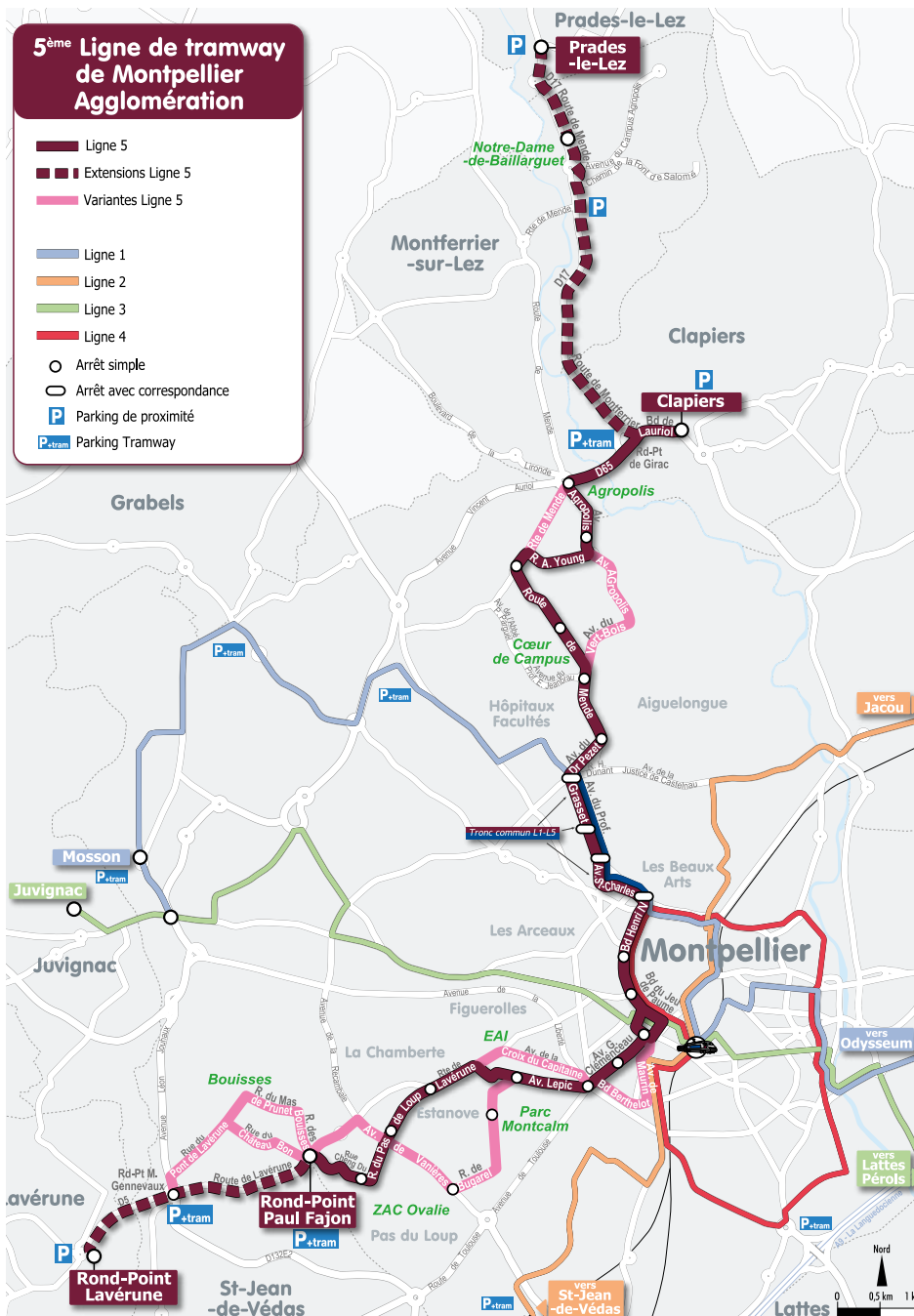


ET DEMAIN...



# LA LIGNE 5 SUR LES RAILS

**84% des habitants desservis par les transports en commun en 2020 : c'est l'objectif fixé par le Plan de Déplacements Urbains de Montpellier Agglomération. Une 5<sup>e</sup> ligne de tramway sera mise en service à partir de 2017, entre Lavérune et Prades-le-Lez.**



Les différentes options du tracé non-définitif pour la ligne 5 sont soumises à la concertation publique.

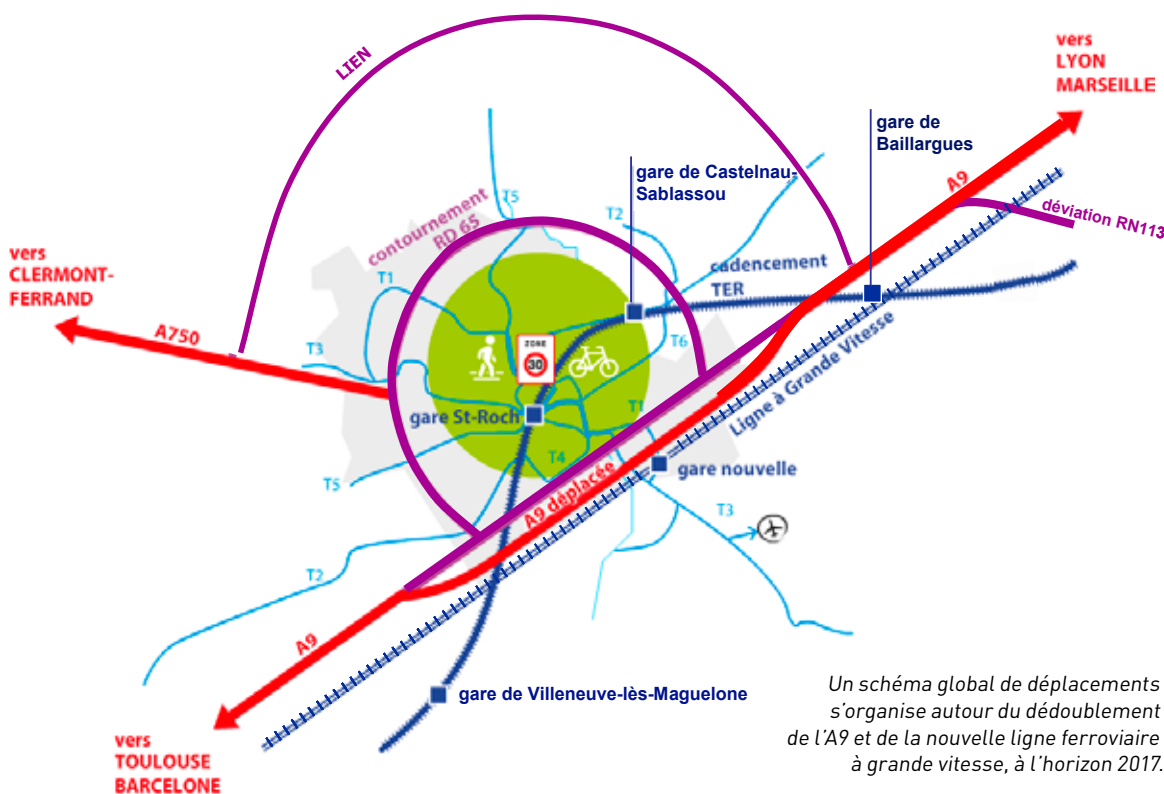
Le tracé préférentiel de la ligne 5 sera voté en conseil d'agglomération le 17 avril, avant la poursuite de la concertation autour de l'insertion du tramway dans son environnement. Six nouvelles réunions sont prévues jusqu'en juin. Cette ligne permettra d'achever la « boucle » formée par la ligne 4 autour du centre de Montpellier, sur une portion commune entre les stations Saint-Denis et place Albert 1<sup>er</sup>, via les boulevards Henri IV et Jeu de Paume. Au Nord, elle desservira les Facultés de sciences et de lettres, la future École de Chimie, le CNRS le long de la route de Mende et Agropolis. Une extension est prévue entre Clapiers et Prades-le-Lez, qui desservira également Montferrier-sur-Lez à Baillarguet. À l'Ouest, la ligne 5 desservira le nouveau quartier Ovalie et le stade Yves du Manoir en passant par l'ancienne caserne Lepic et le parc Montcalm. Une extension est prévue entre le rond-point Paul Fajon et le rond-point de Lavérune.

## Une ligne 6 à l'étude

Sur 17,5 km, cette ligne comptera 27 stations et sera connectée aux lignes 1, 3 et 4 en dix points. À ses extrémités Ouest et Nord, elle sera équipée de six parkings relais pour les automobilistes. D'un coût estimé à 330 M€, la ligne 5 sera financée par Montpellier Agglomération, avec le soutien de l'État qui participera à hauteur de 37 M€ au titre des investissements d'avenir. Le Département de l'Hérault et la Région Languedoc-Roussillon ont également été sollicités. L'objectif est de la mettre en service à partir de 2017, en commençant les travaux à l'automne 2013, après avoir réalisé toutes les études nécessaires et obtenu la Déclaration d'Utilité Publique du projet. 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'échanges tram-TER de Castelnau-Sablassou au quartier Antigone et desservirait les parcs d'activités Eurêka et Millénaire, importantes zones d'emplois. ♦

# CAP SUR 2020

À l'échelle de la métropole, Montpellier Agglomération participe et finance les grands projets de transports structurant le territoire : contournements routiers et ferroviaires, connexion du tramway au TER, nouvelle gare TGV. Une nouvelle dimension se profile à l'horizon 2017-2020.



qui permettra d'éloigner les trafics de transit du routier du centre de l'agglomération. Une fois réalisés, ces grands projets permettront d'atteindre les objectifs fixés par Montpellier Agglomération pour 2020 : 10% de trafic automobile et 23% d'émissions de gaz à effet de serre en moins ! ♦

## LA NOUVELLE GARE TGV



Prévue pour 2017, cette « gare-pont » enjambrera les voies ferrées et l'A9 déplacée. Accessible depuis l'ancienne A9 requalifiée, elle sera aussi, à terme, desservie par le tramway, grâce à des extensions réalisées depuis *Odysseum* et *Boirargues*. Elle prendra place au sein d'un quartier d'affaires où seront construits 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 3 000 à 4 000 logements, sur 350 hectares incluant de grands espaces verts préservés autour du château de la Mogère et des côteaux de la Lironde. L'urbaniste en chef sera désigné en septembre 2012.

Le réseau de tramway de Montpellier Agglomération s'insère dans un schéma global qui organise les déplacements à l'échelle de la métropole, afin de renforcer son attractivité. Montpellier Agglomération s'est récemment engagée à financer à hauteur de 88M€ le Contournement Ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM), sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France (RFF). Ce projet, dont la mise en service est prévue fin 2017, permettra de séparer une partie du trafic des TGV du trafic des Trains Express

Régionaux (TER). La plupart des TGV passeront sur une nouvelle Ligne à Grande Vitesse au sud de l'agglomération et s'arrêteront à la gare TGV qui sera aménagée au Sud d'Odysseum (voir encadré). Ce tracé plus direct mettra Paris à moins de 3 heures de Montpellier. Par ailleurs, ce contournement accueillera les trains de marchandises et permettra de les éloigner du centre-ville, afin d'y améliorer l'environnement sonore.

### Plus 30% de TER

Les TER continueront de circuler sur l'ancienne voie ferrée, libérée du trafic des trains à

grande vitesse, ce qui permettra d'augmenter leur fréquence de 30% entre Nîmes et Montpellier. Le réseau de tramways et de transports de Montpellier Agglomération sera connecté à ce TER renforcé en trois points : la gare Saint-Roch agrandie et rénovée, la halte TER de Baillargues réaménagée et une nouvelle halte TER à Castelnaud-Sablassou, sur la ligne 2, près du futur Pôle de Gérontologie et de la future ligne 6 (voir carte). Par ailleurs, Montpellier Agglomération soutient le projet de déplacement de l'A9, nécessaire au bouclage du contournement montpellierain,



# DES SERVICES AUX VOYAGEURS AMÉLIORÉS

La mise en service des lignes 3 et 4 en avril constitue une période charnière pour TaM. Pour être toujours plus proche des usagers, les services aux voyageurs ont eux aussi entamé leur modernisation afin d'accompagner au mieux les changements sur le terrain.

## Une information nouvelle génération pour les usagers

À partir du 7 avril, les distributeurs automatiques de titres de transport se mettent à la page. Les voyageurs peuvent dire au revoir à l'ancien «rouleau» de sélection puisque tous les distributeurs seront désormais équipés d'un écran tactile nouvelle génération.

À bord des rames sur les 4 lignes, deux écrans seront juxtaposés pour fournir aux usagers toutes les informations utiles au cours de leurs déplacements. L'écran

de gauche permettra de suivre la progression en temps réel de la rame sur la ligne : temps d'arrivée estimé aux prochaines stations, affichage des lignes de bus et de leurs horaires en correspondance au prochain arrêt... Un bandeau déroulant sera présent en bas de l'écran afin d'avertir les usagers d'une éventuelle perturbation sur le réseau. L'écran de droite sera, quant à lui, réservé à l'information commerciale (publicités, photos et vidéos).

Dès la mise en service des deux nouvelles lignes de tramway, toutes les stations seront équipées d'une sonorisation. Un outil plus réactif qui va permettre d'informer en direct l'ensemble des usagers d'une même station.



De nouveaux distributeurs automatiques à écran tactile, sur toutes les stations.



## Une présence renforcée sur le terrain

L'arrivée des deux nouvelles lignes de tramway modifie l'itinéraire et les horaires de certaines lignes de bus. Pour que la transition se passe dans les meilleures conditions, la TaM va dépêcher près de 200 agents à tous les points-clés du nouveau réseau à partir du 7 avril. Les voyageurs pourront ainsi être

orientés du 7 au 10 avril et après les vacances scolaires pendant la journée du 23 avril. Depuis début mars, TaM a mis en place des affiches aux arrêts des lignes concernées par ces changements. Des dépliants horaires ont été distribués dans toutes les boîtes aux lettres des habitants de l'Agglomération.



### Où acheter votre ticket ou recharger votre abonnement ?

#### Agence commerciale TaM

- Agence Centre-ville  
6, rue Jules Ferry  
Montpellier
- Du lundi au samedi  
de 7h à 19h
- Station tramway :  
Gare Saint-Roch

#### Vélostation centrale

- 27, rue Maguelone  
Montpellier
- Du lundi au dimanche :  
avril - septembre : de 8h à 20h  
octobre - mars : de 9h à 19h
- Station tramway :  
Gare Saint-Roch

#### Et aussi...

##### Tickets à l'unité

- Après des 130 commerçants-relais
- Dans les 11 Maisons de l'Agglomération (les adresses sur [www.montpellier-agglo.com](http://www.montpellier-agglo.com))
- Aux 120 distributeurs automatiques, (installés à chaque station de tramway. Paiement par carte bancaire ou pièces de monnaie).

##### Par internet

- Possibilité de recharger son titre de transport sur internet pour les détenteurs d'une clé USB TaM. [www.montpellier-agglo.com/tam](http://www.montpellier-agglo.com/tam)

#### Pour en savoir plus :

##### Allo TaM

04 67 22 87 87  
Du lundi au vendredi de 7h30 à 18h30. Le samedi de 9h à 12h.

##### Info trafic

L'info trafic en temps réel sur votre mobile.  
Par SMS : télécharger Mobitrans en appelant le 30130 et en tapant MOBISTRANS (appel non surtaxé).

# PARTAGER LA RUE AVEC LE TRAMWAY

Avec la mise en service des lignes 3 et 4, la sécurité est toujours au cœur des préoccupations. Les règles de sécurité deviennent aujourd'hui primordiales avec un réseau plus dense qu'auparavant.

## 6 règles de bonne conduite à respecter



- Le tramway a toujours la priorité.
- Si vous rencontrez un feu rouge clignotant à une intersection, vous devez vous arrêter (comme pour un feu rouge classique) et ne passer que lorsqu'il s'éteint.
- Ne jamais stationner ni circuler sur la plateforme du tramway et cela, quel que soit le mode de transport (deux-roues, voiture, etc.).
- Toujours se tenir à distance de la bordure du quai en station. Une ligne de délimitation indique la distance de sécurité à respecter.
- Restez attentif au son de la clochette qui signale l'arrivée d'un tramway. Pour cela, éviter d'écouter de la musique ou de téléphoner aux abords de la plate-forme.
- Marchez à gauche le long de la plateforme du tram pour toujours voir arriver les rames de face.

## Le code du tramway

De tailles, de couleurs et de formes différentes, plusieurs panneaux de signalisation jalonnent les 50 kilomètres de rails du réseau de tramway. Peu connus, ce sont pourtant de précieuses indications pour les automobilistes et les usagers.



Signalisation de danger. Annonce de la proximité d'une traversée de voies de tramways à une distance 50 mètres. Ce panneau est placé aux abords de la plateforme.



Traversée d'une voie de tramway. Attention le tramway est toujours prioritaire. Ce panneau est souvent accompagné d'un feu tricolore.



Voie exclusivement réservée au tramway. La circulation et le stationnement sont interdits sur cette voie. Ce panneau est situé en amont de la traversée de la plateforme.



Annonce la proximité d'un danger électrique (pylône électrique, transformateur électrique). Tout contact direct peut être mortel.



**“MERCI À TOUS LES ACTEURS  
DES LIGNES 3 ET 4, GRÂCE À VOUS,  
MONTPELLIER AGGLOMÉRATION INAUGURE  
DEUX LIGNES DE TRAMWAY SIMULTANÉMENT”**

**Jean-Pierre Moure**  
Président de Montpellier Agglomération



Montpellier  
Agglomération

