

La ligne 3 prend de l'allure

La 1^{ère} rame de la ligne 3 de tramway
de Montpellier Agglomération sur les rails !



MONTPELLIER AGGLOMÉRATION
Dossier de presse
Lundi 4 juillet 2011
www.montpellier-agglo.com



ÉDITO



Découvrir cette première rame, c'est un peu comme un rêve qui se réalise. Et il s'agit bien de là de concret : dès 2012, avec la mise en service simultanée des lignes 3 et 4, Montpellier Agglomération disposera d'un des réseaux de transports en commun les plus aboutis après Paris. Le tramway desservira alors à lui seul 45% des emplois et 50%

de la population de l'agglomération de Montpellier. Sous un design féérique, se cachent des rames à 90% recyclables et le vecteur d'un aménagement durable et maîtrisé de notre territoire. Parce qu'il est primordial pour Montpellier Agglomération de donner à chacun la possibilité de jouir, au quotidien, d'une liberté de mouvement sur le territoire, la ligne 3 a été pensée puis construite comme une colonne vertébrale supplémentaire, un lien indéfectible entre les gens et les lieux, le tout dans une démarche architecturale et environnementale de pointe. En prenant place à bord de cette ligne dessinée par M. Christian Lacroix, chacun vivra un moment en suspend où l'utile se joint à l'agréable et l'économique à l'environnemental. A l'horizon 2020, nous aurons diminué de 10% la part modale automobile et de 25% les émissions de gaz à effet de serre issues des transports dans le cadre de notre Plan de déplacements Urbains, c'est alors "la métropole au bout du tramway" que nous offrirons aux habitants avec un réseau intercommunal de plus de 100 km ! "

Jean-Pierre Moure

Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier,
Conseiller Général du Canton de Pignan,
Maire de Cournonsec

SOMMAIRE

1. La ligne 3 de tramway de Montpellier Agglomération arrive à Montpellier ! P. 4
2. Lancement des essais avant sa mise en service P. 5
3. Un tramway signé Monsieur Christian Lacroix P. 7
4. 530 M€ pour compléter le réseau de tramway P. 9
5. Montpellier Agglomération, un réseau de tramway performant P. 10
6. Les partenaires P. 12



1. La ligne 3 de tramway de Montpellier Agglomération arrive à Montpellier !

Partie de la Rochelle le 22 juin, la 1^{ère} rame de la ligne 3 de tramway de Montpellier Agglomération est arrivée à Montpellier le 24 juin, par deux convois exceptionnels, après avoir parcourue 660 kms. Elle est aujourd'hui dévoilée au Dépôt TaM des Hirondelles à la Mosson où elle a rejoint les 33 autres rames de la ligne 1 de tramway. Douze ans séparent la mise en service de ces deux tramways. En 1997, Montpellier Agglomération commandait à Alstom les premières rames aux hirondelles d'Elisabeth Garouste et Mattia Bonetti, puis en 2004 pour la ligne 2, une nouvelle commande de 24 rames fleuries par Mattia Bonetti. Aujourd'hui, c'est la griffe Christian Lacroix qui prend place à Montpellier. Ainsi, le public pourra admirer au détour d'une rue ou d'un carrefour le design résolument original de la ligne 3 de tramway lors des premiers essais qui seront réalisés dès début juillet.

660 kms et deux convois exceptionnels pour l'arrivée de la 1^{ère} rame de la ligne 3

La rame, de 43 mètres de long (soit 3 mètres de plus que les rames de la ligne 1 et 10 mètres de plus que les rames de la ligne 2) a été scindée en deux parties afin de faciliter le convoi. Les deux parties ont été assemblées dans les ateliers du Dépôt des Hirondelles de TaM. Un premier essai de sécurité a été réalisé permettant de commencer les essais de type. Les essais de type sont destinés à vérifier qu'un matériel possède l'ensemble des caractéristiques assignées qui lui sont spécifiées. Ils sont réalisés sur des spécimens représentatifs dûment identifiés.



2. Lancement des essais avant sa mise en service

Durant les différentes phases d'essais, la rame est équipée d'une série de capteurs permettant d'enregistrer ses comportements. Les résultats des essais sont ensuite analysés et comparés aux performances attendues. Ils font l'objet de rapports. En cas de décalage entre le résultat des essais et les performances attendues, des modifications sont apportées et de nouveaux essais sont réalisés. À l'issue de ces essais, la rame sera réceptionnée et disposera de l'autorisation de mise en service commercial.



La première rame de la ligne 3 de tramway a déjà effectué les premiers essais techniques sur le site d'Alstom à la Rochelle.

1^{ère} étape : les essais de type sécuritaire jusqu'à mi-juillet

Des essais de type sécuritaire, seront effectués de nuit, entre 1h et 5h du matin, jusqu'à mi-juillet sur la ligne 1 au niveau de Malbosc :

- ▶ essais de traction et freinage à vide sur une zone plane,
- ▶ essais de traction et freinage à vide sur la plus forte pente du réseau,
- ▶ essais de traction et freinage en charge afin de simuler le poids des personnes en installant des gueuses (blocs de fontes de fer destinés à lester la rame),
- ▶ essais de « remorquage » et « poussage » qui permettent de remorquer une rame en panne sur la ligne pour la ramener au dépôt pour réparation,
- ▶ mesures acoustiques,
- ▶ essais de stabilité et de gabarit,
- ▶ essais avec tous les équipements embarqués, signalisation routière et ferroviaire notamment, afin de vérifier que la rame passe automatiquement et en toute sécurité les carrefours routiers et les aiguillages d'itinéraire.



2. Lancement des essais avant sa mise en service (suite)

Arrivée progressive des 18 autres rames de la ligne 3 jusqu'au printemps 2012

Dès fin août, les 18 autres rames qui composent la ligne 3 de tramway seront livrées progressivement au rythme de 2 à 3 par mois.

Chaque rame, faisant partie de la même série que la rame « type » homologuée, réalisera des essais de sécurité ainsi que des essais d'endurance réduits sur 150km (sur le site du dépôt des Hironnelles).

Progressivement, les rames viendront ensuite circuler sur les infrastructures de la ligne 3, en fonction de l'état d'avancement des travaux, pour des tests de gabarit puis progressivement pour tester les différents équipements et systèmes (signalisation ferroviaire, déclenchement des carrefours,...).

Parallèlement, 8 autres rames seront également livrées et affectées aux lignex 1 et 2.

2^e étape : 1 500 kms à parcourir au cours du mois d'août

Au cours du mois d'août, la rame devra ensuite parcourir 1500 kms sur le réseau en exploitation. Elle empruntera le tracé de la ligne 1.

3^e étape : les essais statiques et dynamiques jusqu'en novembre

Des essais statiques de gabarit et dynamiques seront ensuite réalisés sur l'ensemble du tracé de la ligne 3 au fur à mesure de l'avancement des travaux pour valider la réception finale de la rame. Ces essais permettront de vérifier que la rame circule en toute sécurité sur l'itinéraire de la future ligne 3 en déclenchant les différents équipements de signalisation ainsi que les aiguillages d'itinéraire. Ces essais se réalisent au fur et à mesure de l'avancement des travaux d'infrastructures et de pose de lignes aériennes. Ils s'étendront jusqu'en novembre (date de livraison des derniers secteurs).

Lancement des essais de la ligne 4 à l'automne

La ligne 4 sera composée de matériel déjà en exploitation. En effet, ce sont 10 rames de la ligne 2, d'une longueur de 32 mètres, qui seront utilisées pour exploiter la ligne "solaire". Chaque rame sera décorée selon le design de Monsieur Christian Lacroix.

Ce matériel roulant, déjà en service, ne fera pas l'objet de tests spécifiques. Par contre, des essais relatifs au tracé de la ligne 4 et aux différents systèmes (aiguillage, signalisation, carrefour) seront également réalisés à partir de l'automne.



3. Un tramway signé Monsieur Christian Lacroix

Coloré, original, le design créé par le célèbre Arlésien, pour la ligne 3 du tramway de Montpellier Agglomération, est résolument placé sous le signe de l'eau. Il fait ainsi écho aux hirondelles aériennes de la 1^{ère} ligne et aux fleurs de la 2^{de}, qui rappellent la Terre.

Pour habiller les rames de ligne 3 du tramway de Montpellier Agglomération, Monsieur Christian Lacroix a voulu rappeler la proximité de l'Agglomération avec les rivages maritimes. Le dégradé de couleurs choisi, allant du froid au chaud, évoque le trajet de la troisième ligne, reliant le Nord de l'Agglomération au Sud.

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



La ligne 3 de tramway : un gentil monstre marin

Un nez inspiré d'un masque de plongée

Pour donner au conducteur la meilleure visibilité, l'avant du tramway est équipé d'une « baie » maximum, dont la forme à peine sinueuse se situe entre le masque de plongée et le casque intégral. Les montants, les plus fins possibles, s'intègrent au verre finement pelliculé d'un dégradé marine qui englobe également les phares.



Des broderies et perles réelles

Monsieur Christian Lacroix a appliqué quelques « éléments encyclopédiques enlumés », en référence à l'opulence de la vieille ville universitaire et aux richesses historiques de Montpellier. Il s'est inspiré des planches de naturalistes du XVIII^e représentant des éléments marins et des images de bijoux méridionaux. Il a ajouté quelques poissons qui répondent aux oiseaux de la ligne 1, et des étoiles de mer rappelant les fleurs de la ligne 2. Il les a « brodés en trompe l'oeil » comme si le tramway était en tenue de fête ou de ludique apparat.



3. Un tramway signé Monsieur Christian Lacroix

Une ambiance sous-marine

À l'intérieur, le plafond et les parois sont traités en dégradé de bleu et vert d'eau, rappelant le turquoise des mers du Sud, tandis que les sièges et les strapontins, très classiques, font alterner un bleu marine et un jaune soufre, d'après un ancien motif languedocien. Les barres de maintien aux formes arrondies symbolisent le corail.



L'air, la terre, la mer et le feu avec les lignes de tramway 1, 2, 3 et 4

Les tramways du réseau de Montpellier Agglomération sont conçus comme de véritables œuvres d'art. Montpellier Agglomération a choisi, pour la réalisation de ses lignes de tramway, de travailler aux côtés de grands designers et de donner ainsi une image forte à ce mode de déplacement qui modèle le paysage urbain. Les lignes 1, 2, et bientôt 3 et 4, mises en service simultanément en avril 2012, représentent par leur design les 4 éléments : l'air, la terre, la mer et le feu. Elisabeth Garouste et Mattia Bonetti ont ouvert la voie avec les hirondelles de la ligne 1 pour l'air puis, avec les fleurs de la ligne 2 pour la terre. Puis, c'est au tour de Monsieur Christian Lacroix de laisser libre court à son imagination pour la conception du design des lignes 3 et 4, représentant la mer et le feu.



4. 530 M€ pour compléter le réseau de tramway

Montpellier Agglomération a lancé, en mars 2009, les travaux de sa 3^e ligne de tramway. Elle s'intègre dans le réseau de transports en commun que développe l'Agglomération de Montpellier pour un maillage optimal et un développement du territoire respectueux de l'environnement. Avec une mise en service de ligne tous les 6 ans (en 2000, 2006 puis 2012), son déploiement est exceptionnel et la clé de sa réussite est l'intermodalité. Ainsi, autour des deux lignes de tramway déjà en service, dont le succès est incontestable, 29 lignes de bus permettent des correspondances simplifiées et huit parkings tramway décongestionnent le centre-ville de Montpellier. Avec la mise en service de la 3^e ligne, l'ensemble du réseau desservira 45 % des emplois de l'Agglomération et 50 % de la population. D'une longueur de 19,3 km, la ligne 3 desservira 4 communes de l'Ouest de l'Agglomération en direction du Sud, Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols, soit deux principaux axes : le secteur Nord-Ouest avec des zones d'emplois et d'habitat à forte densité, et le secteur Sud-Est avec sa forte activité marchande.

Coût total 530 M€€

Financement

- Montpellier Agglomération 374,4 M€
(dont prêt de la Banque Européenne d'Investissement - BEI - 250 M€)
- État 82,6 M€€
- Région Languedoc-Roussillon 50 M€€
- Département de l'Hérault 23 M€€

Intervenants

- Maîtrise d'ouvrage :
Montpellier Agglomération
- Maîtrise d'ouvrage déléguée :
TaM (Transports de l'agglomération de Montpellier)
- Maître d'œuvre : EGIS RAIL -
A. GARCIA-DIAZ - A. PETER EGIS
EAU
EGIS AMENAGEMENT

Calendrier

- **À partir de début juillet**
Démarrage des phases d'essais
du matériel roulant
- **Jusqu'à l'automne 2011**
Achèvement des travaux
d'infrastructures et de systèmes
- **Jusqu'à février 2012**
Travaux d'équipements, comprenant
également l'aménagement des
quais des stations, les abris, bancs,
panneaux d'information
et distributeurs de tickets.
- **Février / Mars 2012**
Marche à blanc

Mise
en service :
Avril 2012



5. Montpellier Agglomération, un réseau de tramway performant

Le réseau de transports de Montpellier Agglomération connaît un véritable essor avec plus de 67 millions de voyageurs transportés par an. Conscient de l'enjeu des transports durables pour l'avenir de son Agglomération, Montpellier Agglomération poursuit sa politique de démocratisation des transports en commun avec le déploiement du réseau au plus près des citoyens, notamment avec la construction des lignes 3 et 4 de tramway qui seront mises en service simultanément au printemps 2012. Une première en France.

À l'horizon 2020, l'Agglomération de Montpellier sera desservie par un réseau intercommunal de plus de 100 km, offrant aux habitants la métropole au bout du tramway, tel que le prévoit le Schéma de Cohérence Territoriale.

Un réseau respectueux de l'environnement

Montpellier Agglomération propose des modes de déplacements performants, respectueux de l'environnement et accessibles à chacun. Ce pari sur l'environnement, elle le relève chaque jour avec des réalisations et des projets en matière de transports non polluants : remplacement progressif de la flotte de bus TaM par des bus au GNV, déploiement d'un véritable service public du vélo, réflexion sur la gestion des temps facilitant la vie quotidienne des habitants et réduisant les flux de circulation et l'émission de CO₂ aux heures de pointe...

La 1^{ère} ligne de tramway : 130 000 voyageurs par jour

La 1^{ère} ligne de tramway, mise en service en juillet 2000, réalise un parcours de 15,2 km du Nord Ouest de Montpellier (Mosson) au Sud-Est (Odysseum). Elle comprend 29 stations et dessert de grands centres d'activités, tels que les Universités, les hôpitaux, Antigone, la Comédie, le Parc Euromédecine, la gare...

La fréquentation de la ligne 1 de tramway dépasse depuis longtemps les prévisions. Avec un démarrage à 75 000 voyageurs/jour, elle enregistre aujourd'hui une fréquentation moyenne de 130 000 voyageurs. Des résultats qui la classent 1^{ère} des lignes de tramway les plus fréquentées de France.

La 2^e ligne de tramway : 55 000 voyageurs par jour

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



5. Montpellier Agglomération, un réseau de tramway performant

Et bientôt la ligne 4....

La création de la ligne 4 complète et s'appuie sur les tracés des lignes 1, 2 et 3 autour du centre-ville de Montpellier pour répondre pleinement à l'objectif de développement du réseau de tramway en optimisant les correspondances, en offrant de nouvelles relations entre les quartiers et en renforçant l'accès direct des communes au cœur de l'Agglomération. Les tracés des lignes 2 et 3 deviennent quant à eux plus directs et attractifs, avec des temps de trajet réduits.



La ligne 4 sera mise en service simultanément avec la ligne 3 en avril 2012.

Elle irriguera le « Grand Coeur » de Montpellier et mettra en relation directe dans les 2 sens de circulation les quartiers du centre entre la Place Albert 1^{er} et la place Saint-Denis : Saint Charles > Boutonnet > Les Beaux-arts > Les Aubes > Antigone > Consuls de Mer > Aiguerelles > Saint Martin > Nouveau Saint Roch et Gambetta. Elle offrira 10 points de correspondance avec les 3 autres lignes, assurant une relation directe entre le centre de l'Agglomération, les autres quartiers de Montpellier et les communes, en offrant un accès au nouvel Hôtel de Ville, à la nouvelle gare Montpellier Saint Roch et à d'autres équipements emblématiques de l'Agglomération : l'Agora de la Danse, le Corum, la Médiathèque centrale d'Agglomération Emile Zola, la Piscine Olympique d'Antigone, ou encore la Médiathèque d'Agglomération Garcia Lorca.

Chiffres clés

- Coût total (hors bouclage avec la ligne 5) : **8,7 M€** (*compris dans les 530 M€ de la ligne 3*)
- **8,2 km** réutilisant les infrastructures des 3 autres lignes de tramway
- **17 arrêts** seront desservis
- Une fréquence de **8 minutes**
- **15 000 voyageurs** par jour (estimation)
- **10 points** de correspondances avec les 3 autres lignes de tramway
- Mise en service au **printemps 2012**

À l'horizon 2016/2017, la ligne 4 sera complétée, dans le cadre de la réalisation de la ligne 5 (Prades le Lez, Clapiers, Montpellier-Campus, Laverune). Les 1,2Km supplémentaires relieront la place Albert 1^{er} au boulevard de l'Observatoire. L'État a attribué une subvention de 5,7 M€ pour la ligne 4 et 31,4 M€ pour la réalisation de la ligne 5 au titre du projet Ecocité.



6. Les partenaires

ALSTOM

Alstom Transport, concepteur du matériel roulant

Alstom, Montpellier Agglomération et TaM travaillent en étroite collaboration depuis 14 ans, permettant aux habitants de l'Agglomération de bénéficier d'un service

de tramway performant et fiable. Montpellier fut la première agglomération au monde à choisir le tramway Citadis d'Alstom en 1997 et la première à le mettre en service en juillet 2000. En 9 ans, Alstom a fourni une flotte de 57 rames destinées aux 2 premières lignes de tramway. 19 rames Citadis seront livrées pour la ligne 3 et 5 supplémentaires pour les lignes 1 et 2. En 2012, le réseau de tramways Citadis de Montpellier comptera 81 rames, constituant ainsi le parc le plus important de France après Paris. La direction Design&Styling d'Alstom Transport supervise le management et la planification du design de la ligne 3. Son objectif est d'offrir des solutions précises et fidèles aux ambitions de l'Agglomération de Montpellier, en parfaite harmonie avec l'architecture générale du tramway Citadis qui intègre des compétences en matière de design, de modelage numérique, de couleurs, de matières et d'éclairage.

Une rame personnalisée pour la 3^e ligne de tramway de Montpellier Agglomération.

Issu d'une plate-forme standardisée à 80%, aux composants parfaitement éprouvés, Citadis offre la possibilité à chaque collectivité de personnaliser le style extérieur et les aménagements intérieurs. Les choix design de Christian Lacroix expriment parfaitement la possibilité de personnalisation de Citadis qui devient un objet expressif, emblématique, reflétant les valeurs et la dynamique de la ville dans laquelle il s'inscrit. Ont ainsi été adaptés le nez, inspiré d'un masque de plongée, les dégradés de couleurs et l'ensemble de l'aménagement intérieur. Le tramway Citadis d'Alstom offre une qualité de vie à bord optimale et un maximum de confort aux passagers. Ainsi, à l'image du design retenu par l'agglomération pour ce projet, tout est mis en oeuvre pour rendre le voyage agréable et confortable : plancher bas intégral, climatisation, vidéo-surveillance, informations sonores et visuelles. D'une longueur de 42 mètres, les rames pourront transporter plus de 300 passagers. Il améliore également la qualité de vie en ville grâce à un niveau sonore inférieur de 5 dBA au niveau généré par le trafic automobile, soit près de 4 fois moins de bruits. Face à une concurrence agressive des constructeurs étrangers sur le marché français, cette décision



confirme la compétitivité de l'industrie française et de la gamme Citadis d'Alstom. Citadis participe au dynamisme économique des régions françaises. En effet, les rames de l'Agglomération montpelliéraine seront conçues et assemblées dans l'usine Alstom de La Rochelle. D'autres sites participeront à la fabrication : Ornans pour les moteurs, Le Creusot pour les bogies, Villeurbanne pour l'électronique embarquée et Tarbes pour les équipements électriques et électroniques de la chaîne de traction.

À propos d'Alstom Transport en France

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

À propos d'Alstom Transport

Promoteur de la mobilité durable, Alstom Transport développe et propose la gamme de systèmes, d'équipements et de services la plus complète du secteur ferroviaire. Alstom Transport gère l'intégralité des systèmes de transport, dont le matériel roulant, la signalisation et les infrastructures, et propose à ses clients des solutions clé en main. Alstom Transport a enregistré un chiffre d'affaires de 5,6 milliards d'euros pour l'exercice 2010-2011. Alstom Transport est présent dans plus d'une soixantaine de pays et emploie 26 000 personnes.

www.transport.alstom.com

Contact presse Alstom

Pauline Bochot. Tél. 01 57 06 97 60.

pauline.bochot@transport.alstom.com

Stéphanie Berna. Tél. 06 89 06 26 07.

stephanie.berna@transport.alstom.com



L'État agit aux côtés de l'agglomération de Montpellier pour contribuer au développement des modes de transports doux

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

L'ambition nationale est de réaliser 1 500 km de voies nouvelles d'ici 2020. Pour impulser et soutenir le développement d'opérations ambitieuses, l'Etat a lancé des appels à projets dotés de financements conséquents.

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

Avec son réseau dense de tramway et ses projets d'extension, l'agglomération de Montpellier est, à cet égard, exemplaire.

L'engagement de l'Etat l'est tout autant, puisqu'il a fait de la métropole régionale l'intercommunalité la mieux dotée de France à ce jour. 120 millions d'euros ont été attribués en moins de deux ans.

La ligne 3 du tramway a bénéficié de 83 millions d'euros en 2010. En 2011, les lignes 4 et 5 recevront 37 millions d'euros, dont 5,6 M€ issus des Investissements d'avenir, le programme décidé par le Président de la République qui investit pour la croissance de demain.



6. Les partenaires



La Région Languedoc-Roussillon soutient le transport public avec le tramway de l'agglomération de Montpellier

Dans un domaine aussi fondamental que le transport, la Région fournit un effort volontariste pour satisfaire les usagers et répondre toujours mieux aux besoins de déplacement des voyageurs. Aussi, dans le cadre de sa politique d'intérêt général, elle continue à s'investir pleinement par sa participation au financement de la construction du réseau de tramway montpellierain.

En apportant une aide financière de 50 M€ à la troisième ligne de tramway, la Région Languedoc-Roussillon participe activement à la mise en place d'un système de transport durable dans l'agglomération de Montpellier. Cet engagement s'ajoute à un soutien de 46 M€, déjà apporté à la réalisation des lignes 1 et 2, ainsi qu'à l'extension de la première ligne de tramway.

Convaincue que le transport public est un facteur important d'aménagement du territoire et de cohésion sociale, la Région axe sa politique sur le développement des transports publics à l'échelle régionale, en favorisant l'intermodalité train/car/tram/bus.

Situé au cœur de l'ensemble urbain de la capitale régionale, le réseau de tramway de Montpellier Agglomération dessert le futur pôle intermodal de la gare Montpellier Saint-Roch, dont la vocation est de devenir un véritable carrefour d'échanges. La Région accompagne à hauteur de 17 M€ son aménagement prévu à l'horizon 2014, enjeu majeur d'une politique de transport public visant à contenir l'étalement urbain. Ce pôle accompagne l'offre TER (trains ou cars), TGV et trains grandes lignes, et permet aux usagers d'accéder très rapidement aux grands axes régionaux que sont les hôpitaux et les facultés, les administrations et services de l'Etat, ainsi que les principaux lycées de Montpellier.

En agissant au travers d'actions comme les opérations de modernisation et de mise en accessibilité des gares, l'investissement dans le matériel roulant, la réalisation du "plan vélo régional", ou encore la mise en place depuis 2007 de l'abonnement illimité Kartatoo, la Région participe à la réduction de la place de l'automobile et poursuit le maillage du territoire par un réseau de transports public attractif, ouvert à tous et respectueux de l'environnement. Le projet du train à 1 euro, qui sera mis en service dans un premier temps sur la ligne Nîmes / Le Grau-du-Roi à compter du 2 juillet prochain, s'inscrit dans la même logique. Au travers de ce dispositif, la Région respecte ses engagements et fait preuve d'innovation pour répondre aux besoins de tous.

Contact presse

Andra Lica - Région Languedoc-Roussillon
04 67 22 86 46 / 06 07 75 52 82
lica.andra@cr-languedocroussillon.fr



6. Les partenaires



Le Département, acteur d'un aménagement durable du territoire

L'aménagement du territoire est une clé essentielle de la qualité de vie, une condition essentielle du développement social, économique et culturel et un véritable engagement pour l'avenir. Le Département y accorde 180 M€ en 2011. A Montpellier, comme ailleurs dans l'Hérault, le Conseil général joue son rôle d'aménageur en proposant sa vision départementale. Une vision marquée par la vie, les échanges et la fluidité.

Favoriser la mobilité

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

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

Depuis 1999, le Conseil général a investi 46 M€ dans les travaux d'aménagement du tramway. Une opération inscrite dans sa politique d'aménagement du territoire et de mobilité durable.

Le développement durable comme critère d'exigence

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

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

- 103 M€ par an pour construire, entretenir, sécuriser les 5 035 km de réseau routier départemental
- 50 parcs d'activité aménagés depuis 2000 et 5 ECOPARCS (1 en cours)
- 800 km d'aménagements cyclables seront réalisés à terme, dont 500 km en maîtrise d'ouvrage départementale,
- 42 M€ à Hérault Transport qui véhicule 50 000 élèves par jour, 12,5 millions de voyageurs par an
- un budget de 57 M€ en 2011 pour maintenir, sécuriser, rénover (et construire) les 79 collèges publics et 34 halles et 8 salles de sport.

Contact presse

Isabelle Labadiole - Attachée de presse
Direction de la communication - Conseil général de l'Hérault
04 67 67 69 44 - ilabadiole@cg34.fr

Contact presse
Montpellier Agglomération
Coralie Trigueros
Tél. 04 67 13 61 63 - 06 64 80 86 36
Mail : c.trigueros@montpellier-agglo.com



L3 la ligne sur mesure

Retrouvez l'actualité de la Ligne 3 sur
www.ligne3-montpellier-agglo.com

