

Unanimité pour le tramway lors du Conseil de District du 17 juillet 1995

Le nouveau Conseil de District issu des élections municipales des 11 et 18 juin derniers a voté à l'unanimité la décision de poursuivre le projet de réalisation de la première ligne de tramway du District de Montpellier entre La Paillade et Port-Marianne.

La ligne entrera en service au mois de juin 2000, dans un peu moins de 5 ans. Sa construction débutera en juillet 1997 après l'expiration des délais nécessaires pour la réalisation des travaux préparatoires (de janvier à juillet 97), la Déclaration d'Utilité Publique pour le projet définitif (d'avril à décembre 96) et la période de concertation sur l'avant-projet (d'août 95 à mars 96).

Du Nord-Ouest au Sud-Est de l'agglomération, la première ligne desservira La Paillade, les Hôpitaux, les Facultés, l'Ecusson, les gares, Antigone et la Faculté de Droit et de Sciences Economiques en direction de la future gare TGV. Le réseau de bus du District sera redéployé pour offrir aux habitants de Montpellier et des communes périphériques des liaisons directes et rapides avec la ligne de tramway. Des parkings d'échange pour les voitures seront aussi aménagés pour favoriser l'accès aux transports en commun dans l'agglomération.

Le financement de la première ligne de tramway est porté principalement par le District de Montpellier avec 1 200 millions de francs sur les 1 700 millions de francs de l'ensemble du projet.

R E P E R E S

Les grandes caractéristiques du tramway de Montpellier District

Longueur de première ligne : 14 km
Fréquence de passage : toutes les 4 minutes.
Horaires de fonctionnement : de 5 h à 24 h
Nombre de rames : 23
Capacité d'une rame : 230 à 250 personnes
Stations : une tous les 600 mètres
Vitesse de pointe : 70 km/h
Vitesse commerciale : 40 km/h

La première ligne de tramway permettra de desservir directement :
un quart de la population du District
30% des emplois
60% des équipements de santé
75% des sites scolaires et universitaires

Fréquentation attendue : 65 000 personnes par jour

Effet attendu sur les déplacements : +28 %
d'accroissement des déplacements effectués en bus
ou en tramway.

En couverture

Photo-montage réalisé à partir d'une photographie du tramway de Strasbourg et d'une vue du pont Zuccarelli.



Le tramway de Strasbourg

1992-1995 Chronologie des décisions votées à l'unanimité en Conseil de District

27-07-92 : Le Conseil de District autorise le lancement des études pour instruction de l'opportunité du projet avec les services de l'Etat.

17-12-92 : Le Conseil de District arrête le schéma directeur de la ligne et demande à l'Etat la prise en considération du projet dans la programmation financière du XI^{ème} plan.

31-03-93 : Le Conseil de District fait engager les études préliminaires à la réalisation de l'avant-projet :

- analyse des axes de circulation, étude d'investissement du tramway,
- analyse de l'impact sur l'environnement de l'évolution des besoins de transport,
- évaluation financière.

12-05-93 : Le Conseil de District approuve le choix des lauréats d'appels d'offres de ces études.

27-01-95 : Le Conseil de District clôt la phase des études préliminaires à l'avant-projet.

23-05-95 : Le Conseil de District :

- approuve l'extension de l'objet social de la SMTU aux études et réalisations de lignes de tramway,
- approuve le programme de l'opération et l'enveloppe financière de 1,7 milliards de francs,
- mandate la SMTU pour conduire les procédures juridiques permettant au prochain Conseil de lancer, s'il le décide, l'opération dès son installation.

17-07-95 : Le Conseil de District, nouvellement installé à la suite des municipales de juin 95, vote à l'unanimité la décision de poursuivre la mise en réalisation de la 1^{ère} ligne de tramway de l'agglomération de Montpellier.

Pourquoi un tramway ?

1

Le tramway, un mode de transport non polluant

L'alimentation électrique et la conception du système de roulement diminuent la consommation d'énergie, la pollution atmosphérique et les nuisances sonores.

L'attractivité du tramway, l'organisation des lignes et les parkings d'échange entraînent une diminution de la circulation automobile en ville (de l'ordre de -4,5% à Toulouse depuis 1993).

La conception de la ligne et sa réalisation prévoient dès aujourd'hui des requalifications importantes des espaces traversés.

2

Le tramway et l'emploi

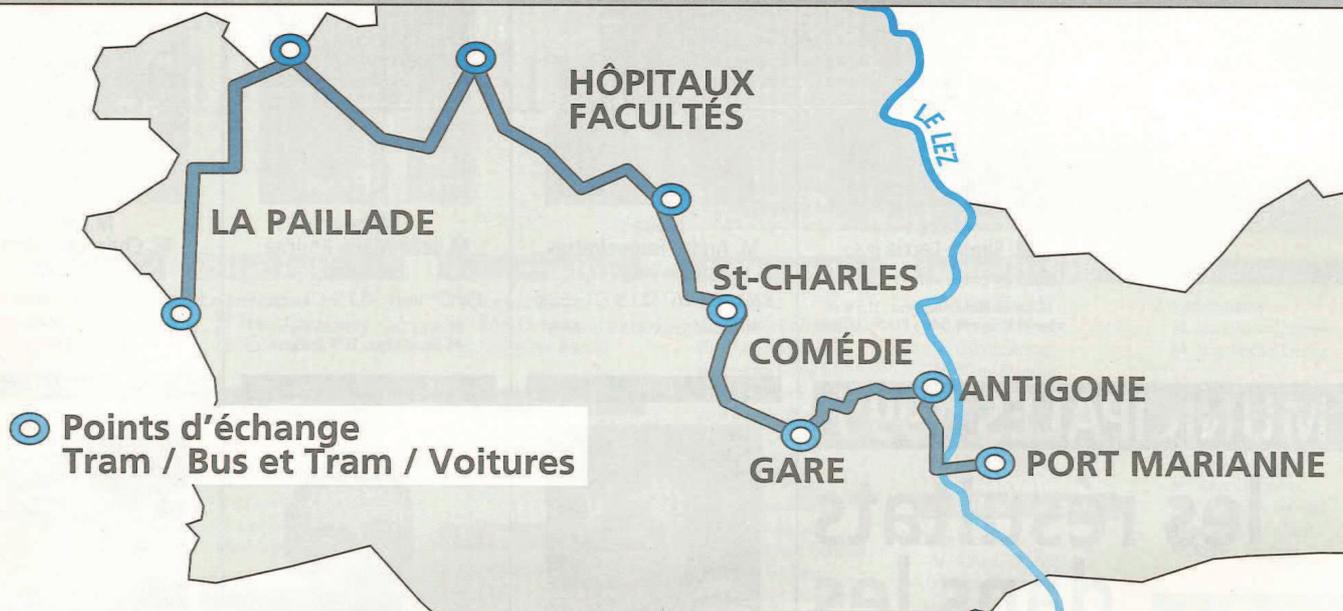
5000 emplois sont concernés pendant la période de construction de la ligne. L'exploitation nécessite de nouveaux métiers en conduite, maintenance, installations électriques... Autant de nouvelles compétences qui génèrent des emplois.

3

L'amélioration de la desserte des communes du District

Les communes périphériques seront en liaison rapide avec la ligne de tramway : + 50% de bus en rabattement sur la ligne de tramway grâce à la redistribution sur les communes périphériques des kilomètres de bus économisés en centre ville par la mise en place du tramway.

TRACÉ DE LA PREMIÈRE LIGNE DE TRAMWAY



Un baromètre pour le tram

Afin de mieux connaître les attentes et les perceptions de la population au sujet du tramway et du réseau de transport, la SMTU met en place un "baromètre d'opinion".

Ce baromètre sera établi en interrogeant en face à face ou par téléphone un échantillon de 1 200 personnes représentatives de la population de l'agglomération et des habitants les plus concernés par la 1^{re} ligne de tramway.

Ces interviews porteront à la fois sur la connaissance du projet, l'image du tramway et de la SMTU, la période des travaux, la satisfaction de la population.

La première interrogation a eu lieu durant la dernière semaine de juillet, avec des entretiens en face à face. Les premiers résultats seront connus à l'automne.

La SMTU a confié la réalisation de ce baromètre à la société KHI-Précision. Ce bureau d'études a déjà réalisé des baromètres similaires sur d'autres projets.



R E P E R E S

Le financement de la première ligne de tramway

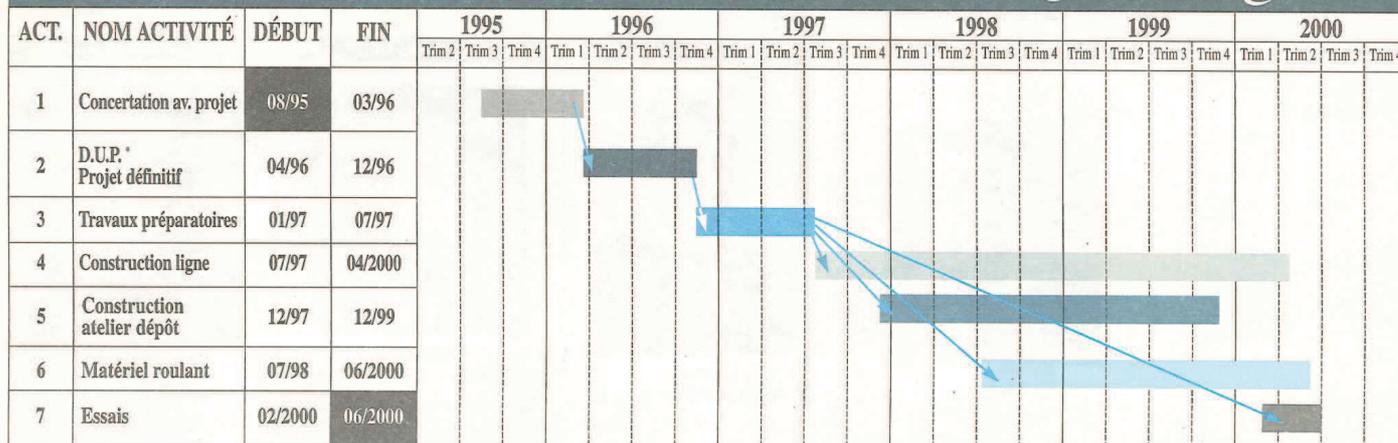
Investissement : 1700 millions de francs (hors taxes valeur janvier 1993)

Subventions attendues : 500 millions de francs au total en provenance de l'Etat, de la Région Languedoc-Roussillon et du Département de l'Hérault.

Contribution du District : 1200 millions de francs par le produit du Versement Transport, l'autofinancement et l'emprunt.

Ce financement respecte l'engagement de maintenir l'évolution des taux de fiscalité dans la limite de l'inflation sur la durée du mandat.

TRAMWAY DE MONTPELLIER - Planning de la ligne 1



* D.U.P. : Déclaration d'Utilité Publique