

La ligne 2 du tramway embellira quartiers et communes



Les grands travaux de la ligne 2 du tramway de Montpellier Agglomération démarrent. Outre l'aménagement de près de 20 km de rails, ce chantier va incontestablement améliorer les déplacements, rééquilibrer les flux voiture-transport en commun et permettre des aménagements favorables aux piétons et aux deux roues. Il va embellir le paysage urbain grâce au réaménagement complet des rues, aux nouveaux espaces publics, aux nombreuses plantations et mobilier de qualité qui vont jalonner cette ligne dont la mise en service interviendra fin 2006.

À vitesse grand V, La Communauté d'Agglomération poursuit la construction du réseau des trois lignes de tramway. Une des particularités des travaux de la 2^e ligne est le bon positionnement des entreprises du territoire communautaire et celles de la région dans la réalisation des travaux. « Ces entreprises, confirme Robert Subra, vice-président de Montpellier Agglomération, en charge du tramway, des transports et des déplacements, se sont bien placées sur les appels d'offres publics. C'est un énorme marché qu'apporte Montpellier Agglomération ». 60 % des 206 millions d'euros d'attributions de marchés déjà votés par le Conseil d'Agglomération, concernent des entreprises locales : 44 % (91 millions d'euros) vers des entreprises de l'Agglomération et 16 % (32 millions d'euros) vers celles basées sur le reste du Languedoc-Roussillon. Les 40 % restants (83 millions d'euros) se partagent entre des entreprises du reste de la France. D'ici à son ouverture fin 2006, cette 2^e ligne va nécessiter d'importants chantiers de voirie. Parmi ces chantiers, arrêtons-nous sur cinq d'entre eux qui apparaissent déjà comme exemplaires.

Corum - Beaux-Arts Un viaduc au pied du Corum



La traversée du quartier des Beaux-Arts situé au centre-ville permet d'implanter une station dans le quartier et aboutit au Corum dans un échange quai à quai avec la première ligne. Le futur viaduc de Loubat, en cours de construction, facilitera la traversée de la place du 11 novembre pour les voitures sortant du centre historique, en venant du tunnel de la Comédie en direction de Nîmes.

Gare - Zac St-Roch Le nouveau quartier

Ici, l'opération est d'ampleur puisqu'elle cumule l'arrivée de la ligne 2 et la création, en quittant la gare vers l'avenue de Maurin, du quartier « Nouveau Saint-Roch ». La plateforme intermodale ainsi créée verra se croiser, à terme, les trois lignes de tramway en connexion directe avec les trains : TGV et TER, dans le cadre de la nouvelle gare St Roch réaménagée par la Région et la SNCF. L'actuel parking de la gare, près du Pont de Sète, va être démoli. Un parking provisoire sera aménagé à proximité en attendant le parking définitif (autour de 2000 places). Le passage du tramway nécessite la démolition et la reconstruction, en partie, du pont de Sète et permettra ainsi de créer un large passage public depuis le Square Planchon vers le quartier « Nouveau St Roch ».

Castelnaud - rond-point Charles-de-Gaulle Une véritable entrée de ville

L'ensemble des travaux prévus sur cet axe est rendu possible par le déclassement de la RN 113 en voie communale qui induit la transformation du rond-point Charles-de-Gaulle en véritable entrée de ville, avec notamment le

remplacement du pont submersible par un ouvrage d'art, construit à 13 m au dessus du niveau du Lez et adapté au passage du tramway, des voitures, des deux-roues et des piétons. Parallèlement, l'Etat et le Département ont engagé la réalisation des voies de contournement Est de Montpellier qui permettront à la circulation de contourner le centre ville ; les automobilistes ayant aussi la possibilité de venir prendre le tramway au grand parking d'échanges de Sablassou.

Mermoz Les grands ensembles desservis



Sur cet axe important de la ville, le tramway pourra desservir les populations des quartiers des Aubes, du Parc à Ballons, actuellement coupés du centre ville par le lycée Joffre et la

voie ferrée, mais aussi les structures scolaires que sont les lycées Mermoz et Joffre. Une des spécificités de ce tronçon du tramway au droit des Aubes est que la voirie va être éloignée des premières barres d'immeubles, avec une plateforme engazonnée le long du Verdanson.

Villeneuve d'Angoulême Le grand ruban vert

Dans ce quartier de Montpellier, à forte concentration de population, depuis longtemps animé par la présence massive des Pieds-noirs, l'arrivée du tramway est un

événement. Mais aussi une nécessité. Le chantier va engendrer la requalification du boulevard Pedro de Luna et de l'avenue Villeneuve-d'Angoulême. Le quartier bénéficiera de deux stations, au carrefour de l'avenue de Maurin et en face le supermarché Attac, sur la « Butte de Richemont » et à proximité du collège Croix d'Argent et de l'école élémentaire Ronsard. La mise en sens unique des voies de circulation va aussi permettre de diminuer les flux de voitures, de sécuriser les traversées piétonnes et de réaménager les trottoirs étroits. L'ensemble de la voie de tramway sera engazonné.

La ligne 2 en chiffres

Investissement : 424 millions d'euros HT, dont 278 millions financés par Montpellier Agglomération
Longueur : 19 km
Nombre de stations : 34
Nombre de rames : 24
Distance entre deux stations : entre 300 m et 500 m
Trafic prévu : 52 800 voyageurs/jour
Nombre de personnes desservies : 100 000
Parkings d'échanges : 4 pôles d'échanges, 5 parkings de proximité, soit 1 930 places extensibles à 3980 à terme.

