

Montpellier : la création d'une première ligne de tramway

Périmètre de transports urbains de Montpellier : 325 400 habitants

- Capitale de la région Languedoc-Roussillon
- 19e agglomération française
- À 3 heures 15 de Paris par le TGV Méditerranée
- Activité de l'agglomération marquée par la présence d'un pôle médical datant du moyen-âge, d'activités agroalimentaires (viticulture) et par le développement plus récent d'activités liées à l'informatique et au tourisme
- Grande ville universitaire : les étudiants constituent 29 % de la population
- Taux de motorisation : 0,99 pour les ménages de Montpellier et 1,42 pour les ménages des autres communes du district
- Répartition modale(*) dans le PTU :

VP :	58,0 %
TC :	14,5 %
Marche :	23,0 %
Deux-roues :	4,5 %
- Nombre de déplacements en TC par an et par habitant en 1999(**) : 88

(*) Enquête "mobilité" - 1996.

(**) Annuaire TCU 2000 - CERTU - Données 1999.

1. L'autorité organisatrice des transports urbains : la communauté d'agglomération de Montpellier

L'autorité organisatrice des transports urbains était, jusqu'au 31 juillet 2001, le district de l'agglomération de Montpellier qui regroupait 325 374 habitants sur 15 communes et 194 km².

Conformément à la loi du 12 juillet 1999 obligeant les districts à se transformer en communauté de communes ou communauté d'agglomération, le district de Montpellier a cédé la place le 1er août 2001 à la communauté d'agglomération «Montpellier Agglomération».

Le versement transport a été instauré en 1975 au taux de 1 % et a été porté à 1,75 % en 1996.

2. L'exploitant : les Transports de l'agglomération de Montpellier (TAM)

L'exploitant du réseau de transport collectif est la société «Transports de l'agglomération de Montpellier» (TAM).

Cette société d'économie mixte est affiliée au groupe TRANSDEV qui détient 21 % du capital.

Le parc de véhicules roulants comporte 170 bus¹⁹ et 28 rames de tramway²⁰. Les TAM emploient 746 personnes, dont 452 agents roulants¹⁹.

La convention en cours, à contribution financière forfaitaire, a été signée en 1998 pour une durée de six ans : elle comprend l'exploitation du réseau bus et du tramway.

La rémunération de l'exploitant comprend :

- le montant des charges contractuelles d'exploitation des autobus ajustées en fonction de la variation de l'offre, de la vitesse d'exploitation...
- le montant réel des charges d'exploitation du tramway, plafonné au montant contractuel ;
- un intéressement à la réduction des charges d'exploitation du tramway et à la progression des recettes ;
- un bonus/malus en cas de non-respect des indicateurs de qualité.

3. La politique des transports

L'année 1995 a marqué un tournant dans la politique des transports de l'agglomération de Montpellier. En effet, le Conseil de district a décidé la construction d'une ligne de tramway, desservant les principaux pôles de l'agglomération. Cette décision était en phase avec les orientations de la politique d'urbanisme de la ville qui prenait en compte un projet de TCSP.

19. Source : *Annuaire des Transports Publics - GART - Édition 2001 - Données 2000.*

20. Source : *district de Montpellier.*

Depuis, d'autres études ont été engagées pour développer le réseau de tramway avec deux autres lignes en projet²¹.

Parallèlement à la mise en service commerciale de la première ligne de tramway, en juin 2000, le réseau d'autobus a été restructuré : 26 lignes d'autobus s'inscrivent en complémentarité avec la ligne de tramway. La ligne «La Ronde» propose une desserte de petite ceinture, permettant aux voyageurs de se déplacer entre quartiers sans transiter par le centre-ville. Les autobus seront progressivement remplacés par des matériels modernes à plancher bas, climatisés et roulant au gaz naturel de ville (GNV).

Le PDU est actuellement en phase d'études. Les changements futurs de périmètre liés à la mise en place d'une nouvelle structure intercommunale ainsi que les exigences de la loi SRU du 13 décembre 2000 vont impliquer une actualisation de certaines études. Le projet de PDU ne devrait pas être approuvé avant la fin 2002.

4. La première ligne de tramway de Montpellier

➔ Présentation de la ligne

Tracé

La première ligne du tramway, d'orientation nord-ouest – sud-est, est longue de 15,2 km et compte 28 stations. Elle relie les

principaux pôles de l'agglomération : le stade, les universités, les hôpitaux, les gares SNCF et routières, et les pôles d'activité du centre-ville.

75 000 habitants et 42 000 emplois sont situés à moins de 5 minutes à pied d'une station. Les prévisions initiales de trafic misaient sur 65 000 voyageurs/jour pour la première année, et, un an après la mise en service effective, le trafic s'élevait à 85 000 voyageurs/jour.

L'intermodalité était au cœur du projet : les correspondances entre le tramway et les bus urbains ou interurbains sont possibles dans 16 stations et 4 parkings d'échanges voiture/tramway ont été aménagés.

La ligne constitue désormais l'épine dorsale du réseau des Transports de l'agglomération de Montpellier – TAM : 30 % de la fréquentation totale du réseau devrait se faire sur le tramway.

Desserte proposée

Le tramway de Montpellier propose une desserte d'une amplitude de service de 20 heures, avec une fréquence aux heures de pointe de 4 minutes : sa vitesse commerciale atteint 20 km/h.

➔ Modalités de réalisation de ce projet

Le district de l'agglomération de Montpellier avait choisi de déléguer la maîtrise d'ouvrage de la réalisation de la première ligne de tramway à la Société d'économie mixte TAM.

➔ Du projet à la réalisation : cinq ans

• <i>Juillet 1995</i> :	Adoption du projet de tramway
• <i>Octobre 1995 – Mai 1996</i> :	Concertation publique
• <i>Juin 1996</i> :	Approbation du tracé définitif
• <i>Septembre et Octobre 1996</i> :	Enquêtes d'utilité publique
• <i>Avril 1997</i> :	Choix du matériel roulant
• <i>Mai 1997</i> :	Publication de la déclaration d'utilité publique (DUP)
• <i>Juin 1997</i> :	Subvention de 60 millions d'euros (valeur 1996) accordée par le ministère chargé des transports, et actualisée en 2000.
• <i>Août 1997</i> :	Lancement des travaux préparatoires
• <i>Décembre 1999</i> :	Fin du gros œuvre
• <i>1^{er} semestre 2000</i> :	Fin des travaux (installation de mobilier) et essais
• <i>Juin 2000</i> :	Mise en service commercial

21. Les études de la deuxième ligne ont commencé dès 1999.



Le tramway de Montpellier – photo R. Gras

➔ Coût du projet

Le montant de cette réalisation a atteint 349 millions d'euros dont 52 millions pour le matériel roulant et 61 millions pour les aménagements urbains.

L'AOTU, l'État et le conseil général ont participé au financement de cet ouvrage.

L'AOTU prévoit que l'augmentation des coûts d'exploitation due à l'introduction du mode tramway sera compensée par un plus grand nombre d'usagers. Ni le taux du versement transport, ni la fiscalité locale, ni les tarifs ne devraient augmenter substantiellement au cours des prochaines années.

Montage financier de la première ligne du tramway de Montpellier

