



La ligne 3 de tramway, le long de la future avenue de la Mer réaménagée, menant à Lattes.

DOSSIER

TRANSPORT PUBLIC : **DEMAIN, LE PLUS GRAND RÉSEAU URBAIN DE TRAMWAY EN FRANCE**

Avec 66,3 millions de voyageurs transportés en 2008, le réseau de transport public de Montpellier Agglomération connaît un succès grandissant. En perpétuel développement, il permet au plus grand nombre de se déplacer au quotidien sur le territoire, tout en préservant leur qualité de vie. Le 19 mars, une nouvelle étape a été franchie avec le lancement des travaux de la 3^e ligne de tramway qui reliera Juvignac à Pérols. Ce vaste chantier a démarré avec six mois d'avance pour donner un coup de pouce à l'économie locale. À l'horizon 2020, l'Agglomération de Montpellier sera desservie par un réseau intercommunal de plus de 100 km afin d'offrir, à tous les habitants, la métropole et le littoral au bout du tramway...

JUVIGNAC - MONTPELLIER - LATTES - PÉROLS

UNE TROISIÈME LIGNE DE TRAMWAY VERS LA MER

530 millions d'euros sont investis dans la construction d'une troisième ligne de tramway qui fera du réseau de tramway de Montpellier Agglomération le plus complet en France.



Georges Frêche, Président de Montpellier Agglomération et de la Région Languedoc-Roussillon aux côtés de **Claude Baland**, préfet de Région, a lancé le chantier de la ligne 3 de tramway en présence de nombreux élus représentant la Ville de Montpellier, Montpellier Agglomération et le Département de l'Hérault.

Avenue Massena à Montpellier, le 19 mars à 9h30, Georges Frêche, Président de Montpellier Agglomération a donné le coup d'envoi des travaux de la ligne 3 de tramway. Afin de participer activement à la relance de la croissance économique, ce vaste chantier est avancé de

six mois, un peu plus de deux ans seulement après la mise en service de la ligne 2... Quatre communes de l'Agglomération seront traversées par cette ligne de 22,4 km : Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols. Dès l'été 2012, 77000 voyageurs emprunteront au quotidien ce moyen de transport public non polluant, dessiné par le grand couturier Christian Lacroix

CHIFFRE

530
MILLIONS D'EUROS

c'est le coût de la ligne 3.

Financement prévu* :

Montpellier Agglomération 332 millions d'euros,

État 120 millions d'euros,

Région Languedoc-Roussillon (50 millions d'euros) et Département de l'Hérault (28 millions d'euros).

* Montpellier Agglomération a sollicité ces subventions auprès de la Région (qui a déjà délibéré en conseil régional), du Département de l'Hérault et, dans le cadre de l'appel à projets « transports urbains » issu du Grenelle de l'environnement auprès de l'Etat.



Coup d'envoi des travaux de la 3^e ligne de tramway le 19 mars sur la future avenue Massena.



DESIGN

UNE LIGNE HAUTE COUTURE
BRODÉE PAR LACROIX

**Christian
LACROIX**

Après Garouste et Bonetti pour les lignes 1 et 2 du tramway, c'est le grand couturier Christian Lacroix, ancien étudiant en histoire de l'art à Montpellier, qui a été choisi comme designer de cette 3^e ligne. Avec ce choix de l'originalité et de l'esthétique, Montpellier Agglomération souhaite donner une image forte au tramway en le personnalisant tout en l'intégrant parfaitement dans la cité.

L'extérieur : éléments marins et bijoux méridionaux

Le nez : Pour donner au conducteur la meilleure vision, l'avant du tramway est vitré, une « baïe » maximum, entre le masque de plongée et le casque intégral.

Le fond : Christian Lacroix a choisi un dégradé de couleurs allant du froid au chaud, évoquant ainsi le trajet Nord-Sud, le Levant-Couchant. Il rappelle les couleurs des lignes 1 et 2, du bleu à l'orange.

Les motifs : Il a appliqué quelques « éléments encyclopédiques enluminés », 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'œil » comme si le tramway était en tenue de fête ou de ludique apparat.

L'intérieur : vert d'eau et corail

Le plafond et les parois sont traités en dégradé de bleu et vert d'eau rappelant le turquoise des piscines tandis que les sièges et strapontins, très classiques, font alterner, pour rythmer la perspective des voitures, un bleu marine et un jaune souffre à rayures ton sur ton d'après un motif languedocien ancien. Les barres de maintien, quant à elles, adoptent la thématique du corail déclinant un motif languedocien ancien. Les barres de maintien, quant à elles, adoptent la thématique du corail déclinant un motif languedocien ancien. Les barres de maintien, quant à elles, adoptent la thématique du corail déclinant un motif languedocien ancien.



LA LIGNE 3 EN CHIFFRES

- Longueur de la ligne : **22,4 km**
- Nombre de stations : **32**
- Nombre de rames : **24**
- Longueur des rames : **40 m**
- Vitesse maximale des rames : **70 km/h**
- Fréquence des passages : **de 5 à 10 mn**
- Interconnexions : **7 stations (4 avec la ligne 1 et 3 avec la ligne 2)**
- Parking relais : **2 200 places de parking, réparties entre 6 parkings.**

(voir ci-dessous). Comme les deux premières lignes, ce nouveau tramway deviendra un maillon essentiel de l'intermodalité. En jouant les complémentarités avec le train, les bus, les voitures, les vélos et les piétons, les habitants de l'Agglomération disposeront d'en-
core plus de liberté pour se déplacer.

Plus de 3 000 emplois créés

Trois années de travaux seront nécessaires pour construire cette nouvelle ligne qui permettra de créer

plus de 3 000 emplois. Au total, une cinquantaine de gros marchés sera lancée concernant les travaux préparatoires, les infrastructures, les ouvrages d'art, les voies ferrées, les équipements... Des quartiers entiers seront requalifiés et des avenues redessinées telle l'avenue de la Mer entre Montpellier, Lattes et Pérols. À terme, Montpellier Agglomération souhaite desservir le littoral grâce à un prolongement de cette troisième ligne. ♦

3 QUESTIONS À

Robert Subra,

Vice-président
chargé du Tramway,
Transports
et Déplacements



Quels sont les premiers travaux réalisés sur la future ligne 3 ?

Robert Subra : Dès le 19 mars, nous entreprenons toute une série d'importants travaux préliminaires à la réalisation de la plateforme tramway. Des travaux de voirie comme l'avenue Massena qui assurera la liaison entre l'avenue de Lodève et l'avenue de la Liberté, des reconstitutions riveraines et des déviations anticipées des réseaux.

Pour informer le public de ce vaste chantier, le journal de la 3^e ligne sera distribué tous les trimestres et des équipes de proximité iront à la rencontre des riverains. Rapidement, une commission d'indemnisation à l'amiable sera également mise en place, comme nous l'avons fait pour les lignes 1 et 2, afin de répondre aux baisses éventuelles de chiffres d'affaires des commerçants. Un site internet informera le public de l'évolution des travaux.

Les transports publics de l'Agglomération connaissent un vrai succès ?

Oui, les chiffres de fréquentation le prouvent. Parmi les modes de transports de l'Agglomération, le tramway est particulièrement plébiscité. Dans le dernier sondage TNS Sofres, 91% des personnes interrogées sont satisfaites du réseau de l'Agglomération. Partout où le tramway passe, la ville respire mieux et change de visage. Demain, des quartiers comme Près d'Arènes, le boulevard Gambetta, la rue de la Saunerie, pour n'en citer que quelques-uns seront redessinés et embellis avec le passage de la 3^e ligne.

Elle desservira des pôles d'emplois et de vie importants comme Sanofi, le Conseil Général de l'Hérault, l'Ecole supérieure de Commerce, le lycée Jean Monnet dans le quartier Alco, le nouvel hôtel de Ville, quartier Consuls de Mer... Avec cette 3^e ligne, nous disposerons d'un véritable réseau urbain de transport en commun, le premier en France, après Paris, offrant de nombreuses interconnexions qui permettront d'aller presque partout ! Il faut savoir que nous sommes devenus une référence nationale et internationale en matière de tramway. Madrid, Valence, Melbourne, Edimbourg... Les délégations étrangères se succèdent pour s'inspirer de notre réseau. Nous sommes même sur le point de signer un partenariat avec le District Federal de Brasilia pour les accompagner dans la création de leur première ligne de tramway ! (voir p11)

Comment se dessine le futur réseau de l'Agglomération ?

La commission « réseau tramway », composée d'élus et de techniciens, mise en place en 2008 par le Président Georges Frêche, a réfléchi à l'évolution du réseau et a fait de nombreuses propositions. Le tramway ne peut pas passer au cœur de chaque commune, les maires l'ont bien compris. Mais l'idée est de mettre en place des tramways « périurbains » rapides avec des parkings d'échanges aux stations pour desservir toute l'Agglomération. C'est aujourd'hui au stade de réflexion. La réalisation de ces projets dépendra en partie des efforts du gouvernement en direction des transports en commun.



**Tous les trimestres,
le journal de la 3^e ligne
informe les habitants
de l'Agglomération de
l'évolution des travaux.**

PROJETS DEMAIN, PLUS DE 100 KM DE TRAMWAY

La commission «réseau tramway», mise en place en 2008, à l'initiative de Montpellier Agglomération, a dessiné le futur réseau de tramway pour un maillage optimal du territoire. Des projets estimés à 700 millions d'euros, qui verront le jour à l'horizon 2020.

4 EXTENSIONS DE LA LIGNE 1

- **Terminus actuel d'Odysseum - cœur du centre commercial d'Odysseum.**
Distance : 600 m
Coût : 5,5 millions d'euros
- **Odysseum - Grammont**
Distance : 2 km
Coût : 35 millions d'euros
- **Odysseum - future Gare TGV**
(au sud du lycée Pierre Mendès France)
Distance : 2 km
Coût : 35 millions d'euros
- **Jonction avec la ligne 3 à la station Mosson**
Distance : 1,5 km
Coût : 20 millions d'euros (déjà compris dans le coût de la ligne 3)

2 EXTENSIONS DE LA LIGNE 2

- **Saint Jean de Védas - Poussan**
(Lavérune, Pignan, Saussan, Fabrègues, Cournonterral, Cournonsec, Montbazin, Gigean)
Distance : 19 km
Coût : 130 millions d'euros
- **Le Crès - Castries** (Vendargues)
Distance : 7 km
Coût : 50 millions d'euros

2 EXTENSIONS DE LA LIGNE 3

- **Pérois - Palavas ou Carnon - La Grande Motte**
Distance : 2,5 km ou 11,5 km
Coût : 45 millions d'euros ou 110 millions d'euros
- **Fontcaude - Courpouyran** (Juvignac).
Distance : 1,5 km
Coût : 15 millions d'euros

Nouvelle ligne 4

- **Quartier Ovalie (stade Yves du Manoir) - Campus Montpellier Sud de France**
Distance : 10,5 km
Coût : 240 millions d'euros

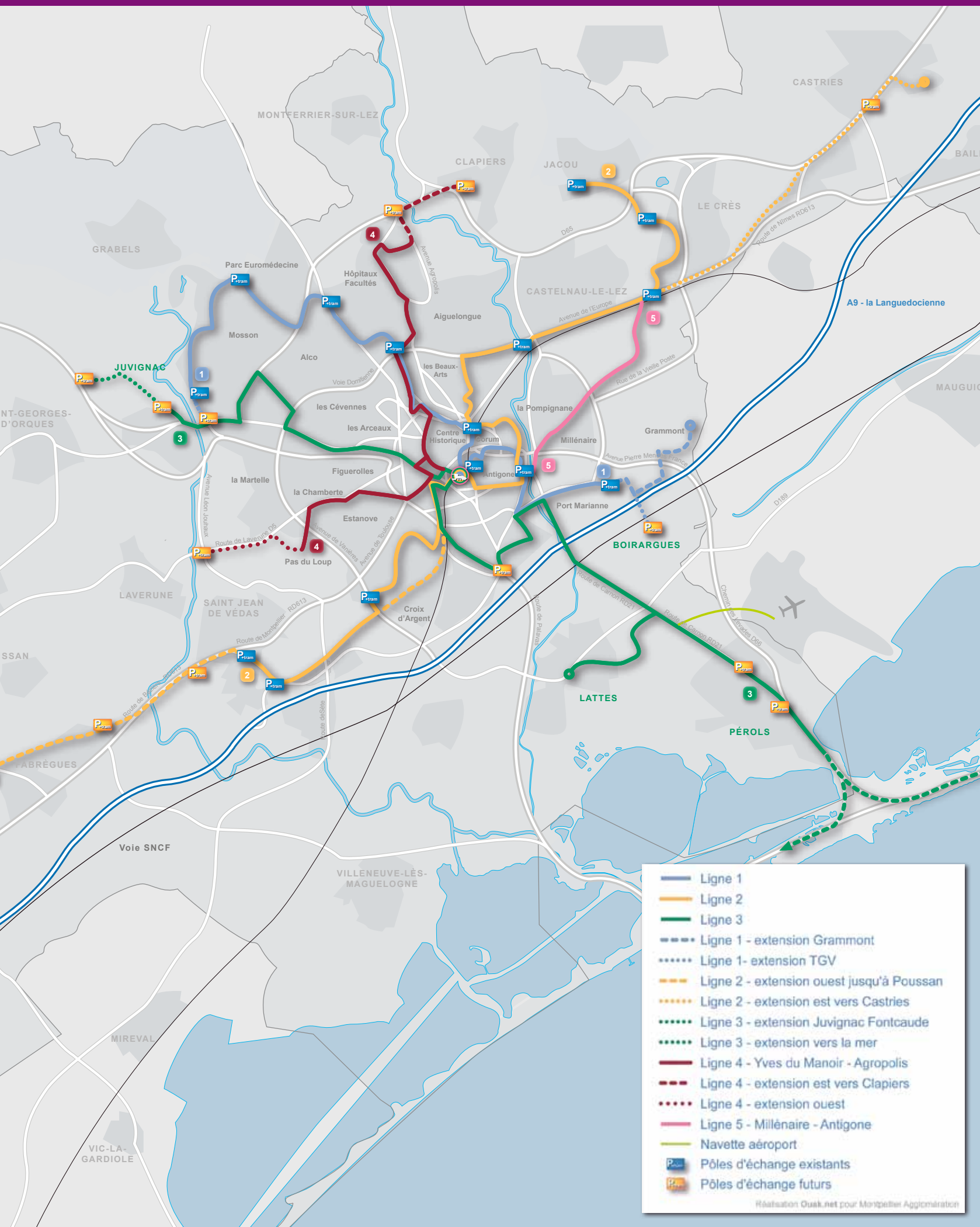
2 EXTENSIONS DE LA LIGNE 4

- **Campus Montpellier Sud de France - Clapiers**
Distance : 1,5 km
Coût : 25 millions d'euros
- **Quartier Ovalie - Rond Point de la route de Lavérune**
Distance : 2 km
Coût : 35 millions d'euros

Nouvelle ligne 5

- **Notre Dame de Sablassou (ligne 2) - Millénaire-Antigone** (quartier Millénaire, parc d'activités Millénaire, Eurêka, Jean Mermoz). Cette ligne fait la liaison entre les lignes 1 et 2.
Distance : 5 km
Coût : 75 millions d'euros





TRAMWAY, BUS, VELOMAGG'... PERFORMANCES EN CHIFFRES

La fréquentation des transports publics urbains a évolué de + 14 %, depuis la mise en service de la ligne 2, en décembre 2007. Elle atteint 66,3 millions de voyageurs par an.



LIGNE 1

130 000 personnes sont transportées quotidiennement sur les 15,2 km de la ligne 1 de tramway qui a connu une fréquentation de + 80% depuis sa mise en service il y a bientôt neuf ans. Ce succès en fait la ligne la plus fréquentée de France. Pour répondre à la demande des usagers, Montpellier Agglomération a renforcé ses fréquences de passage et prolongé ses amplitudes horaires avec, par exemple, des tramways jusqu'à 2h du matin le week-end et un premier départ à 5h du matin. Quatre extensions vers l'Est et l'Ouest de l'Agglomération (voir page précédente) sont prévues sur cette ligne.

LIGNE 2

60 000 voyageurs empruntent chaque jour la ligne 2 de tramway qui s'étend sur 19,8 km de Jacou à Saint Jean de Védas. Cette fréquentation, qui dépasse les prévisions initiales de 52 000 voyageurs, a fortement progressé de 15,6% par rapport à 2007.

PARKINGS TRAMWAY

532 000 véhicules ont stationné dans les 8 parkings tramway des lignes 1 et 2, qui associent transport en commun et voiture. Un chiffre en augmentation de 16,6% par rapport à 2007. Face à ce succès, un nouveau parking d'échange de 1 700 places est en construction à Odysseum. Ce parking silo au look design ouvrira en septembre prochain (photo).



TÉMOIGNAGE

Martine Cheylan, chargée des transports à l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie Languedoc-Roussillon (ADEME)

DES SOLUTIONS ALTERNATIVES À LA VOITURE

« La question du transport touche à la liberté des gens. Montpellier Agglomération l'a bien compris dans sa politique de transport en offrant un grand choix de solutions alternatives à la voiture : tramway, bus, VéloMagg'... Mais aussi pour ceux qui sont obligés d'utiliser une voiture : autopartage, site internet de covoiturage, parkings tramway... En développant les lignes de tramway, l'Agglomération de Montpellier a choisi le mode de transport public idéal. Contrairement à la voiture, ces tramways électriques émettent localement zéro pollution et ont moins d'impact sur l'effet de serre. »



TÉMOIGNAGE

Maryline Valéry, comptable chez Zammit carrosserie

PLUS REPOSANT, CONFORTABLE ET MOINS DE SOUCIS

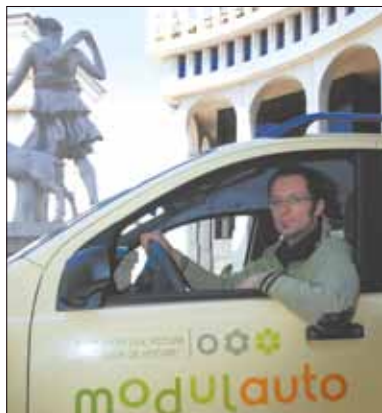
« Notre société a signé un Plan de Déplacements d'Entreprise avec Montpellier Agglomération l'été dernier. Dans ce cadre notre patron nous offre la carte d'abonnement TaM. Depuis, je me rends au travail en tramway comme beaucoup de mes collègues, même masculins, que j'aurais pensé plus réfractaires ! J'habite Teyran, je me gare au parking d'échange « Notre Dame de Sablassou » à Castlenau le Lez et je prends la ligne « fleurie » jusqu'à la station Rondelet. Je mets un petit peu plus de temps qu'en voiture, mais j'en profite pour lire ! C'est plus reposant, confortable et j'ai moins de soucis. »



PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE

67 entreprises comptant 30 500 salariés ont signé une convention Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) avec Montpellier Agglomération. Cette démarche volontaire propose des solutions alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail et professionnels des salariés.

MODULAUTO



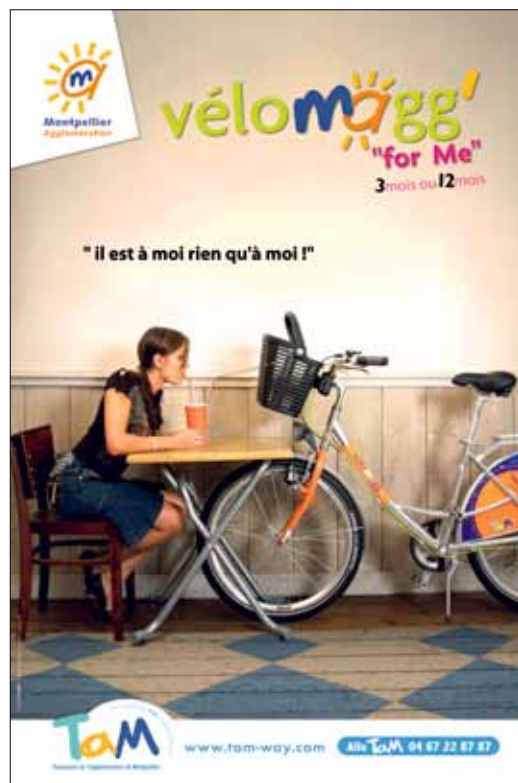
400 personnes se sont abonnées à Modulauto, un service d'autopartage subventionné par Montpellier Agglomération. Pratique, économique et écologique, Modulauto propose de mettre en commun une flotte de véhicules permettant à chacun d'accéder à une voiture pour le trajet de son choix et pour une courte durée.

RÉSEAU DE BUS



90 000 voyageurs empruntent chaque jour le réseau des 29 lignes de bus de l'Agglomération, soit une augmentation de 3% par rapport à 2007. Ce réseau, qui se renforce chaque année, est principalement composé de bus au Gaz Naturel pour Véhicule (GNV) afin de limiter les rejets de CO₂ et de participer à la protection de l'environnement. Avec l'acquisition cette année de cinq nouveaux véhicules au GNV, 97 des 136 bus du parc seront propres.

VÉLOMAGG



800 000 trajets ont été effectués en VéloMagg', le service de location de vélos de Montpellier Agglomération, en longue ou courte durée. 96 % des utilisateurs sont satisfaits de ce service public (enquête été 2008). Cette année, 400 VéloMagg' supplémentaires seront disponibles, soit un total de 2 000 vélos...

NOUVEAU CE PRINTEMPS :

Une vélostation « famille » ouvre ses portes à la vélostation centrale, rue Maguelone. Des vélos pour enfants à partir de 8 ans, des remorques pour les tout-petits et des vélos munis de sièges enfants sont à la disposition des usagers.



NOCTAMBULES AVEC L'AMIGO, SCOLAIRES, PERSONNES HANDICAPÉES... À CHAQUE USAGER, SON SERVICE DE BUS

L'Amigo des discothèques

Quel étudiant ne connaît pas l'Amigo ? Ce service de bus (photo), mis en place par Montpellier Agglomération et TaM depuis 8 ans, permet aux noctambules de sortir en discothèque, de minuit à 5h du matin, en toute sécurité. Entre 1 000 et 1 500 jeunes l'utilisent chaque week-end.

Des cars pour les sorties scolaires

Assis bien confortablement dans de moelleux sièges multicolores, ceintures de sécurité bouclées, 300 000 scolaires des 31 communes de l'Agglomération se rendent toute l'année à la

patinoire Vegapolis, aux concerts éducatifs au Corum, dans les piscines d'Agglomération... Autant d'activités périscolaires accessibles gratuitement à bord des cars dédiés de Montpellier Agglomération.

Des mini-bus spécial personnes handicapées

Le Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées, soutenu par Montpellier Agglomération, dispose de 29 véhicules aménagés pour les fauteuils roulants. En 2008, 73 248 personnes handicapées ont bénéficié de ces mini-bus qui ont parcouru plus de 900 000 km dans l'Agglomération.



Chaque week-end, plus de mille jeunes utilisent l'Amigo.

SOLIDARITÉ

87 000 BÉNÉFICIAIRES DE TARIFS SOCIAUX

Scolaires, jeunes, seniors, personnes handicapées... Près de 87 000 personnes bénéficient chaque année de tarifs sociaux, voire de la gratuité totale dans les transports publics de Montpellier Agglomération.



Les 11 Maisons de l'Agglomération, réparties sur le territoire, permettent d'acheter des tickets de transport ou de recharger les cartes d'abonnements.

Pour de nombreux publics de l'Agglomération en difficulté économique, Montpellier Agglomération applique depuis de nombreuses années le principe d'une tarification sociale : « Chacun paye à la hauteur de ses moyens ». Ainsi, 18 955 demandeurs d'emplois, 6 373 personnes âgées, 3 015 personnes

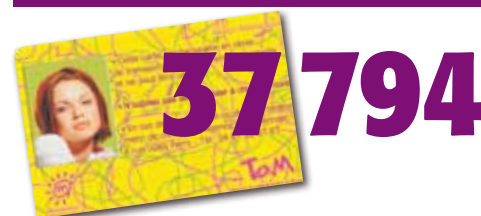
handicapées et 12 910 scolaires perçoivent une aide dont le montant total en 2008 s'est élevé à 10,4 millions d'euros.

Une tarification attractive

Avec son ticket à 1,30 euro qui n'a pas augmenté depuis 2004 et une très large gamme tarifaire, Montpellier Agglomération offre une alternative à la voiture particulièrement intéressante en

matière d'économie. Les titres de transport TaM permettent d'utiliser indifféremment le tramway et toutes les lignes de bus TaM, desservant les 31 communes de la Communauté d'Agglomération. Les abonnements annuels permettent de voyager à volonté sur l'ensemble du réseau TaM, d'accéder gratuitement aux parkings tramways et même de bénéficier gratuitement à la location courte durée d'un VéloMag'. 30 000 personnes ont choisi de s'abonner. En plus des forfaits particulièrement avantageux « Jeunes – 26 ans » et « Kartatoo », qui allie TER, bus et tramway (voir ci-contre), un nouvel abonnement annuel a été créé en août dernier pour les seniors de plus de 60 ans. ♦

CHIFFRE



c'est le nombre d'abonnés au forfait Jeunes – 26 ans en 2008 qui permet d'économiser à l'usager 130 euros sur l'abonnement annuel plein tarif.

PREMIÈRE EN EUROPE

INNOVATION

ACHETEZ VOS TITRES DE TRANSPORT PAR INTERNET

Montpellier Agglomération et TAM testeront au printemps un nouveau dispositif de vente de titres de transport par internet pour faciliter les démarches des voyageurs. En partenariat avec l'entreprise Transdev, ce sys-

tème permettra l'achat de titre à son domicile 24h sur 24h. Deux supports, mis à disposition par TaM, pourront être utilisés : une clé USB qui se transformera en titre de transport et un lecteur qui permettra de recharger à distance sa carte à puce du réseau. Ce service innovant sera lancé à partir d'octobre prochain.



TÉMOIGNAGE

Stéphane Janneau, président du Comité Départemental Handisport

LE TRAMWAY, C'EST DU BONHEUR !

« Le tramway, c'est du bonheur ! Je refuse de me déplacer à Montpellier et aux alentours autrement qu'en tramway, c'est tellement pratique. En plus, grâce au service d'information en temps réel sur mon portable, je peux connaître à tout moment l'horaire exact du prochain tramway. J'attends avec impatience le prolongement de la ligne 1 jusqu'au futur Centre commercial d'Odysseum. Il permettra à toutes les personnes handicapées qui n'utilisent pas de voiture de faire leurs courses au supermarché en tramway. Les minibus du GIHP complètent cette offre de transport public en nous transportant là où le tramway ne nous emmène pas encore. »

TRAIN – BUS – TRAMWAY

KARTATOO : L'ABONNEMENT INTERMODAL À PRIX RÉDUIT

Pratique et pas cher, Kartatoo est un abonnement unique qui permet d'emprunter de façon illimitée, à la fois les transports urbains comme le réseau de bus et de tramways de Montpellier Agglomération et le réseau de transport régional (TER), du domicile au lieu de travail ou d'études. Cet abonnement mensuel, destiné à tous ceux qui travaillent ou qui étudient, permet de voyager entre plusieurs zones ou à l'intérieur d'une même zone en utilisant différents modes de transport.

Cette Kartatoo, initiée par la Région Languedoc-Roussillon, offre jusqu'à 38 % d'économie et 50 % de réduction pour l'achat de tout autre déplacement TER en Languedoc-Roussillon...

Renseignements :

- Guichets des gares SNCF et de TaM
- TER au 0891 700 900 (0,23€ TTC/mn d'un poste fixe).
- www.laregion.fr

PARKINGS TRAMWAY

FAITES DES ÉCONOMIES AVEC LE PASS'AGGLO

Les 7 parkings tramway sont à 3 euros au lieu de 4 euros sur présentation du Pass'Agglo !

Cette carte, offrant de nombreux tarifs réduits, est délivrée gratuitement aux habitants du territoire de l'Agglomération dans toutes les Maisons de l'Agglomération (coordonnées page 46).



COVOITURAGE

4 000 TRAJETS DISPONIBLES DANS L'AGGLOMÉRATION

Montpellier Agglomération propose un nouveau site de covoiturage www.montpellier-agglo.com/covoiturage qui permet de se déplacer à moindre frais. Dans un premier temps dédié aux entreprises dans le cadre du Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE), ce service gratuit est aujourd'hui accessible à tous. En trouvant des partenaires qui parcourent le même trajet, ce site permet de se déplacer à plusieurs dans le même véhicule de manière régulière ou occasionnelle. Avec le covoiturage, vous contribuez à réduire les bouchons, la consommation d'énergie, la pollution tout en faisant des économies et en réduisant votre stress au volant !



PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS 2010-2020 SE DÉPLACER MIEUX, SE DÉPLACER AUTREMENT

Adopté en 2006, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) définit les orientations générales de la politique d'aménagement du territoire à l'échelle de nos 31 communes et à l'horizon 2020. Dans le prolongement du SCOT, Montpellier Agglomération élabore aujourd'hui son Plan de Déplacements Urbains (PDU) afin de renouveler sa politique stratégique en faveur des écomobilités, pour la période 2010-2020.

La concertation

Dans le cadre de la concertation préalable à la mise au point du projet de PDU, un premier document d'étape sera mis à la disposition du public* avant la mi 2009. Cette concertation sera l'occasion pour chacun de prendre connaissance des enjeux mis en évidence à mi-parcours de la démarche et d'apporter sa contribution au projet à venir.

Un PDU, pour quoi faire ?

La loi fixe au PDU des objectifs prioritaires :**

- diminuer le trafic automobile ;
- développer l'usage des transports publics, des moyens de déplacements économes et moins polluants (marche à pied, vélo)
- aménager et optimiser le réseau de voirie ;
- organiser le transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
- organiser le stationnement afin de réduire les déplacements motorisés.

Tramway, bus au gaz naturel, autopartage, Vélo magg' : et après ?

Le futur PDU 2010-2020 sera l'occasion de poursuivre et d'amplifier la politique volontariste déjà mise en œuvre par Montpellier Agglomération en faveur des écomobilités, c'est-à-dire de modes déplacements pas ou peu polluants et accessibles à tous. Il proposera une feuille de route pour le développement d'offres alternatives au tout automobile.

Les ambitions du PDU 2010-2020

Le développement du tramway sera le réseau armature du PDU, « l'enjeu consiste à imaginer de nouvelles formes de mobilités à la carte qui articulent le transport public avec la voiture et les modes doux (marche à pied et vélo) en s'adaptant au contexte de chaque commune et aux besoins de chacun » explique Christophe Moralès, Vice-Président de l'Agglomération délégué au Développement Durable et responsable du projet. « Par ailleurs, l'ambition du PDU consiste à opérer une véritable révolution en inversant le regard sur les mobilités. Il s'agira, par exemple, de donner la priorité aux usagers les plus vulnérables, personnes à mobilité réduite, piétons et vélos dans l'aménagement d'espaces publics partagés. Nos rues ne sont pas des circuits automobiles. Le citoyen doit y retrouver toute sa place, en toute sécurité. »

* dans les 11 Maisons de l'Agglomération (voir coordonnées p46) et sur www.montpellier-agglo.com

** article 28-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982

LES GRANDES ÉTAPES DE L'ÉLABORATION DU PDU 2010-2020



Décembre 2007 : lancement de la procédure

2008 - 2009 : phase d'études préalables en concertation avec les communes

Mi 2009 : mise à disposition du public d'un document d'étape

3^e trimestre 2009 : réunions publiques de concertation

Fin 2009 : arrêt du projet de PDU par le Conseil d'Agglomération

Début 2010 : enquête publique sur le projet de PDU

Mi 2010 : approbation définitive du PDU par le Conseil d'Agglomération