

Communiqué de presse du collectif tramway

Lundi 1 octobre 2001



Le collectif tramway de Montpellier souligne

- Qu'aucune de ses propositions n'a été prise en compte dans le tracé préférentiel soumis au vote des élus du conseil d'agglomération le 26 septembre ;
- Que la délibération du conseil d'agglomération¹ conserve le tracé par le Jeu de Paume en option : tout est encore possible pour le choix du tracé ;
- Que plus de 10 nouvelles associations se sont jointes aux 17 associations fondatrices au cours des derniers jours, ce qui indique le large écho de nos propositions pour la seconde ligne de tramway auprès de la population de l'agglomération.
- Que ses propositions n'ont jamais pu être présentées objectivement et complètement aux Montpelliérains lors des réunions de concertation.

Le collectif tramway de Montpellier défend

- Le contournement du centre-ville par le Peyrou et le boulevard du Jeu de Paume, et non pas un tracé peu utile et très coûteux par les berges du Lez
- Une interconnexion complète des deux premières lignes autour de l'écusson, avec correspondance possible à l'ensemble des 10 stations de l'Écusson. Ceci est possible grâce au principe de l'alternance des rames des deux lignes sur les deux branches qui entourent l'écusson. Toutes les stations seront communes aux deux lignes, ce qui rend les correspondances extrêmement simples (sur le même quai).
- La desserte du boulevard Clemenceau, tout à fait compatible avec d'une part le passage de la ligne à la gare (grâce à l'alternance des rames autour de l'écusson) et d'autre part une excellente desserte des quartiers du Mas Drevon et de la Croix d'Argent (on peut rejoindre l'avenue de Maurin par le Boulevard Berthelot).
- Un tracé prolongé de la ligne vers Vendargues et Castries d'une part, et vers la sortie ouest de Saint-Jean de Védas d'autre part (en attendant le prolongement vers Cournonsec).

¹ Délibération 4444 du 26 septembre 2001 relative au tracé préférentiel de la seconde ligne de tramway pour le dossier de prise en considération par l'Etat (dossier destiné à obtenir une subvention de l'Etat, et n'indiquant que des tracés possibles, mais non définitifs).

Le collectif tramway de Montpellier demande

- A avoir accès à l'intégralité de l'étude de faisabilité réalisée par la SODETEG pour un montant de 705010 F HT.
- L'organisation en fin d'année d'un référendum sur le tracé retenu pour la traversée du centre de Montpellier, conformément aux engagements pris par le président de l'agglomération il y a deux ans, lors du début de la procédure de concertation.

Le collectif tramway de Montpellier appelle

- **Les autorités responsables** de ce dossier à nouer un dialogue constructif, par exemple en invitant le collectif tramway aux réunions du comité de pilotage de la procédure de concertation en cours.
- **Tous les habitants de l'agglomération** à défendre le tracé par le Peyrou, le Jeu de Paume et la rue de la République
 1. **en participant à une chaîne humaine lumineuse le mardi 9 octobre de 19h à 20h du Peyrou à la gare**
 2. **en signant une pétition défendant ce tracé préférentiel. Cette pétition sera mise en circulation le 9 octobre.**

Site internet <http://collectiftramway.free.fr>

Adresse mail collectif-tramway-montpellier@wanadoo.fr

Adresse postale Collectif Tramway 4 rue Octavien Bringuier 34090 Montpellier

Téléphone 06 68 35 25 55

Communiqué de presse du collectif tramway

Lundi 1 octobre 2001



Annexe technique

COMPARAISON DES VARIANTES EST et OUEST au centre-ville			
	BERGES DU LEZ	PEYROU	Différence (millions)
LONGUEUR (km)	3,65	2,16	
LONGUEUR A CONSTRUIRE (km)	3,65	1,65	
COUT DE LA LIGNE HORS OUVRAGES D'ART² (millions)	365	165	200
COUT DES OUVRAGES D'ART³ (Millions)	240	0	240
COUT DES EXPROPRIATIONS NECESSAIRES (Millions)	55	0	55
NOMBRE DE RAMES SUPPLEMENTAIRES POUR L'EXPLOITATION (à cause de la longueur du tracé)	4	0	
COUT DES RAMES SUPPLEMENTAIRES	44	0	44
DUREE DU TRAJET CORUM - GARE (minutes)⁴	11m30s	6m40s (via Peyrou) 3m50s (via Comédie)	
POPULATION DESSERVIE non desservie par l'autre tracé⁵	3900	8900	
FREQUENTATION ATTENDUE⁶		+10 à 20 %	
TOTAL			539

² Sur une base de 100 millions/km hors ouvrages d'art

³ Chiffres indicatifs. Liste des ouvrages d'art sur le parcours Berges du Lez : Franchissement de la voie ferrée au niveau du Corum ; Construction en encorbellement sur le Lez sur 160 mètres ; Franchissement de la voie ferrée par doublement du Pont de Lattes. Aucun ouvrage d'art sur le parcours Corum - Gare via le Peyrou

⁴ Vitesse moyenne sur les deux tracés : Bords du Lez 19 km/h (5 stations intermédiaires espacées de 610 m en moyenne, tracé sinueux), Peyrou, 19 km/h (6 stations intermédiaires espacées de 310 m en moyenne, tracé peu sinueux, vitesse réduite sur Jeu de Paume)

⁵ Méthodologie : Population située à moins de 500 mètres d'une station de la ligne 2, et située à plus de 500 m d'une station de tram de la ligne 1. Limites d'aires mesurées au curvimètre en fonction des voiries existantes.

⁶ Renseignements TAM, juillet 2001