

TRAMWAY DE MONTPELLIER SITE INDEPENDANT (Chroniques jusqu'au 4 avril 2012)

Archives lignes 3 et 4 2005 - 2010	Infos lignes 3, 4, 5 et 6 2012	Tracé ligne 3	Plan réseau site TaM
Page d'accueil	Ligne 1	Ligne 2	Infos réseau

ARCHIVES FUTURE LIGNE 3 - JUVIGNAC - MONTPELLIER - LATTES et PEROLS

Du 18 février 2005 au [8 décembre 2010 - cliquer sur la date](#)

[Archives lignes 3 et 4](#) (2011) [Infos lignes 3 et 4 jusqu'au 4 avril 2012](#)

ARCHIVES Projet de ligne 4 transformé en ligne 5. FUTURE LIGNE 4 à partir du 09/07/2010

Du 22 février 2005 au [2 décembre 2010 - cliquer sur la date](#)

Tramway de MONTPELLIER - future ligne 3 et projet de ligne 3 bis

- **18 février 2005** - Les probabilités de voir un jour une troisième ligne de tramway à Montpellier paraissent suivre les oscillations de l'état de santé du président de l'agglomération. Au mois de septembre dernier à la veille de son hospitalisation, Georges Frêche déclarait que la troisième ligne "était repoussée aux calendes grecques", l'agglomération se trouvant alors dans une impasse pour boucler le financement de la deuxième ligne, la subvention attendue de l'Etat étant passée à 5 millions d'Euros au lieu des 100 millions espérés. Le 15 février 2005, à l'occasion de sa première apparition en public, Georges Frêche ressuscite la troisième ligne entre Juvignac et Pérols en promettant une mise en service en 2010 et se fait le plaisir d'ajouter que le financement de la deuxième ligne est à ce jour bouclé (grâce à un recours massif aux emprunts et à une réduction de 24 millions d'Euros des dépenses projetées, note du webmestre) .

- **18 mars 2005** - La future ligne 3 du tramway fait la une de la La Gazette de Montpellier. En pages intérieures, la [carte du tracé](#) avec ses différentes variantes envisagées ne constitue pas une surprise. A elle seule l'annonce du coût estimé de cette nouvelle ligne fait frémir : 480 millions d'Euros hors taxe pour **13 km** (c'est écrit dans la Gazette), rames de tramway comprises.

- **31 mars 2005** - Selon Rail et Transports daté du 30 mars 2005, la concertation sera lancée fin 2005, l'avant projet devant être adopté au 2ème trimestre 2006. L'enquête préalable à la DUP est prévue fin 2006. Mise en service envisagée en 2010.
note du webmestre : Ce calendrier très optimiste élude la cruelle question du financement.

- **4 mai 2005** - La réalisation de la ligne 3 semble désormais liée à la création de la communauté urbaine de Montpellier. Ainsi, les agglomérations de Sète, de Mèze et de Lunel sont actuellement courtisées par le président de l'agglomération de Montpellier. Pour Lunel, le président de l'agglomération de Montpellier promet même l'arrivée du tramway d'ici à dix ans dans la cité pascaline, car selon ses dires "pour les trains express régionaux ont est bloqué". Georges Frêche paraît oublier qu'avec l'ouverture du contournement mixte TGV-FRET de Nîmes et de Montpellier prévue fin 2012, la ligne classique se prêterait plus facilement à l'amorce d'un véritable réseau express régional sur l'axe Nîmes-Lunel-Montpellier. La gare de Lunel demeurera toujours à 15 minutes maximum de celle de Montpellier, une performance qui ne sera jamais à la portée d'un tramway.

- **5 juin 2005** - La mission de maîtrise d'œuvre de la ligne 3 est attribuée à la Semaly pour un montant approchant les 25 millions d'Euros, soit 5,20 % du coût estimé de la ligne (lire l'info du 18 mars 2005).

- **12 octobre 2005** - A l'occasion de sa visite à la foire internationale de Montpellier, le 11 octobre 2005 en début de soirée, le président de l'agglomération, Georges Frêche, a déclaré : "On fera la ligne 3 de Juvignac à Pérols après les municipales". Source Midi Libre édition de Montpellier et Grand Montpellier du 12 octobre 2005. Pour information les municipales auront lieu en 2008 et non en 2007 comme initialement prévu.

- **14 novembre 2005** - Dans son premier numéro distribué ce lundi 14 novembre 2005 le quotidien gratuit "Montpellierplus" consacre sa page 5 au tramway de Montpellier. Le sujet de la ligne 3 est largement abordé. Cette ligne devrait s'étendre sur 19 km (note du webmestre : et non sur 13 km comme annoncé par la Gazette de Montpellier le 18 mars 2005) entre Juvignac et Pérols et comprendrait une trentaine de stations. Le tracé qui aurait la faveur des responsables desservirait depuis Juvignac Sanofi, le Lycée Jean Monnet, le Conseil Général, la

Pergola, l'avenue de Lodève, le boulevard Gambetta sur sa totalité, la gare Saint-Roch, puis emprunterait les voies de la ligne 2, actuellement en construction, entre la gare Saint-Roch et une bifurcation située entre les futures stations de la ligne 2 "Nouveau Saint-Roch" et "Saint Cléophas", pour se diriger ensuite vers l'avenue des Prés-d'Arènes. Au-delà, en ce qui concerne la desserte de Pérols, le choix des responsables ne s'est pas encore porté sur une des variantes esquissées. Toujours selon le premier gratuit d'infos de Montpellier, le bilan de concertation interviendrait au cours de l'été 2006 et l'enquête publique serait programmée à la fin de l'année 2006. Le trafic quotidien sur cette ligne 3 est estimé entre 55.000 et 60.000 voyageurs à son lancement.

- 9 décembre 2005 - Après la Gazette de Montpellier le 18 mars 2005 et le quotidien gratuit "Montpellierplus" dans son premier numéro daté du 14 novembre 2005 (lire ci-dessus), c'est au tour du journal Midi Libre dans son édition Montpellier et Grand Montpellier du 9 décembre 2005 de dévoiler, cette fois-ci, le nouveau [tracé de la ligne 3](#) qui sera présenté au conseil d'agglomération programmé le 16 décembre 2005. Si le quotidien gratuit "Montpellierplus" donnait déjà un bon aperçu de la partie située entre Juvignac (où un terminus situé devant la halle aux sports Jean Moulin semble le plus judicieux, note du webmestre), et l'avenue des Prés-d'Arènes, à la surprise générale le tracé qui pourrait être retenu prend une orientation nord-est et non pas sud en direction de Lattes à partir du complexe sportif de la Rauze, comme la logique l'aurait voulu. Ainsi, le nouveau tracé remonterait sur une centaine de mètres l'avenue de Palavas puis emprunterait la rue de Saint-Hilaire pour se diriger vers la future grande mairie de la ville de Montpellier à 107 millions d'Euros hors taxe. La ligne 3 franchirait le fleuve côtier "Lez" en aval du futur hôtel de ville grâce à un nouvel ouvrage d'art baptisé "pont de la République" pour rejoindre l'avenue de la Mer et desservir un ensemble immobilier à édifier sur la Zac (zone d'aménagement concerté) Jacques Cœur (un des sites les plus pollués de la ville pour se trouver à proximité de l'autoroute A9, note du webmestre). Peu après être passée sous l'autoroute, la ligne prend deux directions. La première vers Lattes au sud et la seconde vers le parc des expositions au sud-est sur la commune de Pérols. Le coût de ce nouveau tracé totalisant 21 km n'est pas annoncé mais il pourrait s'élever à 500 millions d'Euros hors taxe. "Une bagatelle" vous répondra le Président de l'agglomération de Montpellier.

- 15 décembre 2005 - Dans son édition Montpellier et Grand Montpellier du 15 décembre 2005, le quotidien Midi Libre annonce que pour la ligne 3 l'agglomération lancera un appel d'offres international en février 2006 pour la décoration des rames. Garouste et Bonetti, aujourd'hui fâchés, créateurs de l'habillage extérieur et intérieur des rames des lignes 1 et 2, ne devraient pas participer ensemble à cet appel d'offre.

- 10 janvier 2006 - Le quotidien gratuit "Montpellierplus", dans son édition de ce mardi 10 janvier 2006, annonce que la concertation [sur le tracé de la ligne 3](#) va débuter le mercredi 18 janvier 2006 à 18 heures, à la salle des rencontres de la mairie de Montpellier, avec une première réunion dirigée par le premier vice-président de l'agglomération Jean-Pierre Moure. Trois autres réunions se tiendront à Pérols le 6 février, Juvignac le 7 février et Lattes le 13 février, à 18 heures. L'ultime réunion se déroulera le mercredi 15 février 2006 à Montpellier, toujours à la salle des rencontres de la mairie, en présence de Georges Frêche (finalement absent, [lire l'info du 15 février 2006](#)), le président de l'agglomération. En dehors de ces réunions, il est possible de s'informer dans sept lieux de concertation : à l'hôtel de l'agglomération de Montpellier, 50, Place Zeus à Montpellier, dans les mairies de Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols, à la maison de l'agglomération de Lattes et à l'espace tramway des TaM, 16 rue de la république à Montpellier. Dans ces lieux, le public intéressé pourra découvrir une exposition, emporter un dépliant et écrire dans un registre pour donner son avis.

- 29 janvier 2006 - Dans son édition Montpellier et Grand Montpellier de ce dimanche 29 janvier 2006, rubrique Juvignac, le quotidien Midi Libre titre "L'opposition dénonce un manque de concertation sur le tracé du tram". Et oui, l'opposition, qui apparemment n'a rien d'autre à penser, a décidé d'opter pour un autre terminus que celui souhaité par la majorité municipale. Quant à la réunion de concertation, elle n'a pas encore eu lieu puisqu'elle est programmée pour le 7 février 2006 à 18 heures à la salle Courpouyan. En résumé, à Juvignac, pour les prochaines élections municipales en 2008, vous aurez d'un côté les tenants d'un terminus situé à proximité de la halle aux sports Jean Moulin, et de l'autre, les partisans d'un terminus implanté à côté de l'échangeur de Fontcaude. Mais comme l'enquête publique devrait être passée par là, avant les élections, les uns reprocheront toujours aux autres d'avoir mal négocié le virage de l'arrivée du tramway à Juvignac. Quel programme !

- 6 février 2006 - Selon le quotidien gratuit "Montpellierplus", dans son édition de ce lundi 6 février 2006, Georges Frêche, le président de l'agglomération, aurait déclaré "La ligne 4, il n'en est pas question, mais une branche de la ligne 3 desservira la Chamberte et le Val de Croze".

- 15 février 2006 - C'est sous haute protection de la police municipale de Montpellier que la dernière réunion de concertation sur le tracé de la ligne 3 s'est tenue à la salle des rencontres de la mairie ce mercredi 15 février 2006. Le président de l'agglomération, Georges Frêche, excusé, fut le grand absent de la soirée. Craignait-il d'être attendu au tournant après son énième dérapage verbal incontrôlé du samedi 11 février 2006 ? En résumé, une réunion d'où il ressort que le tracé préférentiel présenté par le quotidien Midi Libre dans son édition Montpellier et Grand Montpellier du 9 décembre 2005 tient déjà la corde ([voir la troisième esquisse](#)).

- 16 mars 2006 - A l'occasion de la conférence de presse de présentation des principales affaires du conseil d'agglomération tenue le 15 mars 2006, il a été notamment annoncé :

1°) que l'agglomération de Montpellier va solliciter l'Etat et les collectivités locales pour financer la troisième ligne de tramway dont le coût est estimé à 480 millions d'Euros hors taxe rames comprises.
Le plan de financement prévisionnel est le suivant :

- subvention sollicitée de l'Etat : 100 millions d'Euros (note du webmestre : ça prête à sourire quand on sait que l'Etat français est au bord de la banqueroute. Il y en a encore qui croient au Père Noël).
- subvention sollicitée du Conseil Général de l'Hérault : 50 millions d'Euros (note du webmestre : mais le président du Conseil Général ne promet que 23 millions d'Euros, [info du 3 décembre 2008](#)).
- subvention sollicitée du Conseil Régional Languedoc Roussillon : 50 millions d'Euros.
- financement par l'agglomération de Montpellier : 280 millions d'Euros (qu'il faut transformer en un énième emprunt, note du webmestre).

2°) qu'après concertation, à la méthode Frêche, le tracé préférentiel a été retenu (et de devrait plus bouger d'un pouce comme pour la ligne 2, note du webmestre).

Sur la [cinquième esquisse](#) baptisée "tracé préférentiel ligne 3 mars 2006", les principales modifications se situent au sud de la ligne. La ligne ne franchit plus le Lez sur le "pont de la République" mais rejoint le pont Jean Zuccarelli. Entre cette ouvrage et le rond point de Richter, la ligne 3 partage la plate-forme et la station "Port Marianne" de la ligne 1. Au niveau du rond point, la ligne emprunte l'avenue de la Mer sur sa totalité. La bifurcation conduisant à Lattes est située plus au sud, à proximité de l'hypermarché Carrefour.

- **22 mars 2006** - Un article paru ce mercredi 22 mars 2006 dans le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et Grand Montpellier, fait état d'une fuite de gaz sur le chantier du tram avenue de Lodève à Montpellier. Les travaux de la troisième ligne du tramway auraient-ils débuté en toute illégalité ?

- **23 avril 2006** - L'annonce suivante a été publiée dans le numéro 930 de La Gazette de Montpellier paru le 14 avril 2006 :

"Marché public de Services passé par les TaM : CONCEPT IMAGE DU MATERIEL ROULANT OPERATION 3ème LIGNE DE TRAMWAY -OT 3.313. Objet du marché : Établissement du concept image du matériel roulant et prestations associées, déclinaison sur les aménagements de station, billetterie, habillage et extérieur des trams et points d'arrêts.

ESTIMATION : 500 000 Euros HT".

- **12 mai 2006** - La décoration des rames du tramway de la future ligne 3 devrait être dévoilée le jour de l'inauguration de la deuxième ligne de tramway. Le concepteur du présent site a déjà opté pour une décoration à découvrir en cliquant sur [DECO](#).

- **14 mai 2006** - Les réunions de présentation du tracé de la ligne 3 imposé par le président de l'agglomération vont se tenir dans les communes et quartiers de Montpellier concernés, aux dates et lieux suivants :

le lundi 22 mai 2006 à Pérols (Salle Yves Abric), à 18h,

le lundi 29 mai 2006 à Lattes (Foyer Rural), à 18h,

le jeudi 1er juin 2006 à Montpellier, quartier des Prés-d'Arènes (Maison pour tous l'Escoutaïre), à 18h,

le vendredi 2 juin 2006 à Montpellier, quartier des Cévennes (Gymnase Micheline Ostermeyer), à 18h,

le jeudi 8 juin 2006 (au lieu du 31 mai) à Montpellier, quartier de Celleneuve (Maison pour tous Marie Curie), à 18h,

le vendredi 9 juin 2006 à Montpellier, Centre Ville (Maison des syndicats), à 18 h,

le lundi 12 juin 2006 à Juvignac (Salle de Courpouyan), à 18h.

Attention : les demandes d'explications et les critiques sur le tracé ne sont pas les bienvenues, comme la question suivante : "Pourquoi à La Haye, tout comme à Rotterdam, on annonce 10 millions d'Euros hors taxe le kilomètre de nouvelle ligne (hors ouvrage d'arts exceptionnels)*, alors qu'à Montpellier le coût du kilomètre va tourner autour de 20 millions d'Euros hors taxe pour cette ligne 3 ?

* Source : Ville et Transports magazine n°399 du 26 avril 2006, page 45.

- **27 juin 2006** - Carton rouge vif pour l'édition Montpellier et Grand Montpellier du quotidien Midi Libre de ce 27 juin 2006 qui titre en page 2 : "Transport La troisième ligne de tram revue et corrigée". L'article commence par un gros mensonge à se plier de rire : "*A l'issue des réunions de concertation qui se sont déroulées ces dernières semaines, ce tracé a toutefois subi deux modifications avec la prise en compte de remarques formulées*". Et d'énoncer le passage par l'avenue des Prés-d'Arènes (note du webmestre : un itinéraire qui a été définitivement retenu depuis le conseil d'agglomération réuni le 16 décembre 2005) et d'indiquer une modification importante sur la partie montpelliéraine du tracé entre Gambetta et les halles Laissac (note du webmestre : correspondant à une portion de ligne représentant à peine un pour cent du kilométrage total). En résumé, un titre accrocheur qui débouche sur un article où le lecteur initié n'apprend rien de plus.

- **20 juillet 2006** - A la veille du vote du tracé préférentiel arrêté, à une exception près*, depuis le conseil d'agglomération du 20 mars 2006, Robert Subra, délégué aux transports de l'agglomération, s'exprime dans le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, du 20 juillet 2006. Seule information à retenir et non des moindres : l'entrée en service de la ligne 3 se ferait en 2012 et non en 2010 comme annoncé par le président de l'agglomération le 15 février 2005. Les raisons invoquées "...on prendra un peu plus de temps que sur la ligne 2 pour régler certains problèmes comme les parcellaires." et d'ajouter "Avec une ouverture en 2012, cela fera au final une ligne tous les six ans depuis 2000. Je ne connais aucune ville qui soit allée aussi vite". (note du webmestre : pour cette dernière phrase, Pinocchio, pour les intimes, a encore tout faux et son nez va encore rallonger de quelques centimètres. A Bordeaux, trois lignes ont été ouvertes en moins de six mois, entre décembre 2003 et juillet 2004, et les extensions de chacune d'entre elles se poursuivent à un rythme régulier avec à la clé un réseau de 43,7 km et 84 stations d'ici à la fin de l'année 2007 (source : [Cub de Bordeaux](#))). * A la demande des commerçants, qui s'y connaissent beaucoup question tramway, le tracé entre le cours Gambetta et le boulevard de la République devrait

emprunter la rue du Faubourg-de-la-Saunerie (du tram) avec voies chevauchantes et non pas la rue Anatole-France moins achalandée. (note du webmestre : la logique voudrait que la voie de sens nord-sud passe par la rue Anatole-France et que la voie de sens sud-nord emprunte la rue du Faubourg-de-la-Saunerie, une configuration qui existe pour les bus depuis de très nombreuses années).

- **23 juillet 2006** - Pour l'habillage des rames et la décoration de la ligne 3, cinq designers ont été retenus par le conseil de l'agglomération réuni le 21 juillet 2006. Il s'agit de Mattia Bonetti, déjà connu pour avoir habillé, en association avec Elisabeth Garouste, les lignes 1 et 2 du tramway de Montpellier; de Christian Lacroix, grand couturier, qui a redessiné l'intérieur des rames TGV ainsi que leur graphisme extérieur ; de Gianni Vanello et Patricia Bastard (agence And Partenaires) designers du tramway de Lyon et Valenciennes; de Yves Domergue et Stéphane Potre (agence MBD design) lauréats du tramway de Marseille et Strasbourg et d'Eric Rhinn (Agence Avant-première), lauréat du métro de Paris, du tramway de Nice et du TER Languedoc-Roussillon. Le gagnant (note du webmestre : tout devrait se jouer entre Mattia Bonetti et Christian Lacroix) sera connu avant la fin de l'année (note du webmestre : en principe le jour de l'inauguration de la ligne 2).

Source : Midi Libre, édition de Montpellier et sa région du 23 juillet 2006, sauf note du webmestre.

Rappel : l'habillage des rames et la décoration de la ligne 3 font l'objet d'un marché public de 500.000,00 Euros H.T.

- **4 août 2006** - Contrairement à ce qui a été indiqué dans l'info parue le 20 juillet 2006 ([lire cette info](#)), la présidence de l'association de commerçants du quartier, l'Acaplos, assure que la décision de l'agglomération de faire passer la future ligne 3 de tramway par la rue du Faubourg-de-la-Saunerie avec voies chevauchantes **a été prise sans concertation**. Source : Midi Libre, édition de Montpellier et sa région du 4 août 2006. Cette déclaration confirme bien le gros mensonge publié par le quotidien Midi Libre le 27 juin 2006 ([lire l'info du même jour](#)). Pour résumer, il ne fait aucun doute que le tracé de la ligne 3 a été imposé par le président de l'agglomération et lui seul. Comme pour le tracé de la ligne 2 en 2003, l'enquête publique à venir sur le tracé préférentiel de la ligne 3 ne devrait être qu'une simple formalité.

- **14 août 2006** - Afin d'impressionner les non initiés, le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région publie, ce lundi 14 août 2006 (note du webmestre : certainement à la demande expresse du service communication de Montpellier Agglomération), un article intitulé "Tramway : ligne 3 en vue". Cet article très très optimiste débute par la phrase suivante : *"La deuxième ligne n'est pas encore achevée que la troisième - entre Juvignac et Pérols (note du webmestre : Lattes a été oublié) - est déjà sur les rails"*. Il se poursuit par une deuxième phrase qui prête largement à sourire quand on sait que le tracé a été imposé d'une main de fer par le président de l'agglomération lui-même *"Après avoir organisé plusieurs réunions de concertation publique dans les quatre villes concernées par le projet (Juvignac, Montpellier, Lattes (note du webmestre : enfin) et Pérols), la communauté d'agglomération vient d'arrêter son tracé préférentiel qui sera présenté à l'enquête publique en fin d'année (note du webmestre : 2006 ?)"*. L'article est accompagné de photos aériennes d'une partie des quartiers qui seront peut-être un jour desservis par la ligne 3 dont le tracé et les futurs emplacements des stations ressortent en orange sur les clichés. Il n'est néanmoins pas possible de reconstituer le tracé dans son entier en découpant et en mettant bout à bout les photos, car s'il en était ainsi même le non initié conclurait à son tour que le tracé est totalement abracadabrant. Ce serait même l'avis de plusieurs responsables de la société chargée de la maîtrise d'œuvre de cette troisième ligne selon une source digne de foi.

- **8 octobre 2006** - La préfecture vient de fixer les dates de l'enquête publique de la troisième ligne de tramway. Elle est programmée du mardi 7 novembre 2006 au vendredi 22 décembre 2006. Les personnes souhaitant s'exprimer sur le tracé préférentiel du président* de l'agglomération pourront se rendre dans les mairies des communes concernées (Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols) pour remplir les registres. Des commissaires enquêteurs seront sur place, à certaines dates, pour recueillir les observations du public. Source : Midi Libre, édition de Montpellier et Grand Montpellier du 8 octobre 2006. * mot ajouté par le webmestre.

- **24 octobre 2006** - A quelques jours du début de l'enquête publique de la ligne 3 et de l'extension ouest de la ligne 1, programmée du mardi 7 novembre 2006 au vendredi 22 décembre 2006, l'agglomération de Montpellier et les Transports de l'agglomération de Montpellier (TaM) publient un document de 16 pages intitulé "Ligne 3 - un nouveau temps de respiration" "Enquête Publique". Le coût total de la ligne est ramené à 450 millions d'Euros hors taxe au lieu des 480 millions d'Euros hors taxe un temps annoncés ([lire l'info du 16 mars 2006](#)) et la mise en service est programmée pour la fin 2010 au lieu de 2012 ([lire l'info du 20 juillet 2006](#)).

- **26 octobre 2006** - Le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et Grand Montpellier, de ce 26 octobre 2006, titre : "Tramway : Christian Lacroix bien placé pour la ligne 3" mais ajoute dans l'article : *"A moins que Bonetti ne réussisse la passe de trois !"*. Aucune surprise dans le choix du prochain designer de la ligne 3 du tramway ([lire l'info du 23 juillet 2006](#)). Le projet gagnant sera présenté une dernière fois à la commission transports de l'agglomération de Montpellier avant le vote du conseil d'agglomération le 14 novembre 2006. Pronostic du webmestre : Christian Lacroix pour le prestige; Mattia Bonetti pour les économies d'échelles.

- **5 novembre 2006** - L'enquête publique de la ligne 3 et de l'extension ouest de la ligne 1 débute le mardi 7 novembre 2006.

Pour plus d'information sur les lieux et horaires d'accueil du public cliquer sur le lien suivant : [Collectif Tramway de Montpellier - Enquête publique.](#)

Photo : L.Ferdinand



- **12 novembre 2006** - Selon le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et Grand Montpellier de ce dimanche 12 novembre 2006, rubrique La Grisette, c'est le projet "avec des tâches" du couturier "Christian Lacroix" qui a été définitivement retenu par (note du webmestre : le président de) l'agglomération pour habiller la troisième ligne. Mattia Bonnetti ne fera donc pas la passe de trois. Note du webmestre : la porte est désormais entrouverte au constructeur Bombardier qui pourrait proposer son Incentro, le meilleur matériel circulant aujourd'hui en France sur le réseau nantais (photo), face au Citadis d'Alstom choisi pour les deux premières lignes.

Photo : E. Paris



- **22 décembre 2006** - Fin de l'enquête publique de la ligne 3 et de l'extension ouest de la ligne 1 ce vendredi 22 décembre 2006.

- **30 janvier 2007** - Le couturier Christian Lacroix a officiellement présenté aux élus de l'agglomération de Montpellier et à la presse (le webmestre n'a pas été invité) l'habillage extérieur et la décoration intérieure des rames de la future ligne 3 du réseau de tramways de Montpellier. Le quotidien Midi Libre de ce jour, dans sa nouvelle édition "Montpellier et sa région", a publié en avant première des aperçus de l'habillage et de la décoration des rames à la mode de Lacroix. Le journal précise que la mise en service est repoussée à 2012 ([lire l'info du 24 octobre 2006](#) et [celle du 30 juillet 2007](#)).



© XCLX 2007 - Photo Montage ci-dessus : Gilles Renaud



- **30 mars 2007** - Georges Frêche, le président de l'agglomération de Montpellier (Pyongyang en Septimanie), peut-être pleinement satisfait. Son tracé préférentiel n'a fait l'objet d'aucune réserve* de la part des commissaires qui ont épluché pendant deux mois les remarques inscrites dans les registres de l'enquête publique.

* Selon le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, de ce vendredi 30 mars 2007, les commissaires ont toutefois un regret : que la ligne s'arrête à Pérols, à 800m des plages* (note du webmestre : la montée du niveau des mers et océans devrait réduire cette distance d'ici à la fin du siècle, une source d'économies non négligeables grâce à mère nature). Par ailleurs, la principale remarque des commissaires concerne un autre bout de ligne, côté Juvignac, où il serait préférable d'attendre la création de la zone d'habitat des Caunelles pour construire la ligne sur cette commune.

Toujours selon le quotidien, la déclaration d'utilité publique de la ligne devrait être signée par le préfet d'ici à deux mois.

* La distance réelle à vol d'oiseau sera de 1900m.

- **16 mai 2007** - Selon le quotidien Midi Libre, dans son édition Montpellier et sa région de ce mercredi 16 mai 2007, l'agglomération de Montpellier devrait apporter quelques modifications dans le secteur des Prés-d'Arènes portant sur l'espace public jouxtant la ligne 3 en fonction des disponibilités foncières. Du côté de l'avenue de la Mer, le tracé de la ligne serait décalé pour être inséré sur l'actuelle route de Boirargues où une contre-allée serait réalisée pour assurer la desserte des riverains. Une concertation portant sur le plan de circulation des automobiles devrait être organisée avec commerçants et riverains du secteur Laissac et avec ceux de l'avenue de Lodève pour la portion située entre les rues de Las Sorbes et du Professeur Forgues.

La déclaration d'utilité publique un temps espérée pour la fin de ce mois de mai 2007 (lire la fin de l'info du 30 mars 2007 ci-dessus) ne devrait intervenir que dans le courant de l'été 2007.

- **22 Juin 2007** - Le quotidien Midi Libre, dans son édition Montpellier et sa région de ce vendredi 22 juin 2007, rubrique "Annonces Légales" publie l'avis suivant : "Communauté d'agglomération de Montpellier Ligne 3 du tramway et extension ouest de la ligne 1. **Par arrêté n° 2007.01.1185 du 18 juin 2007, M. le Préfet de la région Languedoc Roussillon, préfet de l'Hérault, a déclaré d'utilité publique l'opération ligne 3 du tramway et l'extension ouest de la ligne 1....**"

Note du webmestre : le 20 juin 2007 le préfet en question était nommé préfet de la région Haute-Normandie, préfet de Seine-Maritime.

- **27 juillet 2007** - Ce vendredi 27 juillet 2007, le documentaire de la série "Tout le monde à la plage" diffusée ce mois de juillet sur Arte à 20h15, était consacré à la station de Palavas-les-Flots au sud de Montpellier. Au cours du reportage, le premier magistrat de la commune, Christian Jeanjean, a sorti une belle ânerie en prétendant que sa station balnéaire était réputée pour son air iodé. Une ânerie que l'on retrouve sur le site internet de la ville de Palavas-les-Flots et dans des dépliants distribués aux touristes. Or tout le monde le sait bien, à l'exception peut-être de Christian Jeanjean qui a dû arrêter ses études en Mat Sup (Maternelle Supérieure), en France on respire seulement de l'air iodé sur les côtes de la Manche et sur une partie des côtes de l'Atlantique, de la Bretagne à l'embouchure de la Gironde.

La ligne 3 du tramway de l'agglomération de Montpellier ne desservira pas la commune dissidente de Palavas-les-Flots et c'est tant mieux. Ça évitera de cautionner un gros mensonge.

- **30 juillet 2007** - Dans son numéro 3112 paru le 17 juillet 2007, l'hebdomadaire "La Vie du Rail" a publié un petit article intitulé "La SNCF fait une croix sur les Lacroix". Selon cet article, la décoration Lacroix ne sera pas appliquée aux TGV deux niveaux de nouvelle génération. Quant au parc existant de rames TGV à un niveau, les 49 rames rénovées selon Lacroix seront sans suite. Ce ne serait ni une question de goût ni une question de couleur. Mais plutôt de conception (les matériaux entrent en vibration) et de complexité de maintenance. Exemple : la nécessité de bien raccorder les motifs fait du renouvellement partiel de la moquette un véritable casse tête.

[Lire l'info du 30 janvier 2007.](#)

- **29 septembre 2007** - Apparemment le tramway sera un des thèmes majeurs de la campagne électorale des municipales du mois de mars 2008. Dans le quotidien Midi-Libre, édition Montpellier et sa région du mercredi 26 septembre 2007, le candidat UMP aux municipales Montpelliéraines, Jacques Domergue, déclarait "*Le développement des transports collectifs passe aujourd'hui par un renouveau du bus.*".... "*car le bus nouvelle génération fonctionne au gaz*". Le lendemain, dans la même édition du quotidien, Georges Frêche, président de l'agglomération, qui roule pour Hélène Mandroux, actuel maire de Montpellier, annonçait qu'il venait d'ordonner aux services de l'agglomération de plancher sur la création d'un appendice de ligne, appelé ligne 3 bis, d'une longueur de 4 à 6 km, qui grosso modo relierait le haut de l'avenue de Lodève à la Maison pour Tous "Marcel-Pagnol", route de Lavérune à Montpellier.

Point de vue du webmestre : d'un côté vous avez un candidat UMP qui navigue totalement à contre-courant lorsqu'il déclare vouloir mettre un frein au développement du tramway, de l'autre vous avez le grand spécialiste des effets d'annonce, qui décide de greffer une nouvelle branche à la ligne 3, pour un coût estimé de 120 millions d'Euros hors taxe, alors que le budget de cette même ligne 3, estimé à 450 millions d'Euros hors taxe, est très loin d'être bouclé, notamment lorsque la subvention attendue d'un Etat français en faillite* (François Fillon, premier ministre, a eu le courage de le dire le vendredi 21 septembre 2007, ndw) s'élève à 100 millions d'Euros.

* lire l'info du [16 mars 2006](#) où le webmestre évoquait déjà la banqueroute de l'Etat français.

Lire également l'info ligne 4 du [23 juillet 2006](#).

- **2 Octobre 2007** - Ce lundi 2 octobre 2007, début de l'enquête parcellaire destinée à établir l'état des acquisitions foncières à réaliser tout le long du tracé de la ligne 3. Fin de cette procédure le 24 octobre 2007 (info tirée d'un prospectus distribué par Montpellier Agglomération) ou le 26 octobre 2007 (info parue dans le quotidien Midi-Libre, édition Montpellier et sa région, du 7 octobre 2007). Chaque propriétaire concerné a reçu un courrier recommandé avec accusé de réception au mois de septembre 2007, envoyé de Grenoble.

- **31 octobre 2007** - Enfin, ça y est, c'est presque fait, en un mot comme en cent, Georges Frêche annonce que le stade Yves du Manoir sera desservi par le tramway à l'horizon 2012 grâce à une ligne 3bis ou 4 se séparant du futur tronçon commun ligne 2 ligne 3 juste avant la station "Nouveau Saint-Roch" pour emprunter le boulevard Berthelot, franchir la place du 8 mai 1945, rejoindre Figuerolles par la rue de la Croix du Capitaine, puis direction la Chamberte, route de Lavérune en passant par la maison pour tous Marcel-Pagnol pour une partie de cartes, la rue du Pas du Loup, Montpellier Village pour enfin atteindre le temple du rugby. Le président de l'agglomération n'a avancé aucun chiffre sur le coût du projet et est resté muet sur son financement. Commentaire du webmestre : ça fait beaucoup de

kilomètres à construire pour une moyenne d'à peine vingt rencontres officielles de ballon ovale par an ([lire l'info du 29 septembre 2007](#)).

Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région du 31 octobre 2007 en page 3.

- **16 février 2008** - Selon le quotidien Midi Libre, deuxième cahier, page région, rubrique 24 heures d'actualité, de ce samedi 16 février 2008, le tracé de la ligne 3 pourrait être modifié après les élections municipales. La ligne serait prolongée au sud, jusqu'à la plage des Roquilles à l'entrée est de la commune de Palavas-les-Flots. Christian Jeanjean, maire de Palavas-les-Flots, et Georges Frêche, président de l'agglomération de Montpellier, en froid depuis la sortie de la station balnéaire de l'agglomération de Montpellier le 1er janvier 2005, seraient presque d'accord ([lire l'info du 7 mai 2005](#)).

Note du webmestre : le calendrier n'est pas fixé. Avec le réchauffement climatique, si le tramway ne vas pas jusqu'à la mer c'est la mer qui ira jusqu'au tramway. Certainement une première en France.

- **2 avril 2008** - Dans le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, du 28 mars 2008, rubrique "Télégrammes" en page Montpellier, il est précisé qu'après avoir obtenu en juin 2007 (le 18 plus exactement, note du webmestre) la déclaration d'utilité publique (Dup), puis l'autorisation parcellaire le 19 décembre 2007, l'agglomération de Montpellier vient de recevoir l'autorisation au titre de l'article L. 214 du Code de l'environnement (anciennement loi sur l'eau) pour la ligne 3 du tramway.

L'article indique également que trois candidatures ont été retenues en ce qui concerne le choix du matériel roulant, soit 23* rames de 40 mètres : Alstom (France) qui pourrait faire la passe de trois avec ses [Citadis de type 402](#) (dont la conception actuelle des bogies moteur est peu adaptée à des tracés sinueux, note du webmestre), [Caf \(Espagne\)](#) et [Bombardier](#) (Canada, dont les principales unités de production de tramways se situent en Allemagne et en Autriche, note du webmestre).

Enfin le nombre de voyageurs quotidiens (il faudrait plutôt dire voyages validés, note du webmestre) est estimé à 70.000, alors que les premiers chiffres avancés donnaient une estimation entre 55.000 et 60.000 voyageurs quotidiens au lancement de la ligne 3 ([lire l'info du 14/11/2005](#)).

*23 dans l'article, [mais 25 rames de 30 mètres dans le dépliant de présentation de la ligne](#) édité par les Transports de l'agglomération de Montpellier, note du webmestre).

- **2 mai 2008** - Lors du dernier conseil d'agglomération tenu le mercredi 30 avril 2008, le président de l'agglomération de Montpellier, Georges Frêche, a déclaré qu'il ne voulait plus entendre parler d'un prolongement de la ligne 3 vers Palavas-les-Flots qu'il juge être un cul de sac ([lire l'info du 16 février 2008](#)). L'extension se ferait plutôt vers Carnon pour aller plus tard vers les pyramides de la Grand-Motte.

Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région du 2 mai 2008 en page 6.

Photo : E. Paris



- **17 mai 2008** - Dans son édition Montpellier et sa région, rubrique Autour de Montpellier en page 10, le quotidien Midi Libre daté du 16 mai 2008, publie un article sur la ligne 3. La construction de la ligne dans son tracé actuellement retenu nécessitera l'acquisition de 180 parcelles de terrain.

Propositions du webmestre : Le nombre de ces acquisitions foncières pourrait être moindre si le tracé de la ligne était totalement remanié pour être plus direct entre Juvignac et Pérols dans un premier temps puis Carnon ou Palavas-les-Flots dans un second temps. Ainsi en venant de Juvignac, l'arrivée à la nouvelle station "Mosson" doit être totalement revue. Le tracé présenté sur le site des [TaM](#) est totalement rocambolesque au niveau de cette nouvelle station "Mosson" qui accueillera également les rames de la ligne 1. Cette nouvelle station "Mosson" devrait être implantée au sud du parking relais et non pas à l'est. Cela évitera la construction de trois courbes à faible rayon pour la ligne 3 et il n'y aura qu'une seule courbe à faible rayon à créer sur l'extension de la ligne 1. Pour la suite, du nord au sud, il est inutile de faire un détour par le Conseil Général, comme il est inutile de construire la boucle dite des Prés-d'Arènes (c'est la répétition de la grossière erreur commise sur la ligne 2 où les rames Citadis 302 circulent à 10% de leur capacité 80% du temps sur la boucle dite "du Lez" entre les stations "Gare-Saint-Roch" et "Corum" via les stations "Rives du Lez" et "Pompignane"). Au bas de l'avenue Gambetta la voie montante (sud-nord) devrait être établie dans la rue du Faubourg-de-la-Saunerie alors que la voie descendante (nord-sud) le serait dans la rue Anatole-France remodelée. Arrivées à la gare Saint-Roch, les rames de la ligne 3 devraient emprunter les voies de la ligne 2 jusqu'à la station "Rives du Lez", puis circuler sur les voies de la ligne 1 jusqu'à "Port Marianne". De là les rames partiraient le long de l'avenue de la Mer où la double voie devrait être retenue sur toute la longueur de cette section de ligne appelée à desservir la future salle des sports de 12.000 places et ultérieurement les plages de Carnon et/ou Palavas-les-Flots. Quant à la construction de la branche vers Lattes, elle doit être totalement abandonnée car le nombre de voyageurs attendus ne devrait pas être significatif. L'économie réalisée grâce à l'abandon de la branche vers Lattes permettra de financer la double voie de la section de ligne située entre le supermarché Carrefour et le terminus de la ligne.

- **21 juin 2008** - Ou en est la ligne 3 ? Alors que le financement de la ligne 3 n'est pas assuré, loin de là, et que les projets d'extensions de lignes et de nouvelles lignes fleurissent au gré des manœuvres politiques du président de l'agglomération, Georges Frêche, les Transports de l'agglomération de Montpellier (TaM) viennent de faire paraître dans les annonces légales du quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, daté du vendredi 20 juin 2008, un avis d'appel public à la concurrence intitulé "Stratégie de la communication OT 3.864". Dans cet avis on apprend notamment que la date prévisionnelle du début des opérations de communication pendant les phases de travaux de construction de la ligne 3 est fixée au mois d'octobre 2008, pour une durée de 54 mois, la mise en service de la ligne étant fixée à l'été 2012 + 8 mois. Ce marché est financé par la communauté d'agglomération de Montpellier avec recours à l'emprunt et aux subventions pour un montant évalué entre 400.000 € et 1.400.000 €. Info : Louis Ferdinand.

- **28 juin 2008** - Georges Frêche, le président de l'agglomération de Montpellier, souhaite ardemment que le tramway aille jusqu'à l'aéroport, soit au moyen d'une branche de la ligne 3, soit par un prolongement de la ligne 1 depuis le futur nouveau terminus "Odysseum" en passant sous l'autoroute (un passage au-dessus de l'autoroute serait nettement moins onéreux, note du webmestre) avec au préalable la desserte de la future gare TGV.

Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région du 28 juin 2008. Lire aussi [l'info du 17 mai 2008](#).

Question du webmestre : avec la hausse vertigineuse du prix du kérosène, la desserte de l'aéroport par un tramway est-elle aujourd'hui justifiée ? ([lire un article sur la crise annoncée du secteur aérien](#)) Le seuil des 140 \$ le baril de pétrole a été franchi le 27 juin 2008.

- **3 juillet 2008** - L'hebdomadaire [La Gazette de Montpellier](#), n°1046, du jeudi 3 au mercredi 9 juillet 2008, publie, en page 23, une carte où figure le projet du tracé d'une branche de la ligne 3 assurant la desserte de l'aéroport de Montpellier. Cliquer sur [voir la carte](#).

- **26 juillet 2008** - Un article paru dans le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, daté du jeudi 24 juillet 2008, rubrique Montpellier, page 7, intitulé "Les extensions du tramway passées à la loupe", nous apprend que l'agglomération de Montpellier veut y voir plus clair dans son réseau de tramways qui tend à devenir anarchiquement* tentaculaire au gré de l'urbanisation du territoire. Ainsi, au cours du conseil d'agglomération qui s'est tenu le mercredi 23 juillet 2008, il a été décidé de constituer une commission (principalement composée de politiques qui sont pour la plupart peu compétents en la matière, note du webmestre) qui devra présenter un projet global d'ici à la fin de l'année. Extraits concernant la ligne 3 : La fameuse ligne qui doit mener le tramway vers les plages coûtera 500 millions d'Euros hors taxe (Ce coût comprend-t-il l'extension jusqu'à la mer ? car jusqu'à présent le coût annoncé était de 450 millions d'Euros hors taxe jusqu'à Pérols, note du webmestre). Georges Frêche hésite toujours entre une desserte de Carnon avec extension vers la Grande-Motte par la suite et une desserte de Palavas-les-Flots (apparemment ça devrait se jouer au cours d'un tirage au sort sur le plateau de France 3 grand Sud, en présence de la régionale de l'étape, Alexandra Rosenfeld miss France 2006, récemment estampillée miss Sud de France, à laquelle sera confiée la délicate mission de retirer d'un bocal de verre transparent une boule opaque contenant le ticket gagnant (Carnon ou Carnon), scénario sorti tout droit de l'imagination du webmestre).

* ajout volontaire du webmestre.

- **28 octobre 2008** - Selon [Le Journal du Dimanche](#), paru le 26 octobre 2008, "le gouvernement veut accélérer les projets de transports en commun dans les grandes villes. Un "appel" leur sera adressé début novembre. Montpellier, Orléans ou Saint-Etienne seraient invités à passer à la vitesse supérieure. L'Etat mettra sur la table, en urgence, 1 milliard d'Euros pour financer directement ces projets, prenant en charge 20% des coûts. De leur côté, les collectivités locales devraient être aidées par la Caisse des dépôts. Après avoir dégagé 4 milliards d'Euros de prêts pour la période 2004-2008, la Caisse étudie une seconde enveloppe de ce type."

Note du webmestre : ainsi l'agglomération de Montpellier serait en passe d'obtenir les 100 millions d'Euros espérés pour la construction de la troisième ligne, dont le tracé est malheureusement plus que critiquable ([lire l'info du 17 mai 2008](#)).

- **22 novembre 2008** - Les vieux croutons à la tête de l'agglomération de Montpellier n'ont toujours pas tiré les leçons de l'absence de desserte par une ligne de transport en commun à forte capacité du stade Yves-du-Manoir à Montpellier, que déjà ils posent la première pierre d'une grande salle de spectacle de 14.000 places du côté du parc des expositions, sur la commune de Pérols. Cette salle modulable, de 54 millions d'Euros, accueillera des concerts, des manifestations sportives, des congrès et des salons. Sa mise en service est programmée pour septembre 2010 avec toutefois une exception : la disponibilité de 10.000m² dès 2009 pour l'accueil du Sitevi (Salon international des techniques et équipements vitivinicoles et arboricoles).

Du fait de l'impéritie de cette génération de vieux croutons nourrie au sein de la fée automobile, l'accès à cette nouvelle salle de spectacle au moyen d'une ligne de transport en commun à forte capacité, n'interviendra que dans le courant de l'année 2012 avec l'arrivée de la ligne 3 du tramway, et encore si le calendrier de l'entrée en service de cette dernière est respecté. Il est à noter que la station de tramway la plus proche de cette grande de spectacle sera située à 450 mètres de cette dernière.

Pose de la première pierre intervenue le vendredi 21 novembre 2008. Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région, du 22 novembre 2008 en page 3.

- **23 novembre 2008** - Toujours à la rubrique de la génération de vieux croutons à la barre de l'agglomération de Montpellier, selon le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, en page 3, dans la colonne "Vite dit", c'est avant la fin de ce mois de novembre 2008 que sera prise la décision d'emmener le tramway montpelliérain jusqu'à Carnon et La Grande-Motte. Avec, en prime, une liaison de bus pour desservir (et polluer, ajout du webmestre) Palavas-les-Flots ([lire l'info du 26 juillet 2008](#)).

- **27 novembre 2008** - Le terme volatilité est à la mode ces jours ci. L'exemple en est donné par le coût estimé de la future ligne 3 du tramway. Après avoir été annoncé à 480 millions d'Euros hors taxe ([lire l'info du 16 mars 2006](#)), puis ramené à 450 millions d'Euros hors taxe ([lire l'info du 24 octobre 2006](#)), ensuite évalué à 500 millions d'Euros hors taxe ([lire l'info du 26 juillet 2008](#)), le coût des travaux est désormais estimé à 530 millions d'Euros hors taxe ainsi que le révèle un article intitulé "Equipement Tramway : une 3ème ligne sans "taxe Agglo" ", paru ce jeudi 27 novembre 2008 dans le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, en page 2. Toujours selon cet article, le début des travaux de la ligne 3 pourraient être avancés de six mois, soit à partir du mois de mars 2009, à condition que Nicolas Sarkozy accorde la rallonge promise ([lire l'info du 28 octobre 2008](#)).

Note du webmestre : l'aide de l'Etat serait de 20%, soit 100 millions d'Euros pour un coût de 500 millions d'Euros H.T. ou 106 millions d'Euros pour un coût de 530 millions d'Euros H.T.. Pour obtenir 120 millions d'Euros de l'Etat, le président de l'agglomération de Montpellier, souhaite que la participation de l'Etat soit portée à 25%. Hors, 120 millions d'Euros représentent 25% de 480 millions d'Euros H.T, ce dernier montant correspondant au premier chiffre avancé sur le coût estimé de la ligne 3.

- **29 novembre 2008** - A l'occasion du conseil d'agglomération tenu le mercredi 26 novembre 2008 en début de soirée, auquel le public n'a pas été invité à assister, il a été annoncé que la future station du nouvel hôtel de ville de Montpellier sur la ligne 3, sera signée par Jean Nouvel, l'architecte du méga hôtel de ville en cours de construction sur la rive droite du Lez en face de Port Marianne.

Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région, du 29 novembre 2008 en page 8.

Nota : Cette station sera située sur l'un des trois tronçons de la ligne 3 jugés inutiles par le webmestre ([lire ses propositions du 17 mai 2008](#)), qui n'engage que lui. Ces trois tronçons de ligne sont les suivants :

- a) le détour par le Conseil Général, sur la portion située entre Celleneuve et le supermarché Casino de la route de Lodève,
- b) la section de ligne située entre la gare St-Roch et Port Marianne via les Prés d'Arène,
- c) la branche à voie unique en direction de Lattes, depuis l'avenue de la mer.

- **3 décembre 2008** - Dans son édition Montpellier et sa région, de ce mercredi 3 décembre 2008, en page 3, le quotidien Midi Libre annonce que le président du Conseil Général, André Vezinhet, a affirmé que la contribution du département de l'Hérault au financement de la ligne 3 ne s'élèverait qu'à 23 millions d'Euros, au lieu des 50 millions d'Euros espérés par l'agglomération de Montpellier. Dans le même article intitulé "Tramway ligne 3 : Vezinhet donnera 23M€, pas plus", il est précisé que l'agglomération de Montpellier ne connaîtra, que fin mars 2009, le montant de l'aide allouée par l'Etat, et qu'à ce jour la contribution de ladite agglomération se monte déjà à 310 millions d'Euros sur un total de 530 millions d'Euros hors taxe.

- **18 décembre 2008** - Selon le quotidien gratuit "MontpellierPLUS", paru ce jeudi 18 décembre 2008, le chantier de la ligne 3 du tram, qui débutera en 2009, donnera du travail à 3.000 personnes.

- **13 janvier 2009** - Selon le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, de ce mardi 13 janvier 2009, page 3, les travaux de la ligne 3 débuteraient au mois de mars 2009 et sa mise en service resterait programmée pour l'été 2012. Coût de l'opération : 500 millions d'Euros hors taxe (ça baisse comme les cours du pétrole ([lire l'info du 27 novembre 2008](#)), note du webmestre), financés pour moitié par l'agglomération de Montpellier. Par ailleurs, rien ne serait tranché entre La Grande-Motte et Palavas-les-Flots, pour une desserte du rivage méditerranéen. En revanche une branche de la ligne 3 se précise depuis la route de la Mer en direction de l'aéroport (dont le trafic passagers recule régulièrement depuis 2007, note du webmestre).

- **15 janvier 2009** - Selon le quotidien gratuit [MontpellierPLUS](#), paru ce jeudi 15 janvier 2009, les premiers travaux en rapport avec le tracé de la ligne 3 du tramway débiteront le jeudi 19 mars 2009 sur l'avenue Masséna à Montpellier à deux pas des bâtiments de la Gendarmerie Nationale de l'avenue de Lodève.

Note du webmestre : les rames du tramway ne rouleront pas sur l'avenue Masséna. Il s'agit de créer une nouvelle artère routière entre l'avenue de Lodève et l'avenue de la Liberté.

- **17 janvier 2009** - Du côté de Lattes, on n'a pas attendu le 19 mars 2009 pour lancer les travaux sur la branche (inutile, [selon le point de vue du webmestre](#)) de la ligne 3 devant desservir cette commune. Un article intitulé "Premiers coups de pioche pour la ligne 3 du tramway" paru dans le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, de ce samedi 17 janvier 2009, rubrique Littoral, page 12, indique que les travaux ont débuté à Lattes, le mardi 13 janvier 2009, face au parking commercial Aragon, et qu'ils sont diligentés par l'Institut national de la recherche archéologique préventive (Inrap) dans le but d'explorer le sous-sol lattois.

- **20 janvier 2009** - Dans son édition Montpellier et sa région, en page 2, le quotidien Midi Libre, publie la lettre de Jean-Claude Bouissieren, conseiller municipal de Juvignac, délégué aux transports et aux travaux.

Extrait : "je souhaite apporter des précisions concernant votre article sur le tramway paru le 13 janvier 2009. Membre de la commission "réseau tramway" mise en place par le président Georges Frêche, je tiens à préciser que, suite à notre intervention dans le cadre de cette commission, le prolongement de la future 3e ligne de tramway depuis la station Caunelles (Juvignac sur le document ci-contre, note du webmestre), jusqu'au rond-point de Fontcaude (1,3 km) environ est inscrit au tableau des synthèses en tant que projet identité dans le cadre du futur PDU* de la communauté d'agglomération



de Montpellier. Lors de l'enquête publique de mars 2007, le commissaire enquêteur a souligné dans son rapport le souhait d'une majorité de Juvignacoises et Juvignacois de voir la future 3e ligne être prolongée jusqu'au rond-point de Foncaude (rectangle vert sur le document ci-contre, note du webmestre). La réalisation prévue d'un parking, avec accès direct à partir de l'échangeur de Fontcaude via l'autoroute A 750, permettra de rabattre tout le flot de circulation provenant de la région ouest, en étant complémentaire au futur parking Mosson (P+ R sur le document du haut, note du webmestre)."



*PDU = Plan de Déplacements Urbains.

- **3 février 2009** - Au grand dam de Georges Frêche, président à vie de l'agglomération de Montpellier, la ligne 3 du tramway est la grande oubliée du plan de relance du gouvernement présenté par le Premier ministre le lundi 2 février 2009 à Lyon. Pas un centime d'Euro n'est affecté à la construction de cette ligne dont le début des travaux est programmé le 19 mars 2009 ([lire l'info du 15 janvier 2009](#)).

- **27 Février 2009** - Distribution dans les boîtes aux lettres des habitants des communes de l'agglomération de Montpellier concernées par la ligne, en cette fin du mois de février 2009, du n°1 du périodique d'informations sur la ligne 3, baptisé "L3 LE NOUVEAU TRAMWAY de Montpellier Agglomération".

Titre à la une "J-30 des travaux sur mesure pour une ligne haute couture".

En page 2, une longue interview de Georges Frêche, président à vie de l'agglomération.

En page 3, le mot de Robert Subra, vice-président de l'agglomération, délégué au tramway, transports et déplacements, suivi du descriptif et du tracé de la ligne.

En page 4, la date (le 19 mars 2009) du lancement symbolique des travaux, à deux pas du lycée "Jules Guesde" (ex Mas de Tesse) illustré d'un plan de situation. Toujours en page 4, un article intitulé "au cœur de l'emploi" et un autre intitulé "Reconduction de la commission d'indemnisation". Enfin et toujours en page 4, le calendrier des opérations dont voici les grandes lignes :

De mai 2009 à octobre 2010 : travaux de déplacements réseaux (eau, assainissement, électricité, lignes téléphonique, gaz..) et de reconstitution riveraine;

de février 2010 à janvier 2012 : réalisation des infrastructures et revêtements (voiries, plate-formes, trottoirs, voies de circulation, espaces verts et éclairage public);

de juin 2010 à septembre 2011 : pose de la voie ferrée;

de décembre 2010 à février 2012 : travaux d'équipement, comprenant également aménagement des quais, stations, abris, bancs, panneaux d'information et distributeur de titres de transport;

de février 2012 à juin 2012 : essais des systèmes et des rames.

[Visualiser le périodique d'informations sur la ligne 3](#)

Note du webmestre : Robert Subra annonce 77.000 passagers par jour, mais ne précise pas si ce chiffre est celui attendu au lancement de la ligne ([lire l'info du 2 avril 2008](#)).

- **9 mars 2009** - Ca commence déjà par un gros mensonge. L'affiche de la campagne de publicité institutionnelle parue dans le quotidien gratuit MontpellierPLUS, ce lundi 9 mars 2009, à quelques jours du lancement symbolique des travaux de la ligne 3, annonce : "Tramway ligne 3 **Face à la mer**".

Commentaire du webmestre : au futur terminus "Perols-Etang de l'Or", l'étang éponyme sera bien visible. Quant à la mer, située à 1900 mètres de là* à vol de mouette, monter sur un escabeau sera très insuffisant pour l'apercevoir.

* et non à 800 mètres de là, comme le service communication de l'agglomération l'indique faussement dans les dossiers de presse sur la ligne 3. Distance de 800 mètres que reprennent sans sourciller les journalistes des médias locaux (La Gazette, Midi Libre, MontpellierPLUS, France Bleu Hérault, France 3 Sud..).



- **15 mars 2009** - Au cours de la réunion d'information tenue à la maison de la Démocratie, rue de la République à Montpellier, le vendredi 13 mars 2009, un responsable de l'agglomération a déclaré sans ambages que "...la ligne 3 n'est pas financée." Et il n'a pas eu tort de l'annoncer. Dans une info mise en ligne le 27 novembre 2008 ([lire l'info](#)), il était précisé : "le début des travaux de la ligne 3 pourraient être avancés de six mois, soit à partir du mois de mars 2009, à condition que Nicolas Sarkozy accorde la rallonge promise ([lire l'info du 28 octobre 2008](#))." Or à ce jour, et à quatre jours du lancement symbolique des travaux, on ne voit absolument rien venir en monnaie sonnante et

trébuchante de la part de l'Etat (dont on sait que les caisses sont totalement vides, note du webmestre). Par ailleurs, compte tenu de la très sévère crise économique actuelle, dont on ne voit pas encore le bout du tunnel, et de la situation financière dégradée des établissements bancaires qui ont l'habitude de prêter aux collectivités locales, parmi lesquels Dexia, il sera particulièrement difficile pour l'agglomération de Montpellier d'obtenir les 300 millions d'Euros minimum de l'emprunt nécessaire au bouclage du budget de la ligne 3. Ainsi les travaux au-delà du futur terminus "Mosson" en direction de la commune de Juvignac et ceux de la branche vers Lattes, ne seront engagés que dans la mesure où la disponibilité des fonds nécessaires à leur réalisation sera quasi certaine.

- **16 mars 2009** - Les écologistes de tout poil vont apprécier. Les travaux en rapport avec le tracé de la ligne 3 ont officiellement débuté, ce lundi 16 mars 2009, dans l'enceinte de la Gendarmerie Nationale de l'avenue de Lodève à Montpellier. Premières victimes expiatoires : des arbres et des arbustes qui n'avaient rien demandé. Rappelons que le lancement symbolique des travaux de la ligne 3 aura lieu dans cette même enceinte le jeudi 19 mars 2009 à 9h30, jour de grève nationale.

- **18 mars 2009** - Notre envoyé spécial a réussi à pénétrer incognito dans l'enceinte de la Gendarmerie Nationale, avenue de Lodève à Montpellier, pour immortaliser les préparatifs de la cérémonie du lancement symbolique des travaux de la ligne 3.

Photo : Anje34



- **19 mars 2009** - Une centaine de personnes a assisté au lancement officiel du premier chantier lié aux travaux de construction de la ligne 3, dans l'enceinte de la Gendarmerie Nationale, avenue de Lodève à Montpellier, ce jeudi 19 mars 2009 à 9h30.

Ce chantier, qui consiste en la création d'une nouvelle voie de liaison routière entre l'avenue de Lodève et l'avenue de la Liberté, est emblématique de la raison de la construction de cette ligne. L'aménagement urbain avant tout. Le tram est secondaire, il ne représente que moins de 50% de l'investissement total.

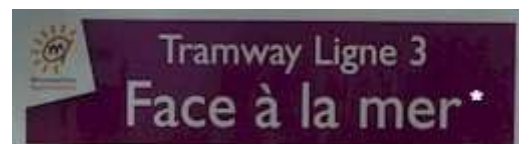
Après les interventions des différentes personnalités politiques (les méconnaissances flagrantes d'Hélène Mandroux, maire de Montpellier, sur le sujet tramway, ont fait beaucoup rire l'assemblée, note de l'envoyé spécial), le nouveau Préfet de l'Hérault, Préfet de la région Languedoc-Roussillon, a eu le dernier mot en déclarant que "dans cette région, il vaut mieux être sourd qu'aveugle" et cela en réponse aux propos du président à vie de l'agglomération de Montpellier, Georges Frêche, qui a demandé suite à l'appel à projets "Transports Urbains" annoncé en Conseil des Ministres du 22 octobre 2008, 25 % du montant de l'investissement (soit 132,5 millions d'Euros, note du webmestre), et le Préfet d'ajouter "sans vouloir gâcher la fête, je rappelle que l'Etat a subventionné les lignes 1 et 2, respectivement pour 60 et 28,8 millions d'Euros."

Info : L. Ferdinand

- **23 mars 2009** - Nombreuses sont les publicités ponctuées d'un astérisque afin d'attirer l'attention du consommateur. Rien de cela pour la publicité institutionnelle qui a fleuri dans les journaux inféodés au président à vie de l'agglomération (Midi Libre, MontpellierPLUS, La Gazette de Montpellier entre autres, note du webmestre) ainsi que dans les stations de tramways et de bus ([lire l'info du 9 mars 2009](#)). Aussi, le webmestre a pris l'initiative d'ajouter cet astérisque et l'avertissement qui aurait dû l'accompagner, après avoir parcouru à pied la distance qui séparera le futur terminus sud de la ligne 3 "Pérois - Etang de l'Or" et la plage de Carnon Ouest à l'horizon 2012.

* info et montage : E. Paris

Rappel : le terminus "Pérois - Etang de l'Or" sera bien situé à 1900 mètres à vol de mouette de la mer (les pieds dans l'eau).



* à la lisière de la plage de Carnon Ouest à vingt deux minutes à pied depuis le futur terminus "Pérois - Etang de l'Or", à condition d'être bien chaussé, de tenir une allure régulière, de n'être pas trop chargé, d'avoir une bonne forme physique, de prendre le chemin le plus court tout en respectant le code de la route, c'est à dire en passant par le parking de la résidence "Les Marines" à Carnon Ouest et en tirant tout droit sur le parking situé devant le Lezard Beach. Pour les moins courageux, des bus devraient faire la navette entre le terminus et la plage, à condition que les querelles actuelles entre l'agglomération de Montpellier et celle du Pays de l'Or ne soient plus à l'ordre du jour en 2012, sinon il y aura lieu de se reporter au début du présent avertissement.

- **25 mars 2009** - Anje34, notre envoyé spécial, est tombé sur un panneau annonçant la réalisation de la troisième ligne de tramway.

Logo : Montpellier Agglomération

Mise en service : 2012

Coût : 530 M €

Maître d'ouvrage : Montpellier Agglomération

Mandataire : Transports de l'agglomération de Montpellier

Maître d'œuvre : Groupement Egis Rail, AGD, Alfred Peter, Egis Eau, Egis Aménagement

Coordonateur SPS : Presents

Logos du groupement des Entrepreneurs : Bec, Malet, Razel

Au bas du panneau, les logos de l'Etat Français, de la région Languedoc Roussillon, de la ville de Montpellier et des TaM



Photo : Anje34

- **30 avril 2009** - La ligne 3 n'atteindra pas le bord de la mer dans un premier temps ([lire l'info du 23 mars 2009](#)), son tracé est fort critiquable (boucle inutile des Prés-d'Arènes et branche sans intérêt vers Lattes, note du webmestre) et pourtant ! Selon une dépêche de l'AFP ([lire l'info](#)) de ce 30 avril 2009, l'Etat français, dont les caisses sont plus vides que vides, va octroyer à l'agglomération de Montpellier une subvention phénoménale de 82,6 millions d'Euros pour la réalisation de la ligne 3 et de l'extension ouest de la ligne 1 ([consulter la page 17 du dossier de presse publié par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et le plan du tracé présenté](#)).

Rappel : la ligne 1 avait reçu 62,50 millions d'Euros de subventions de la part de l'Etat et la ligne 2 seulement 28 millions d'Euros sur 100 millions d'Euros espérés. Pour la ligne 3, Georges Frêche, président à vie de l'agglomération, souhaitait au moins 120 millions d'Euros ([lire l'info du 27 novembre 2008](#)).

- **2 mai 2009** - Contrairement à ce que déclare Jacques Domergue, député UMP de Montpellier, dans le quotidien Midi Libre, édition de Montpellier et sa région, rubrique "Montpellier Société" en page 5, la subvention de 82,6 millions d'Euros attribuée par l'Etat à l'agglomération de Montpellier n'est pas assortie de la condition que le tramway rejoigne la mer. Le souhait a sans doute été émis par Jean-Louis Borloo, Ministre de l'Ecologie, ce qui était logique, mais il n'en aurait pas fait une condition rédhibitoire dans la mesure où cette condition n'est pas inscrite noir sur blanc dans le dossier de presse publié par le Ministère concerné ([consulter la page 17 du document](#)).

Par ailleurs, et comme pour la campagne des municipales 2008 où il promettait le tramway gratuit pour tous, Jacques Domergue continue à délirer en déclarant "D'ailleurs, il aurait été beaucoup plus judicieux de débiter les travaux de la 3ème ligne en attaquant par le rond-point de l'Europe*. Il se ferait plus rapidement car le terrain est dégagé. Et, en quinze mois, le tram peut atteindre la mer. Cela veut dire en 2010 ! Ce qui changerait notablement la vie des Montpelliérains". En tenant ces propos, Jacques Domergue démontre une fois de plus qu'il n'est pas compétent en la matière. La réalisation d'une ligne tramway passe par plusieurs étapes et notamment par des réunions de concertation, une enquête publique, la déclaration d'utilité publique par le préfet, l'enquête parcellaire destinée à établir l'état des acquisitions foncières, l'autorisation au titre de l'article L. 214 du Code de l'environnement (anciennement loi sur l'eau)...avant le début des travaux qui aura été précédé par les appels d'offres et la budgétisation des dépenses engagées.

* Note du webmestre : on ne sait pas de quel rond-point de l'Europe il parle. Lattes, Palavas-les-Flots...?

- **2 mai 2009** - Conception fait de la résistance. Sur l'avenue des Prés-d'Arènes à Montpellier, où le tracé de la ligne 3 effectuera un détour inutile selon le webmestre (une reproduction en deux fois plus grand de l'erreur de tracé de la ligne 2 dite boucle du Lez en termes de fréquentation de voyageurs dans les rames), une propriétaire s'oppose à la destruction de ses magnifiques arbres et arbustes dont certains plus que centenaires. L'Agglo-Rieuse, Midi Libre, 7L TV et aujourd'hui France Bleu Hérault se sont fait l'écho des appels de détresse justifiés de Conception.

Info : E. Paris - Photo : L. Ferdinand



- **5 mai 2009** - Ce mardi 5 mai 2009, le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, rubrique Montpellier, consacre une pleine page au début des travaux liés à la construction de la ligne 3, avec carte à l'appui. Selon le quotidien, le projet d'un chevauchement des voies sur la rue du Faubourg-de-la-Saunerie à Montpellier, avec pour corollaire une circulation en alternance des rames, serait abandonné. La solution proposée par le webmestre le 20 juillet 2006 ([lire la dernière phrase de l'info](#)) pourrait être retenue.

- **12 mai 2009** - Après analyse des offres et avis de la Commission d'Appel d'Offres réunie ce mardi 12 mai 2009, Robert Subra, vice-président de Montpellier Agglomération, délégué aux transports, a attribué le marché à Alstom Transport pour un montant de 117,44 M€.

Il se décompose comme suit :

- une tranche ferme d'un montant de 65,5 M€ H.T, pour les 23 rames nécessaires à la mise en service de la ligne 3,

- une 1ère tranche conditionnelle d'un montant de 8,1 M€ H.T. et une 2e tranche conditionnelle d'un montant de 23,8 M€ H.T., correspondant respectivement à la fourniture de 3 et 9 rames supplémentaires. Ces deux tranches sont prévues pour un éventuel accroissement de l'offre sur le réseau de tramway de l'agglomération.

- une 3e tranche conditionnelle d'un montant de 20 M€ H.T. portant sur des prestations de maintenance.

Source : communiqué de presse direction de la commission communication de Montpellier Agglomération.

Note du webmestre : Alstom réalise la passe de trois à Montpellier avec un matériel Citadis 402 peu adapté aux courbes à faible rayon ([lire l'info du 18 avril 2009 sur infos réseau](#)).

- **14 mai 2009** - Voici le design des rames Citadis 402 Alstom qui circuleront à l'horizon 2012 sur la ligne 3, issu d'un travail commun entre les Transports de l'agglomération de Montpellier et les directions du design de Christian Lacroix et d'Alstom Transport.

Source : La Lettre Ville Rail & Transports numéro 77 datée du 14 mai 2009.



- **14 mai 2009** - A force de faire du pied à son ami Jean-Louis Borloo, le député UMP de la première circonscription de l'Hérault Montpellier - Palavas-les-Flots, Jacques Domergue, est enfin arrivé à ses fins. Dans une lettre adressée le 12 mai 2009 au président à vie de l'agglomération de Montpellier, Georges Frêche, le ministre écrit : "(...) A cette fin le préfet de région prendra contact avec vous pour établir une convention financière nécessaire à la concrétisation de cet engagement. Le prolongement jusqu'à la mer devra être prévu dans la convention. (...)". ([lire la lettre en ligne sur le site de Montpellier Journal](#)).

[Lire l'info du 30 avril 2009 suivie de celle du 2 mai 2009.](#)

- **14 mai 2009** - Autre péripétie, le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, daté du 13 mai 2009, annonce que le projet d'un chevauchement des voies dans la rue du Faubourg-de-la-Saunerie à Montpellier devrait être abandonné. Seule les rames venant de Juvignac emprunteraient cette artère sur une voie unique. Quant aux rames se dirigeant vers Juvignac, elles circuleraient sur voie unique sur une partie du boulevard du Jeu de Paume avant de tourner à gauche dans la rue André-Michel pour rejoindre à l'autre bout le boulevard Gambetta au moyen d'une courbe à très faible rayon (peu appréciée par les rames Citadis 402 Alstom, note du webmestre). La décision sera prise au conseil d'agglomération programmé le mardi 26 mai 2009.

Rappel : le webmestre préfère une voie unique dans la rue du Faubourg-de-la-Saunerie pour les rames se dirigeant vers Juvignac, celles venant de Juvignac empruntant alors la rue Anatole-France toujours sur voie unique.

Note : le conseil d'agglomération réuni le 26 mai 2009 a approuvé à l'unanimité les sens de circulation indiqués sur le document ci-contre.

- **17 mai 2009** - Dans le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, de ce dimanche 17 mai 2009, rubrique "Vite dit" en page 6, il est précisé que la communauté de communes du Pays de l'Or sera sollicitée pour participer financièrement à l'arrivée de la ligne 3 jusqu'à la plage. Selon le quotidien, le coût de la prolongation de la ligne 3, comprise entre le futur terminus "Pérois - Etang de l'Or" et le bord de la Méditerranée, avoisinerait les 45 millions d'Euros hors taxe. Le ministre Jean-Louis Borloo est toutefois prêt à subventionner cette extension de la ligne 3.

- **31 mai 2009** - Georges Frêche, président à vie de l'agglomération de Montpellier, et Michel Serra, directeur général d'Alstom Transport France, ont finalisé le marché de fourniture du matériel roulant pour la ligne 3, le vendredi 29 mai 2009 ([lire l'info du 12 mai 2009](#)).

Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région, du 31 mai 2009 en page 5.

Note du webmestre : à ce jour, le parc du tramway montpelliérain est composé de 30 Citadis de type 401 et 27 Citadis de type 302, soit au total 57 rames ([page infos rames](#)).

- **31 mai 2009** - Selon Robert Subra, vice-président de Montpellier Agglomération, délégué aux transports, "pour la ligne 3, on en est à 86% de promesses de vente et à 14% de négociations en cours. Seuls 12 dossiers sur 114 iront à l'expropriation judiciaire". Concernant la déclaration de cessation de paiement de [la maison de couture Christian](#)



Lacroix, Robert Subra déclare "cela ne devrait avoir aucune conséquence sur les rames de la ligne 3. Ce ne sont pas les mêmes sociétés. Et l'autre (XCLX, note du webmestre) est beaucoup plus florissante."

Sources : Midi Libre, édition Montpellier et sa région, du 31 mai 2009 en page 5.

- **12 juin 2009** - La ligne 3 s'exposera sur la place de la Comédie à Montpellier du mardi 23 juin 2009 au lundi 6 juillet 2009 (lire toutefois l'info du 23 juin 2009 ci-dessous, note du webmestre). On pourra y découvrir en 3D, à partir de bornes interactives, ses 22,4 kilomètres et ses 32 stations, de Juvignac à Pérois.

Source : Journal de l'agglomération "Harmonie", numéro 263 page 10.

Question du webmestre : la modification de tracé en centre ville ([lire l'info du 14 mai 2009](#)) aura-t-elle été prise en compte ?

- **23 juin 2009** - Du mardi 23 juin 2009 au mercredi 1er juillet 2009, la ligne 3 s'expose sur la place de la Comédie à Montpellier.

Un stand est équipé de six écrans sur lesquels il est possible de regarder défiler le tronçon de ligne de son choix.

Le stand est intégré à un décor extérieur constitué de vingt-trois panneaux de part et d'autre représentant le design Christian Lacroix d'une future rame de la ligne 3.

Un grand écran complète l'ensemble avec une vidéo qui passe en boucle, où notre tonitruant président à vie de l'agglomération, Georges Frêche, prétend que le réseau de tramways de Montpellier est le plus beau.

Info : L. Ferdinand - Photo : Johnny. A



- **24 juin 2009** - Si vous avez entre vos mains le dépliant de présentation du tracé de la ligne 3, rue par rue, qui vous a été remis ou que vous avez pris sur le stand installé sur la place de la Comédie à Montpellier (lire l'info ci-dessus), vous disposez désormais d'un document collector. Le résumé des caractéristiques de la ligne annonce 32 stations, alors que sur le tracé imprimé sur le dépliant vous n'en comptez que 31. La station "Pont Trinquat" située entre les stations "Pablo Picasso" et "Boirargues" a purement et simplement disparu.

Info : Anje34

Retrouvez la station "Pont Trinquat" en [cliquant ici](#)



- **30 juin 2009** - A la faveur de l'exposition sur la ligne 3 organisée sur la place de la Comédie à Montpellier ([lire l'info du 23 juin 2009](#)), le n°2 du périodique d'informations sur la ligne 3, baptisé "L3 LE NOUVEAU TRAMWAY de Montpellier Agglomération", était disponible.

[Visualiser le périodique d'informations sur la ligne 3](#)

- **5 juillet 2009** - Du dernier conseil d'agglomération réuni le vendredi 3 juillet 2009, orchestré par le président de l'agglomération en fin de vie politique, Georges Frêche, lequel doit subir une délicate opération de la colonne vertébrale sous anesthésie générale le lundi matin 6 juillet 2009, il ressort qu'en statuant sur les résultats d'appels d'offres, en l'occurrence 126,6 millions d'Euros d'engagement, pour la ligne 3, les Transports de l'agglomération de Montpellier enregistrent une économie de 17% sur les estimations initiales, soit 25,8 millions d'Euros.

Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région, du 5 juillet 2009, page 4.

- **9 août 2009** - A croire que les services de la communication de Montpellier Agglomération sont fâchés avec les chiffres ([lire l'info du 24 juin 2009](#)).

Comme à son habitude, l'agglomération de Montpellier ne lésine pas sur la communication. Au fur et à mesure de l'ouverture des chantiers liés à la construction de la ligne 3 du tramway, des panneaux illustrés par une rame Christian Lacroix, dépourvue de roues en l'absence de rails, fleurissent le long du tracé très sinueux de la future ligne.

Le coût total de l'opération est annoncé à 530.000.000 € (hors taxe, note du webmestre). Cependant, en additionnant les montants devant être apportés par Montpellier Agglomération, l'Etat, la Région Languedoc-Roussillon et le Conseil Général de l'Hérault, la somme s'élève à 492.600.000 €. Manquent à l'appel 37.400.000 €.

Info et photo : E. Paris

Info reprise en page 6 de l'hebdomadaire [l'Agglo-Rieuse](#) n°357 du mercredi 19 août 2009 sous le titre "Fâchés avec les chiffres."



- **26 septembre 2009** - Les 37.400.000 €, qui s'étaient envolés ([lire l'info ci-dessus](#)), ont été retrouvés. La morale est enfin sauvée ! Cependant, ce sont les contribuables de l'agglomération de Montpellier qui vont faire la grimace. Ce montant leur incombe en totalité, dans la mesure où la participation de l'agglomération au financement de la ligne 3 passe de 332.000.000 € à 369.400.000 €.

Info et photo : E. Paris

Info, avec photo à l'appui, reprise par l'hebdomadaire [l'Agglo-Rieuse](#) n°363 du mercredi 30 septembre 2009.



- **26 septembre 2009** - Alors que de plus en plus de rats de gauche quittent le navire de la Fréchtimanie, qui n'a plus le vent en poupe et dont la cargaison est nauséabonde, le quotidien régional Midi Libre, surnommé désormais "la Pravda régionale socialiste", s'emploie toujours à reprendre sans sourciller les communiqués de presse que lui sert tantôt le service communication de Montpellier Agglomération, tantôt le service communication de la région Languedoc-Roussillon. Pour preuve, dans un article publié en page 2 de l'édition Montpellier et sa région, de ce samedi 26 septembre 2009, intitulé "Transport : une étude lancée pour le tramway à Palavas", le rédacteur ressort toujours la même bourde : ".....alors que la rame prévoit, dans sa première phase, **de s'arrêter à 800 m de la plage**, à l'arrêt Santamonica ..." (futur terminus Pérols - Etang de l'Or situé en vérité (pravda en russe) à 1900 mètres à vol de mouette de la mer, note du webmestre).

Autre note du webmestre : L'encyclopédie en ligne [Wikipédia](#), après bien des hésitations, s'est rangée du côté de l'information donnée par le webmestre ([lire l'info du 23 mars 2009](#)) sur sa page consacrée au réseau montpellierain, rubrique ligne 3 - Parcours.

- **10 octobre 2009** - L'enquête publique se rapportant à la modification du tracé de la ligne 3 en centre ville à Montpellier ([lire l'info du 14 mai 2009](#)) aura lieu du mardi 10 novembre 2009 au lundi 14 décembre 2009. Les personnes souhaitant s'exprimer sur cette modification de tracé pourront se rendre à la mairie de Montpellier pour remplir les registres. Des commissaires enquêteurs seront sur place, à certaines dates, pour recueillir les observations du public.

Source : La Gazette de Montpellier n°1112 du 8 au 14 octobre 2009.

- **10 octobre 2009** - Si l'enquête publique, visée dans l'info qui précède, ne fait l'objet d'aucune réserve, le futur chantier d'aménagement de la ligne 3 du tramway devrait débuter au bas du boulevard du Jeu-de-Paume à Montpellier au mois de juillet 2010. Le boulevard sera définitivement fermé à la circulation automobile motorisée à

l'avenir. Les véhicules à moteur descendant le boulevard Ledru-Rollin seront déviés vers le cours Gambetta par la rue Marceau.

Source : La Gazette de Montpellier n° 1112 du 8 au 14 octobre 2009 et Midi Libre, édition Montpellier et sa région, du 10 octobre 2009 en page 2.

- **10 octobre 2009** - La ligne 3 comprendra cinq ouvrages de franchissement. Les rames Citadis 402 Alstom portant la griffe "Christian Lacroix" circuleront dessus. Le premier, reliant les communes de Juvignac et Montpellier, sera édifié au-dessus de la rivière Mosson. Ce sera le seul qualifié d'ouvrage d'art. Début des travaux : mars 2010. Le deuxième ouvrage correspondra à une dalle partielle construite au-dessus de la trémie routière de l'avenue Paul-Bringuier qui passe sous l'avenue de Lodève à la hauteur de la maison pour tous "William Shakespeare" à Montpellier, afin d'accueillir la plate-forme du tramway. Début des travaux : Décembre 2009. Le troisième ouvrage, situé entre l'avenue de Maurin et l'avenue des Prés-d'Arènes à Montpellier, consistera en un nouveau pont à édifier au-dessus de la voie ferrée Narbonne-Nîmes après démolition de l'actuel insuffisamment large. Début des travaux : janvier 2010. Le quatrième, situé à la limite des communes de Montpellier et Lattes, au sud de l'autoroute A9, prendra la forme d'un ouvrage élargi au dessus du ruisseau la Lironde. Début des travaux : décembre 2009. Le cinquième ouvrage est situé sur la commune de Lattes. Il s'agira d'un pont mixte route - voie unique du tramway, au dessus du chenal de la Lironde. Début des travaux : mars 2010.

Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région, du 10 octobre 2009 en page 9.

- **10 octobre 2009** - A l'occasion de la 61ème foire internationale de Montpellier qui se tient du vendredi 9 octobre 2009 au lundi 19 octobre 2009, il est possible de retirer sur le stand des Transports de l'agglomération de Montpellier (TaM), hall Marco Polo, le n°3 du périodique d'informations sur la ligne 3, baptisé "L3 LE NOUVEAU TRAMWAY de Montpellier Agglomération" ainsi que le nouveau dépliant de présentation du tracé de la ligne 3, rue par rue. Encore une fois ([lire l'info du 24 juin 2009](#)), vous aurez en main un document collector. Sur ce dépliant, le résumé des caractéristiques de la ligne annonce 31 stations. Cependant, sur le tracé imprimé au verso de ce même dépliant vous en compterez 32. La station "Pont Trinquat" située entre les stations "Pablo Picasso" et "Boirargues" refait surface, alors que dans la version précédente du même dépliant elle avait disparu du tracé. Tout comme elle a disparu du tracé publié par le magazine d'information de l'agglomération de Montpellier "Harmonie" n°266 de ce mois d'octobre 2009. Toutefois, le nombre de stations indiqué dans cette publication demeure à 32.

Info : E. Paris

- **8 novembre 2009** - A Montpellier, un panneau annonçant l'avis d'ouverture de l'enquête publique relative à la modification du tracé de la troisième ligne de tramway dans le secteur de la Saunerie ([lire l'info du 14 mai 2009](#)), a été placé sur le boulevard Gambetta, à l'angle de la rue du Cheval Vert. Cet enquête publique pour la forme*, débute le jeudi 12 novembre 2009 à 14h00 pour prendre fin le mercredi 16 décembre 2009 à 12h00 (et non du 10 novembre 2009 au 14 décembre 2009 comme indiqué dans la Gazette de Montpellier n°1112 ([lire l'info du 10 octobre 2009](#))). Les lieux d'enquête sont : l'Hôtel de l'Agglomération (siège de l'enquête) et la Mairie de Montpellier.

Info et photo : Anje34

* Note du webmestre : jusqu'à présent aucune enquête publique des lignes 1, 2 et 3 n'a débouché sur une modification quelconque d'un tracé toujours imposé de main de fer par le président à vie de l'agglomération de Montpellier, Georges Frêche. La politique dans l'agglomération de Montpellier c'est celle des années 1949 à 1989 en République Démocratique Allemande : "On est les plus beaux, on est les meilleurs, nos équipes sportives portent haut la flamme de la réussite sur tous les terrains de France et d'Europe et bientôt du Monde....".



Tracé prévu à l'origine.

- **12 novembre 2009** - Notre espion venu de l'Ouest ([lire l'info du 8 novembre 2009](#)) a pu prendre des photos de plans du tracé de la ligne 3, dans le secteur de la Saunerie à Montpellier, annexés au dossier de l'enquête publique qui est à la disposition du public à la maison de l'agglomération place Zeus à Montpellier de 8h00 à 18h00 et à la mairie de Montpellier de 8h30 à 17h30, entre le 12 novembre 2009 et le 16 décembre 2009.

La photo du tracé retenu à l'origine par la seule rue du Faubourg-de-la-Saunerie (chevauchement de voies) figure dans le cadre de gauche. Celle du tracé projeté, une voie unique "montante" par un bout du boulevard du Jeu-de-Paume et la rue André-Michel, et une voie unique "descendante" par la rue du Faubourg-de-la-Saunerie, est publiée ci-dessus.

Info : E. Paris - Photos : L. Ferdinand



- **28 novembre 2009** - Quel que soit le symbole utilisé pour signaler les chantiers du tramway, une panthère rose pour les lignes 1 et 2 (photo de gauche ci-dessus), un flamant haute couture signé Christian Lacroix pour la ligne 3 (photo de droite ci-dessus), rien ne change pour les automobilistes de l'agglomération de Montpellier. Pendant les travaux, c'est la croix et la bannière.

Info et photos : E. Paris

- **20 décembre 2009** - Dans son édition Montpellier et sa région, de ce dimanche 20 décembre 2009, en page 2, le quotidien Midi Libre pose la question suivante : "Quand aura lieu la présentation du design définitif de la ligne 3 ?" Une conférence de presse en présence de Christian Lacroix a été annulée le 14 décembre 2009 à cause, disait-on, des difficultés que traverse la société du célèbre couturier arlésien. Interrogé sur le sujet en conseil municipal, lundi dernier, 14 décembre 2009, Robert Subra, le monsieur tramway de l'Agglo a répondu : "C'est, entre autres, pour des raisons économiques."

Note du webmestre : Sur le même sujet, dans l'édition du quotidien Midi Libre du 31 mai 2009 ([lire l'info](#)), ce même Robert Subra déclarait à propos de la cessation de paiement de la maison de couture "cela ne devrait avoir aucune conséquence sur les rames de la ligne 3. Ce ne sont pas les mêmes sociétés. Et l'autre (XCLX, note du webmestre) est beaucoup plus florissante."

-**23 décembre 2009** - Les Transports de l'Agglomération de Montpellier (TaM) viennent de lancer un nouveau site exclusivement dédié à la ligne 3. Il suffit de cliquer sur l'image ci-contre.





- **13 janvier 2010** - Présence incongrue d'un panneau d'information sur le chantier de la démolition d'un immeuble sur l'avenue Paul Bringuier à Montpellier où passera la ligne 3. Ce panneau n'a pas été désolidarisé de la barrière-clôture qui avait été installée en son temps sur l'extension de la ligne 1 du côté d'Odysseum.

Info et photo : L. Ferdinand

- **17 janvier 2010** - En page 2 de son édition Montpellier et sa région, de ce dimanche 17 janvier 2010, le quotidien Midi Libre publie un article intitulé "Tramway Derrière les grands travaux, une ligne 3 pleine de surprises." Quatre chapitres son déclinés. Le premier est intitulé "Quatre ouvrages d'art délicats ou spectaculaires" ([lire toutefois l'info du 10 octobre 2010](#)), le second "quatre liaisons, dont deux très complexes" (Il s'agit des jonctions entre la future ligne 3 et les lignes 1 et 2 en cinq lieux différents (Nouvelle station Mosson, Gare St-Roch, avenue de Maurin, Pont Jean Zuccarelli et rond-point de la place Ernest-Granier), note du webmestre), le troisième "28 stations nouvelles et d'autres réaménagées" et le quatrième "Dans les coulisses d'autres gros enjeux" où il est question des conséquences de l'affectation des 23 rames Citadis 402 Alstom au dépôt "Les Hirondelles" de l'actuelle ligne 1, de l'entier renouvellement du système d'exploitation du réseau de tramways et du remplacement du système central d'achat des titres de transport compatible avec la billetterie des Trains Express Régionaux.

- **17 janvier 2010** - A la question "Et la ligne 3 jusqu'à la mer" posée par le journaliste du Midi Libre (édition Montpellier et sa région page 2 de ce dimanche 17 janvier 2010), à Robert Subra, vice-président de l'agglomération chargé des transports, ce dernier donne la réponse suivante : "Il faudra une déclaration d'utilité publique supplémentaire, une concertation, un financement et un montage de maîtrise d'ouvrage avec les autres collectivités car on est hors aggro ! Le conseil général est déjà d'accord pour poursuivre les études. L'agglo a délibéré pour s'engager auprès de l'Etat, ce qui conditionnait une partie de son aide pour la L3. L'idée est d'aller à Carnon (900m*), voire plutôt au Petit-Travers (3000m*), avec deux ouvrages d'arts pour environ 80 millions d'Euros hors taxe.

* distances totalement erronées, note du webmestre ([lire l'info du 23 mars 2009](#)).

Nota : [lire l'info du 14 mai 2009](#)



- **23 janvier 2010** - Au dépôt "[Les Hirondelles](#)", les travaux de terrassement nécessaires à la réalisation des voies de garage, sur lesquelles seront garées les rames Citadis 402 Alstom de la ligne 3, ont débuté au cours de la semaine qui vient de s'écouler.

Info et photo : L. Ferdinand

- **13 février 2010** - Sans surprise ([lire la note du webmestre rattachée à l'info du 8 novembre 2009](#)), le commissaire enquêteur a émis un avis favorable à l'enquête publique pour la modification du tracé de la ligne 3 dans le secteur de la Saunerie à Montpellier ([voir le nouveau tracé retenu](#)).

Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région, du samedi 13 février 2010, page 2.



- **24 février 2010** - Tout ça pour ça. Christian Lacroix s'est spécialement déplacé à l'usine Alstom d'Aytré, aux portes de La Rochelle, pour dévoiler le nez "taille réelle" réalisé en bois des motrices des rames Citadis 402 qui circuleront dans le futur sur la ligne 3 du tramway de Montpellier.

Photo issue d'une vidéo diffusée sur France 3 Sud le 24 février 2010.

[Lire aussi l'info du 14 mai 2009.](#)



- **7 mars 2010** - A Montpellier, route de Lodève, dès 2012, la station "Tonnelles" desservira principalement le supermarché Casino (ex Super M). La desserte de l'hypermarché Casino situé à Montpellier dans le quartier des Prés-d'Arènes se fera par les stations "Restanque" et "Garcia Lorca" de la ligne 3, toujours en 2012. L'enseigne Casino dispose déjà d'une desserte par le tramway de la ligne 1 pour son hypermarché ouvert au public le 24 septembre 2009 ([lire l'info du 21 septembre 2009](#)) sur la zone ludico-commerciale d'Odysseum. Comme pour la très grande majorité des enseignes installées dans le méga centre commercial Odysseum, le chiffre d'affaires escompté dans cette dernière grande surface n'est pas à la hauteur des espérances. A l'époque où ce concept de galeries commerciales a été voulu par le président à vie de l'agglomération, Georges Frêche, nul n'imaginait alors que le commerce électronique allait s'imposer comme un des acteurs majeurs du commerce de détail.

Info et photo : E. Paris



- **1er avril 2010** - La pose des premières voies de la ligne 3 a débuté le lundi 29 mars 2010 sur l'avenue du Professeur Etienne Antonelli à Montpellier, au pied du futur hôtel de ville pharaonique voulu par l'ancien maire de Montpellier, actuellement président à vie de l'Agglomération de Montpellier et de la région Languedoc-Roussillon, Georges Frêche.

Info et photo : L. Ferdinand

P.S : à la suite d'une annonce faite par le président mégagglo, Georges Frêche, le 9 juillet 2010 ([lire l'info du 10 juillet 2010](#)), les rails illustrant la photo ci-contre font désormais partie de la ligne 4 baptisée "Ring" et par la suite "Circulade".

- **3 avril 2010** - "Tramway ligne 3 Face à la mer". Telle était la publicité mensongère qui fleurissait dans les médias papier et sur des affiches placardées dans les stations de tramway et les abris bus l'année dernière à la même époque ([lire l'info du 9 mars 2009](#)). Un an après, la lettre M n° 1143 datée du 23 mars 2010 publie un entretien de l'ancien directeur général des Transports de l'Agglomération de Montpellier (TaM), Marc Le Tourneur du Breuil, précédé d'un titre sans équivoque "**La 3e ligne ne sera pas prolongée vers la mer avant six ou sept ans**". Ainsi d'ici à 2016 ou 2017 ce sera encore la galère pour rejoindre la grande bleue à bord d'un véhicule siglé TaM. En été, la ligne de bus 28 abandonne ses clients aux Cabanes de Pérols à 800 mètres à pied du rivage. Quant à la ligne de bus 32 qui dessert la commune de Villeneuve-lès-Maguelone, seule commune de l'agglomération disposant d'une longue plage très prisée par les accros de bains de mer et de bronzage intégral, elle largue ses clients à un arrêt situé à plus de trois kilomètres de la cote, où des vélos tout terrain sont mis gratuitement à leur disposition avec cependant un risque non négligeable de continuer son chemin à pied si les vtt ne sont plus disponibles. La plaisanterie dure depuis cinq ans maintenant ([lire l'info du 7 mai 2005](#)). Une bonne nouvelle toutefois. Il sera possible de rejoindre Palavas-les-Flots, Carnon et La Grande-Motte à partir de Montpellier (station Port-Marianne ou station Place de France sur la ligne 1) pour 1 € seulement* (achat d'un carnet de 10 tickets au prix de 10 €) à compter du 5 mai 2010, grâce aux autobus** d' Hérault Transport.

* rajouter toutefois le coût de votre titre de transport TaM pour accéder aux stations précitées.

** nombre de places limité, le voyage debout étant interdit à bord des autobus.

- **13 avril 2010** - Dans un entretien à la lettre M n°1143 datée du 23 mars 2010 (lire l'info ci-dessus) Marc Le Tourneur du Breuil, ancien directeur général des Transports de l'Agglomération de Montpellier (TaM) avait répondu à la question : "Quelle est la probabilité que la 3e ligne (Juvignac - Pérols) actuellement en chantier, soit prolongée jusqu'à la mer dès 2012 ?" dans les termes suivants : " Je n'y crois pas, les réflexions ont commencé, mais entre un début de réflexion et la mise en service, il faudra du temps...surtout quand autant de collectivités sont concernées ! On est plus proche d'un horizon 2016-2017 que 2012. Non pas que l'Agglo ne le veuille pas. Le problème, c'est qu'il faut un partenaire financier. L'Agglo n'a pas le droit d'y mettre un sou ! Elle n'est pas compétente hors de son territoire. C'est comme si la Région L.-R. se mettait à subventionner un aménagement en Paca (Provence alpes côte d'agneau, note humoristique du webmestre). Personne ne comprendrait. Du coup, la balle est dans le camp du Département de l'Hérault, des communes concernées et de la communauté de commune du Pays de l'Or. Le problème n'est pas tant financier (40 M€) qu'institutionnel".

Ce mardi 13 avril 2010, dans un article publié par le quotidien Midi Libre, édition de Montpellier et sa région, intitulé "Ligne 3 : Pourquoi tant de travaux en même temps ?" il est tout a fait surprenant de lire la phrase suivante "Une ligne qui va rejoindre la mer au printemps 2012". Dans ce même article, selon Robert Subra (surnommé Pinocchio, note humoristique du webmestre), président des TaM, "Les travaux de la ligne 3 s'arrêteront au printemps 2011". Tout à fait étonnant ! Faute d'argent ?

Les propos de l'ancien directeur général des TaM ont certainement déplu au président à vie de l'agglomération de Montpellier, Georges Frêche. Tant le quotidien Midi Libre, la voix de son maître, que le docile soldat Robert Subra, se devaient de remettre les pendules à l'heure d'été.

- **15 avril 2010** - Repère : tel est le titre d'un article mis en ligne sur son site internet par le quotidien Midi Libre, page Montpellier, le 13 avril 2010.

Cet article qui reprend sans aucun doute les informations d'un dossier de presse remis par le service de propagande de l'agglomération de Montpellier précise :

"Déjà réalisés : 65% des réseaux d'assainissement et eau potable; 70% des réseaux, téléphone, gaz et électricité. 40% des travaux d'extension de l'atelier tramway au centre des Hirondelles ont été faits ([lire l'info du 23 janvier 2010](#)).

En cours : des rails sont en train d'être posés à Montpellier sur l'avenue de Palavas et dans les quartiers Port-Marianne et Prés-d'Arènes. Les travaux continuent sur les réseaux sec et humide dans ces quartiers, la gare, la route de Lodève et l'avenue Paul Bringuier. Ces réseaux seront achevés d'ici à septembre. Les fouilles archéologiques débuteront cette semaine sur le boulevard de l'Observatoire, toujours à Montpellier.

A venir : cette année, à partir du second semestre, des travaux de plate-forme et pose de rails seront effectués à Montpellier dans les secteurs de Gambetta, route et avenue de Lodève, avenue Paul Bringuier, avenue des Prés-d'Arènes et sur le pôle Mosson, futur terminus communs aux lignes 1 et 3. 50% des rails devront être posés à la fin de l'année 2010.

La construction du pont de la Lironde, à Lattes, démarrera au mois de mai, alors qu'à Juvignac, pour le pont sur la Mosson, les travaux commenceront au cours de l'été. A Montpellier, les fouilles archéologiques continueront sur la rue de la Saunerie et la place Saint-Denis jusqu'à la fin de l'été.

Le raccordement de la ligne 3 aux lignes 1 et 2 est prévu à partir du début du mois de juillet ([lire l'info du 1er avril 2010](#))."



Au 15 avril 2010, contrairement aux informations indiquées ci-contre à gauche, les rails n'ont fait leur apparition que du côté du futur hôtel de ville de Montpellier, sur une vingtaine de mètres seulement. Une pose symbolique intervenue fin mars début avril, restée sans lendemain ([lire l' autre info du 1er avril 2010](#)) . La première soudure de rails officielle se fait toujours attendre.

Info et photo : E. Paris

- **28 avril 2010** - Conformément à l'information publiée dans le dossier de presse édité le 12 avril 2010 par le service de propagande de Montpellier agglomération, des voies viennent d'être posées sur une quarantaine de mètres du côté du rond-point des Prés-d'Arènes à l'entrée de Montpellier en cette fin du mois d'avril.

Info et photo : E. Paris

P.S : à la suite d'une annonce faite par le président mégagglo, Georges Frêche, le 9 juillet 2010 ([lire l'info du 10 juillet 2010](#)), les rails illustrant la photo ci-contre font désormais partie de la ligne 4 baptisée "Ring" puis "Circulade".



- **30 avril 2010** - Le plus beau des micocouliers de Montpellier, un arbre pluricentenaire, va vivre son dernier week-end. Lundi, dès l'aube, une armada d'hommes équipée de tronçonneuses va s'attaquer à son houpplier. Ce majestueux micocoulier est la victime innocente de l'Attila de Septimanie. La où la mine du crayon du roi des uns, des inféodés généralement lobotomisés, mais pas des autres, trace les contours d'une future ligne de tramway les arbres trépassent par milliers. Mercredi prochain, avenue des Prés-d'Arènes, le vide laissé par la disparition du magnifique micocoulier sera immense pour les propriétaires du parc où trône cette relique au feuillage inégalé sacrifiée sur l'autel d'une soi-disant utilité publique. Seule consolation, l'Attila de Septimanie, responsable de ce lâche assassinat, n'échappera pas à un dernier costume en bois...de micocoulier.

Info et photo : E. Paris

[Lire également l'info du 2 mai 2009.](#)



- **16 mai 2010** - La première rame Citadis 402 Alstom au design Christian Lacroix sera livrée d'ici à un an. Elle sera suivie par vingt deux autres rames de la même série. Dans cette perspective le centre de maintenance "Les Hirondelles", dans le quartier de la Mosson, à Montpellier, se prépare à accueillir ce nouveau matériel roulant. Divers travaux ont été entamés ([lire l'info du 23 janvier 2010](#)). Récemment un appareil de voie tri directionnel a été posé sur la boucle de retournement ([voir un schéma du centre de maintenance](#)). Il permettra aux nouvelles rames d'accéder aux voies de garage extérieur qui leur seront affectées.

Info et photo : L. Ferdinand



- **21 mai 2010** - Au centre de maintenance "Les Hirondelles", dans le quartier de la Mosson, à Montpellier, les travaux de construction du gril, sur lequel les futures rames Citadis 402 Alstom de la ligne 3 seront garées, progressent jours après jours. Des mâts supports de ligne aérienne de contact (lac) ont fait leur apparition.

Info et photo : Anje34



- **30 mai 2010** - "Quand on est con on est con" comme le chantait si bien Georges Brassens.

Au lieu de construire la branche inutile de la ligne 3 en direction de Lattes* (photo ci-contre), les vieux croutons qui gouvernent l'agglo de Montpellier auraient dû investir les fonds alloués à ce tronçon au financement de tout ou partie de l'extension de la ligne 3 vers la mer à partir du futur terminus "Pérois - Etang de l'or" qui sera implanté à 1900m à vol de mouette de la grande bleue. Certes les communes de Mauguio-Carnon ou Palavas-les-Flots, toutes deux au bord de la Méditerranée, ne font pas partie de l'agglomération de Montpellier, mais une desserte des plages dès 2012 aurait été la solution la plus judicieuse et les élus concernés seraient ressortis grandis d'une situation ubuesque qui remonte à 2005, année où les bus des Transports de l'agglomération de Montpellier (TaM) ont cessé de se rendre à Palavas-les-Flots après que cette dernière collectivité a quitté l'agglo. Mais non, les dirigeants de l'agglomération de Montpellier, président mégagglo en tête, ont décidé d'emmerder leurs concitoyens. Non seulement ils nous saignent à blanc avec des impôts locaux bien plus élevés que la moyenne, mais en plus ils se foutent de notre cadre de vie en implantant une unité de méthanisation des ordures ménagères qui empest tout un quartier de Montpellier depuis 2008, en lançant un vaste programme immobilier en bordure de l'autoroute A9, source de pollution sonore et atmosphérique, en ne faisant rien pour fluidifier la circulation automobile tant en ville qu'en périphérie, en créant des lignes de tramways les plus sinueuses de France qui deviendront les plus onéreuses à l'entretien, etc...

Comme le chantait Georges Brassens "Il y a peu de chance qu'on détrône le roi des cons" et le webmestre d'ajouter "qui nous prend pour des cons".

Info : E. Paris - Photo : Anje34

* Lire l'info du 17 mai 2008.

- **2 juillet 2010** - Après la présentation du nez brut d'une motrice de rame Citadis 402 Alstom ([lire l'info du 24 février 2010](#)), le quotidien Midi Libre publie la photo de la décoration finale retenue pour ce même nez, dans son édition Montpellier et sa région de ce vendredi 2 juillet 2010. A la différence des décorations proposées par Elisabeth Garouste et Mattia Bonettir, appliquées telles quelles sur les rames de la ligne 1 puis sur celles de la ligne 2, le couturier Christian Lacroix donne l'impression d'avoir passé son temps à apporter des retouches à la décoration extérieure du nez des motrices des rames qui circuleront sur la ligne 3. Entre la première esquisse présentée le 30 janvier 2007 ([lire l'info](#)), le design des rames dévoilé le 14 Mai 2009 ([lire l'info](#)) et la décoration faciale ci-contre, les différences sautent aux yeux.

Info : E. Paris - Photo sous mention DR empruntée au site midilibre.com



- **10 juillet 2010** - Le design de la ligne 3 a été présenté par Christian Lacroix au président à vie de l'agglomération, Georges Frêche, à l'occasion d'une conférence de presse organisée le vendredi 9 juillet 2010, coïncidant avec le 72ème anniversaire du mégagglo. Si le sous-marin du capitaine Nemo naviguait à vingt mille lieues sous les mers, le tramway au design XCLX, avec GF à la barre, nous transportera quant à lui à vingt mille lieues sous les dettes.

Info : E. Paris - Photo tirée du quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, daté du 10 juillet 2010, page 2.



- **10 juillet 2010** - Les vœux du webmestre sont en partie exaucés ([lire l'info du 17 mai 2008](#)) . Au cours d'une conférence de presse tenue le vendredi 9 juillet 2010, le président mégagglo, Georges Frêche, a annoncé que la ligne 3 serait plus directe. En arrivant à la station "Gare Saint-Roch" depuis La Mosson, les rames de la ligne 3 ne partageront plus le tracé de la ligne 2 entre la gare Saint-Roch et deux cents cinquante mètres au-delà de la station "Nouveau St-Roch", mais, au contraire, elles bifurqueront sur la gauche pour remonter la rue Jules Ferry en direction de la rue du Pont de Lattes pour suivre l'actuel tracé de la ligne 2, que les rames fleuries auront alors déserté ([lire l'info](#)), jusqu'à la station "Rives du Lez". De cette dernière station, les rames tourneront à droite pour côtoyer jusqu'au rond-point Ernest-Granier les rames bleues aux hirondelles de la ligne 1. Certes les travaux du côté de la boucle des Prés-d'Arènes ne sont pas abandonnés, mais les voies qui vont être posées dans les prochaines semaines verront en principe circuler les rames de la nouvelle ligne 4 baptisée pompeusement "Ring" ([voir le tracé](#)).

Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région, daté du 10 juillet 2010, page 2.

- **10 juillet 2010** - S'il existe un petit futé à Montpellier, au contraire, il brille par son absence tant chez les Transports de l'agglomération de Montpellier (TaM) que chez les directions du design de chez Alstom Transports et de chez Christian Lacroix. Le panneau représentant la décoration d'une motrice de la future ligne 3, devant lequel Christian Lacroix a posé face aux photographes de presse, comporte une anomalie. Le numéro de rame retenu est le 2047. Or le numéro 2047 est déjà affecté à une rame fleurie Citadis 302 Alstom de la ligne 2 baptisée "Elisabeth Bouissonade" ([lire la page infosrames](#)).

Info : E. Paris. Photo tirée du quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, daté du 10 juillet 2010, page 2.



- **27 août 2010** - La pose des voies de la ligne 3 se poursuit. Les premiers rails sont apparus cette semaine au bas de la rue de la République en continuité des appareils de voies installés devant le parvis de la gare St-Roch à Montpellier. Les voies de cette artère verront circuler dans l'avenir les rames de la ligne 3 mais également celles de la ligne 4 "Ring".

Info et photo : Anje34



- **30 août 2010** - Afin de montrer aux habitants de Lattes et de Pérols que les travaux de construction de la ligne 3 avancent sur leurs communes respectives, les voies ont été symboliquement posées à la hauteur des emplacements des futures stations "Boirargues" (photo), "Pailletrice" et "Parc des Expositions".

Info et photo : X. Raj



- **9 octobre 2010** - Le nez des futures motrices des rames Citadis 402 Alstom qui circuleront sur la future ligne 3, dévoilé à la presse par Christian Lacroix ([lire l'info du 2 juillet 2010](#)), est la vedette du stand des Transports de l'agglomération de Montpellier (TaM), hall Marco Polo, dans le cadre de la soixante deuxième édition de la foire internationale de Montpellier qui se tient du vendredi 8 octobre au lundi 18 octobre 2010.

Source : Midi Libre, Montpellier et sa région, du 9 octobre 2010, page 2.

- **13 octobre 2010** - A ce jour, sur l'avenue de Lodève à Montpellier, les voies ont été posées entre l'avenue Masséna ([lire l'info du 19 mars 2009](#)) et la rue de la Taillade. C'est au premier plan de la photo ci-contre que sera implantée la station "Jules Guesde" qui desservira le lycée éponyme. Elle aurait pu être baptisée "Mas de Tesse", mais un fou furieux, dans l'euphorie de sa victoire aux régionales de 2004, en a décidé autrement. Ainsi tous les lycées du Languedoc-Roussillon portant un nom de lieu ont été débaptisés. A la place, chaque lycée concerné a reçu le nom d'une personnalité, imposé par l'Attila de Septimanie. Pour le lycée du Mas de Tesse, le premier nom retenu fut "Alain", le philosophe. Mais le corps enseignant et les lycéens n'en voulaient pas (ces derniers auraient préféré "Max de Baise", note du webmestre). Le second nom choisi par Georges Frêche fut "Max Rouquette", mais la famille de cet écrivain en langue occitane n'acquiesça pas car les lycéens étaient à moitié satisfaits. Le troisième nom sorti du chapeau du président à vie de la région fut "Jules Guesde", un illustre inconnu pour la population montpelliéraine à l'exception de quelques initiés encartés depuis des lustres au parti socialiste. Pour les lycéens la récréation était terminée à cause d'un vieux crouton jusqu'au-boutiste.

Info et photo : E. Paris



- **1er novembre 2010** - Les premiers mâts supports de ligne aérienne de contact (LAC) ont été érigés sur l'avenue de Lodève du côté du château d'eau à Montpellier. Ces mâts sont des plus classiques. Ils sont identiques à ceux qui longent la ligne 2. On ne reprochera pas à Georges Frêche de ne pas avoir opté pour l'alimentation par le sol (APS) sur divers tronçons de la ligne. Ce système innovant, dont la fiabilité s'est grandement améliorée depuis son apparition à Bordeaux fin 2003, apporte une touche très esthétique dans les villes dotées de monuments historiques renommés (Bordeaux, Angers, Orléans, Tours, Reims). Toutefois, son coût d'installation et d'entretien est nettement plus élevé que celui de la ligne aérienne de contact. Certes, l'alimentation par le sol est installée le plus souvent sur de petits tronçons, à l'exception de Bordeaux, mais les rames doivent être spécialement équipées pour rouler à la fois sous ligne aérienne de contact ou sur alimentation par le sol. D'où un coût supplémentaire à l'achat et à l'entretien du matériel roulant par rapport à du matériel classique ne circulant que sous ligne aérienne de contact.

Info et photo : E. Paris



- **11 novembre 2010** - A Montpellier, sur l'avenue Raymond-Dugrand (toujours en vie, note du webmestre), anciennement "avenue de la Mer", les travaux progressent jour après jour. Les automobilistes coincés quotidiennement dans les embouteillages, sur cette artère passagère, peuvent en témoigner. Voies et mâts supports de ligne aérienne de contact colonisent les futurs "Champs Elysées" de la capitale régionale (*appellation donnée par feu Georges Frêche).

Info et photo : X. Raj



- **26 novembre 2010** - A Montpellier, la pose des voies a débuté tout en haut du cours Gambetta, à la hauteur de l'immeuble qui a accueilli durant des années des bureaux de la direction régionale de la Compagnie des Salins du Midi.

Info et photo : Anje34



- **2 décembre 2010** - Dans son édition Montpellier et sa région, de ce jeudi 2 décembre 2010, jour où le nouveau président de l'agglomération, Jean-Pierre Moure, doit être officiellement nommé, le quotidien Midi-Libre égraine plusieurs infos relatives au réseau de tramways de Montpellier.

Parmi ces infos :

- le nez de la ligne 3 (dessiné par Christian Lacroix), exposé durant la foire expo ([voir la photo](#)) , le sera à nouveau à partir du 8 décembre, devant les halles Laissac à Montpellier;
- la station "Gare Saint-Roch" commune aux lignes 3 et 4 se dessine, rue de la République à Montpellier. Les quais seront visibles début 2011.

- **3 décembre 2010** - Dans l'édition Montpellier et sa région du quotidien "Midi Libre", du jeudi 2 décembre 2010, dans un article consacré à l'avancement des travaux de la ligne 3, intitulé "Le tramway trace sa route", Robert Subra, vice-président de l'agglomération chargé des transports (surnommé Pinocchio, note humoristique du webmestre), déclare sans ambages : "Notre objectif est que personne ne disparaisse à cause du tramway." Dans l'édition Montpellier et sa région du même quotidien du 3 décembre 2010, dans un article intitulé "La librairie du Mas de Tesse a fermé", son auteur rappelle que Patrick Lassot, son gérant, avait raconté, il y a quelques semaines au Midi Libre, les conséquences sur son activité des travaux de la troisième ligne du tramway. Le journaliste s'empresse toutefois d'écrire : "Ses soucis financiers remontaient visiblement à bien avant les premiers coups de pioche".

Info et photo : L. Ferdinand

Note humoristique du webmestre : à la place de la librairie on verrait bien un vidéo club à l'enseigne "Max de Fesses".



- **5 décembre 2010** - Dans l'édition Montpellier et sa région du quotidien "Midi Libre", de ce dimanche 5 décembre 2010, André Vézinhet, président du Conseil Général de l'Hérault, s'inquiète de l'érosion des plages entre La Grande-Motte et Palavas-les-Flots. "Voilà quatre ans, d'importants moyens financiers ont été débloqués par l'Europe, l'Etat, la Région, le Département, ou encore les communes, pour reengraisser la plage. Des milliers de m3 de sable sont depuis repartis à l'eau". André Vézinhet ajoute "Nous devons faire quelques chose car nous aurons bientôt la mer sur la place de la Comédie."

Note du webmestre : vu les propos pessimistes d'André Vézinhet, surnommé "Dédé Lapin", pas la peine de poursuivre par la suite les travaux de la ligne 3 en direction de la mer à partir du futur terminus "Pérols - Etang de l'Or" à la hauteur de la résidence Santa Monica. Des millions d'Euros seront ainsi économisés. A cause du dérèglement climatique avéré, c'est bien la mer qui ira au tramway et non le contraire" ([lire l'info du 16 février 2008](#)).

- **8 décembre 2010** - Depuis ce mercredi 8 décembre 2010 et jusqu'au mardi soir 28 décembre 2010, le nez "taille réelle" des futures motrices de la ligne 3, est exposé sous un chapiteau, aux parois translucides, installé à proximité des halles Laissac à Montpellier. A cette occasion, les Transports de l'agglomération de Montpellier (TaM) affichent sur une structure, jouxtant le chapiteau, le slogan suivant : "TaM vous offre une trêve, vos commerçants un rêve". Une drôle de façon de faire avaler, aux commerçants du quartier, la pilule des nuisances occasionnées depuis de nombreux mois par les travaux de construction des voies communes aux futures lignes 3 et 4. Les travaux seront interrompus sur ce secteur du 17 décembre 2010 au soir au 3 janvier 2011 au matin.

Les personnes qui viendront jeter un œil sur le nez au design Christian Lacroix, pourront participer à un concours. Une seule question est posée. Combien de lignes la Communauté d'Agglomération de Montpellier comptera-t-elle en 2012 ? 3, 4 ou 5 (réponse du webmestre : 4). Le bulletin à remplir est à déposer dans une urne placée sous le chapiteau sous la surveillance de Robert Navarro. Les gagnants, qui sont déjà connus, seront tirés au sort le 4 janvier 2011.

Info et photo : Anje34



[Archives lignes 3 et 4 \(2011\)](#) [Infos lignes 3 et 4 2012](#)

Projet de ligne 4 devenue ligne 5 . Future ligne 4 "Ring"* depuis le 9 juillet 2010

* "Circulade" depuis le 1er septembre 2010

- **22 février 2005** - Une semaine après la première soudure symbolique des rails de la ligne 2, Hélène Mandroux, Maire de Montpellier, annonce le 22 février 2005, sur la place de la Comédie, qu'une future ligne 4 devrait relier Celleneuve à l'Avenue de Toulouse.

- **6 février 2006** - Selon le quotidien gratuit "Montpellierplus", dans son édition de ce lundi 6 février 2006, Georges Frêche, le président de l'agglomération, aurait déclaré "La ligne 4, il n'en est pas question, mais une branche de la ligne 3 desservira la Chamberte et le Val de Croze". Frêche - Mandroux, c'est le grand amour (lire l'info ci-dessus du 22 février 2005) .

- **23 juillet 2006** - Lors du conseil d'agglomération réuni le 21 juillet 2006, le président de l'agglomération, Georges Frêche, qui apparemment perd la mémoire (lire l'info ci-dessus), a émis l'idée d'une quatrième ligne qui, grosso modo, partirait du Plan Cabanes à Montpellier pour rejoindre l'entrée de Lavérune, en passant par Figuerolles, Estanove, la Chamberte, puis la route de Lavérune. Un projet qui ne devrait toutefois pas voir le jour avant de nombreuses années.
Source : Midi Libre, édition de Montpellier et sa région du 23 juillet 2006

- **31 octobre 2007** - Enfin, ça y est, c'est presque fait, en un mot comme en cent, Georges Frêche annonce que le stade Yves du Manoir sera desservi par le tramway à l'horizon 2012 grâce à une ligne 3bis ou 4 se séparant du futur tronçon commun ligne 2 ligne 3 juste avant la station "Nouveau Saint-Roch" pour emprunter le boulevard Berthelot, franchir la place du 8 mai 1945, rejoindre Figuerolles par la rue de la Croix du Capitaine, puis direction la Chamberte, route de Lavérune en passant par la maison pour tous Marcel-Pagnol pour une partie de cartes, la rue du Pas du Loup, Montpellier Village pour enfin atteindre le temple du rugby. Le président de l'agglomération n'a avancé aucun chiffre sur le coût du projet et est resté muet sur son financement. Commentaire du webmestre : ça fait beaucoup de kilomètres à construire pour une moyenne d'à peine vingt rencontres officielles de ballon ovale par an ([lire l'info du 29 septembre 2007](#)).

Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région du 31 octobre 2007 en page 3.

- **4 janvier 2008** - La Gazette de Montpellier dans sa toute première édition de l'année 2008 parue le 3 janvier 2008 sous le n°1020 consacre un article à la ligne 4. Le tracé proposé est totalement différent de celui présenté dans l'info du 31 octobre 2007 (lire l'info ci-dessus). A partir de la place du 8 mai 1945, la ligne 4 emprunte la totalité de l'avenue de Toulouse, tourne au rond-point du grand M en direction du Boulevard Paul-Valéry et termine sa course devant le stade Yves du Manoir.

Commentaires de Louis Ferdinand :

..sauf que les caisses sont vides, les crédits des lignes 1 et 2 sont encore à payer et cela pour des dizaines d'années. La frénésie de délivrance des permis de construire est bien la preuve qu'il est toujours nécessaire de créer des foyers fiscaux pour alimenter encore et encore les dépenses astronomiques d'élus coupés de la réalité, entourés de flatteurs

intéressés, de journalistes grasement payés, avec en embuscade les membres du Medef qui ne rêvent que de plus valus, de jetons de présence, de marchés arrangés, de stock-options et de primes de licenciement aussi grosse qu'un airbus forgeadtissimo (C'EST NOEL, merci papa !!!) . Et voila que les élections municipales approchant le président de l'agglomération de Montpellier sort de ses boules de cristal de nouvelles lignes de tramway aussi nombreuses qu'il trouve de relais dans la presse pour distiller ses tartarinades ...

Les 2 derniers exemples sont le tramway jusqu'a la mer (Aujourd'hui en France du lundi 31 décembre 2007) et puis la Gazette de Montpellier n°1020 du 3 au 9 janvier 2008 qui nous annonce "Exclusif : le nouveau tracé de la ligne 4 de tram". Et pour dire que c'est sérieux Monsieur Subra, l'élue en charge des transports de l'agglo ajoute "...nous avons retenu des piste sérieuses..."

- 12 janvier 2008 - Excellente initiative de la Gazette de Montpellier qui présente dans son numéro 1021 publié le 10 janvier 2008 l'ensemble des propositions du tracé de la ligne 4 ([Voir la page créée par le webmestre à la suite de cet article](#)).

- 13 janvier 2008 - A moins de deux mois du premier tour des élections municipales fixé au dimanche 9 mars 2008, les habitants des quartiers ouest de Montpellier (Figuerolles, la Chamberte, Montpellier Village) seront particulièrement surpris d'apprendre que la ligne 3 bis ou 4 que leur promet le président de l'agglomération pour 2012, à coups de communiqués de presse répétés depuis trois mois, avait déjà fait l'objet d'une proposition d'un tracé compris dans [une esquisse de réseau maillé](#) dessinée par deux membres de l'association Geftram (Groupement pour l'Etude du Futur TRAMway de Montpellier) le 5 novembre 2001 et remise aux commissaires enquêteurs de la deuxième ligne de tramway le 30 octobre 2003. A l'époque, cette proposition de tracé n'avait apparemment pas retenu l'attention des responsables de la communauté d'agglomération de Montpellier pour lesquels, selon le constat des deux membres de l'association Geftram, les quartiers en question étaient sans intérêt dans la mesure où aucune opération immobilière d'envergure ne pouvait y être réalisée.

Ceci écrit, Madame Hélène Mandroux pourrait être élue maire de Montpellier dès le premier tour... si Monsieur Georges Frêche (70 ans en 2008) renonce à figurer sur sa liste.

En matière de transports publics, on peut notamment reprocher au président de l'agglomération de Montpellier deux erreurs grossières. La première : avoir imposé un détour inutile à la ligne 2 entre les stations "Corum" et "Gare Saint-Roch" via "Les Aubes" et les "Rives du Lez" (une portion de ligne dont le coût de construction du kilomètre de voie posée a été le plus élevé et sur laquelle circulent des rames Citadis 302 Alstom pratiquement vides, note du webmestre). La seconde : avoir fait édifier un stade de rugby de 12.000 places, inauguré le 23 juin 2007, sans assurer sa desserte par une ligne de transport en commun de grande capacité à un moment où il est nécessaire d'intensifier la lutte contre les gaz à effet de serre émis principalement par les automobiles.

- 25 juin 2008 - Selon une information parue dans la colonne repère du quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, de ce mercredi 25 juin 2008, en page 4, la ligne de tramway dite 3 bis ou 4 devrait être réalisée au plus tard un an après l'entrée en service de la ligne 3. Toujours selon cette information, cette ligne partirait de la gare Saint-Roch et desservirait les quartiers de Figuerolles, La Chamberte, Montpellier Village, avant d'atteindre le stade Yves du Manoir.

- 26 juillet 2008 - Un article paru dans le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, daté du jeudi 24 juillet 2008, rubrique Montpellier, page 7, intitulé "Les extensions du tramway passées à la loupe", nous apprend que l'agglomération de Montpellier veut y voir plus clair dans son réseau de tramways qui tend à devenir anarchiquement* tentaculaire au gré de l'urbanisation du territoire. Ainsi, au cours du conseil d'agglomération qui s'est tenu le mercredi 23 juillet 2008, il a été décidé de constituer une commission (principalement composée de politiques qui sont pour la plupart peu compétents en la matière, note du webmestre) qui devra présenter un projet global d'ici à la fin de l'année. Note du webmestre : à la lecture des quelques lignes consacrées à la ligne 4, il semble bien que cette dernière ait du plomb dans l'aile. Il est ainsi écrit : "cette extension part du nouveau stade de rugby, passe par Montpellier village, Figuerolles, mais ne peut rejoindre la gare car il est impossible de faire passer une troisième ligne (sur le tronc commun des lignes 2 et 3 entre "Nouveau Saint-Roch" et "Gare Saint-Roch", note du webmestre). L'étude devra dire si l'itinéraire par plan Cabanes, boulevard Henri IV (?) et la place Albert 1er (?) est faisable."

* ajout volontaire du webmestre

- 26 septembre 2008 - Avant que la commission ad'hoc (lire l'info ci-dessus) ne rende son rapport, Georges Frêche, président de l'agglomération de Montpellier, prend les devant. Le quotidien gratuit "MontpellierPLUS" paru ce vendredi 26 septembre 2008, apprend à ces très nombreux lecteurs qu'après avoir été annoncée du côté de la gare, la ligne 4 du tramway reliera le stade de rugby "Yves-du-Manoir" à "Clapiers" dans six à huit ans via le boulevard du Jeu-de-Paume, selon les propos tenus le 25 septembre 2008 par le président de l'agglo. A partir du stade de rugby, la ligne de tramway passera par Montpellier-Village, la Chamberte, l'avenue de la Croix du Capitaine, le boulevard Georges Clemenceau, la rue du Faubourg-de-la-Saunerie (tronc commun avec la ligne 3), le boulevard du Jeu-de-Paume, le boulevard Henri IV, puis empruntera le tracé de la ligne 1 entre la place Albert 1er et la colonne joutant l'hôpital Saint-Eloi . De là elle suivra un des tracés annoncés pour la future ligne 5 ([lire infos ligne 5](#)), via l'avenue du Professeur Pezet et le futur grand campus universitaire avant de rejoindre Agropolis et par la suite Clapiers.

Le quotidien gratuit ajoute que Georges Frêche ("Monsieur Soleil", plaisanterie du webmestre) a déclaré le 25 septembre 2008, à l'occasion de la soudure officielle de rails du prolongement est de la ligne 1 ([lire l'info](#)) : "Avec les quatre lignes (1, 2, 3 et 4), nous aurons le meilleur réseau de transports en commun de France. Nous anticipons ainsi la disparition du pétrole dont les réserves seront bientôt épuisées".

- **12 octobre 2008** - Selon une info parue dans le quotidien Midi Libre, édition Montpellier et sa région, de ce dimanche 12 octobre 2008, en page 3, à la rubrique "Les indiscretions de la Grisette", Hélène Mandroux, Maire de Montpellier, souhaiterait voir la portion de la future ligne 4 du tramway, devant passer par le boulevard du Jeu-de-Paume (lire l'info ci-dessus du 26 septembre 2008), inscrite dans le calendrier de la réalisation des travaux de la future ligne 3. Cette demande s'inscrirait dans un démarche de requalification de cette artère (connue par les automobilistes pour ses embouteillages cauchemardesques, note du webmestre) .

- **23 novembre 2008** - Après s'y être farouchement opposée au moment du choix du tracé de la ligne 2 du tramway, la génération de vieux croutons à la barre de la ville et de l'agglomération de Montpellier serait d'accord pour que le tramway passe par le boulevard du Jeu-de-Paume et la place Albert-1er (lire l'info ci-dessus). Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région, page 3, colonne "Vite dit".

Note du webmestre : c'est même si vite dit, ou plutôt écrit , qu'on peut relever dans l'info "....une ligne de tram voie le jour....", "....sur l'avenue du Jeu-de-Paume et le boulevard Albert-1er,"

- **13 janvier 2009** - Le quotidien Midi Libre dans son édition Montpellier et sa région, datée de ce mardi 13 janvier 2009, présente, en page 3, le nouveau projet du tracé de ligne 4.

Extraits tirés du quotidien : "Depuis Clapiers, la ligne 4 desservira le Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), Agropolis et le futur campus universitaire par l'avenue d'Agropolis, la rue Arthur-Young et la route de Mende. Un arrêt devrait être installé place de la voie Domitienne, puis le tramway suivra l'avenue du Docteur-Pezet pour se raccorder à la ligne 1 à la hauteur de l'hôpital Saint-Eloi. La ligne 4 empruntera les rails de la ligne 1 jusqu'à la place Albert-1er. De là, la ligne 4 remontera le boulevard Henri IV, empruntera les boulevards du professeur Louis-Vialleton, Ledru-Rollin et Jeu de Paume, avant de bifurquer dans la petite rue André-Michel (quelle idée ?, note du webmestre) pour rejoindre le bas du boulevard Gambetta où elle partagera sur quelques dizaines de mètres les rails de la ligne 3 avant de rejoindre le boulevard Clémenceau par la place Saint-Denis. Ensuite, le tramway filera jusqu'à la place du 8-mai-1945, passera à l'intérieur de ce qui est actuellement l'enceinte de l'Ecole d'Application de l'Infanterie (EAI) depuis la rue Lepic. Après avoir desservi Estanove, le tramway poursuivra sa route par la rue des Chasseurs, la route de Lavérune, la rue du Pas-du-Loup, desservant le collège Marcel-Pagnol, pour arriver triomphalement au stade Yves-du-Manoir, le temple du rugby Montpelliérain, dont le nouveau président du club à peine élu vient de donner sa démission ce 13 janvier 2009 (adieu veaux, vaches, cochons, Chabal..., note du webmestre)."

Le quotidien précise que les travaux débuteraient en 2014, mais il ne donne aucune information sur le coût de cette ligne 4.

[Voir le nouveau tracé proposé.](#)

- **30 janvier 2009** - Le quotidien Midi Libre, dans son édition Montpellier et sa région, datée du mardi 27 janvier 2009, page 2, nous en apprend plus sur la ligne 4. Cette ligne, Agropolis-Campus / Stade Yves-du-Manoir-Ovale, mesurerait 10,5 km pour un coût, rames de tramway comprises, de 240 millions d'Euros hors taxe. L'entrée en service interviendrait en 2016. Deux extensions sont d'ores et déjà imaginées. La première au nord pour rejoindre Clapiers (1,5 Km pour 25 millions d'Euros hors taxe), la seconde à l'ouest pour rallier la route de Bionne (2 km pour 35 millions d'Euros).

- **30 janvier 2009** - Fort heureusement, le ridicule ne tue pas. Selon le quotidien Midi Libre, dans son édition Montpellier et sa région , datée du jeudi 29 janvier 2009, Madame Hélène Mandroux, Maire de Montpellier, a pris sa plus belle plume pour écrire au président à vie de l'agglomération, Georges Frêche, et s'étonner de ne pas voir programmer, d'ici à la fin 2012, le projet de la ligne 4, pour lequel un accord avait été trouvé il y a quelques semaines afin que celle-ci emprunte le boulevard du Jeu de Paume ([lire l'info du 13 janvier 2009](#)). Elle demande donc que le chantier de cette ligne soit engagé dans le calendrier de réalisation de la ligne 3, afin que la ville puisse disposer à l'horizon 2012 de cet équipement et rappelle que "cette section, très courte et d'un coût relativement modeste (...), permettrait d'engager rapidement la requalification urbaine et commerciale de ce boulevard avec l'extension du secteur piétonnier."

- **27 mai 2009** - Georges Frêche, président à vie de l'agglomération de Montpellier, est en campagne électorale...pour les régionales de 2010. Dernière élucubration en date, au dernier conseil d'agglomération tenu le mardi 26 mai 2009, Georges Frêche propose que la ligne 4 relie la ville de Lavérune à la ville de Montferrier-le-Lez ou même mieux à la ville de Prades-le-Lez, via Montpellier par le boulevard du Jeu-de-Paume et le boulevard Henri IV. Résultat du vote : tout le monde (tous partis confondus) vota comme un seul homme cette proposition. Début des travaux programmés en 2012, pour une mise en service en 2015.

Commentaire du webmestre : on n'est plus à un kilomètre près.

Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région du 31 octobre 2007 en page 3.

- **12 juin 2009** - La Gazette de Montpellier publie dans son numéro 1094, daté du jeudi 4 juin 2009 au mercredi 10 juin 2009, [le nouveau tracé de la ligne 4](#) approuvé lors du conseil d'agglomération tenu le mardi 26 mai 2009 (lire l'info du 27 mai 2009 ci-dessus).

- **5 juillet 2009** - Du dernier conseil d'agglomération réuni le vendredi 3 juillet 2009, orchestré par le président de l'agglomération en fin de vie politique, Georges Frêche, lequel doit subir une délicate opération de la colonne vertébrale sous anesthésie générale le lundi matin 6 juillet 2009, il ressort que le coût de l'extension de la ligne 4 ([lire l'info du 27 mai 2009](#)) s'élève à 70 millions d'Euros hors taxe, dont 40 millions d'Euros hors taxe pour la branche Montferrier - Prades-le-Lez, pour une enveloppe finale portée à 330 millions d'Euros hors taxe.

Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région, du 5 juillet 2009, page 4.

- **27 octobre 2009** - Georges Frêche, président de l'agglomération de Montpellier, président de la région Languedoc-Roussillon, nous refait le même coup que pour la ligne 3, pratiquement cinq ans jour pour jour ([lire l'info ligne 3 du 18 février 2005](#)). En septembre 2004, il déclarait que la troisième ligne "était repoussée aux calendes grecques", l'agglomération se trouvant alors dans une impasse pour boucler le financement de la deuxième ligne, la subvention attendue de l'Etat étant passée à 5 millions d'Euros au lieu des 100 millions espérés. Aujourd'hui, il annonce "Sans la taxe professionnelle, la quatrième ligne de tramway n'entrera pas en service en 2016 mais en 2020;"* Comme en 2004, c'est encore une fois une question d'argent. Nul doute qu'il reviendra rapidement sur sa déclaration s'il venait à être réélu président à vie de la région Languedoc-Roussillon au printemps 2010. * Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région, du 27 octobre 2009, page 3.

- **17 janvier 2010** - Dans un entretien donné au quotidien Midi Libre, Robert Subra, vice-président de l'agglomération chargé des transports, déclare : "La 4 ce ne sera pas avant 2018 ! On ne sait pas d'où elle partira, du côté de Lavérune et de Prades, ni où elle passera exactement. Il est prématuré de parler de tracé. Il y a de grosses inconnues, le campus, l'EAI... Le mandat et la maîtrise d'ouvrage ne seront attribués qu'en courant d'année et le maître d'œuvre ne sera sélectionné qu'après. Il nous faut du temps. Georges Frêche est d'accord sur ce phasage, avec début des études en 2011 et déclaration d'utilité publique en 2012-2013."

- **28 avril 2010** - A l'occasion d'une conférence de presse donnée le 12 avril 2010 par le président à vie de l'agglomération de Montpellier, Georges Frêche, fraîchement réélu président à vie de la région Languedoc-Roussillon ([lire l'info du 27 octobre 2009](#)), le sujet de la ligne 4 a été abordé. "Dès que la ligne 3 sera achevée, nous attaquerons la ligne 4 Lavérune – Prades-le-Lez, avec lancement du projet en 2013-2014 pour une mise en service en 2016-2017 »*, a annoncé le président mégagglo. La ligne 4 aura une longueur de 17,5 km et son coût est estimé à 330 millions d'Euros hors taxe.

* Source : Ville Rail & Transports n°494 du 21 avril 2010, page 10.

- **10 juillet 2010** - Coup de théâtre ! Au cours d'une conférence de presse tenue le vendredi 9 juillet 2010, le président à vie mégagglo, Georges Frêche, a présenté une nouvelle ligne 4 baptisée pompeusement "Ring" ([voir la carte](#)). La ligne entre Lavérune et Prades-le-Lez sera désormais identifiée sous le numéro 5.

Source : Midi Libre, édition Montpellier et sa région, daté du 10 juillet 2010, page 2.

- **17 juillet 2010** - L'hebdomadaire La Gazette de Montpellier n°1152, paru le jeudi 15 juillet 2010, présente la ligne 4 dénommée "Ring". Cette ligne ([voir la carte](#)) regroupe les tronçons qui n'auraient jamais du être réalisés tant sur la ligne 2 (boucle du Lez) que sur la ligne 3 (boucle des Prés-d'Arènes). Ces deux erreurs magistrales, qu'on peut attribuer au président mégagglo, Georges Frêche, resté sourd à toutes critiques justifiées venant du Collectif tramway, de l'association Geftram, en particulier, et du webmestre, coûtent la bagatelle de plus de 200 millions d'Euros aux contribuables de l'agglomération. Sur la ligne 2, les rames circulent à 10% de leur capacité la plus grande partie de la journée entre les stations "Corum" et "Gare Saint-Roch" via le quartier des Aubes et les rives du Lez, dans les deux sens, comme beaucoup peuvent le constater. Il en aurait été de même pour les rames de la ligne 3 qui devaient rouler entre les stations "Gare Saint-Roch" et "Port Marianne" via les quartiers du nouveau St-Roch et des Prés-d'Arènes ([lire l'info ligne 3 du 10 juillet 2010](#)).

Toujours est-il que le tracé de la ligne 4 est totalement tiré par les cheveux dans la mesure où le ring (l'anneau) ne formera pas une véritable boucle tant que le chaînon manquant, entre la place Albert-1er et le boulevard du Jeu-de-Paume, n'aura pas été réalisé. A une extrémité, les rames pourront revenir sur leurs pas en empruntant la rue André Michel entre le boulevard du Jeu-de-Paume et le boulevard Gambetta, mais à l'autre extrémité, du côté de la station "Place Albert-1er", il n'y aura pas de boucle de retournement et les rames devront s'arrêter deux minutes en pleine voie sur la voie 2 de la ligne 1, le temps que le conducteur passe d'un poste de conduite à l'autre avant de repartir quelques mètres à contresens pour franchir des appareils de voie qui existent à ce jour à la hauteur de l'avenue St-Charles. Une manœuvre qui devrait être normalement prohibée par les services compétents de l'Etat. La Gazette précise que pour Hélène Mandroux, maire de Montpellier, la réalisation du chaînon manquant est une urgence, mais du côté de l'agglomération on (le président mégagglo, note du webmestre) répond que ce n'est pas le moment d'accéder aux demandes du maire de Montpellier. Ainsi le lien manquant ne devrait voir le jour qu'entre 2016 et 2018.

Nota : Selon une information publiée par le magazine "Ville Rail & Transports" n°501 daté du 28 juillet 2007, une voie en tiroir serait créée à proximité immédiate de la station "Place Albert-1er" afin d'éviter un arrêt en pleine voie sur voie 2 de la ligne 1 à la hauteur de l'avenue St-Charles (sur la ligne 1 il en existe une à la station "Occitanie" et une le long du boulevard de l'aéroport international, note du webmestre),

- **18 juillet 2010** - Lancée le 9 juillet 2010 ([lire l'info du 10 juillet 2010](#)), les premiers rails de la ligne 4 "Ring" ont été posés dans la foulée rue de l'Abrivado, quartier des Prés-d'Arènes, à Montpellier. Un record du Monde en la matière.

Info et Photo : L. Ferdinand



- **11 août 2010** - A Montpellier, du côté du quartier des Prés-d'Arènes, et un mois à peine après avoir été posés ([lire l'info ci-dessus](#)), les premiers rails de la ligne 4 ont disparu sous une épaisse couche de terre.

Info et Photo : E. Paris



- **3 septembre 2010** - Le "Ring" n'a pas fait long feu ([lire l'info du 10 juillet 2010](#)). Même pas deux mois. Habités des propos graveleux du président mégagglo, les habitants de la communauté d'agglomération de Montpellier ne seront pas étonnés d'apprendre que le nouveau nom de baptême de la ligne 4 donné par Georges Frêche est : la "CirCULade". C'est le magazine de l'agglomération de Montpellier "Harmonie", édition du mois de septembre 2010, numéro 276, qui a obtenu la primeur de cette nouvelle dénomination.

Texte : E. Paris - Info : X. Raj

- **5 septembre 2010** - Lu dans le quotidien Midi Libre de ce dimanche 5 septembre 2010, édition Montpellier et sa région, rubrique "La Puce" page 3, sous le titre "La circulade se fera !" : "Se tournant vers Hélène Mandroux, le maire de Montpellier, Georges Frêche a assuré vendredi soir que "le tracé du tramway allant de la rue du Faubourg-du-Courreau au haut du boulevard du Jeu-de-Paume, permettant ainsi la création d'une circulade en centre-ville" serait réalisé d'ici à trois ans."

Commentaires du webmestre : Cette déclaration a été faite dans l'euphorie de l'inauguration de la grande salle multifonctions d'une capacité de 14.000 places jouxtant le parc des expositions, sur la commune de Pérols, dont la desserte par la ligne 3 du tramway ne se fera qu'à partir du 2ème ou du 3ème trimestre 2012, la station "Parc des Expositions" devant être implantée à 450 mètres de cette salle provisoirement baptisée "Aréna".

Si on relit plus attentivement l'information et plus particulièrement les mots suivants : "... allant de la rue du Faubourg-du-Courreau au haut du boulevard du Jeu-de-Paume..." on peut tout de suite conclure que la promesse faite par le mégagglo, Georges Frêche, relève de l'intox. En effet, pour ceux qui connaissent très bien Montpellier, la partie allant de la rue-du-Courreau au haut du boulevard du Jeu-de-Paume... correspond tout simplement à l'intersection de ces deux voies publiques. On se trouve donc à des années lumières d'un engagement sérieux du président à vie de l'agglomération, d'entreprendre la réalisation du chaînon manquant qui permettra de boucler la "Circulade" (baptisée dans un premier temps "Ring" - [lire l'info du 3 septembre 2010 ci-dessus](#)) entre la place Albert-1er et le boulevard du Jeu de Paume via le boulevard Henri IV ([lire l'info du 17 juillet 2010](#)).

- **16 septembre 2010** - La pose des rails de la future ligne 4 se poursuit à proximité du futur méga Hôtel de Ville de Montpellier.

Info et Photo : Anje34



- **28 septembre 2010** - La construction du seul ouvrage notable propre aux futures voies de la ligne 4, à savoir le pont des Payroliers, avance jour après jour. Cet ouvrage permettra aux rames* de passer au-dessus des voies ferrées de la ligne Nîmes-Narbonne, entre l'avenue de Maurin et l'avenue des Prés-d'Arènes, dans les deux sens. Le coffrage et le ferraillage de la second pile, côté avenue de Maurin, sont prêts à recevoir le béton (photo ci-contre).

Info et Photo : Anje34

* Elles circuleront la très grande majorité du temps à vide sur cette section de ligne, soit moins de 10% de leur capacité, selon les estimations de trafic faites par le webmestre.



- **21 octobre 2010** - Non loin du pont des Payroliers (lire l'info ci-dessus), la pose des voies se poursuit sur le seul tronçon propre à la ligne 4, baptisée "Circulade", tout en haut de l'avenue des Prés-d'Arènes.

Info et Photo : Anje34

Rappel : le seul tronçon propre à la ligne 4 court depuis l'intersection de l'avenue de Maurin et de la rue des Payroliers, jusqu'à l'intersection de l'avenue du Professeur Etienne Antonelli et de l'avenue du Pirée, à la hauteur du futur hôtel de Ville, via l'avenue des Prés-d'Arènes et la rue de St-Hilaire. Il est long de 3,2 km environ.



- **28 novembre 2010** - Dans un entretien publié par le quotidien Midi-Libre, édition Montpellier et sa région, le lundi 22 novembre 2010, le nouveau directeur général des Transports de l'agglomération de Montpellier (TaM), Jean-Luc Frizot, déclare au sujet de la Circulade : "Du point de vue du technicien, je préférerais que le bouclage se fasse rapidement. À minima, il se fera avec la ligne 5, à moins que la décision politique soit prise avant. Cela dit, on est dans un secteur urbain très difficile. On peut avoir des fouilles, c'est plus lourd qu'un prolongement de tramway en périphérie."

Commentaire du webmestre en accord avec Jean-Luc Frizot : Georges Frêche disparu, il serait effectivement opportun de réaliser le chaînon manquant de la Circulade, entre la Place Albert-1er et le boulevard du Jeu-de-Paume à Montpellier, le plus tôt possible quitte à différer de quelques mois sa mise en service* par rapport à celle de la ligne 3. En effet, il serait tout à fait absurde de dépenser inutilement des centaines de milliers d'Euros pour créer une voie en tiroir à la hauteur de l'avenue St-Charles ([lire le nota de l'info du 17 juillet 2010](#)). Le fait qu'Hélène Mandroux, maire courage de Montpellier, ait renoncé à briguer le poste de président de l'agglomération de Montpellier, devrait amener Jean-Pierre Moure, maire de Cournonsec, futur président désigné de l'agglo, à répondre d'ores et déjà au souhait du premier magistrat de la Ville de Montpellier, d'entamer les travaux du chaînon manquant au plus vite.

* En attendant la mise en service de la ligne 4 "Circulade", les rames de la ligne 2 continueraient à circuler sur le tracé actuel, et celles de la future ligne 3 passeraient par l'avenue des Prés-d'Arènes comme ce qui était prévu à l'origine.

- **2 décembre 2010** - Dans son édition Montpellier et sa région, de ce jeudi 2 décembre 2010, jour où le nouveau président de l'agglomération, Jean-Pierre Moure, doit être officiellement nommé, le quotidien Midi-Libre égraine plusieurs infos relatives au réseau de tramways de Montpellier.

Parmi ces infos :

- comme pour la ligne 3, c'est le couturier Christian Lacroix qui a été désigné pour dessiner les rames de la Circulade. Les premières esquisses seraient pour très bientôt;

- un comité de pilotage TaM/Agglo doit se réunir, ce matin (2 décembre 2010, note du webmestre). A l'ordre du jour : faut-il que le bouclage de la Circulade soit réalisé avant de lancer la ligne 5 ? (note du webmestre : maintenant que

l'empêcheur de tourner en rond, Georges Frêche, n'est plus de ce monde, il ne faut plus hésiter à lancer ce bouclage);

- la station "Gare Saint-Roch" commune aux lignes 3 et 4 se dessine, rue de la République à Montpellier. Les quais seront visibles début 2011.

[Archives lignes 3 et 4](#) (2011) [Infos lignes 3 et 4 2012](#)

Archives lignes 3 et 4 2005 - 2010	Infos lignes 3, 4, 5 et 6 2012	Tracé ligne 3	Plan réseau site TaM
Page d'accueil	Ligne 1	Ligne 2	Infos réseau