

# Montpellier: een tramnet van ruim 100 km in 2020

Montpellier is een snel groeiende stad, die op 15 jaar tijd een omvangrijk tramnet uitbouwt. Tegen 2012 zal 57 km nieuwe tramlijnen in gebruik zijn genomen. Tegelijk wordt het autoverkeer ingrijpend beperkt en worden langs de tramlijnen Parkeer- en Reisterreinen aangelegd. Eén enkel bedrijf staat in voor de planning en aanleg van de traminfrastructuur, voor de uitbating van tram- en buslijnen en voor het beheer van de fiets- en parkeervoorzieningen. De lokale overheid bestrijdt ook de hoge werkloosheid via een versnelling van de traminfrastructuraanleg.

De uitgestrekte hoofdplaats van de regio Languedoc-Roussillon bevindt zich op 10 km van de Middellandse Zee en telt ongeveer 250.000 inwoners, de agglomeratie ongeveer 450.000. Van 1980 tot 2005 klom Montpellier op van de vijftiengste naar de achtste plaats op het lijstje van de dichtstbevolkte Franse steden. De stad is populair bij toeristen en studenten, maar telt wel 13% werklozen.

## Reeks over de rol van de tram

Deze bijdrage is de tweede aflevering in een reeks over de (mogelijke) rol van trams in het openbaar vervoer. In de vorige aflevering bekeken de auteurs het trambeleid in Vlaanderen en gaven ze aan hoe Vlaanderen kan leren uit de tramrenaissance in heel wat Franse stadsgewesten. Ze legden uit hoe Marseille metro, tram en voorstadstrein integreren. In deze aflevering nemen ze het openbaar vervoer in Montpellier onder de loep. In volgende afleveringen gaat de aandacht naar Nice en naar nieuwe evoluties.

## TRAMVERVANGT BUS

In 1949 vervingen autobussen de trams van Montpellier. Bijna een halve eeuw later, in 1995, besliste het district om een oost-westtramlijn van 15,2 km (27 haltes) aan te leggen, van Mosson via de centrale Place de la Comédie, Gares (het SNCF-station St-Roch en het autobusstation) naar het winkelcomplex Odysseum. Deze lijn zou een kwart van de bevolking, een derde van de tewerkstellingsplaatsen, twee derde van de gezondheidsinstellingen en drie kwart van de onderwijsinstellingen voorzien van een tramhalte op loopafstand. De tram zou het netwerk structureren terwijl de bus een ondergeschikte rol kreeg. Na het openbaar onderzoek werd het tracé in 1996 vastgelegd. In 1997



Foto: Dirk Claes

Een tram op lijn 2 in bloemetjesjurk voor het station van Montpellier. De stellen zijn vlot toegankelijk dankzij het aansluitende perron.



Foto: Dirk Claes

Een tram op lijn 1 rijdt voorbij de automatische slagboom die de auto's moet weren uit het ruime voetgangersgebied (rue Maguelone) in Montpellier. De tram is aangekleed met Middellandse Zeeblauw en witte zwaluwen, zoals alle trams op lijn 1.

kende de Staat een subsidie van 63 miljoen euro toe aan het project dat 349 miljoen euro kostte, trams inbegrepen. Het Département Hérault droeg 23 miljoen bij terwijl het restbedrag (263 miljoen euro) door de lokale overheid werd gedragen. De werkzaamheden startten in augustus 1997, op 30 juni 2000 werd de lijn in gebruik genomen. Buslijnen die voordien tot in het centrum kwamen, werden ingekort en op de tramlijn aangetakt. Dagelijks vervoert lijn 1 tot 134.600 reizigers, terwijl slechts 65.000 was vooropgesteld. Op 21 september 2009 werd de lijn met 600 m verlengd tot in het hart van de nieuwe winkelgalerij Odysseum (150 000 m<sup>2</sup>, 6 miljoen bezoekers per jaar). Er wordt gemikt op 2.000 extra reizigers per dag. Alstom leverde de trams van het type Citadis 301: 30 m lang, 2,65 m breed, 70% lagevloer; plaats voor 205 reizigers. Ze bleken al gauw te klein en werden modulair verlengd tot het type 401: 40,9 m lang, 76% lagevloer; goed voor 289 reizigers (76 zitjes).

## TWEDE LIJN WAARBORGT CONTINUÏTEIT VAN TRAMVERKEER

In 1998 startte de studie voor de noord-zuidwestlijn 2 van 19,8 km (33 halten). Die verbindt Jacou met Saint-Jean-de-Védas en heeft in het centrum op drie plaatsen overstaphaltes met lijn 1. Bedoeling van deze kronkelige route is de continuïteit van het tramverkeer te waarborgen, ook bij allerhande manifestaties en onderbrekingen op het centrumgedeelte van een van de lijnen. Lijn 2 heeft enkele lange uitlopers naar dorpen waar de tram slechts om het kwartier komt; vanaf de stadsrand wordt het aanbod verdubbeld tot 7,5 minuten. De investering van ongeveer 400 miljoen euro werd gedragen door de Communauté d'Agglomération de Montpellier (325 miljoen), het Département (23 miljoen) en de Région (23 miljoen), de Staat betaalde 28,8 miljoen. Sporen, infrastructuur en inrichting van het openbaar domein kostten 167 miljoen, de 24 trams 54 miljoen. De Staat gaf de principiegoedkeuring in april 2002. In september 2003 werd het openbaar onderzoek gevoerd terwijl in juni 2004 de werkzaamheden startten. Deze aanleg leverde 5.000 banen op. Op 16 december 2006 werd de lijn in gebruik genomen met trams type Citadis 302 (32,5 m lang, verlengbaar tot 40 m, 2,65 m breed, 100% lagevloer; 210 plaatsen (56 zitjes, 8 klapstoelen). De verwachting was dat 52.000 reizigers per dag deze lijn zouden gebruiken; eind 2008 waren het er al 60.000 per dag.

## ORGANISATIESTRUCTUUR EN MULTIMODALE TAAKSTELLING

Het bedrijf Transdev (groep Caisse des Dépôts) baat de lijndienst uit voor rekening van *Transports de l'agglomération de Montpellier (TaM)*. TaM is een *Société Anonyme d'Economie Mixte* met als taken:

- de uitbating van tram- en buslijnen;
- de studie en de bouw van infrastructuur;
- de aanleg en het beheer van parkeervoorzieningen (op straat, op terreinen en in garages) en van fietsenstallingen.

TaM werkt voor rekening van de *Communauté d'Agglomération de Montpellier*, die 31 gemeentebesturen verenigt. In 2008 gebruikten 532.000 auto's de ruim 3000 plaatsen in de 11 *parkings relais tramway*, ingeplant op elke eindhalte en diverse drukke plaatsen langs de lijnen. Parkeren is er gratis voor TaM-abonnees, de anderen betalen een forfait "parkeren plus tram". Er zijn ook enkele bewaakte fietsenstallingen, verspreid over het netwerk, onder meer op de eindhalte Jacou.

## LIJN 3: WERF VERVROEGD GESTART

Lijn 3 mikt op de overstap van auto naar tram, is 22,4 km (31 halten) lang en zal Juvignac, in het noordwesten, via het stadscentrum verbinden met Pérols in het zuidoosten bij de kust, met een zijtak naar Lattes. De kostprijs werd in 2004 geraamd op 450 miljoen euro, begin 2009 op 530 miljoen. De Conseil d'Agglomération vroeg 25% staatssubsidie (120 miljoen euro), medio 2009 werd 82,6 miljoen toegekend. De bijdrage van Montpellier Agglomération (332 miljoen was begroot) werd bijgevolg verhoogd tot 369,4 miljoen. De Région betaalt 50 miljoen, het Département Hérault 28 miljoen. De principiegoedkeuring kwam in juli 2002, het openbaar onderzoek liep tot eind 2006.

De start van de werkzaamheden, oorspronkelijk gepland voor september 2009, werd vervroegd naar 19 maart, met de bedoeling de lokale bouwsector te stimuleren. De tramwerf levert 3.000 banen op. De opening wordt gepland lente of zomer 2012. Designer Lacroix staat in voor het jasje en het interieur van de bestelde 23 trams type 402 van 40 m lang. Gemikt wordt op 77.000 reizigers daags. Bij de ingebruikname van lijn 3 zal de tram ongeveer 45% van de tewerkstellingsplaatsen ontsluiten.

**VERDERE PLANNING TOT 2020: NIEUWE LIJNEN EN UITBREIDINGEN**

Tegen 2020 wordt nog 52 tot 61 km nieuwe tramsporen gepland. De kostprijs wordt geraamd op 685 tot 750 miljoen euro. Een nieuwe lijn 4 (ca. 14 km, 300 miljoen euro) wordt gepland. Zij verbindt de universiteitsfaculteiten Clapiers en Agropolis in het noorden, via de noordzijde van het stadshart, naar het recente rugbystadion Yves du Manoir en de wijk Ovalie in het westen van de stad. De nieuwe lijn 5 zou Castelnau-le-Lez verbinden met de nieuwe stadswijk rond de Place de l'Europe.

Naast deze nieuwe lijnen worden uitbreidingen gepland voor de bestaande lijnen. Lijn 2 wordt via een enkelspoor verlengd richting Poussan (19 km). Er wordt gemikt op zowel snelheid (concurrentie met de auto) - de tram zou dus niet door elk dorp rijden - als op een beperkte investering: 6,8 miljoen euro per km. Deze uitbreiding zou grotendeels lopen op de bedding van de voormalige spoorlijn Montpellier-Paulhan. Indien de gemeenten van de Communauté d'agglomération du Bassin de Thau zouden toetreden tot Montpellier-agglomération, dan wordt de lijn nog verlengd naar Sète. Zo zou een driehoek ontstaan met de regionale TER-trein Sète-Montpellier en de randstedelijke tram Sète-Poussan-Montpellier. Vanaf Jacou zou lijn 2 ook worden verlengd, tot Castries (7 km).

Lijn 3 zou worden verlengd tot Palavas centre en tot La Grande-Motte (samen 14 km), terwijl lijn 1 zou verlengd worden tot het vrijetijdscentrum Grammont en naar een gepland nieuw TGV-station te Boiragues.

*Deze bijdrage is van de hand van Marc Broeckeaert (BIW), Dirk Claes, Johan De Mol (IDM UGent) en Luc Desmedt. De auteurs zijn op vrijwillige basis actief in de vzw Reizigersbond (www.reizigersbond.be).*



Beeld: TaM

In 2008 gebruikten 532.000 auto's de ruim 3000 plaatsen in de 11 parkings relais tramway, ingeplant op elke eindhalte en diverse drukke plaatsen langs de twee bestaande tramlijnen.

*De vzw behartigt de belangen van openbaarvervoerreizigers door studie en gefundeerde voorstellen aan de Vlaamse, Brusselse en federale overheid en aan De Lijn, de MIVB en de NMBS. Reacties op deze bijdrage zijn welkom bij reizigersbond@telenet.be.*

*De auteurs bedanken Nadia Doyen, Service Presse Montpellier Agglomération. Wie meer informatie zoekt over het openbaar vervoer in Montpellier kan terecht op: www.montpellier-agglo.com en www.montpellier.fr (TaM)*

**OPVALLEND IN MONTPELLIER**

- Het *Plan des Déplacements Urbains* mikt op een marktaandeel van 24% voor het openbaar vervoer vanaf 2012.
- De beperking van het autoverkeer in het ruime stadscentrum wordt mogelijk gemaakt door de aanleg van Parkeer- en Reisterreinen langs de tramlijnen, met ontsluitende tramroutes in het centrum en met een bedrijfsvervoerplan.
- De multimodale taakstelling: de uitbating van zowel de tram en bus als van de openbare parkeerplaatsen en de fietsenverhuur gebeurt door de TaM, die ook optreedt als gedelegeerde bouwheer voor de aanleg van de traminfrastructuur.
- De tramstellen op de verschillende lijnen kregen hun eigen kleur. De kleurkeuze gebeurde heel bewust. Voor lijn 1 (blauw met witte zwaluwen) gaat het om een verwijzing naar de trekvogels en de Middellandse Zee.
- Voor aantoonbare omzetting door de tramwerven kregen winkeliers 4,5 miljoen euro schadevergoeding uitgekeerd. Dit gebeurt ook in andere Franse tramsteden.
- De TaM zal het consortium Brastram in de Braziliaanse hoofdstad Brasilia bijstaan bij de realisatie van een 22 km lange tramlijn die gepland is tegen het wereldkampioenschap voetbal in 2014.

## SAMENVATTING

Deze bijdrage is de tweede aflevering in een reeks over de (mogelijke) rol van trams in het openbaar vervoer. De auteurs gaan na hoe Vlaanderen kan leren uit de tramrenaissance in heel wat Franse stadsgewesten. In deze bijdrage: Montpellier. De stad bouwt op korte tijd een ambitieus tramnetwerk uit. In het stadscentrum lopen ontsluitende tramroutes en gelden ingrijpende beperkingen voor het autogebruik. Door de aanleg van parkeerterreinen langs de tramlijnen wordt Parkeren en Reizen aantrekkelijk gemaakt.

Trefwoorden: binnenstad, Frankrijk, Mobiliteitsvisie De Lijn 2020, Montpellier, multimodaliteit, openbaar vervoer, tram.

## Trajectcontrole van start op E17 in Gentbrugge

Sinds eind oktober loopt op het viaduct van de E17 in Gentbrugge een proefproject met trajectcontrole. Met dat systeem wordt een voertuig op twee meetpunten die op een zekere afstand van elkaar liggen geregistreerd. Daarna kan de computer de gemiddelde snelheid van het voertuig op dat traject berekenen en controleren of de snelheidslimiet overschreden wordt. Het systeem controleert de snelheid dus niet op één plaats zoals een flitspaal, maar dwingt bestuurders om over een langere afstand de maximumsnelheid te respecteren. Het zorgt er ook voor dat zij niet bruske afremmen als ze de flitspaal opmerken en daarna weer versnellen, wat vaak gebeurt.

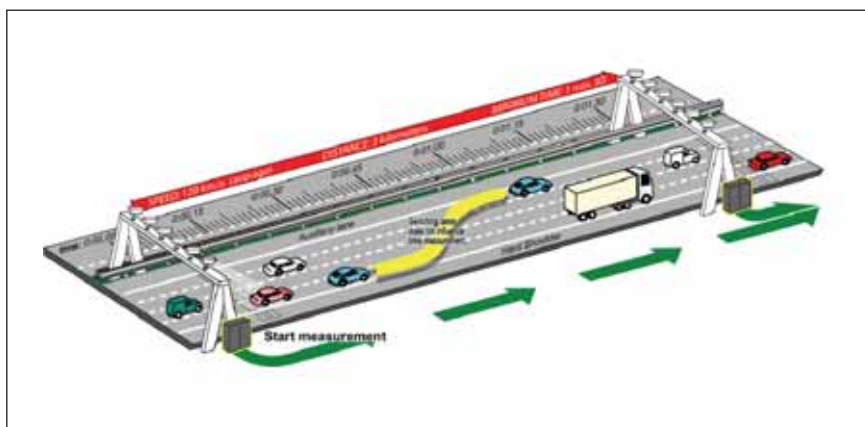
### Traject van 1,9 km

Het traject in Gentbrugge, rijrichting Kortrijk, is 1,9 km lang. De maximumsnelheid bedraagt er 90 km/uur. Het systeem voor de trajectcontrole werkt op basis van detectielussen. Zodra een voertuig over de lussen rijdt, wordt een signaal naar de camera gestuurd die op zijn beurt een foto neemt van het voertuig. Dit gebeurt zowel aan het begin als op het einde van het traject. Van ieder voorbijkomend voertuig worden dus twee foto's genomen. Aan de hand van software voor nummerplaatherkenning gebeurt dan een matching waarbij nummerplaten met elkaar worden vergeleken. Voor elke nummerplaat wordt daarna berekend hoelang het voertuig over het volledige traject gereden heeft. Wanneer daaruit blijkt dat de gemiddelde snelheid hoger ligt dan 90 km/uur, worden de gegevens van de overtreding overgemaakt aan de fede-

rale politie. In het andere geval worden de gegevens van het voertuig gewist. Voorlopig wordt er nog niet geveerbaliseerd. Na de test- en evaluatieperiode én nadat het wetgevend kader in orde is gebracht, zal er wel geveerbaliseerd kunnen worden.

### Geseinde voertuigen

Bovenop voertuigen die te snel rijden kan het controlesysteem ook geseinde voertuigen en pechstrookrijders detecteren. De nummerplaatherkenningssoftware kan niet alleen Belgische nummerplaten maar ook nummerplaten van andere landen herkennen. De installatie in Gentbrugge kost de Vlaamse overheid 803.000 euro. Als de testresultaten positief zijn wil minister Crevits het systeem uitbreiden naar andere knelpunten op de autosnelweg.



Beeld: Vlaamse overheid

Elk voertuig dat in Gentbrugge op de E17 richting Kortrijk rijdt, wordt op twee meetpunten geregistreerd.



Foto: Vlaamse overheid

Een camera en een infraroodflits op een portiek boven de rijstroken maken een foto van elk voertuig dat voorbijrijdt.