

BILAN DE CONCERTATION

AVRIL 2022



BUSTRAM

**LES BUS À HAUT NIVEAU
DE SERVICE DE MONTPELLIER
MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ**





SOMMAIRE

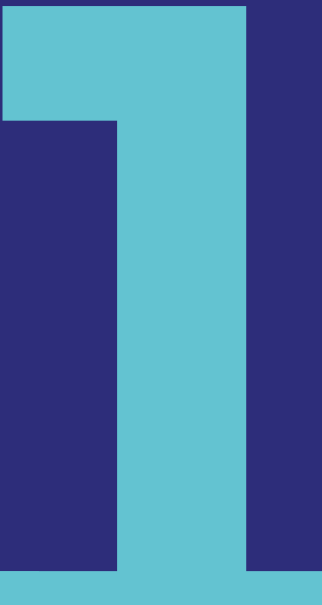
1 INTRODUCTION	2	5 ANALYSE DES OBSERVATIONS	28
2 LE PROJET PORTÉ PAR MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE	6	8. Une participation élargie	30
3 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	10	9. Vue générale des avis exprimés	31
4 LES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	14	10. Synthèse des observations et avis	33
1. Conférence de presse du 4 janvier 2022	16	11. Les principales questions posées	35
2. L'affichage réglementaire : avis de concertation	16	6 CONCLUSION LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	38
3. Campagne de communication pour le lancement de la concertation	17	7 ANNEXES	42
4. Mise à disposition de registres et dossiers de concertation	22	1. Délibération du Conseil de Métropole sur la stratégie de mobilité du 1 ^{er} février 2021	44
5. Relais de communication durant la concertation	24	2. Délibération du Conseil de Métropole sur la candidature au 4 ^e appel à projet du ministère des Transports du 29 mars 2021	52
6. Réunions publiques	26	3. Délibération du Conseil de Métropole sur les modalités de concertation préalable des busstrams du 14 décembre 2021	56
7. Bilan de concertation	27	4. Constats d'huissier d'affichage des avis de concertation du 1 ^{er} février 2022 et de mises à disposition des registres des 14 février, 14 mars et 14 avril 2022	64
		5. Certifications d'affichage de l'avis de concertation sur les 11 lieux d'exposition	178
		6. Comptes rendus de réunions publiques	190
		7. Avis reçus durant la concertation busstram du 14 février 2022 au 14 avril 2022	198

INTRODUCTION





INTRODUCTION



La concertation préalable sur le projet de bustram s'est déroulée du 14 février au 14 avril 2022. Ce temps de concertation a permis d'informer sur le projet et de recueillir l'avis des publics concernés. Le présent document présente les actions mises en œuvre dans le cadre de la concertation, dresse le bilan des échanges, des contributions et souligne les enseignements tirés par le porteur du projet.

Face au constat indéniable du réchauffement climatique et de ses conséquences désastreuses pour les territoires et les populations, la transition écologique est devenue une priorité, même un devoir, pour l'État Français.

Montpellier Méditerranée Métropole doit non seulement participer activement à cette transition écologique, mais aussi se positionner comme pionnière pour oser des solutions ambitieuses, voire radicales, à même d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

Pour réussir cette transition, il faut notamment « décarboner » la mobilité en ville et réduire globalement la place de la voiture.

Sur le territoire de la Métropole, 57% des émissions de gaz à effet de serre proviennent des transports, et principalement de l'automobile. Faire le choix d'une mobilité décarbonée, c'est donc la garantie d'améliorer la qualité de l'air, et ainsi protéger la santé des habitants de la Métropole. Montpellier est aujourd'hui classée 10^e sur 12 agglomérations sur la qualité de l'air par Greenpeace France.

S'engager vers des mobilités vertueuses en matière d'environnement permettra aussi de lutter contre la congestion urbaine croissante constatée depuis plusieurs années : les classements nationaux et internationaux négatifs se suivent et se ressemblent (Montpellier classée 9^e ville en France la plus embouteillée par TomTom, 8^e par l'observatoire Inrix et même 3^e pour le temps perdu dans les embouteillages). Cette congestion nuit à l'attractivité du territoire et plus particulièrement du cœur de la Métropole.

Sur la seule ville de Montpellier, il s'agit de près de 140 000 véhicules qui entrent et sortent quotidiennement dans la ville, soit 280 000 déplacements dégradant fortement la qualité de vie des Montpelliérains par les embouteillages et les nuisances associées.

Lors du Conseil de Métropole du 1^{er} février 2021, Montpellier Méditerranée Métropole a ainsi délibéré sur une Stratégie des Mobilités à horizon 2025 afin de contribuer activement à la transition écologique indispensable.

Dans les mesures socles de cette stratégie, est inscrite la réalisation de 5 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) appelées : bustram. Il s'agit d'un nouveau concept pour le territoire métropolitain qui permettra de créer sur plus de 50 km et 100 stations un produit constituant une véritable alternative à la voiture particulière par le biais d'aménagements spécifiques garantissant un temps de parcours optimisé.

Au moment de la concertation, ce projet avait déjà fait l'objet de plusieurs délibérations adoptées par le Conseil de Métropole :

- **1^{er} février 2021** : validation de la Stratégie des Mobilités 2025, qui pose les principes du développement d'une offre de Bus à Haut Niveau de Service décarboné, comme alternative crédible à la voiture
- **29 mars 2021** : validation du programme et du planning de l'opération, pour candidater au 4^e appel à projets relatif aux transports collectifs en site propre auprès du Ministère chargé des Transports.



LE PROJET PORTÉ PAR MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

LE RÉSEAU CIBLE STRUCTURANT

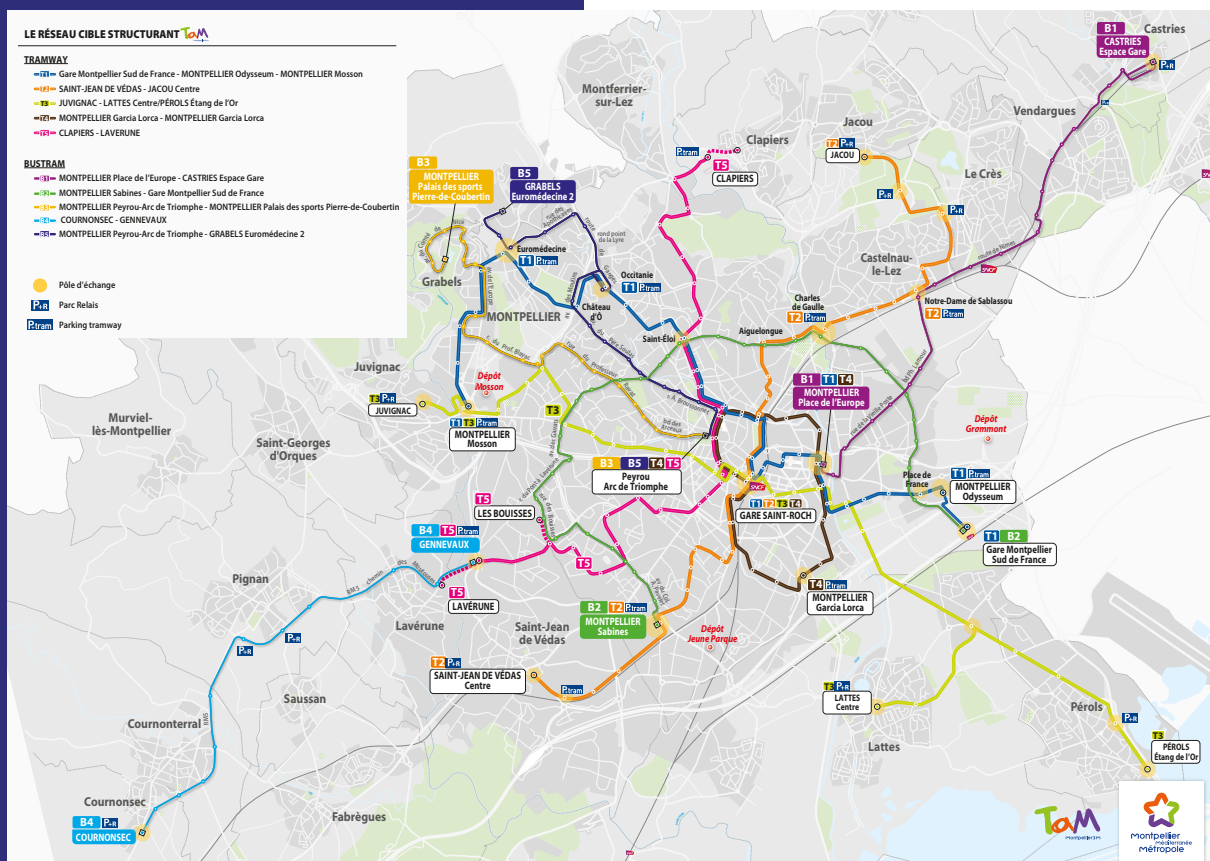
TRAMWAY

- B1 — Gare Montpellier Sud de France - MONTPELLIER Odysseum - MONTPELLIER Mossion
- B2 — SAINT-JEAN DE VÉDAS - JACOU Centre
- B3 — JUVIGNAC - LATTES Centre/PÉROLS Étang de l'Or
- B4 — MONTPELLIER Garcia Lorca - MONTPELLIER Garcia Lorca
- B5 — CLAPIERS - LAVERUNE

BUSTRAM

- B1 — MONTPELLIER Place de l'Europe - CASTRIES Espace Gare
- B2 — MONTPELLIER Sabines - Gare Montpellier Sud de France
- B3 — MONTPELLIER Peyrou-Arc de Triomphe - MONTPELLIER Palais des sports Pierre-de-Coubertin
- B4 — Cournonsec - GENNEVAUX
- B5 — MONTPELLIER Peyrou-Arc de Triomphe - GRABELS Euromédecine 2

- Pôle d'échange
- Parc Relais
- Parking tramway



LE PROJET PORTÉ PAR MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

2



Le bustram est un nouveau concept qui peut être défini au travers de 4 éléments fondamentaux :

- **La régularité et la performance**, avec des voies réservées aux bustrams, une priorité aux feux systématique, des fréquences renforcées à 10 min en milieu urbain et une amplitude élargie de 5h à 00h ;
- **Les stations**, similaires à une station tramway avec un design spécifique et un haut niveau de service associé, tel que l'information en temps réel, le confort d'attente ou encore l'accessibilité universelle ;
- **Le matériel roulant**, qui fera l'objet d'un design spécifique dessiné par un artiste et qui sera décarboné pour un transport sans émission de CO₂ ;
- **Les aménagements**, qui seront l'opportunité de redistribuer l'espace public en faveur des piétons, des cycles et des espaces paysagers pour créer une ville apaisée et agréable à vivre.

La 1^{re} ligne – bustram 1 s'étend sur 12 km environ va permettre de relier les communes de l'Est de la Métropole aux quartiers d'activités du Millénaire et d'Antigone.

Elle est composée de 2 sections :

- La ligne de BHNS 1 Section 1 relie la place de l'Europe à Notre-Dame-de-Sablassou et sa mise en service est prévue fin 2024 ;
- La ligne de BHNS 1 Section 2 relie Notre-Dame-de-Sablassou à Castries et la mise en service est prévue en 2025.

La 2^e ligne – bustram 2 va emprunter sur 15,6 km les faubourgs circulaires extérieurs de la ville de Montpellier et ainsi désengorger le nœud de la gare Saint-Roch en proposant plusieurs arrêts intermodaux ; mise en service prévue en 2025.

La 3^e ligne – bustram 3, longue de 9 km, va permettre d'augmenter la vitesse commerciale des lignes 6 et 19, optimiser leur fréquence et améliorer les conditions de vie de deux Quartiers Prioritaires de la ville de Montpellier que sont Mosson et Cévennes ; mise en service prévue en 2025.



La 4^e ligne – bustram 4 s'étend sur 12 km pour relier les communes de l'Ouest de la Métropole à la ville de Montpellier et au tramway ligne 5 à Gennevex ; mise en service prévue en 2025 en cohérence avec l'ouverture de la ligne 5 de tram.

La 5^e ligne – bustram 5, longue de 8,5 km, reliera la zone d'emplois d'Euromédecine au tramway à Occitanie et au centre-ville au niveau du Peyrou, en passant par la zone résidentielle qui s'étend le long de la rue du Père Soulas ; mise en service prévue en 2025.



LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



La concertation a pour **objectif d'informer et de recueillir les avis et commentaires des différentes parties prenantes (habitants, usagers, associations...)** au sujet du projet de bustram de Montpellier Méditerranée Métropole.

La concertation, réalisée au titre des articles L.103-2 3 du Code de l'urbanisme, est une étape importante d'information du public et de recueil de ses observations.

Les conclusions issues de la concertation préalable **seront prises en compte dans la poursuite du projet et dans l'approfondissement des études.** Celles-ci devraient se poursuivre en 2022 et 2023 pour une réalisation des travaux en 2024 et 2025.







LES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

LES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



Les modalités de cette concertation ont été définies par délibération du Conseil de Métropole du 14 décembre 2021.

1 - Conférence de presse du 4 janvier 2022

Une conférence de presse a eu lieu le 4 janvier dans le but de présenter le projet bustram et d'annoncer les dates de la concertation.

Cette conférence de presse a aussi lancé le site internet bustram.montpellier3m.fr, ouvert à l'occasion de la concertation et qui sera enrichi au fil du temps. Il suivra ainsi les étapes du projet jusqu'à sa réalisation.



2 - L'affichage réglementaire : avis de concertation

Les avis de concertation ont été affichés le 31 janvier 2022, soit « au moins 15 jours avant le début de la concertation » sur les panneaux d'affichage légal de la Métropole et des 10 mairies concernées par les lignes de bustram : Montpellier, Castelnau-le-Lez, Le Crès, Vendargues, Castries, Grabels, Lavérune, Pignan, Cournonterral et Cournonsec.

AFFICHAGE SUR LES ESPACES PUBLICITAIRES

Une campagne d’affichage annonçant les dates de la concertation et l’adresse du site internet pour la lecture des dossiers de concertation et le dépôt des observations a été réalisée sur les espaces publicitaires des bus, des arrêts de bus et de tram et sur le réseau de la ville de Montpellier.

Ce sont ainsi :

- **170 affiches 2 m²** qui ont été posées sur la ligne 1, 2 3 et 4 de tramway ;
- **5 000 cintres** qui ont été placés dans les rames des lignes 1, 2 3 et 4 de tramway ;
- **Environ 50 bus** qui ont été équipés d’affichage.

Un affichage digital a été mis en place :

- sur les écrans à l’intérieur des tramways ;
- sur les écrans dans les espaces mobilités TaM ;
- sur les écrans dynamiques du réseau de la ville de Montpellier.



Exemples d’affiches annonçant les dates de concertation

Enfin, **550 flyers** ont été déposés dans les 11 lieux d’exposition durant toute la concertation, **en compléments des roll-up et des affiches** permettant d’identifier les registres papiers mis à disposition du public.



Affichage aux arrêts de tram et exemple de cintre installé dans les rames



INSERTIONS PRESSE DANS MIDI LIBRE ET LA GAZETTE

La campagne annonçant les dates des réunions publiques a été publiée dans la presse afin d'être visible par un plus grand nombre de personne.



Insertion presse Midi Libre

Insertion presse La Gazette

PUBLICATION SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX DE TAM, DE LA MÉTROPOLITAIN ET DES COMMUNES DESSERVIES PAR LE BUSTRAM

Le Maître d'Ouvrage a communiqué à 7 reprises sur le compte Facebook de TaM pour annoncer le lancement de la concertation puis les différentes dates des réunions publiques. Les statistiques de ces posts sont les suivantes :

■ Publication pour le lancement de la concertation

Date de publication le **14 février**

Nombre d'utilisateurs ayant vu le post : **1 312**

Nombre d'utilisateurs qui ont interagi : **473**

■ Publication pour annoncer la réunion publique du 10 mars

Date de publication le **7 mars**

Nombre d'utilisateurs ayant vu le post : **6 876**

Nombre d'utilisateurs qui ont interagi : **85**

■ Publication pour annoncer la réunion publique du 22 mars

Date de publication le **21 mars**

Nombre d'utilisateurs ayant vu le post : **6 048**

Nombre d'utilisateurs qui ont interagi : **17**

■ Publication pour annoncer la réunion publique du 24 mars

Date de publication le **23 mars**

Nombre d'utilisateurs ayant vu le post : **2 307**

Nombre d'utilisateurs qui ont interagi : **7**

■ Publication pour annoncer la réunion publique du 29 mars

Date de publication le **28 mars**

Nombre d'utilisateurs ayant vu le post : **1 036**

Nombre d'utilisateurs qui ont interagi : **8**

■ Publication retour en image de la réunion publique du bustram 3 (vidéo avec ViaOccitanie)

Date de publication le **30 mars**

Nombre d'utilisateurs ayant vu le post : **6 171**

Nombre d'utilisateurs qui ont interagi : **55**

■ Publication pour annoncer la réunion publique du 4 avril

Date de publication le **4 avril**

Nombre d'utilisateurs ayant vu le post : **1 537**

Nombre d'utilisateurs qui ont interagi : **25**



Visuel couverture Facebook et exemples de posts Facebook, Instagram et LinkedIn

RÉCAPITULATIF DES OUTILS DÉPLOYÉS POUR LA CAMPAGNE DE COMMUNICATION

OUTILS DE COM	CAMPAGNE LANCEMENT CONCERTATION	CAMPAGNE ANNONCE DES 5 DATES DES RÉUNIONS PUBLIQUES	NOMBRE
PRINT			
Article Midi Libre	Publication le 14 février	Publication le 6 mars	–
Article La Gazette	Publication le 10 février	Publication le 3 mars	–
Banner Midi Libre	Publication le 14 février	–	–
Article journal en Commun	Publication le 20 février	–	–
DIGITAUX			
Post RS	■	■	9 publications pour TaM et 9 pour la Métropole
Écran TFT bus et tram	Du 14 février au 14 avril	–	–
Écran Mobilité TaM	Du 14 février au 14 avril	–	–
Écran dynamique du réseau de MTP	Du 14 février au 14 avril	–	–
AFFICHAGE RÉSEAU TAM			
Ligne Tram 2	Du 23 février au 1 ^{er} mars	–	70 affiches 2 m ²
Arrière bus	Du 21 février au 27 février	–	Entre 30 et 50 bus
Lignes Tram 1,3,4	Du 23 février au 14 avril	–	Ligne 1 - 48 affiches format 40x60 cm Ligne 3 - 48 affiches format 2 m ² Ligne 4 - 2 affiches format 2 m ²
Cintres Tram 1,2,3,4		Du 28 février au 4 avril	5 000 exemplaires
Habillage vitrine de l'espace mobilité de Maguelone	Du 18 février au 14 avril	–	–
Affichage sur le réseau de la ville MTP	Du 23 février au 1 ^{er} mars	Du 9 mars au 16 mars	–
SUPPORT COM CONCERTATION			
Flyers	–	■	550 exemplaires
Roll-up	■	–	15 exemplaires
Dossier de concertation	■	–	15 exemplaires
Affiches	■	■	22 exemplaires

4

4 - Mise à disposition de registres et dossiers de concertation

EXPOSITIONS PUBLIQUES

11 lieux d'exposition publiques a été mis en place durant toute la durée de la concertation.

- Mairie de Montpellier, 1 place George Frêche
- Mairie de Castelnau-le-Lez, 2 rue de la Crouzette
- Mairie du Crès, Place Jules Quet
- Mairie de Vendargues, Place de la Mairie
- Mairie de Castries, 4 Avenue de la Promenade
- Mairie de Grabels, 1 Place Jean Jaurès
- Mairie de Lavérune, Boulevard de la Mairie
- Mairie de Pignan, Place de l'Hôtel de ville
- Mairie de Cournonterral, 12 avenue Armand Daney
- Mairie de Cournonsec, 34 rue du Jeu de Tambourin
- Siège de Montpellier Méditerranée Métropole, 50 place de Zeus

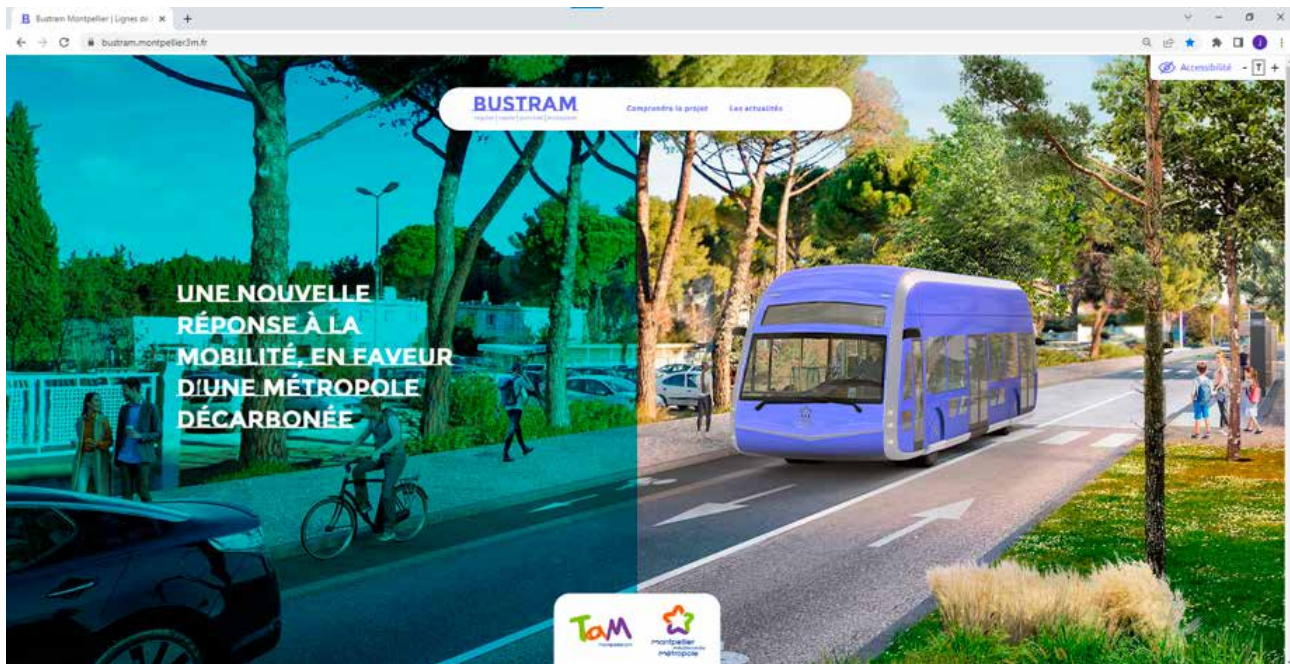
En raison des contraintes sanitaires, elle a pris la forme d'un panneau « d'appel » relatif à la procédure en cours, et de la mise à disposition du support de la concertation au format A3.

Un registre sous forme de cahier était également disponible, afin que le public puisse exprimer ses avis et observations sur le projet.

Le dispositif en place a également été contrôlé par huissier les 14 février, 14 mars et 14 avril 2022.



Exemple de Cournonsec



Page d'accueil du site internet

SITE INTERNET

Cette exposition a aussi été dématérialisée sur le site internet bustram.montpellier3m.fr du 14 février au 14 avril 2022.

Le public pouvait sur ce site consulter le même support que celui exposé aux lieux d'expositions publics et s'exprimer sur un registre dématérialisé.

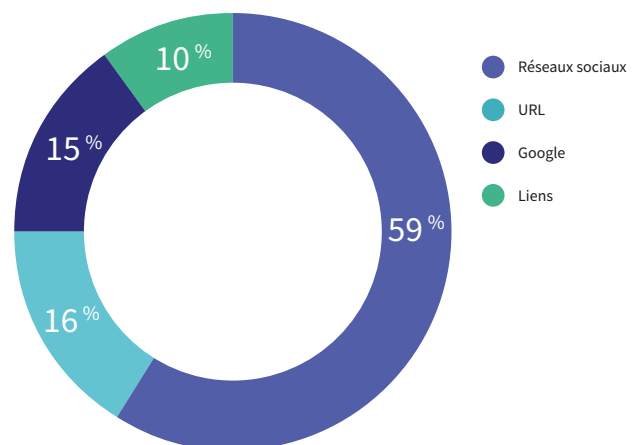
Ce sont ainsi près de 300 avis qui ont été recueillis durant cette concertation, essentiellement au travers du site internet.

Le site comptabilise 7 645 vues depuis des ordinateurs ou des smartphones. Sur les 7 645 vues :

- 2 449 vues pour la page « participer à la concertation » ;
- Le nombre d'utilisateurs actifs est de 3 482 ;
- La page la plus consultée est la Home Page ;
- Les utilisateurs restent en moyenne 1 minute 45 secondes sur le site internet.



59% des consultations proviennent des réseaux sociaux, 16% en tapant directement l'url du site internet, 15% en cherchant « bustram Montpellier » sur Google et 10% proviennent de liens.



Canaux de consultation du site internet

ARTICLES DANS LA PRESSE LOCALE

Un communiqué de presse pour informer des dates de réunions publiques a été diffusé aux partenaires de

la presse locale qui l'ont repris dans leurs publications, comme Via Occitanie dans son édition du 10 mars 2022.



TRANSPORTS

Bustram : les réunions

► LE PROJET BUSTRAM, composé de cinq lignes dans la métropole, est ouvert à l'avis des habitants via cinq réunions publiques. La première, jeudi 10 à 18h sur les bustrams 1 et 2 à Montpellier, salle Pelouzet, Hôtel de Métropole 50 place Zeus. Puis rendez-vous le 22 mars à 18h pour parler du bustram 3 à Montpellier, Maison pour tous Paul-Emile-Victor. Puis le 24 mars, réunion à 18h pour le bustram 5 sur Grabels et Montpellier, au bistrot du Domaine d'O. Puis le 29 mars, RDV à Pignat à 18h pour le bustram 4 qui parcourt Courmones, Courmontal, Lavérune et Pignat, à la salle du Bicentenaire, avenue de l'Europe. Enfin le 4 avril, réunion à Castries à 18h pour le bustram 1 qui passera à Castelnaud, Castries, Le Crès et Vendargues, au foyer communal Hippolyte-Paullet. La concertation publique est ouverte jusqu'au 14 avril sur parti.montpellier.fr.



BUSTRAM : LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Cinq nouvelles lignes de bus à haut niveau de service les futurs bustrams de la Métropole doivent démarrer en 2025. Des réunions publiques sont programmées, le 22 mars à 18h sur le bustram 3 à Montpellier, Maison pour tous Paul-Emile-Victor. Puis le 24 mars, à 18h pour le bustram 5 sur Grabels et Montpellier, au bistrot du Domaine d'O. Le 29 mars, à 18h à Pignat pour le bustram 4 qui parcourt Courmones, Courmontal, Lavérune et Pignat, salle du Bicentenaire, avenue de l'Europe. Enfin le 4 avril, réunion à Castries à 18h pour le bustram 1 qui passera à Castelnaud, Castries, Le Crès et Vendargues, au foyer communal Hippolyte-Paullet. Ce projet est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril, sur la plateforme parti.montpellier.fr. Le projet est aussi exposé en mairie de Montpellier et des communes concernées, et au siège de la Métropole, place Zeus, où l'on peut aussi déposer son avis.

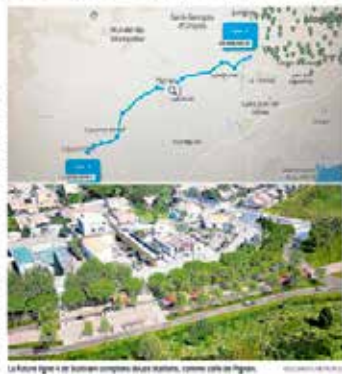
« Vous faire aimer le bustram comme les Montpelliérains aiment le tram »

TRANSPORTS

Ce mardi en fin d'après-midi, à Pignat, Julie Frêche, vice-présidente de la Métropole, a présenté la future ligne 4, Gernoneux-Courmones, lors d'une réunion publique.

Julie Frêche, vice-présidente de la Métropole, a présenté la future ligne 4, Gernoneux-Courmones, lors d'une réunion publique.

« Vous faire aimer le bustram comme les Montpelliérains aiment le tram », c'est le message que Julie Frêche, vice-présidente de la Métropole, a voulu transmettre lors de la réunion publique de mardi 15 mars à Pignat. Elle a présenté la future ligne 4, Gernoneux-Courmones, qui sera composée de deux tronçons : l'un de Pignat à Courmones et l'autre de Courmones à Gernoneux. Elle a souligné l'importance de cette ligne pour les habitants de ces communes et a promis de faire tout pour que le bustram soit accepté et aimé. Elle a également souligné que le bustram n'est pas un tramway, mais un bus à haut niveau de service, ce qui signifie qu'il sera plus confortable et plus sûr. Elle a enfin souligné que le bustram sera financé par la Métropole et les communes concernées, ce qui signifie que les habitants ne paieront rien pour utiliser le bustram.



La future ligne 4 de bustram composée de deux tronçons, entre autres de Pignat.

« Vous faire aimer le bustram comme les Montpelliérains aiment le tram », c'est le message que Julie Frêche, vice-présidente de la Métropole, a voulu transmettre lors de la réunion publique de mardi 15 mars à Pignat. Elle a présenté la future ligne 4, Gernoneux-Courmones, qui sera composée de deux tronçons : l'un de Pignat à Courmones et l'autre de Courmones à Gernoneux. Elle a souligné l'importance de cette ligne pour les habitants de ces communes et a promis de faire tout pour que le bustram soit accepté et aimé. Elle a également souligné que le bustram n'est pas un tramway, mais un bus à haut niveau de service, ce qui signifie qu'il sera plus confortable et plus sûr. Elle a enfin souligné que le bustram sera financé par la Métropole et les communes concernées, ce qui signifie que les habitants ne paieront rien pour utiliser le bustram.

« Vous faire aimer le bustram comme les Montpelliérains aiment le tram », c'est le message que Julie Frêche, vice-présidente de la Métropole, a voulu transmettre lors de la réunion publique de mardi 15 mars à Pignat. Elle a présenté la future ligne 4, Gernoneux-Courmones, qui sera composée de deux tronçons : l'un de Pignat à Courmones et l'autre de Courmones à Gernoneux. Elle a souligné l'importance de cette ligne pour les habitants de ces communes et a promis de faire tout pour que le bustram soit accepté et aimé. Elle a également souligné que le bustram n'est pas un tramway, mais un bus à haut niveau de service, ce qui signifie qu'il sera plus confortable et plus sûr. Elle a enfin souligné que le bustram sera financé par la Métropole et les communes concernées, ce qui signifie que les habitants ne paieront rien pour utiliser le bustram.

« Vous faire aimer le bustram comme les Montpelliérains aiment le tram », c'est le message que Julie Frêche, vice-présidente de la Métropole, a voulu transmettre lors de la réunion publique de mardi 15 mars à Pignat. Elle a présenté la future ligne 4, Gernoneux-Courmones, qui sera composée de deux tronçons : l'un de Pignat à Courmones et l'autre de Courmones à Gernoneux. Elle a souligné l'importance de cette ligne pour les habitants de ces communes et a promis de faire tout pour que le bustram soit accepté et aimé. Elle a également souligné que le bustram n'est pas un tramway, mais un bus à haut niveau de service, ce qui signifie qu'il sera plus confortable et plus sûr. Elle a enfin souligné que le bustram sera financé par la Métropole et les communes concernées, ce qui signifie que les habitants ne paieront rien pour utiliser le bustram.

SUR LA LIGNE

CONSULTATION

Les habitants de la Métropole de Montpellier ont le droit de s'exprimer au sujet du projet de cinq lignes de bustram (BT 1 à BT 5) composées de 10 tronçons et de 100 stations.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.



Transport, Courmones, Courmontal, Lavérune

Le mardi 15 mars 2022 à 18h30

Bustram à l'ouest de Montpellier : l'abandon de la ligne 5 du tram jusqu'à Lavérune pose question

Les habitants de l'ouest de la Métropole, venus assister en nombre à la réunion publique, n'ont pas hésité à poser des questions à l'issue de la présentation.

Les sujets de la circulation et des transports intéressent les habitants de l'ouest montpelliérain. Ils ont répondu présent à l'invitation de la Métropole de Montpellier et n'ont pas hésité à poser un certain nombre de questions au terme de la présentation de la vice-présidente Julie Frêche.

L'abandon de la ligne 5 du tramway jusqu'à Lavérune (elle s'arrête à Gernoneux) pose question. Certains dénoncent une décision politique prise par un seul homme, le maire Roger Cazengues. D'autres, imaginent qu'une préférence a été donnée à Clapiers : « Je ne veux pas que Lavérune ressemble à une de nos villes voisines ».

« Nous n'abandonerons pas cette ligne 5 jusqu'à Lavérune car le tramway circule dans des zones très urbanisées, ce qui n'est pas le cas. D'autre part, le tramway n'est pas à Clapiers. Il s'arrête à Gracq », répondait Julie Frêche, rappelant que la Métropole avait engagé un budget de 1,5 milliard d'euros sur le mandat (2020-2025) pour les mobilités douces et actives, dont la ligne 4 du bustram.

Premier magistrat de Lavérune, Roger Cazengues confirmait ces propos : « Je suis fier d'avoir maîtrisé l'urbanisation de la commune en préservant les terres agricoles et les espaces naturels. Je ne veux pas que Lavérune ressemble à une de nos villes voisines ou à l'une de la Métropole. Par ailleurs, je ne vois pas pourquoi les Lavérinois ne prendraient pas le bustram ». Si nécessaire, le calendrier du bustram pourrait augmenter.

En guise de réponse aux interrogations, la vice-présidente de Montpellier Méditerranée Métropole

assurait que le cadencement du bustram pourrait augmenter si nécessaire. Elle expliquait également que les accès entre Zausan et la ligne 4 seraient sécurisés, ainsi que les pistes cyclables.

Enfin, Julie Frêche affirmait que Riquelme n'avait pas été oubliée contrairement à une affirmation d'un de ses habitants : « J'ai été récemment sur l'ancienne voie ferrée avec le maire Jacques Martiner. Il s'investit beaucoup. Nous allons réaliser un aménagement cyclable sur cette ancienne voie ». Jean-NOTE

<http://www.montpellier.fr/2022/03/21/bustram-a-l-ouest-de-montpellier-labandon-de-la-ligne-5-du-tram-qui-va-poser-une-question-10052012-ppt>



Le tram est le moyen de transport le plus efficace et le plus sûr. Il permet de transporter un grand nombre de personnes de manière sûre et confortable.

L'abandon de la ligne 5 du tram jusqu'à Lavérune pose question

DÉBAT

Les habitants de l'ouest de la Métropole, venus assister en nombre à la réunion publique, n'ont pas hésité à poser des questions à l'issue de la présentation.

Les sujets de la circulation et des transports intéressent les habitants de l'ouest montpelliérain. Ils ont répondu présent à l'invitation de la Métropole de Montpellier et n'ont pas hésité à poser un certain nombre de questions au terme de la présentation de la vice-présidente Julie Frêche.

L'abandon de la ligne 5 du tramway jusqu'à Lavérune (elle s'arrête à Gernoneux) pose question. Certains dénoncent une décision politique prise par un seul homme, le maire Roger Cazengues. D'autres, imaginent qu'une préférence a été donnée à Clapiers : « Je ne veux pas que Lavérune ressemble à une de nos villes voisines ».

« Nous n'abandonerons pas cette ligne 5 jusqu'à Lavérune car le tramway circule dans des zones très urbanisées, ce qui n'est pas le cas. D'autre part, le tramway n'est pas à Clapiers. Il s'arrête à Gracq », répondait Julie Frêche, rappelant que la Métropole avait engagé un budget de 1,5 milliard d'euros sur le mandat (2020-2025) pour les mobilités douces et actives, dont la ligne 4 du bustram.

Premier magistrat de Lavérune, Roger Cazengues confirmait ces propos : « Je suis fier d'avoir maîtrisé l'urbanisation de la commune en préservant les terres agricoles et les espaces naturels. Je ne veux pas que Lavérune ressemble à une de nos villes voisines ou à l'une de la Métropole. Par ailleurs, je ne vois pas pourquoi les Lavérinois ne prendraient pas le bustram ». Si nécessaire, le cadencement du bustram pourrait augmenter.

En guise de réponse aux interrogations, la vice-présidente de Montpellier Méditerranée Métropole

assurait que le cadencement du bustram pourrait augmenter si nécessaire. Elle expliquait également que les accès entre Zausan et la ligne 4 seraient sécurisés, ainsi que les pistes cyclables.

Enfin, Julie Frêche affirmait que Riquelme n'avait pas été oubliée contrairement à une affirmation d'un de ses habitants : « J'ai été récemment sur l'ancienne voie ferrée avec le maire Jacques Martiner. Il s'investit beaucoup. Nous allons réaliser un aménagement cyclable sur cette ancienne voie ». Jean-NOTE

<http://www.montpellier.fr/2022/03/21/bustram-a-l-ouest-de-montpellier-labandon-de-la-ligne-5-du-tram-qui-va-poser-une-question-10052012-ppt>



Le mardi 15 mars 2022 à 18h30

Bustram à l'ouest de Montpellier : l'abandon de la ligne 5 du tram jusqu'à Lavérune pose question

Les habitants de l'ouest de la Métropole, venus assister en nombre à la réunion publique, n'ont pas hésité à poser des questions à l'issue de la présentation.

Les sujets de la circulation et des transports intéressent les habitants de l'ouest montpelliérain. Ils ont répondu présent à l'invitation de la Métropole de Montpellier et n'ont pas hésité à poser un certain nombre de questions au terme de la présentation de la vice-présidente Julie Frêche.

L'abandon de la ligne 5 du tramway jusqu'à Lavérune (elle s'arrête à Gernoneux) pose question. Certains dénoncent une décision politique prise par un seul homme, le maire Roger Cazengues. D'autres, imaginent qu'une préférence a été donnée à Clapiers : « Je ne veux pas que Lavérune ressemble à une de nos villes voisines ».

« Nous n'abandonerons pas cette ligne 5 jusqu'à Lavérune car le tramway circule dans des zones très urbanisées, ce qui n'est pas le cas. D'autre part, le tramway n'est pas à Clapiers. Il s'arrête à Gracq », répondait Julie Frêche, rappelant que la Métropole avait engagé un budget de 1,5 milliard d'euros sur le mandat (2020-2025) pour les mobilités douces et actives, dont la ligne 4 du bustram.

Premier magistrat de Lavérune, Roger Cazengues confirmait ces propos : « Je suis fier d'avoir maîtrisé l'urbanisation de la commune en préservant les terres agricoles et les espaces naturels. Je ne veux pas que Lavérune ressemble à une de nos villes voisines ou à l'une de la Métropole. Par ailleurs, je ne vois pas pourquoi les Lavérinois ne prendraient pas le bustram ». Si nécessaire, le cadencement du bustram pourrait augmenter.

En guise de réponse aux interrogations, la vice-présidente de Montpellier Méditerranée Métropole

assurait que le cadencement du bustram pourrait augmenter si nécessaire. Elle expliquait également que les accès entre Zausan et la ligne 4 seraient sécurisés, ainsi que les pistes cyclables.

Enfin, Julie Frêche affirmait que Riquelme n'avait pas été oubliée contrairement à une affirmation d'un de ses habitants : « J'ai été récemment sur l'ancienne voie ferrée avec le maire Jacques Martiner. Il s'investit beaucoup. Nous allons réaliser un aménagement cyclable sur cette ancienne voie ». Jean-NOTE

<http://www.montpellier.fr/2022/03/21/bustram-a-l-ouest-de-montpellier-labandon-de-la-ligne-5-du-tram-qui-va-poser-une-question-10052012-ppt>

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.

Le projet de bustram est soumis à l'avis du public jusqu'au 14 avril 2022.



Transport, Courmones, Courmontal, Lavérune

Le mardi 15 mars 2022 à 18h30

Bustram à l'ouest de Montpellier : l'abandon de la ligne 5 du tram jusqu'à Lavérune pose question

Les habitants de l'ouest de la Métropole, venus assister en nombre à la réunion publique, n'ont pas hésité à poser des questions à l'issue de la présentation.

Les sujets de la circulation et des transports intéressent les habitants de l'ouest montpelliérain. Ils ont répondu présent à l'invitation de la Métropole de Montpellier et n'ont pas hésité à poser un certain nombre de questions au terme de la présentation de la vice-présidente Julie Frêche.

L'abandon de la ligne 5 du tramway jusqu'à Lavérune (elle s'arrête à Gernoneux) pose question. Certains dénoncent une décision politique prise par un seul homme, le maire Roger Cazengues. D'autres, imaginent qu'une préférence a été donnée à Clapiers : « Je ne veux pas que Lavérune ressemble à une de nos villes voisines ».

« Nous n'abandonerons pas cette ligne 5 jusqu'à Lavérune car le tramway circule dans des zones très urbanisées, ce qui n'est pas le cas. D'autre part, le tramway n'est pas à Clapiers. Il s'arrête à Gracq », répondait Julie Frêche, rappelant que la Métropole avait engagé un budget de 1,5 milliard d'euros sur le mandat (2020-2025) pour les mobilités douces et actives, dont la ligne 4 du bustram.

Premier magistrat de Lavérune, Roger Cazengues confirmait ces propos : « Je suis fier d'avoir maîtrisé l'urbanisation de la commune en préservant les terres agricoles et les espaces naturels. Je ne veux pas que Lavérune ressemble à une de nos villes voisines ou à l'une de la Métropole. Par ailleurs, je ne vois pas pourquoi les Lavérinois ne prendraient pas le bustram ». Si nécessaire, le cadencement du bustram pourrait augmenter.

En guise de réponse aux interrogations, la vice-présidente de Montpellier Méditerranée Métropole

assurait que le cadencement du bustram pourrait augmenter si nécessaire. Elle expliquait également que les accès entre Zausan et la ligne 4 seraient sécurisés, ainsi que les pistes cyclables.

Enfin, Julie Frêche affirmait que Riquelme n'avait pas été oubliée contrairement à une affirmation d'un de ses habitants : « J'ai été récemment sur l'ancienne voie ferrée avec le maire Jacques Martiner. Il s'investit beaucoup. Nous allons réaliser un aménagement cyclable sur cette ancienne voie ». Jean-NOTE

<http://www.montpellier.fr/2022/03/21/bustram-a-l-ouest-de-montpellier-labandon-de-la-ligne-5-du-tram-qui-va-poser-une-question-10052012-ppt>

6 - Réunions publiques

LA PRÉPARATION DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Les réunions publiques de la concertation ont été préparées en amont en concertation avec les Conseils de Quartiers de Montpellier. Ci-dessous les 3 réunions de préparations réalisées :

- Rencontre avec les quartiers Centre et Croix d'argent le 30 novembre 2021 : **50 personnes**
- Rencontre avec les quartiers Pompignane et Hôpitaux facultés le 9 décembre 2021 : **Teams**
- Rencontre avec les quartiers Cévennes, Celleneuve et Mosson le 20 janvier 2022 : **Teams**

Ces réunions ont permis de consolider le support de présentation des réunions publiques. **Le Maître d'Ouvrage a pu préciser avec les Conseils de Quartiers quels étaient les questionnements et les attentes de la population sur le projet** pour mieux préparer les éléments à présenter et à expliquer.

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Annoncées lors de la campagne de communication présentée précédemment, les 5 réunions publiques réalisées durant la concertation ont été l'occasion d'échanges en présentiel avec les acteurs et experts du projet.

DATE	LIGNES	LIEUX	PARTICIPATION
10 mars 2022 à 18h	bustrams 1 et 2	Montpellier, Salle Pelletier	60 personnes
22 mars 2022 à 18h	bustram 3	Montpellier, Maison pour Tous Paul-Emile Victor	120 personnes
24 mars 2022 à 18h	bustram 5	Montpellier, Brasserie du Domaine d'O	100 personnes
29 mars 2022 à 18h	bustram 4	Pignan, Salle du Bicentenaire	300 personnes
4 avril 2022 à 18h	bustram 5	Castries, Foyer communal Hyppolite Paulet	250 personnes

Ce sont ainsi près 830 personnes qui ont participé aux réunions publiques pour s'informer et mieux comprendre le projet mais aussi émettre des avis, questionner ce qui est prévu et soumettre des idées à étude.



**Réunion publique le 22 mars 2022
à Montpellier pour le bustram 3**



**Réunion publique le 4 avril 2022
à Castries pour le bustram 1**



**Réunion publique le 24 mars 2022
à Montpellier pour le bustram 5**



**Réunion publique le 10 mars 2022
à Montpellier pour les bustrams 1 et 2**

7 - Bilan de la concertation

Enfin, à l'issue de la concertation, Montpellier Méditerranée Métropole dresse le présent bilan de la concertation et le soumet à délibération en Conseil de Métropole.

Le bilan est accessible à tous et mis en ligne sur le site internet des bustram.montpellier3m.fr

ANALYSE DES OBSERVATIONS





ANALYSE DES OBSERVATIONS

5

1 - Une participation élargie

La vaste campagne de communication mise en place pour la concertation et les nombreux relais réalisés par la presse locale ont permis d'obtenir un niveau élevé de participation pour la concertation.

Ce sont ainsi 300 avis qui ont été recueillis sur le site internet ou dans les registres papier, et près de 830 personnes qui ont participé aux réunions publiques.

Ces réunions ont par ailleurs été suivies par des habitants de communes non directement situées sur les tracés des bustrams mais pouvant les rejoindre en rabattement :

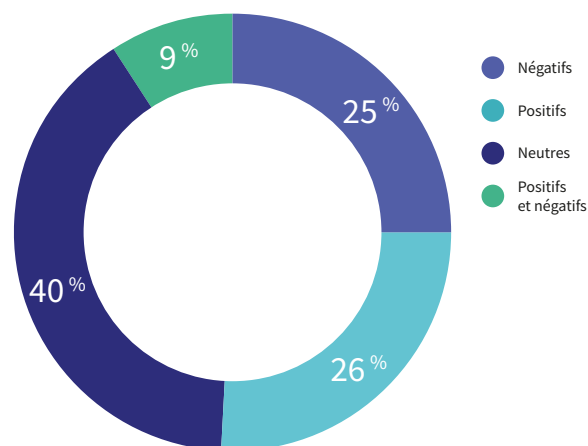
- Les communes de Fabrègues et Saussan pour la réunion publique sur bustram 4 ;
- Les communes de Montaud, Sussargues, Saint-Geniès-des-Mourgues, Beaulieu et Restinclières pour la réunion publique sur bustram 1.

2 - Vue générale des avis exprimés

La concertation a permis le recueil de 300 avis provenant essentiellement du site internet. Seuls 12 avis ont été exprimés sur les registres de Pignan, Le Crès, Vendargues, Courmonterral, Castelnau-le-Lez, Castries, Lavérune et Cournonsec.

Les avis sont résolument positifs à 26% et à la fois positifs et négatifs à 9%. Nous recensons **25% d'avis négatifs**, essentiellement sur les lignes 4 et 5 comme présenté par la suite. Enfin, **plus de 40% des avis sont neutres** et consistent pour la plupart en demande d'informations ou de précisions sur le projet.

Près de la moitié des avis reçus concernent des sujets spécifiques à une ligne donnée. Ce sont les lignes 1 et 4 qui ont recueillis le plus d'avis, avec un volume de 45 à 50 avis par ligne.



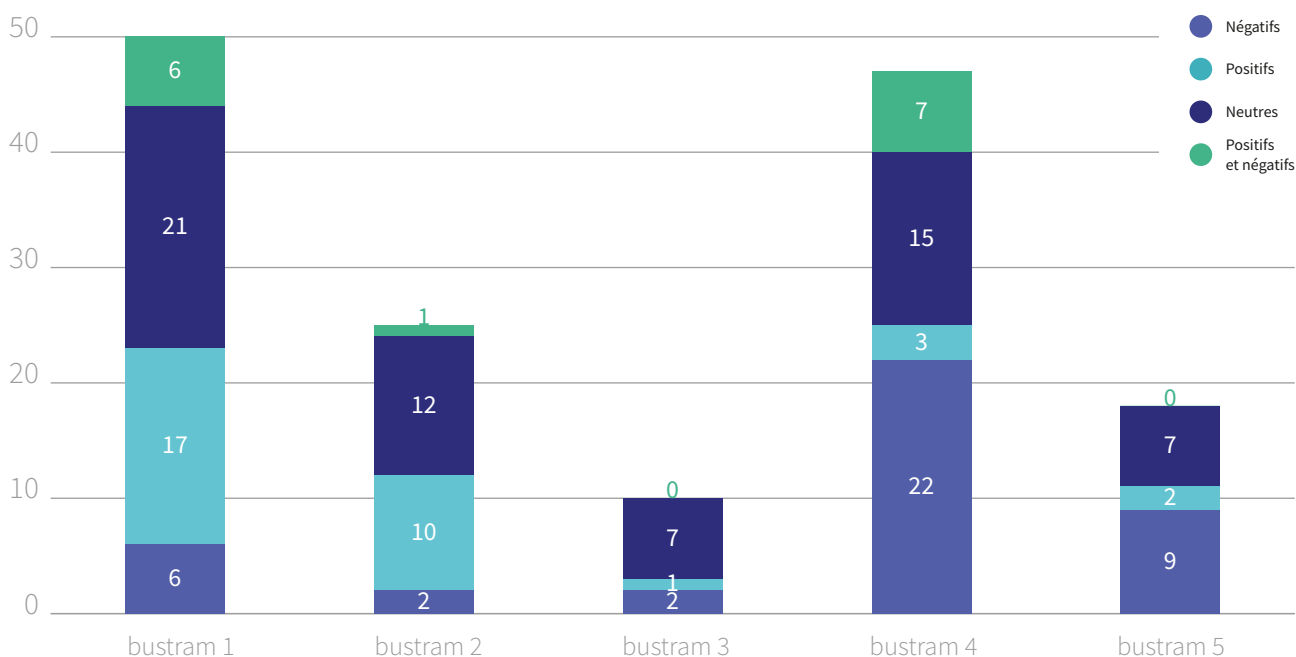
■ Type d'avis reçus

Les avis de la ligne 1 sont positifs ou neutres à 75%, ce qui montre une ligne plébiscitée par la population.

Les avis reçus sur la ligne 4 sont en revanche négatifs à près de 50%, ce qui démontre une inquiétude de la population vis-à-vis du projet porté par le Maître d'Ouvrage. Cette inquiétude, exposée et discutée lors de la réunion publique, repose sur le fait que la population de la Plaine Ouest était en attente d'un tramway plutôt que d'un bustram.

Les lignes 2, 3 et 5 ont reçues 15 et 25 avis chacune. Ces avis sont positifs ou neutre à 85%, ce qui démontrent des lignes en forte adéquation avec les attentes de la population à l'instar de la ligne 1.

Les avis de la ligne 5 sont négatifs à 50%. Les observations concernent essentiellement le tracé, avec une demande de prolongement jusqu'au centre-ville de Grabels.



■ Part des avis positifs ou négatifs par ligne (en nombre d'avis)

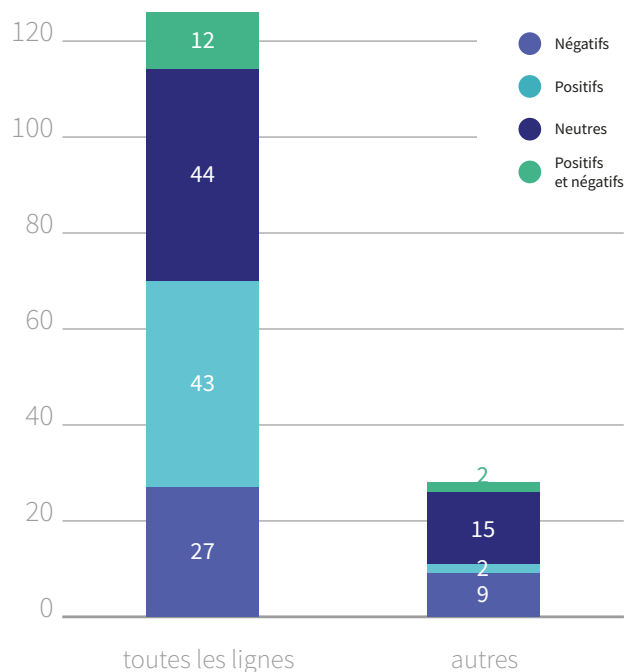
5

L'autre moitié des avis reçus, soit environ 150 avis, concernent le projet dans sa globalité, toutes lignes confondues, ou qui concernent d'autres sujets que le bustram.

Les avis généraux reçus sont positifs ou neutres à 70 % et négatifs à 21 %.

Les autres avis reçus concernent l'impact de la ZFE sur les déplacements en voiture, les aménagements vélos sur des zones hors corridors de bustram ou encore la desserte des certains quartiers par le réseau de bus classique.

Le tableau ci-dessous détaille la répartition du type d'avis reçus par ligne :

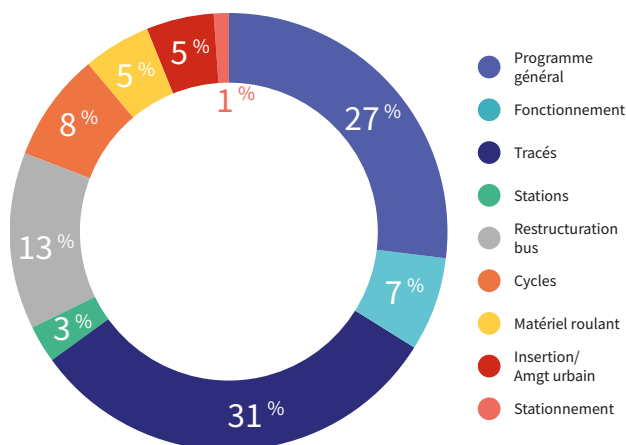


Part des avis généraux exprimés (en nombre d'avis)

	NÉGATIF	POSITIF	NEUTRE	POSITIFS & NÉGATIFS	TOTAL
BUSTRAM 1	6	17	21	6	50
BUSTRAM 2	2	10	12	1	25
BUSTRAM 3	2	1	7	0	10
BUSTRAM 4	22	3	15	7	47
BUSTRAM 5	9	2	7	0	18
TOUTES LES LIGNES	27	43	44	12	126
AUTRES	9	2	15	2	28
TOTAL	77	78	121	33	302

Note : certains avis reçus concernent plusieurs lignes. Le nombre total d'avis répartis par ligne de bustram est ainsi supérieur au nombre total d'avis déposé sur le site internet.

La répartition des avis exprimés par sujet est la suivante :



Répartition des avis reçus par sujet

La majorité des avis reçus concerne le programme général des bustrams et les tracés. Les vélos sont ensuite le principal sujet abordé, tant du point de vue des aménagements prévus que de la possibilité de mettre son vélo dans les bustrams.

3 - Synthèse des observations et avis

Par soucis de clarté, la synthèse des avis est présenté par ligne et par sujet.

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS SUR LA LIGNE 1 DE BUSTRAM

La ligne 1 est globalement plébiscitée par la population, car les axes routiers du secteur, RM610, RM613 et boulevard Philippe Lamour, sont très saturés. Le butram est vu comme une solution crédible à la voiture.

Des inquiétudes sont tout de même soulevées sur plusieurs points en divers endroits de la ligne.

Le terminus de Castries à l'Espace Gare interpelle car considéré comme trop loin du centre-ville. Ce lieu apparaît comme moins attractif que le terminus actuel et soulève la question de son accessibilité par les habitants situés au nord ou à l'est de la commune.

La Métropole a précisé les raisons de cette localisation, qui présente une opportunité de création de parking de proximité plus intéressante qu'un terminus en centre-ville, et qui est plus cohérente avec la politique d'apaisement du centre-ville souhaitée par la commune.

La localisation en centre-ville conduisait en effet à avoir soit les bustrams qui traversent la ville et donc la zone apaisée, soit l'aménagement d'un terminus devant l'école Marcel Pagnol avec des conflits d'usage possibles le matin et le soir.

L'Espace Gare est par ailleurs situé dans un lieu historique bien connu des Castriotes, l'ancienne gare ferroviaire, et ce terminus permet une meilleure connexion avec la V70.

L'attractivité du parking de proximité situé devant la Zone Artisanale de Castries repose sur un accès à ce parking qui n'est pas soumis à la forte congestion du giratoire des Cousteliers.

Ce point a été identifié et la Métropole a inclus l'étude d'un shunt du giratoire pour permettre l'accès direct au parking de proximité depuis la déviation de Castries.

Le passage par l'emprise ferroviaire est vu à la fois comme négatif, avec des craintes sur la temporalité du projet (foncier SNCF) et sur l'avenir du ferroviaire qui est compromis, mais aussi comme positif avec même des propositions de prolonger l'utilisation de l'ancienne voie ferrée jusqu'à Castries.

Le passage par l'emprise ferroviaire permet de meilleurs performances pour le bustram car les sections de site propre sont plus importantes. Elle permet aussi l'aménagement de la véloroute V70 et offre un itinéraire efficace pour les véhicules de secours.

Une utilisation à long terme de cette emprise pour du trafic ferroviaire fret ou voyageur restera possible.

Les rabattements vers le bustram 1 depuis Vendargues et Le Crès sont évoqués à plusieurs reprises, la ligne passant parfois à 1km de certains quartiers. Il est aussi proposé la desserte du PEM de Baillargues pour réaliser une connexion avec la ligne de TER.

Comme pour le bustram 4, le tracé par la RM5 est proposé pour améliorer la performance du bustram et éviter les détours qu'impliquerait la desserte interne des différents quartiers.

Les liaisons vers les stations de bustram sont traitées par des actions en faveur des rabattements à pieds, en vélo, en voiture ou avec le réseau de bus classique. Plusieurs aménagements cyclables sont ainsi prévus à Vendargues sur la rue de la Fontaine, l'avenue de la Gare ou encore la rue des Devèzes.

La desserte du PEM de Baillargue sera aussi maintenue avec le réseau de bus classique.

Enfin, plusieurs avis évoquent le prolongement de la ligne au-delà de Castries, pour desservir les communes de Sussargues, Saint-Geniès-des-Mourgues, Beaulieu et Restinclières.

La vision prospective du développement des offres de transport en commun routière ou ferroviaire est en cours d'étude dans le cadre des réflexions sur l'Étoile Montpelliéraine. Ces évolutions à moyen et long terme seront formalisées par le Plan de Mobilité 2030.

Le développement des offres de transports collectifs au-delà de la limite de la Métropole est aussi l'objet des coopérations interterritoriales en cours de réalisation avec le Département, la Région, la Communauté de Communes du Pays de Lunel, l'agglomération du Pays de l'Or ou encore la Communauté de Communes du Grand Pic Saint Loup.

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS SUR LA LIGNE 2 DE BUSTRAM

Les avis sur le bustram 2 concernant essentiellement son tracé, avec des propositions de prolongements voire de bouclage complet de la ligne. Ce bouclage pourrait être effectué par un passage par Lattes et Boirargues ou Odysseum et la ZAC Tournezy. Le prolongement jusqu'à l'aéroport est aussi évoqué.

Comme pour la ligne 1, ces réflexions sont prises en compte dans le cadre de l'élaboration du Plan Mobilité 2030.

La desserte de la gare TGV Sud de France est considérée comme un bon choix, pour compléter la liaison en transport en commun à cette gare aujourd'hui excentrée de la ville. Le bustram 2 viendra en complément de l'extension de la ligne 1 de tramway.

Le Comité de Quartier du Millénaire attire l'attention du Maître d'Ouvrage sur le fort besoin d'information des riverains en phase travaux ainsi que sur la nécessité de sensibilisation des automobilistes, des cyclistes et des piétons sur le respect des règles de circulation qui s'appliquent à tout à chacun.

Le Comité de Quartier de la Pompignane émet un souhait de maintien de lignes de bus qui desservent l'intérieur du quartier, les bustrams 1 et 2 en faisant le tour.

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS SUR LA LIGNE 3 DE BUSTRAM

Il y a peu d'observation sur le bustram 3.

Les avis négatifs portent sur le tracé de la ligne qui ne permettra plus une liaison directe vers la gare St Roch, contrairement aux lignes 6 et 7 actuelles.

Les itinéraires des lignes 6 et 7 ont été modifiées en juin 2022, après le déroulement de la concertation préalable, et n'offrent plus cette liaison directe. L'accès à la Gare St Roch s'effectue en tramway avec la ligne 4.

Les autres observations sont relatives aux aménagements vélos à sécuriser sur l'avenue de l'Agriculture.

Cet axe à fort enjeu cyclable, a été identifié par la Métropole. Des aménagements en faveur de la sécurité des cycles sont bien prévus.

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS SUR LA LIGNE 4 DE BUSTRAM

Le bustram 4 concentre un nombre élevé d'avis, dont près de la moitié sont négatifs. Ces avis négatifs portent à la fois sur le tracé, la longueur de site propre et le mode de transport choisi.

Sur le tracé :

- Le tracé direct par la RM5 éloigne les stations des

habitations de plusieurs centaines de mètres ce qui génère beaucoup d'inquiétude, notamment de la part des personnes âgées. Il est craint un retour à la voiture pour les personnes ne pouvant pas faire l'effort de rejoindre la station de bustram, voire la création d'une situation d'isolement pour les personnes qui ne disposent que des transports en commun pour leur déplacement.

- Le terminus à Gennevaux va créer une correspondance pour les usagers à destination du centre-ville, contrairement à la ligne de bus 38 actuelle qui amène les voyageurs jusqu'à Rondelet. Cette correspondance supplémentaire dégrade l'attractivité du bustram par rapport à la voiture, avec là aussi une crainte que certains usagers se détournent des transports en commun pour reprendre la voiture.

Le tracé direct permet une meilleure vitesse commerciale du bustram et un apaisement des centres-bourg où les rues étroites ne sont pas toujours adaptées au passage fréquents d'un bus.

Le passage du bustram sur la RM5 s'accompagne de la mise en œuvre d'une stratégie de rabattement vers les stations concernant tous les modes de transports :

- En vélo avec le jalonnement vers les stations, l'installations de box sécurisés et d'arceaux à chaque station ainsi que le traitement des discontinuités cyclables dans les communes
- À pied avec aussi le jalonnement vers les stations, la création de chemins plus directs aux abords de la RM5 et la reprise des trottoirs en mauvais état
- En voiture avec la création de 4 parkings de proximité à Pignan, Cournonterral et Cournonsec

La longueur de site propre est jugée trop faible, avec un risque important que le bustram soit pris dans la congestion avant Pignan.

Les aménagements de bustram sont évolutifs et pourront être complétés dans les années à venir pour suivre l'évolution du territoire et des conditions de circulation.

Sur le mode de transport, un nombre important d'avis fait part de la déception de leur auteur de voir le tramway

délaissé au profit du bustram, mode routier jugé moins qualitatif.

Le tramway est un mode capacitaire qui trouve sa pertinence dans les zones urbaines denses où le nombre de voyageurs par jour est très élevé.

La Plaine Ouest offre au contraire de grands espaces naturels à préserver et aucune nouvelle urbanisation n'est prévu dans les années à venir afin de stopper l'artificialisation des sols et de maintenir la qualité de vie actuelle.

Le bustram est donc le mode de transport le plus adapté au vu de la fréquentation prévisionnelle attendue. Il présente le meilleur rapport entre coûts d'aménagement et performance apportée à l'utilisateur.

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS SUR LA LIGNE 5 DE BUSTRAM

Les avis du bustram 5 portent essentiellement sur le tracé et les cycles.

Le terminus à Euromédecine est jugé inadapté car dans une zone aujourd'hui non construite. Il est plutôt proposé un prolongement jusqu'à Grabels centre, en remplacement de la ligne 24 actuelle. La restructuration du réseau de bus au niveau du quartier de La Valsière est aussi évoquée, afin de maintenir la desserte interne de ce quartier assurée aussi par la ligne 24.

La Métropole va étudier des nouvelles variantes de tracés pour mieux répondre aux attentes de la population.

Les avis portant sur les aménagements vélos se concentrent sur la rue du Père Soulas, où les aménagements actuels ne sont pas suffisants.

Cette rue est très étroite et offre peu de possibilité d'aménagement. Des élargissements de bandes cyclables ont été réalisés durant la période de concertation.

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS GÉNÉRALES À TOUTES LES LIGNES DE BUSTRAM

Les observations générales sont globalement des avis de soutien au projet ou des demandes de précisions sur les horaires, les fréquences et la restructuration des lignes de bus à l'arrivée des bustrams.

La population souhaite se projeter à l'horizon de réalisation des bustrams et réfléchir à l'impact du projet sur ses itinéraires quotidiens.

Il est aussi demandé à plusieurs reprises des précisions sur le matériel roulant envisagé, notamment sur sa longueur, et si les vélos seront acceptés à bord des véhicules.

Enfin, un certain nombre d'avis porte sur une vision prospective avec la question de savoir si d'autres lignes de bustram sont prévues après 2025 sur des axes nord vers Montferrier-sur-Lez et Prades-le-Lez, des axes ouest vers Gignac et Clermont-l'Hérault via l'A750 ou encore sud-ouest vers Villeneuve-lès-Maguelone.

LES AUTRES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Les autres observations recueillies concernent l'impact de la ZFE sur les déplacements en voiture, les aménagements vélos sur des zones hors corridors de bustram ou encore la desserte des certains quartiers par le réseau de bus classique.

N'étant pas liées directement aux projets des bustrams, elles ne sont pas reprises ici.

4 - Les principales questions posées

Toutes lignes confondues, les principales questions recensées dans les avis et en réunions publiques sont les suivantes :

- Pourquoi la ligne 5 de tramway ne va-t-elle plus jusqu'à Lavérune ?
- Pourquoi la ligne 3 de bustram ne va-t-elle pas jusqu'à Grabels ?
- Comment pourra-t-on se rabattre sur les stations bustram qui seront éloignées des habitations ?
- Que deviennent les lignes de bus actuelles / peut-on améliorer leur fréquence ?
- Les pistes cyclables seront-elles identifiées ou sécurisées et quand seront-elles disponibles, précision sur leurs aménagements ?
- Quels sont la fréquence et les horaires du bustram ? Peut-on dépasser minuit ?
- Les vélos seront-ils acceptés dans les bustrams ?
- Pourquoi les autres villes de la commune ne sont-elles pas desservies par le bustram ?
- Quelle sera la capacité des parkings ?
- Précision sur les emplacements des stations







CONCLUSION: **LES ENSEIGNEMENTS** **DE LA CONCERTATION**

CONCLUSION : LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION



Globalement,

- Le projet est plébiscité par la population, pour qui les questions de qualité de l'air, de sécurité et de transports alternatifs à la voiture sont des préoccupations importantes ;
- Le projet suscite de nombreuses demandes d'information, de précisions, de renseignement sur des thèmes comme la fréquence, les amplitudes horaires, l'usage du vélo ou encore le type de matériel roulant prévu. Les habitants de la Métropole découvre ce nouveau mode de transport et souhaite mieux connaître son fonctionnement
- Le projet génère aussi des inquiétudes et des préoccupations sur la place laissée au voiture, et notamment sur la congestion que pourrait créer le bustram en réduisant le nombre de voies disponibles pour la circulation générale.
- Les choix de tracés et de mode bustram sont conformes aux attentes de la population, excepté sur les lignes 4 et 5 pour lesquelles les avis négatifs représentent une part importante des avis reçus

La concertation préalable a ainsi permis d'identifier un réel intérêt de la population pour le projet, qui demande en retour de nombreux renseignements tant sur le programme général que sur les travaux prévus.

Il semble nécessaire de poursuivre l'information du public tout au long du projet, au travers du site internet qui été mis en place et qui va être conservé mais aussi au travers de réunions d'échange ciblés par quartier ou par zone d'emplois. Les problématiques abordées sont en effet très spécifiques et nécessitent des échanges de proximité.

Les nombreux riverains et commerçants situés aux abords des tracés souhaitent disposer d'un point de contact avec la Maitrise d'Ouvrage pour faire connaître leurs contraintes.

Les lignes 1, 2 et 3 ont été présentées et détaillées et les remarques formulées n'amènent pas de modifications particulières pour le projet.

La ligne 4 suscite de nombreuses inquiétudes de par le tracé qui est proposé, plus éloigné des centres-bourg que la ligne 38 actuelle. Ce tracé est proposé à des fins de gains de vitesse commerciale pour le bustram et d'apaisement desdits centres-bourg.

La concertation a mis en avant un besoin important d'actions en faveur des rabattements vers les stations de bustram, tous modes confondus.

La stratégie globale de rabattement vers les bustrams à vélo, à pied, en voiture ou avec les autres lignes de bus doit être travaillée de manière fine avec les habitants et l'information à la population sur cette stratégie doit être régulière et pédagogique. Elle repose en effet sur un changement d'habitude et de comportement de la part des usagers.

Le public s'est aussi beaucoup exprimé sur la ligne 5 et sur la proposition d'un terminus à Euromédecine 2. Ce tracé devra être de nouveau étudié en comparaison avec d'autres solutions répondant mieux aux attentes de desserte du quartier de la Valsière et du centre de Grabels.

Le projet de bustram doit s'accompagner d'un projet de restructuration des lignes de bus classiques qui doit être présenté en détail à la population. Il représente une part importante des impacts du bustram sur les déplacements du quotidien.

Enfin, le Plan Mobilité 2030 devra apporter une vision à moyen-long terme du réseau structurant des bustrams avec l'analyse des extensions possibles ou de nouvelles lignes qui pourraient venir en complément des 5 lignes livrées en 2025.



ANNEXES



ANNEXE 1

Délibération du Conseil de Métropole
sur la stratégie de mobilité
du 1^{er} février 2021



Extrait du registre des
délibérations de Montpellier
Méditerranée Métropole

Aménagement durable

Séance ordinaire du lundi 1 février 2021

L'an deux-mille-vingt-et-un et le premier février, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont assemblés en visioconférence, sous la présidence de Monsieur Michaël DELAFOSSE.

Nombre de membres en exercice : 92

Présents :

Tasnime AKBARALY, William ARS, Michel ASLANIAN, Florence AUBY, Jean-François AUDRIN, Geniès BALAZUN, Yves BARRAL, Boris BELLANGER, Mathilde BORNE, Christophe BOURDIN, Florence BRAU, Véronique BRUNET, Emilie CABELLO, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michel CALVO, Michelle CASSAR, Stéphane CHAMPAY, Roger-Yannick CHARTIER, Bernadette CONTE-ARRANZ, Michaël DELAFOSSE, Serge DESSEIGNE, Brigitte DEVOISSELLE, Zohra DIRHOUSI, Fanny DOMBRE-COSTE, Alenka DOULAIN, Abdi EL KANDOUSSI, Hind EMAD, Maryse FAYE, Jean-Noël FOURCADE, Mylène FOURCADE, Julie FRÊCHE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Clara GIMENEZ, Serge GUISEPPIN, Clare HART, Régine ILLAIRE, Stéphanie JANNIN, Laurent JAOUL, Frédéric LAFFORGUE, Guy LAURET, Max LEVITA, Nathalie LEVY, Eliane LLORET, Lionel LOPEZ, Sophiane MANSOURIA, Coralie MANTION, Nicole MARIN-KHOURY, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Jacques MARTINIER, Marie MASSART, Jean-Luc MEISSONNIER, Patricia MIRALLES, Julien MIRO, Séverine MONIN, Véronique NEGRET, Laurent NISON, Clothilde OLLIER, Marie-Delphine PARPILLON, Bruno PATERNOT, Yvon PELLET, Eric PENSO, Céline PINTARD, Joël RAYMOND, René REVOL, Manu REYNAUD, Catherine RIBOT, Jean-Pierre RICO, Anne RIMBERT, François RIO, Sylvie ROS-ROUART, Séverine SAINT-MARTIN, Agnès SAURAT, Jean-Luc SAVY, Mikel SEBLIN, Célia SERRANO, Charles SULTAN, Radia TIKOUK, Isabelle TOUZARD, Bernard TRAVIER, Joëlle URBANI, François VASQUEZ, Claudine VASSAS MEJRI, Joël VERA, Patricia WEBER.

Absent(es) ayant voté par procuration en application des articles L 2121-20 et L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :

Mohed ALTRAD, Christian ASSAF, Sébastien COTE, Cyril MEUNIER, Arnaud MOYNIER, Philippe SAUREL.

Absent(es) / Excusé(es) :

Aménagement durable - Stratégie mobilités 2025 - Approbation

Madame Julie FRÊCHE, Vice-Présidente, rapporte :

Face au constat indéniable du réchauffement climatique et de ses conséquences désastreuses pour les territoires et les populations, la transition écologique est devenue une priorité, même un devoir, pour les Etats et les villes du monde entier.

Montpellier Méditerranée Métropole doit, non seulement participer activement à cette transition écologique, mais se positionner comme pionnière pour oser des solutions ambitieuses, voire radicales, à même de faire gagner la course contre la montre désormais engagée pour lutter contre le changement climatique.

Parallèlement, l'atteinte des objectifs d'une politique environnementale ne devra se faire au détriment du pouvoir d'achat des plus modestes. Montpellier Méditerranée Métropole veut prouver qu'il existe des voies possibles pour concilier protection de l'environnement et défense du pouvoir d'achat. La transition écologique prônée est une transition solidaire.

Pour réussir cette transition, il faut notamment « *décarboner* » la mobilité en ville et réduire globalement la place de la voiture. Sur le territoire de la Métropole, 57 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent des transports, et principalement de l'automobile. Faire le choix d'une mobilité décarbonée, c'est donc la garantie d'améliorer la qualité de l'air, et ainsi protéger la santé des habitants de la Métropole. En effet, la pollution de l'air respiré est source de maladies, et notamment de cancers, avec 48 000 morts estimés par an en France.

Engager Montpellier Méditerranée Métropole vers des mobilités vertueuses en matière d'environnement permettra aussi de lutter contre la congestion urbaine croissante constatée depuis plusieurs années : les classements nationaux et internationaux négatifs se suivent et se ressemblent (Montpellier classée 9^{ème} ville en France la plus embouteillée pour TomTom, 8^e pour l'observatoire Inrix et même 3^e par le temps perdu dans les embouteillages, classée 10^{ème} sur 12 agglomérations sur la qualité de l'air par Greenpeace France).

Cette congestion nuit à l'attractivité du territoire et plus particulièrement du cœur de la Métropole. Sur la seule ville de Montpellier, il s'agit de près de 140 000 véhicules qui entrent et sortent quotidiennement dans la ville, soit 280 000 déplacements dégradant fortement la qualité de vie des Montpelliérains par les embouteillages et les nuisances associées.

La nécessité d'offrir aux métropolitains des services de mobilité plus respectueux de la planète constitue donc un enjeu majeur. La responsabilité est de créer un véritable « *choc des mobilités* » au cours de ce mandat pour atteindre cet objectif. C'est ainsi que sans attendre la Métropole s'engage vers une gratuité de son réseau de transports publics ; marqueur d'une nouvelle approche systémique sur les mobilités.

De plus le défi auquel le territoire métropolitain est confronté est considérable notamment du fait de sa démographie très dynamique.

Ce choc des mobilités est également appelé de leurs vœux par les différents Maires du territoire de la Métropole ; en témoignent notamment les différents courriers de réponses réceptionnés à la suite de l'envoi par la Métropole, fin octobre, d'une demande de recueil de propositions en faveur d'une mobilité durable et solidaire.

Cette stratégie mobilités 2025 constituera une des composantes du Plan de Mobilités 2030, dont les deux caps principaux sont, pour rappel, d'offrir à tous à la fois :

- un cadre de vie apaisé et respirable,
- des alternatives à l'autosolisme.

Il est proposé que les mesures suivantes soient le socle de cette stratégie mobilités 2025 qui transformera de manière significative et durable le territoire. Elles constitueront à la fois un « *choc d'offre* », un « *choc de la demande* ». Des mesures complémentaires d'accompagnement aux changements de comportement permettront ainsi de créer un véritable nouveau système de transports pour l'ensemble des concitoyens.

« Choc d'offre » : être en capacité d'offrir des infrastructures attractives

- Mettre en service la ligne 5 de tramway à horizon fin 2025

Cette nouvelle ligne de tramway permettra de desservir plus de 80 000 habitants du territoire. Elle générera par ailleurs 10 points de correspondance avec le réseau actuel favorisant ainsi les combinaisons de déplacements potentielles. Le long du tracé de 17,5 km et de ses 26 stations, une véritable transformation de l'espace public accompagnera cette ligne de tramway, mode de transport emblématique du territoire.

- Poursuivre l'extension de la ligne 1 de tramway vers la gare Sud de France

Au-delà de la desserte de la Gare Sud de France, cette extension s'avère nécessaire pour desservir de manière optimale les plus de 11 000 personnes qui fréquenteront à terme le secteur de Cambacérès avec les programmes actuellement en cours de développement.

- Réaliser quatre lignes de bus à haut niveau de service

Ce nouveau concept pour le territoire métropolitain permettra de créer sur plus de 50 km et 60 stations un produit constituant une véritable alternative à la voiture particulière par le biais d'aménagements spécifiques garantissant un temps de parcours optimisé.

L'identité visuelle propre de ce produit (véhicule spécifique), associée à une offre de service qualitative (fréquence importante, traitement qualitatif des arrêts) permettra de repositionner le mode bus à un niveau proche de celui du mode tramway en matière d'attractivité.

Les tracés prévisionnels de ces quatre lignes de bus à haut niveau de service figurent en annexe de la présente délibération.

- Les parkings relais

Les parkings relais construits au fur et à mesure de la réalisation des lignes de tramway se situent aujourd'hui trop proches de la centralité de la Métropole et ne permettent plus un report modal optimal.

Les parkings relais qui seront réalisés dans le cadre de l'opération ligne 5 de tramway permettront au Nord et à l'Ouest du territoire d'apporter un nouvel élan sur ce point.

Par ailleurs, en lien avec la Région Occitanie, nous devons faire des haltes ferroviaires situées sur certaines communes de véritables hubs permettant l'intermodalité en y réalisant des pôles d'échanges multimodaux.

- Déploiement d'un véritable système vélos

Le Conseil de Métropole a voté une autorisation de programme de 150 M€ pour le développement des modes actifs (marche à pied et vélo). Il s'agit là d'une enveloppe considérable marquant la volonté de la Métropole de faire reconnaître les modes actifs comme mode déplacement à part entière. Cette enveloppe permettra de constituer un véritable système vélos à l'image de celui qui peut aujourd'hui exister pour les automobiles.

Les composantes de ce système vélos sont les suivantes :

- Mise en œuvre d'une offre massive de locations avec option d'achat de vélos à assistance électrique ;
- Déploiement de garages à vélos sécurisés sur tout le territoire métropolitain ;
- Création de 1000 places de stationnement sécurisé dans les parkings en ouvrage propriété de la Métropole ;
- Généraliser des actions de sensibilisation à la pratique du vélo en lien notamment avec les groupes scolaires, les associations de parents d'élèves ;
- Concevoir un réseau structuré et hiérarchisé d'itinéraires cyclables avec notamment un réseau express vélos. La Métropole a du reste engagé à l'occasion de la crise sanitaire des aménagements cyclables temporaires qui préfigurent certains aménagements définitifs ;
- Créer une identité visuelle forte du vélo sur le territoire.

- Déploiement d'un plan piétons

A l'image du vélo, les piétons doivent être repositionnés au cœur de l'espace public, pour leur permettre notamment d'évoluer en toute sécurité. Bien qu'étant le mode actif aujourd'hui le plus respectueux de l'environnement et le moins coûteux, force est de constater que la Métropole n'y consacre pas suffisamment de moyens pour le favoriser.

Il est donc proposé de travailler à la conception d'un véritable plan piétons à l'échelle de la Métropole.

« Choc de la demande » : être en capacité de susciter l'envie de se déplacer autrement

- Gratuité du réseau de transports publics

Pionnière en la matière, Montpellier Méditerranée Métropole s'est engagée dans un changement de paradigme total avec la mise en œuvre progressive de la gratuité de son réseau de transports publics pour les métropolitains.

Une première phase de ce dispositif s'est concrétisée en septembre dernier avec la gratuité du réseau le week-end. La gratuité pour les jeunes et les seniors, envisagée en septembre 2021, constituera la prochaine phase du dispositif, avant la gratuité totale pour les métropolitains prévue pour la mi-mandat.

Cette gratuité permettra d'améliorer de fait le pouvoir d'achat des métropolitains ; ce qui constitue une revendication forte pour de nombreux habitants de la Métropole qui connaissent des difficultés sociales importantes. La gratuité des transports sera l'occasion pour de nombreuses familles, qui ne pouvaient pas bénéficier d'une tarification réduite, d'économiser sur les dépenses de transport qui, au fil des années, représentent un poste de plus en plus important dans leur budget.

- Dispositif massif d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique

La Métropole s'est engagée dans un dispositif massif d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique depuis le 1^{er} novembre 2020. Le Vélo à Assistance Electrique (VAE) offre une vraie réponse pour les ménages habitant dans le péri-urbain qui ont besoin de parcourir 5 à 10 km pour rejoindre notamment le cœur de Métropole. L'usage du VAE peut même dans certains cas permettre de se passer d'une seconde ou troisième voiture. Avec un VAE et un véritable Réseau Express Vélo, parcourir 10 km entre son domicile et son travail devient désormais accessible à une part importante de la population et crédibilise le mode de transport vélo comme un mode de transport à part entière. C'est aussi cela « *construire la Métropole des courtes distances* ».

Dès le lancement de cette mesure le succès a été au rendez-vous. Ainsi, depuis le 1^{er} novembre près de 2 000 dossiers ont été déposés. Il est à noter que la Ville de Montpellier se situe en dessous de la moyenne métropolitaine en nombre de bénéficiaires par rapport au nombre d'habitants ; ce qui illustre bien que le VAE constitue une réponse pour tout le territoire métropolitain, y compris en milieu périurbain.

Dans un souci de durabilité et d'écoconsommation, il est proposé par ailleurs de diversifier ce dispositif d'aide à l'acquisition de VAE en l'étendant au marché de l'occasion.

- Mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE) sur le territoire métropolitain

Sur le territoire métropolitain, les émissions de polluants sont essentiellement liées aux déplacements. Une part importante des habitants de Montpellier Méditerranée Métropole se trouve aujourd'hui exposée à des valeurs de particules PM10 supérieures aux recommandations de l'OMS.

La mise en œuvre d'une ZFE progressive permettra ainsi de sortir du territoire les diesels poids lourds et les véhicules légers les plus polluants. Le déploiement de cette ZFE, qui relève d'une obligation réglementaire pour notre territoire, devra nécessairement s'accompagner de mesures pour développer la logistique urbaine décarbonée.

Les mesures d'accompagnement aux changements

- Des quartiers apaisés pour une Métropole apaisée

Afin de favoriser une reconquête de l'espace public par les citoyens et d'améliorer le cadre de vie des habitants, il est proposé d'apaiser les quartiers au sein des communes. Cette démarche passe notamment par le développement des zones 30 et zones de rencontre qui offrent un bénéfice indéniable aux cyclistes et piétons, notamment en matière de lutte contre les violences routières. Par la même, des transformations de l'espace public peuvent accompagner ces démarches et ainsi offrir une redynamisation de nos rues, très favorable au commerce de proximité.

Il est à noter du reste que le développement des zones 30 a été particulièrement cité par les communes comme une mesure structurante dans leurs réponses au courrier métropolitain de fin octobre, évoqué ci-dessus.

- Covoiturage / Autopartage : les mobilités partagées

Le covoiturage et l'autopartage constituent des leviers de mobilité partagée peu consommateurs de crédits publics pour atteindre nos objectifs ambitieux, notamment en milieu périurbain et rural, où la densité de l'offre en transport en commun est nécessairement moindre.

En lien avec les territoires limitrophes et le Département, la Métropole devra aménager des aires de covoiturage stratégiquement localisées à l'entrée de son territoire.

Par ailleurs, la Métropole a noué des partenariats innovants avec les opérateurs *Klaxit* et *Modulauto* pour apporter une offre de services attractive aux usagers qui veulent avoir une pratique plus vertueuse de leur mobilité.

- Des mobilités décarbonées

La Métropole s'est engagée dans la voie de la décarbonation de son système de mobilités.

Déjà doté d'un réseau de tramway 100% électrique, d'un parc de bus urbains fonctionnant à 100% au GNV et d'une partie du parc suburbain fonctionnant au bioéthanol, la Métropole a décidé de franchir un cap supplémentaire en s'orientant résolument vers la mobilité zéro carbone, notamment grâce à l'hydrogène. En témoigne l'acquisition prochaine de 51 bus à hydrogène pour le réseau de transports publics qui, couplée à l'implantation de bornes électriques nouvelles sur le territoire, permettra de s'orienter vers un véritable mix-énergétique des mobilités de plus en plus vertueux.

Pour le cas particulier des bornes électriques, il conviendra de mutualiser leur installation avec des stations d'autopartage afin de garantir une utilisation maximale de ce type d'équipements.

- Temporalités de la Ville

La question des temps de fonctionnement de la ville est également primordiale et structurante pour l'efficacité du système de mobilités. Des réflexions seront ainsi engagées avec différents acteurs du territoire très gros générateurs de déplacements (Universités, CHU,...) pour travailler sur les rythmes de travail et d'études afin de dégager des marges de manœuvre sur nos capacités de transport. La crise sanitaire en cours offre une occasion unique d'accélérer cette réflexion alors que le télétravail devient une modalité de travail de droit commun, ce qui aura nécessairement un impact sur la demande de mobilité.

Ceci s'inscrit également dans la logique de la « *Ville du ¼ d'heure* » et de la « *Métropole des courtes distances* » qui nécessite de lier urbanisme, économie de proximité et transports.

- Plan de Mobilité Employeurs (PDMe)

Convaincus que le changement de paradigme sur les mobilités passe par une multitude d'actions, il faut accompagner davantage les entreprises et les salariés du territoire pour les aider à changer leurs pratiques de mobilité.

Mieux faire connaître l'offre de mobilités du territoire doit constituer un levier important de l'action afin de pouvoir être en capacité de proposer des alternatives aux différents salariés.

Il est donc proposé de renforcer l'action en matière de conseil en mobilité envers les employeurs afin de les accompagner vers une transition écologique des mobilités de leurs salariés.

Cette stratégie mobilités 2025 a vocation à se traduire très concrètement par des solutions adaptées à chaque territoire et à chaque commune. Sa mise en œuvre se fera donc en étroite collaboration avec les communes et leurs habitants pour une bonne appropriation et donc des résultats probants à la clé.

Par ailleurs, ces éléments devront nécessairement être partagés avec les territoires voisins, le sujet des mobilités dépassant largement les frontières administratives de la Métropole. C'est un devoir de travailler collectivement avec ces territoires confrontés à des problématiques similaires. Le développement, par exemple, d'une application pour simplifier les démarches pour les usagers dans leurs déplacements est une approche intéressante à ce titre à travailler collectivement dans une logique de Mobility As A Service (MaaS).

Enfin, l'étude pour l'organisation des déplacements à l'échelle du grand territoire sur « étoile montpelliéraine », menée en partenariat avec l'Etat, la Région Occitanie et SNCF-Réseau a livré des indications très intéressantes sur les besoins de déplacements à l'échelle des grands axes de l'aire urbaine sur lesquels il est nécessaire d'agir en lien avec les EPCI et autorités organisatrices voisins.

Dans ce cadre, la réflexion sur l'amélioration de la desserte ferroviaire du territoire, dans une logique de « service express métropolitain », avec à la clé le confortement de la halte ferroviaire de Baillargues, le développement de la halte de Villeneuve-lès-Maguelone et la création de la halte de Sablassou, doit être encore approfondie à deux horizons : à court terme avant mise en service de la LNMP, à moyen terme après la mise en service de la LNMP.

Au final, cette stratégie mobilités à horizon 2025 doit nous permettre d'engager la Métropole dans un nouveau chemin vers une mobilité durable et solidaire et ainsi offrir à chacun une possibilité de se déplacer autrement sur le territoire.

En conséquence, il est proposé au Conseil de Métropole :

- d'approuver la stratégie mobilités 2025, qui s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité 2020-2030 ;
- d'autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole, ou son représentant, à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote électronique, la présente délibération est adoptée à l'unanimité des voix exprimées.

Pour : 90 voix

Contre : 0 voix

Abstentions : 2 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 16/02/21

Pour extrait conforme,

Monsieur Le Président

Signé.

Michaël DELAFOSSE

Publiée le : 16 février 2021

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20210201-154026-DE-1-1

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 16/02/21

Liste des annexes transmises en préfecture:

- Tracés lignes BHNS
- Réseau express vélos

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.

ANN EXE 2

Délibération du Conseil de Métropole
sur la candidature au 4^e appel à projet
du ministère des Transports
du 29 mars 2021



Extrait du registre des
délibérations de Montpellier
Méditerranée Métropole

Aménagement durable

Séance ordinaire du lundi 29 mars 2021

L'an deux-mille-vingt-et-un et le vingt-neuf mars, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont assemblés en visioconférence, sous la présidence de Monsieur Michaël DELAFOSSE.

Nombre de membres en exercice : 92

Présents :

Tasnime AKBARALY, Michel ASLANIAN, Christian ASSAF, Florence AUBY, Jean-François AUDRIN, Geniès BALAZUN, Yves BARRAL, Boris BELLANGER, Mathilde BORNE, Christophe BOURDIN, Florence BRAU, Véronique BRUNET, Emilie CABELLO, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michel CALVO, Stéphane CHAMPAY, Roger-Yannick CHARTIER, Bernadette CONTE-ARRANZ, Michaël DELAFOSSE, Serge DESSEIGNE, Brigitte DEVOISSELLE, Zohra DIRHOUSI, Alenka DOULAIN, Hind EMAD, Maryse FAYE, Jean-Noël FOURCADE, Mylène FOURCADE, Julie FRÊCHE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Clara GIMENEZ, Serge GUISEPPIN, Clare HART, Régine ILLAIRE, Stéphanie JANNIN, Laurent JAOUL, Frédéric LAFFORGUE, Guy LAURET, Max LEVITA, Nathalie LEVY, Lionel LOPEZ, Sophiane MANSOURIA, Coralie MANTION, Nicole MARIN-KHOURY, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Marie MASSART, Jean-Luc MEISSONNIER, Cyril MEUNIER, Julien MIRO, Séverine MONIN, Arnaud MOYNIER, Véronique NEGRET, Laurent NISON, Marie-Delphine PARPILLON, Yvon PELLET, Eric PENSO, Joël RAYMOND, René REVOL, Manu REYNAUD, Catherine RIBOT, Jean-Pierre RICO, Anne RIMBERT, François RIO, Sylvie ROS-ROUART, Séverine SAINT-MARTIN, Agnès SAURAT, Jean-Luc SAVY, Mikel SEBLIN, Célia SERRANO, Radia TIKOUK, Isabelle TOUZARD, Joëlle URBANI, François VASQUEZ, Claudine VASSAS MEJRI, Joël VERA, Patricia WEBER.

Absent(es) ayant voté par procuration en application des articles L 2121-20 et L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :

Mohed ALTRAD, William ARS, Michelle CASSAR, Sébastien COTE, Fanny DOMBRE-COSTE, Eliane LLORET, Jacques MARTINIER, Patricia MIRALLES, Bruno PATERNOT, Céline PINTARD, Charles SULTAN.

Absent(es) / Excusé(es) :

Abdi EL KANDOUSSI, Clothilde OLLIER, Philippe SAUREL, Bernard TRAVIER

Aménagement durable - Dépôt de candidatures au 4^{ème} appel à projets en faveur des transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux - Approbation

Madame Julie FRÊCHE, Vice-Présidente, rapporte :

La France est confrontée à des défis environnementaux majeurs, notamment celui du changement climatique. Elle s'est engagée résolument dans la transition écologique. La stratégie nationale bas-carbone a pour objectif la neutralité carbone d'ici 2050. Aujourd'hui, le secteur des transports émet un tiers des gaz à effet de serre du pays.

Les transports collectifs urbains sont l'un des leviers essentiels pour limiter ces émissions de carbone en agglomération. Ils sont aussi un levier d'amélioration des conditions de vie, face à la congestion routière. Pour certains publics, c'est le seul accès à la mobilité. C'est pourquoi la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) adoptée en décembre 2019, a prévu que l'Etat investisse de manière importante en faveur des transports du quotidien ces prochaines années. Cela se traduit par le lancement d'un 4^{ème} appel à projets en faveur des transports collectifs en site propre lancé par le Ministère chargé des Transports.

La crise sanitaire a affecté la fréquentation des réseaux de transport en commun. L'Etat souhaite accompagner les autorités organisatrices de la mobilité dans le développement de projets ambitieux pour l'avenir, en participant à la relance de l'activité économique et permettant de rétablir une dynamique de croissance de la fréquentation.

Lors du Conseil de Métropole du 1^{er} février 2021, Montpellier Méditerranée Métropole a délibéré sur une Stratégie des Mobilités à horizon 2025 afin de contribuer activement à la transition écologique indispensable et s'inscrire résolument dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Dans les mesures socles de cette stratégie, dites de « choc de l'offre », est inscrite la réalisation de 4 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Il s'agit d'un nouveau concept pour le territoire métropolitain qui permettra de créer sur plus de 50 km et 60 stations un produit constituant une véritable alternative à la voiture particulière par le biais d'aménagements spécifiques garantissant un temps de parcours optimisé. L'identité visuelle propre de ce produit (véhicule spécifique), associée à une offre de service qualitative (fréquence importante, vitesse commerciale élevée, traitement qualitatif des stations, site propre lorsque disponibilité foncière) permettra de repositionner le mode bus à un niveau proche de celui du mode tramway en matière d'attractivité.

Les tracés prévisionnels de ces quatre lignes de BHNS sont actuellement à l'étude et devraient être confirmés au début du mois d'avril :

- la 1^{ère} ligne - M1 va permettre de relier les communes de l'Est de la Métropole aux quartiers d'activités du Millénaire et d'Antigone ;
- la 2^{ème} ligne - M2 va emprunter les faubourgs circulaires extérieurs de la Ville de Montpellier et ainsi désengorger le nœud de la gare Saint-Roch en proposant plusieurs arrêts intermodaux ;
- la 3^{ème} ligne - M3 va permettre d'augmenter la vitesse commerciale des 2 lignes de bus urbaines les plus empruntées, optimiser leur fréquence et améliorer les conditions de vie de deux Quartiers Prioritaires de la Ville de Montpellier que sont Mosson et Cévennes ;
- la 4^{ème} ligne - M4 va permettre de relier les communes de l'Ouest de la Métropole à la ville de Montpellier.

Ces 4 futures lignes de BHNS sont éligibles au 4^{ème} appel à projets. En effet, il s'agit bien de Transports Collectifs en Site Propre, dont les premiers travaux sont prévus avant la fin de l'année 2025 et dont le montant des travaux est supérieur à 5 M€ par ligne.

Dans le cas où nos projets sont retenus par cet appel à projets, la Métropole sera amenée à signer une convention par projet avec l'Etat. Ces conventions préciseront les montants des subventions obtenus ainsi que les conditions de versements de ces dernières.

En conséquence, il est proposé au Conseil de Métropole :

- de candidater au 4^{ème} appel à projets relatif aux transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux auprès du Ministère chargé des Transports ;
- de présenter quatre projets, un pour chaque ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ;
- de dire que les crédits sont inscrits au budget de Montpellier Méditerranée Métropole ;
- d'autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole, ou son représentant à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote électronique, la présente délibération est adoptée à l'unanimité.

Pour : 88 voix

Contre : 0 voix

Abstention : 0 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 15/04/21

Pour extrait conforme,

Monsieur Le Président

Signé.

Michaël DELAFOSSE

Publiée le : 15 avril 2021

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20210329-156918-DE-1-1

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 15/04/21

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.

ANN EXE 3

Délibération du Conseil de Métropole
sur les modalités de concertation
préalable des bustrams
du 14 décembre 2021



Extrait du registre des
délibérations de Montpellier
Méditerranée Métropole

Aménagement durable

Séance ordinaire du mardi 14 décembre 2021

L'an deux-mille-vingt-et-un et le quatorze décembre, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont assemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Michaël DELAFOSSE.

Nombre de membres en exercice : 92

Présents :

William ARS, Michel ASLANIAN, Christian ASSAF, Jean-François AUDRIN, Geniès BALAZUN, Boris BELLANGER, Mathilde BORNE, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michelle CASSAR, Stéphane CHAMPAY, Bernadette CONTE-ARRANZ, Michaël DELAFOSSE, Brigitte DEVOISSELLE, Zohra DIRHOUSI, Fanny DOMBRE-COSTE, Alenka DOULAIN, Maryse FAYE, Jean-Noël FOURCADE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Serge GUISEPPIN, Clare HART, Régine ILLAIRE, Frédéric LAFFORGUE, Max LEVITA, Eliane LLORET, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Jacques MARTINIER, Marie MASSART, Cyril MEUNIER, Julien MIRO, Véronique NEGRET, Yvon PELLET, Eric PENSO, Joël RAYMOND, René REVOL, Jean-Pierre RICO, François RIO, Séverine SAINT-MARTIN, Jean-Luc SAVY, Célia SERRANO, Isabelle TOUZARD, Bernard TRAVIER, François VASQUEZ, Claudine VASSAS MEJRI, Joël VERA.

Absent(es) ayant voté par procuration en application des articles L 2121-20 et L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :

Tasnime AKBARALY, Mohed ALTRAD, Florence AUBY, Yves BARRAL, Christophe BOURDIN, Florence BRAU, Véronique BRUNET, Emilie CABELLO, Michel CALVO, Roger-Yannick CHARTIER, Sébastien COTE, Serge DESSEIGNE, Abdi EL KANDOUSSI, Hind EMAD, Mylène FOURCADE, Julie FRÊCHE, Stéphanie JANNIN, Laurent JAOU, Guy LAURET, Nathalie LEVY, Sophiane MANSOURIA, Coralie MANTION, Nicole MARIN-KHOURY, Bernard MODOT, Laurent NISON, Clothilde OLLIER, Marie-Delphine PARPILLON, Bruno PATERNOT, Céline PINTARD, Manu REYNAUD, Catherine RIBOT, Anne RIMBERT, Sylvie ROS-ROUART, Philippe SAUREL, Mikel SEBLIN, Charles SULTAN, Radia TIKOUK, Joëlle URBANI, Patricia WEBER.

Absent(es) / Excusé(es) :

Clara GIMENEZ, Jean-Luc MEISSONNIER, Patricia MIRALLES, Séverine MONIN, Arnaud MOYNIER, Agnès SAURAT

Aménagement durable - Création de lignes de BusTram sur le réseau TaM - Programme d'opération, enveloppe financière et modalités de concertation - Approbation

Monsieur Michaël DELAFOSSE, Président, rapporte :

En Conseil de Métropole du 1^{er} février 2021, Montpellier Méditerranée Métropole a délibéré sur une Stratégie des Mobilités à horizon 2025 visant à produire un « choc des mobilités » afin de répondre activement à l'enjeu de transition environnementale du territoire et s'inscrire ainsi résolument dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Dans les mesures socles de cette Stratégie, au titre du « choc de l'offre », est inscrite la réalisation de lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Il s'agit d'un nouveau concept pour le territoire métropolitain qui permettra de créer sur plus de 50 km et 60 stations un produit de transport intermédiaire entre le tramway et le bus, constituant une alternative performante à la voiture particulière par le biais d'aménagements spécifiques garantissant un temps de parcours optimisé.

L'identité visuelle propre de ce produit (véhicule spécifique), associée à une offre de service qualitative (fréquence importante, vitesse commerciale élevée, traitement qualitatif des stations, site propre lorsque la largeur des voies le permet), permettra de repositionner le mode bus à un niveau proche de celui du mode tramway en matière d'attractivité. D'où l'appellation commerciale BusTram.

La Métropole a conçu les tracés sur la base des conclusions de l'étude mobilités « Etoile Montpelliéraine », permettant d'identifier les secteurs où l'offre de transport est aujourd'hui insuffisante au regard des besoins en mobilité actuels et futurs de la population. Les études préliminaires ont été validées et permettent de délibérer sur le programme d'opération de 5 lignes de BusTram, comme décrit ci-après.

L'arrivée des 5 lignes de BHNS permet de desservir 110 000 habitants supplémentaires de la Métropole ainsi que 5 000 emplois. Ainsi, fin 2025, 70 % de la population métropolitaine sera couverte par le réseau structurant constitué de cinq lignes de tramway et cinq lignes de BHNS. Pour la Ville de Montpellier ce taux sera porté à 90 %.

LE PROGRAMME D'OPERATION

Ligne n°1 :

La Ligne 1 de BusTram va relier les communes de l'Est de la Métropole au quartier d'activités du Millénaire ainsi qu'au quartier montpelliérain d'Antigone.

Elle est sous-découpée en 2 sections, pour des raisons de date de livraison et de fréquence de passage.

Ce tracé représente environ 12 kms de linéaire, dont 83 % pourront être aménagés en site propre. Il est prévu 20 stations au total.

Le temps de trajet moyen de Castries à Place de l'Europe est de 38 minutes.

Il est attendu 7 400 voyageurs par jour sur cette ligne dont environ 3 500 sont issus du report modal de la voiture.

La section 1 :

La Ligne 1 démarre de la Place de l'Europe, qui va être réaménagée en place urbaine accueillant un pôle d'échanges multimodal.

Elle va traverser le Lez via le Pont Juvénal puis bifurquer sur l'avenue de la Pompignane. Au carrefour Henri Pecquet, elle emprunte la rue de la Vieille Poste, jusqu'au rond-point Benjamin Franklin. Elle entre ensuite sur la commune de Castelnau-le-Lez et dessert la ZAC Eurêka en passant par le boulevard Philippe Lamour puis rejoint le parking-relais à Notre-Dame-de-Sablassou via le chemin du Puech Saint-Peyre.

La section 2 :

Au départ de Notre-Dame-de-Sablassou, la Ligne 1 emprunte l'avenue de l'Europe pour rejoindre la commune du Crès qui sera desservie dans sa partie sud via la RM613. L'insertion d'une voie de bus centrale sera mise à profit pour créer des aménagements cyclables de qualité dans ce secteur à forte densité d'emplois et de commerces.

Elle longe ensuite la Zone industrielle du Salaison sur la commune de Vendargues puis emprunte les anciennes emprises ferroviaires de la ZI du Salaison pour des performances optimisées et une faisabilité technique simplifiée par rapport un tracé sur la RM610 où les emprises foncières sont plus contraintes. Rejoignant finalement la RM610 au nord-ouest de la commune de Vendargues, la ligne dessert enfin la commune de Castries jusqu'à l'Espace gare vers lequel des rabattements de proximité seront aménagés pour les modes actifs. Un parking relais sera par ailleurs créé au droit du rond-point des Cousteliers afin de permettre le rabattement en voiture, notamment depuis les communes du nord-est de la Métropole.

Ligne n°2 :

La 2^{ème} ligne de BusTram va emprunter les boulevards de ceinture du centre-ville de Montpellier et ainsi offrir une desserte interquartiers circulaire, en connexion avec les lignes de tramway 1, 2, 3 et la future 5 en cours de construction, ainsi que les lignes de BusTram 1, 3 et 5.

Le tracé, qui va de la Gare Sud de France aux Sabines, en passant par la rue Becquerel, l'avenue Georges Frêche, l'avenue de la Justice de Castelnau, Voie Domitienne, l'avenue Henri Mares, la rue Paul Rimbaud et le quartier de la Martelle, représente un peu moins de 16 km de linéaire, dont 70 % pourront être aménagés. Il est prévu 33 stations au total.

Pour des raisons de desserte et de difficultés techniques, la ligne n'emprunte pas l'avenue de la Recambale mais passe par le quartier de la Martelle.

Il est attendu 22 000 voyageurs par jour sur cette ligne dont environ 6 000 sont issus du report modal de la voiture.

Ligne n°3 :

La ligne 3 de BusTram va permettre de relier Les Hauts de Massane ainsi que la Mosson au centre-ville de Montpellier, au niveau du Peyrou, avec un trajet de bout en bout de 38 minutes.

Cette ligne urbaine aura un pourcentage de linéaire aménagé de 5,4 sur les 9 kms parcourus. Il est prévu un total de 24 stations.

Sont attendus 11 000 voyageurs/jour.

La ligne 3 démarre du stade Pierre de Coubertin pour desservir les Hauts de Massane avant d'arriver au droit du NPNRU Mosson.

A partir de la rue d'Oxford, la ligne va emprunter l'avenue du Professeur Blayac, une portion de la RD65, puis l'avenue du Professeur Louis Ravaz. Ainsi, elle dessert le deuxième NPNRU de la ville de Montpellier : les Cévennes.

Le cœur de Ville de Montpellier est atteint par l'avenue de l'Agriculture et le boulevard des Arceaux.

Ligne n°4 :

La 4^{ème} ligne de BusTram va relier les communes de l'Ouest de la Métropole à la ville de Montpellier, en particulier à la station de tramway de la ligne n°5 au rond-point Maurice Gennevaux.

Elle emprunte la RM 5 sur l'ensemble de son linéaire, depuis le Parking-Relais de la ligne 5 à Gennevaux jusqu'à son terminus à Cournonsec, en desservant sur son passage les communes de Lavérune, Pignan et Cournonterral.

Il est prévu 11 stations sur le linéaire, dont l'implantation a été déterminée par le réseau viaire existant, et vers lesquelles des rabattements tous modes seront organisés depuis les centres-bourgs.

Ce tracé représente 12 km de linéaire, dont 4,5 km seront aménagés en site propre pour répondre aux enjeux de congestion autour de Lavérune et de Pignan.

Il est attendu 6 000 voyageurs par jour sur cette ligne dont environ 3 500 sont issus du report modal de la voiture.

Le temps de trajet moyen de Cournonsec à Gennevieux est de 26 minutes.

Ligne n°5 :

La ligne 5 de BusTram va permettre de relier la commune de Grabels et les zones d'emploi d'Euromédecine au centre-ville de Montpellier, à hauteur de l'Arc de Triomphe pour un trajet de bout en bout de 30 minutes.

Cette ligne très urbaine, dont le pourcentage de linéaire aménagé sera de 60 %, compte 16 stations sur 8,5 kms.

Sont attendus 7 500 voyageurs/jour.

La ligne 5 démarre au droit d'Euromédecine 2, sur la commune de Grabels, emprunte la rue de Puech Villa puis l'avenue des Apothicaires.

Elle emprunte la Route de Ganges, pour assurer une correspondance avec la ligne 1 de Tramway au niveau d'Occitanie.

Elle rejoint l'avenue du Père Soulas, poursuit sur la rue Auguste Broussonnet avant d'atteindre le Peyrou.

Chacune des lignes de BusTram sera doublée par un **réseau d'aménagements cyclables** dans l'optique de favoriser des solutions alternatives à l'autosolisme et promouvoir un mode de déplacement décarboné. Ce réseau cyclable sera composé de nouvelles pistes mais également d'une amélioration des aménagements existants.

La fréquence des lignes est de 10 minutes en heures de pointe sauf sur la ligne 1-section 2 et la ligne 4 pour lesquelles elle sera de 15 minutes. L'amplitude horaire est de 5H à 23H.

Le matériel roulant et notamment sa livrée extérieure participera à l'identité BusTram et à sa reconnaissance. La livrée sera imaginée par un artiste qui sera désigné par concours. Les véhicules sont équipés d'un plancher bas, de 2 emplacements pour les personnes en fauteuil roulant, d'une palette d'accès, d'annonces sonores et visuelles indiquant le prochain arrêt desservi, et de vidéosurveillance embarquée. Il n'y aura pas de vente de titre de transport à bord pour gagner en vitesse commerciale, sur le même modèle que le tramway. En ce qui concerne la motorisation, l'ensemble des BusTram seront sans émission de CO2. Le parc nécessaire est estimé à 62 véhicules pour l'exploitation des 5 lignes, réserve comprise.

Les stations seront semblables à celles d'un tramway : assises, bornes d'information voyageur, arbres, arceaux vélos, Les quais sont configurés avec une longueur de 20 mètres, dans le cas où des bus articulés s'avèrent nécessaires pour s'adapter à la fréquentation des lignes.

L'ENVELOPPE FINANCIERE ET LE PLANNING

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération totale (études et travaux) est de 255 M€ H.T., matériel roulant compris.

Sachant que Montpellier Méditerranée Métropole a obtenu dans le cadre du 4^{ème} appel à projets TCSP et PEM, une subvention de 20 M€ de la part de l'Etat.

Une 1^{ère} phase de travaux, d'un montant de 184 M€ H.T., permettra la mise en service de ces 5 lignes dès 2025.

Ainsi 60 stations de Bustram seront aménagées sur les 100 prévues. Les autres seront configurées comme les stations de bus actuelles. Le linéaire aménagé en site propre sera proche de la configuration définitive. L'efficacité du produit de transport sera avérée car la priorité aux feux et aux carrefours sera, elle, mise en place partout.

Il est donc prévu une seconde phase de travaux post-2025, d'un montant de 71 M€ H.T., qui permettra d'optimiser les aménagements et donc l'efficacité des lignes.

LES MODALITÉS DE CONCERTATION

Conformément aux dispositions de l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme et en vue de consolider le programme de l'opération, il convient d'organiser une concertation publique préalable à la réalisation des Bustram.

Les finalités de la concertation sont les suivantes :

- Donner au public une information claire et précise sur le projet ;
- Sensibiliser la population aux enjeux et objectifs de la démarche conduite en vue de favoriser l'appropriation du projet ;
- Permettre au public de formuler des observations et propositions sur ce dernier.

Les modalités de concertation proposées sont :

- Des articles d'information dans les journaux locaux et dans le magazine de la Métropole ;
- 11 lieux d'exposition publique :
 - o Mairie de Castelnau-le-Lez ;
 - o Mairie de Castries ;
 - o Mairie de Cournonsec ;
 - o Mairie de Cournonterral ;
 - o Mairie du Crès ;
 - o Mairie de Grabels ;
 - o Mairie de Lavérune ;
 - o Mairie de Montpellier ;
 - o Siège de Montpellier Méditerranée Métropole ;
 - o Mairie de Vendargues ;
 - o Mairie de Pignan.

Chaque lieu d'exposition comporte :

- o Des panneaux présentant les caractéristiques du projet, les tracés des lignes, l'emplacement des stations, le calendrier et le budget prévisionnels ;
- o Un registre permettant au public de formuler ses observations et propositions ;
- o Une provision de dépliants d'information.
- Ouverture d'une page internet dédiée au projet de Bustram sur le site internet de la Métropole ;
- Ouverture d'un registre dématérialisé, accessible depuis la page internet du site de la Métropole ;
- 5 réunions publiques, soit une par ligne, annoncée par voie de presse et sur les supports de communication :
 - o 1 réunion publique à Pignan, pour les communes de Pignan, Lavérune, Cournonsec et Cournonterral desservies par la ligne 4 ;
 - o 1 réunion publique à Vendargues, pour les communes de Vendargues, Castries, Le Crès, Castelnau-le-Lez et Montpellier desservies par la ligne 1 ;
 - o 1 réunion publique à Montpellier pour les communes de Montpellier et Grabels desservies par la ligne 5 ;
 - o 1 réunion publique à Montpellier pour les lignes 2 et 3.

Cette concertation démarrera à la date qui sera précisée dans l'avis porté à la connaissance du public et se déroulera pendant un mois minimum. La concertation est envisagée sur le premier trimestre 2022.

A l'issue de la concertation, un bilan sera présenté et débattu en Conseil de Métropole.

En conséquence, il est proposé au Conseil de Métropole :

- D'approuver le programme des 5 lignes de BusTram, son enveloppe financière ainsi que sa planification prévisionnelle ;
- D'approuver le lancement de la concertation du projet, avec les objectifs cités ci-avant ;
- De dire que les crédits sont prévus au de budget Montpellier Méditerranée Métropole ;
- D'autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole, ou son représentant, à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à l'unanimité des voix exprimées.

Pour : 71 voix

Contre : 0 voix

Abstentions : 2 voix

Ne prennent pas part au vote : 13 voix

Mme Mathilde BORNE, M. Abdi EL KANDOUSSI, Mme Hind EMAD, Mme Coralie MANTION, Mme Marie MASSART, M. Laurent NISON, Mme Marie-Delphine PARPILLON, M. Manu REYNAUD, Mme Catherine RIBOT, M. Jean-Pierre RICO, M. Jean-Luc SAVY, Mme Radia TIKOUK, Mme Patricia WEBER.

Fait à Montpellier, le 20/12/21

Pour extrait conforme,
Pour Monsieur Le Président absent

**Monsieur Le Premier Vice-
Président**

Signé.

Renaud CALVAT

Publiée le : 21 décembre 2021

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20211214-176113-DE-1-1

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 21/12/21

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.

ANN EXE 4

Constats d'huissier d'affichage
des avis de concertation
du 1^{er} février 2022 et de mises
à disposition des registres
des 14 février, 14 mars et 14 avril 2022

PROCES-VERBAL DE CONSTAT



S.A.S. Exadex
Huissiers de Justice Associés

Bruno DURROUX
Luc LANÇON
Sandrine SCHUYTEN
Mickaël GEORGET
Pierre MATHIEU

161 rue Yves Montand CS978003
34083 MONTPELLIER cedex4
Tél. 04 67 06 18 45 - fax. 04 67 58 82 74
Site : www.exadex.fr
Ligne constat 04 67 06 19 79
Courriel constats : constat@exadex.fr

Force Probante :
Acte authentique dont les mentions relatives aux constatations font foi jusqu'à preuve contraire
Loi n°2010-1609 du 22 décembre 2010

SAS
EXADEX
Huissiers de Justice Associés
**161 rue Yves Montand cs
978003
34083 - MONTPELLIER
CEDEX 4**

Tel : 0467061845
Fax : 0467588274

constat@exadex.fr
www.exadex.fr

ACTE D'HUISSIER DE JUSTICE

Coût de l'acte
Les articles font référence au Code
de Commerce

Émoluments (Art A444-10)	600,00 €
Déplacement (Art R. 444-48)	7,67 €
Sous total HT	607,67 €
TVA à 20%	121,53 €
Taxe fiscale Art. 302 bis Y	0,00 €
Débours Art. R.444-12	0,00 €
TOTAL TTC	729,20 €



EXPEDITION

PROCES VERBAL DE CONSTAT

LE MARDI PREMIER FÉVRIER
DEUX MILLE VINGT DEUX
à 09 heure 00.

A LA REQUETE DE :

TAM TRANSPORTS AGGLOMERATION DE MONTPELLIER SAEM, immatriculée au RCS de MONTPELLIER n°314871815, dont le siège social est 125 RUE LÉON TROTSKI CS 60014, 34075 MONTPELLIER CEDEX 3, FRANCE, agissant diligence de son représentant légal en exercice,

M'AYANT EXPOSE :

Que MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE organisait une concertation publique au titre de l'article L.L. 103-2 du Code de l'Urbanisme pour le projet Bustram

Que les modalités de la concertation publique, délibérées par le Conseil de Métropole en date du 14 décembre 2021, prévoient l'ouverture de onze points d'exposition pour une durée de deux mois du 14 février au 14 avril 2022

Qu'il me requiert de me rendre sur les onze points d'exposition aux fins de constater l'affichage des avis de concertation.

DEFERANT A CETTE REQUISITION :

Je soussigné, Me Bruno DURROUX, Huissier de Justice associé, membre de la SAS EXADEX, Société par Actions Simplifiée titulaire d'un Office d'Huissier de Justice dont le siège social est situé à MONTPELLIER, 161 rue Yves Montand, Parc 2000

JE ME SUIS RENDU CE JOUR :

Dans les communes désignées ci-après

EN PRÉSENCE DE :

TAM TRANSPORTS AGGLOMERATION DE MONTPELLIER SAEM.

OÙ ÉTANT J'AI PROCÉDÉ AUX CONSTATATIONS SUIVANTES :

MAIRIE DE COURNONSEC

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de busram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau à droite de l'entrée de la Mairie.



1. (08:58:23)



2. (08:58:44)

MAIRIE DE COURNONTERRAL

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau à gauche de l'entrée de la Mairie



1. (09:06:08)



2. (09:06:18)

MAIRIE DE PIGNAN

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de busram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau dans le hall d'entrée de la Mairie



1. (09:18:52)



2. (09:18:59)

MAIRIE DE LAVERUNE

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau d'affichage sur la gauche du parvis de l'Hotel de Ville



1. (09:32:22)

HOTEL DE METROPOLE

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur la gauche du bureau d'accueil de l'Hotel de Métropole



1. (10:06:29)



2. (10:06:33)

MAIRIE DE MONTPELLIER

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau d'affichage sur la droite du parvis de l'Hotel de Ville



1. (10:22:08)



2. (10:22:13)

MAIRIE DE CASTELNAU LE LEZ

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de busram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau à droite du sis d'entrée de la Mairie



1. (10:46:47)



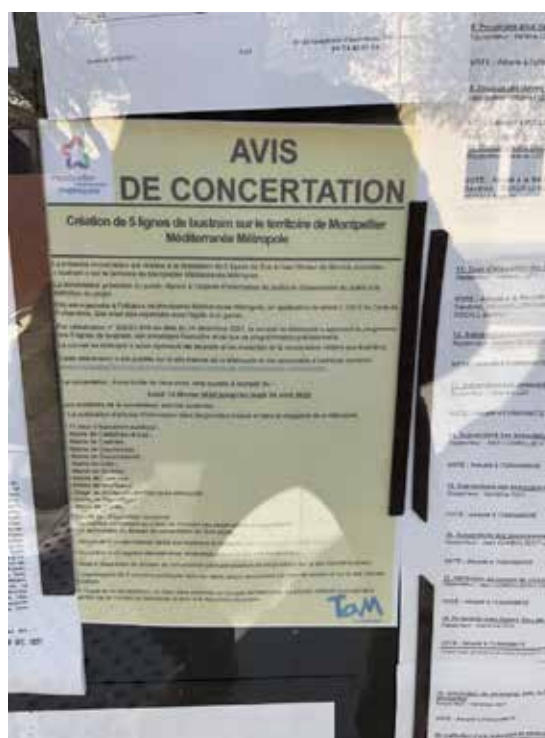
2. (10:46:52)

MAIRIE DU CRES

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de busram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau du bâtiment de droite de la Mairie



1. (11:02:59)



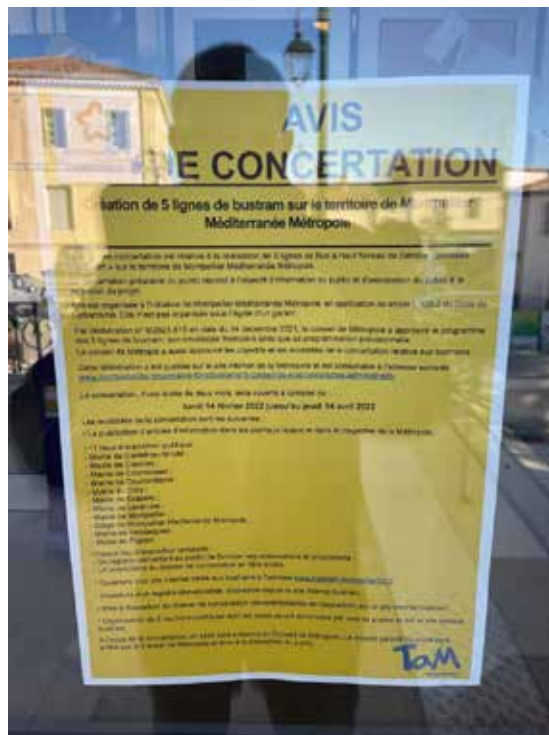
2. (11:03:05)

MAIRIE DE VENDARGUES

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur une porte vitrée de la Mairie



1. (11:14:46)



2. (11:14:51)

MAIRIE DE CASTRIES

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de busram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau d'affichage de la Mairie



1. (11:23:53)



2. (11:23:58)

MAIRIE DE GRABELS

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de busram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur la porte vitrée de la Mairie



1. (11:51:23)



2. (11:51:32)

De tout ce que dessus, j'ai dressé le présent procès-verbal de constat pour servir et valoir ce que de droit.



Le présent acte comprend 16 pages.

Référence : V103446

PROCES-VERBAL DE CONSTAT



S.A.S. Exadex
Huissiers de Justice Associés

Bruno DURROUX
Luc LANÇON
Sandrine SCHUYTEN
Mickaël GEORGET
Pierre MATHIEU

161 rue Yves Montand CS978003
34083 MONTPELLIER cedex4
Tél. 04 67 06 18 45 - fax. 04 67 58 82 74
Site : www.exadex.fr
Ligne constat 04 67 06 19 79
Courriel constats : constat@exadex.fr

Force Probante :
Acte authentique dont les mentions relatives aux constatations font foi jusqu'à preuve contraire
Loi n°2010-1609 du 22 décembre 2010

SAS
EXADEX
Huissiers de Justice Associés

161 rue Yves Montand cs
978003
34083 - MONTPELLIER
CEDEX 4

Tel : 0467061845
Fax : 0467588274

constat@exadex.fr
www.exadex.fr

ACTE D'HUISSIER DE JUSTICE

Coût de l'acte

Les articles font référence au Code
de Commerce

Émoluments (Art A444-10)	800,00 €
Déplacement (Art R. 444-48)	7,67 €
Sous total HT	807,67 €
TVA à 20%	161,53 €
Taxe fiscale Art. 302 bis Y	0,00 €
Débours Art. R.444-12	0,00 €
TOTAL TTC	969,20 €



ORIGINAL

PROCES VERBAL DE CONSTAT

LE LUNDI QUATORZE FÉVRIER
DEUX MILLE VINGT DEUX
à 08 heures 50.

A LA REQUETE DE :

TAM TRANSPORTS AGGLOMERATION DE MONTPELLIER SAEM, immatriculée au RCS de MONTPELLIER n°314871815, dont le siège social est 125 RUE LÉON TROTSKI CS 60014, 34075 MONTPELLIER CEDEX 3, FRANCE, agissant diligence de son représentant légal en exercice,

M'AYANT EXPOSE :

Que MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE organisait une concertation publique au titre de l'article L.L. 103-2 du Code de l'Urbanisme pour le projet Bustram

Que les modalités de la concertation publique, délibérées par le Conseil de Métropole en date du 14 décembre 2021, prévoient l'ouverture de onze points d'exposition pour une durée de deux mois du 14 février au 14 avril 2022

Qu'il me requiert de me rendre sur les onze points d'exposition aux fins de constater l'affichage des avis de concertation ainsi que les documents mis à disposition du public et les registres .

DEFERANT A CETTE REQUISITION :

Je soussigné, Me Bruno DURROUX, Huissier de Justice associé, membre de la SAS EXADEX, Société par Actions Simplifiée titulaire d'un Office d'Huissier de Justice dont le siège social est situé à MONTPELLIER, 161 rue Yves Montand, Parc 2000

JE ME SUIS RENDU CE JOUR :

Dans les communes suivantes

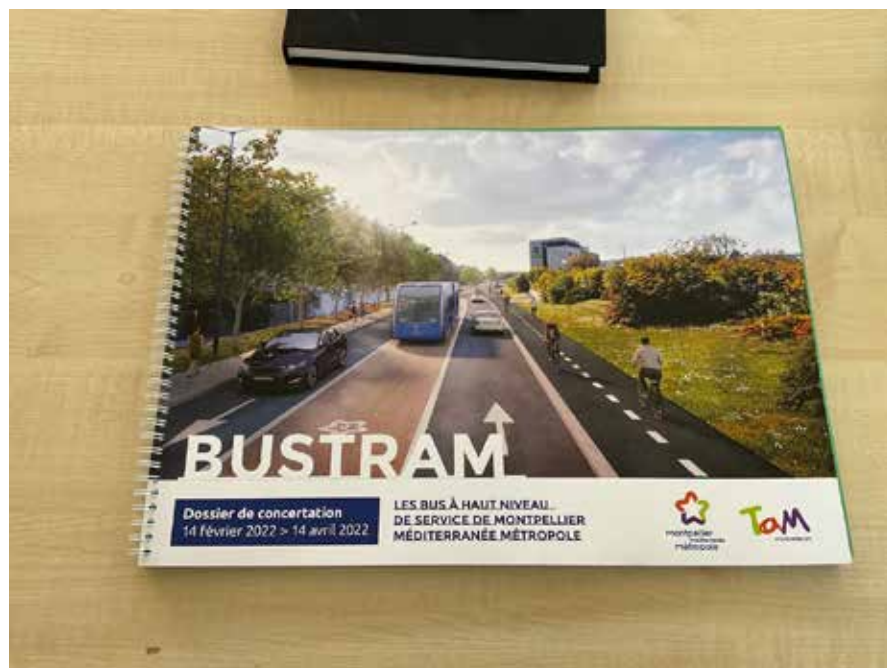
MONTPELLIER

OÙ ÉTANT J'AI PROCÉDÉ AUX CONSTATATIONS SUIVANTES :

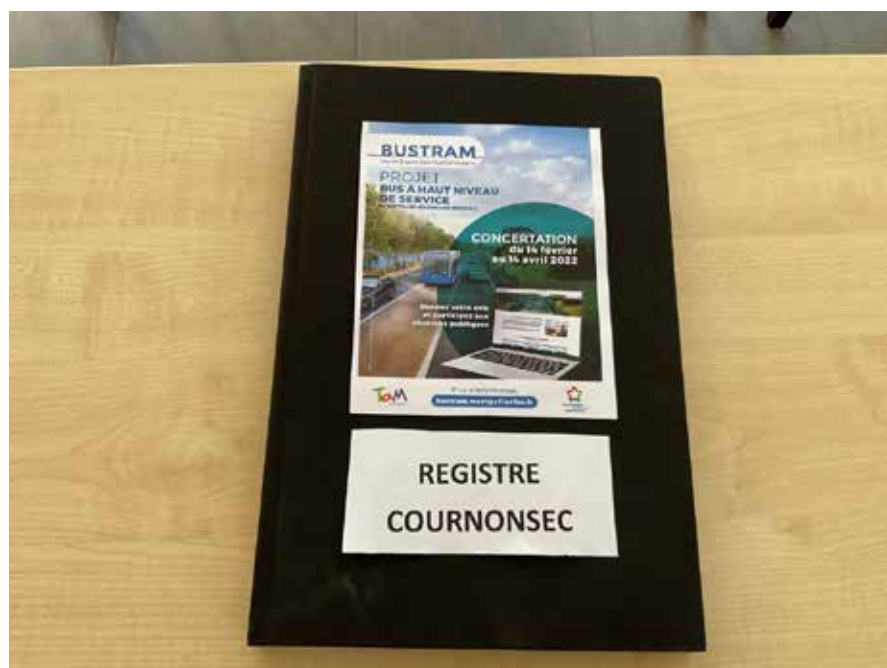
L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bus tram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau à droite de l'entrée de la Mairie.

[illegible]

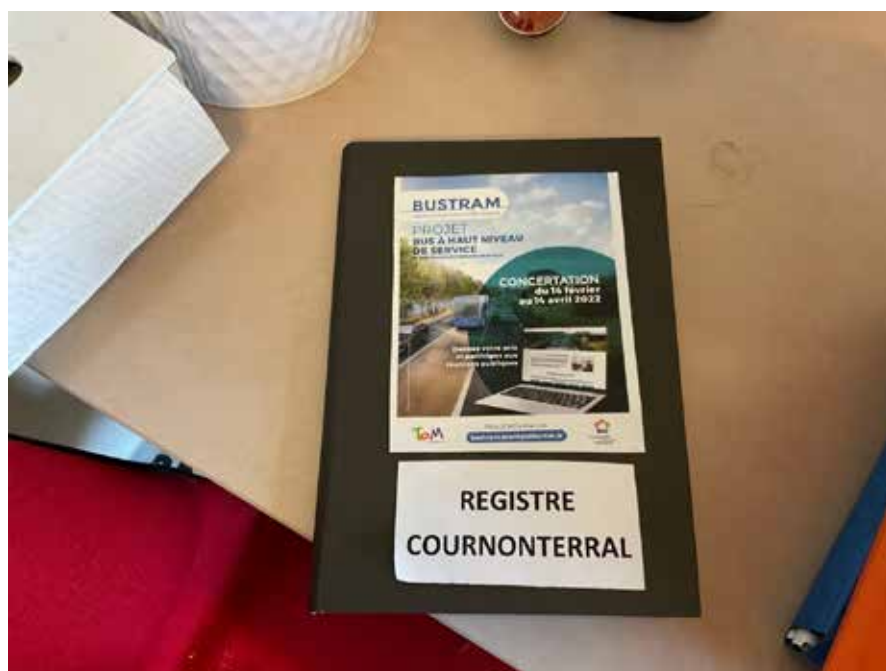
84 Bilan de concertation



3.



4.



4.

MAIRIE DE PIGNAN

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau dans le hall d'entrée de la Mairie

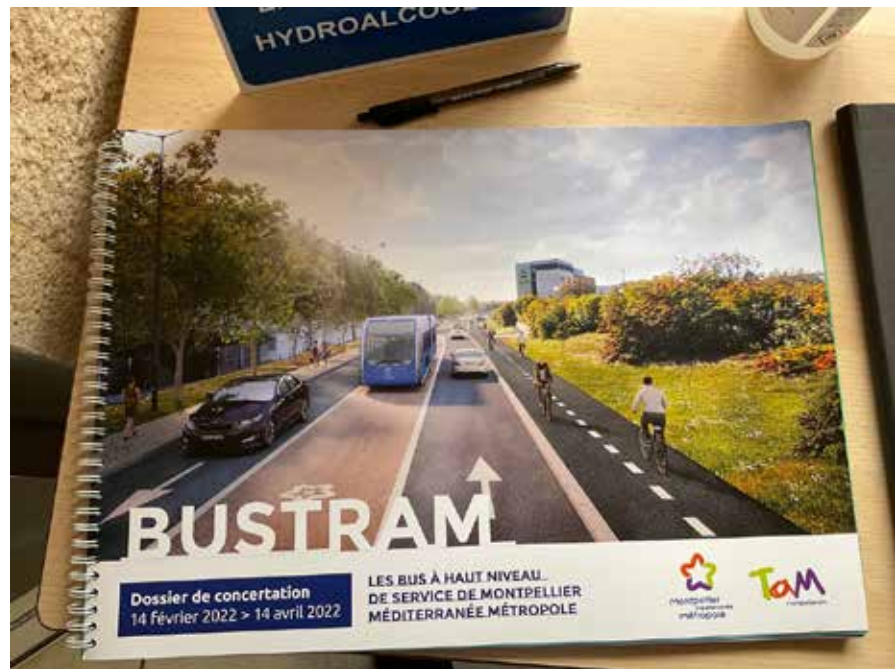
Dossier et registre sont à l'accueil



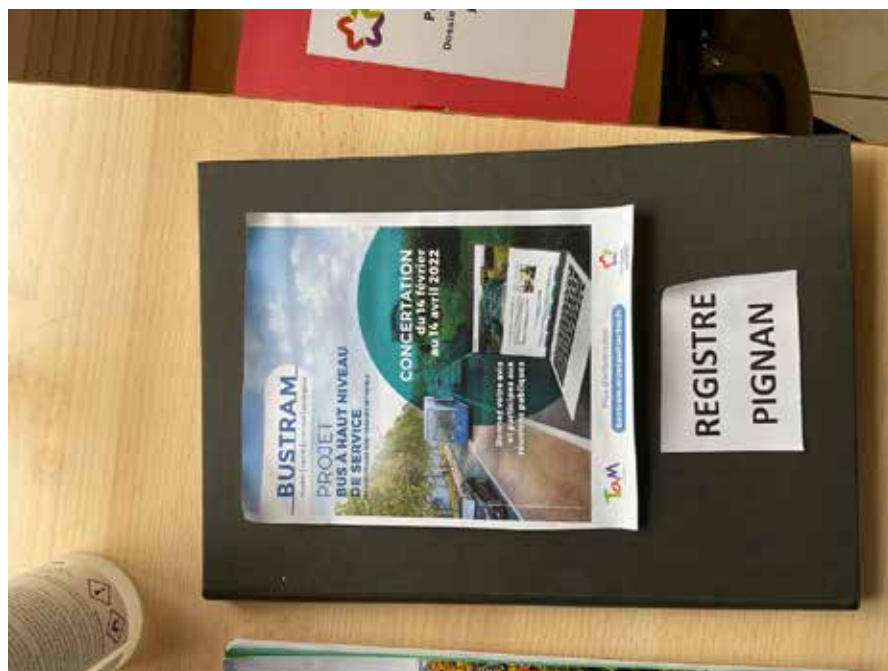
1.



2.



3.



4.

MAIRIE DE LAVERUNE

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau d'affichage sur la gauche du parvis de l'Hotel de Ville

Dossier et registre sont à l'accueil



1.



2.



3.



4.

HOTEL DE METROPOLE

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur la gauche du bureau d'accueil de l'Hotel de Métropole

Dossier et registre sont à l'accueil



1.



2.



3.



4.

MAIRIE DE MONTPELLIER

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau d'affichage sur la droite du parvis de l'Hotel de Ville (photos 1 et 2)

Dossier et registre sont à l'accueil



1.



2.



3.



4.

MAIRIE DE CASTELNAU LE LEZ

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau à droite du sas d'entrée de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



1.



2.



3.



4.

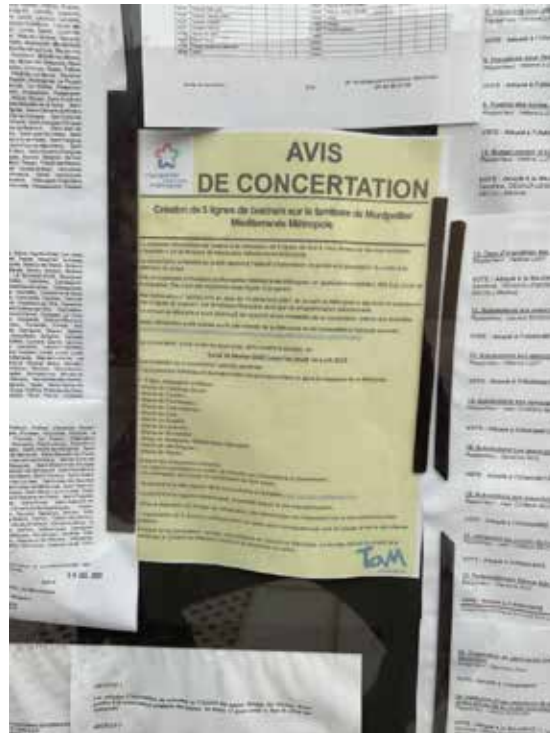
MAIRIE DU CRES

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau du bâtiment de droite de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



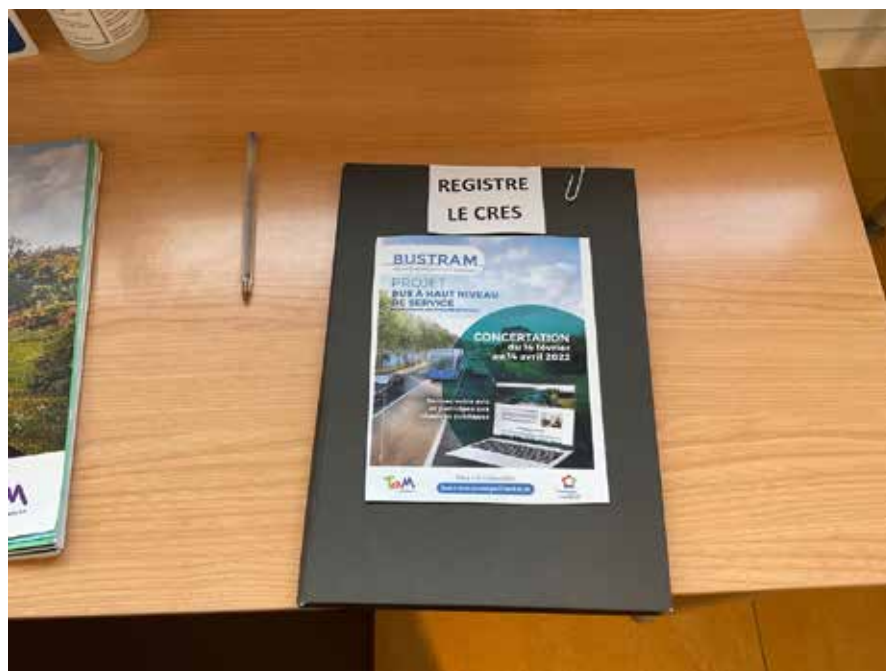
1.



2.



3.



4.

MAIRIE DE VENDARGUES

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur une porte vitrée de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



1.



2.



3.



4.

MAIRIE DE CASTRIES

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau d'affichage de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



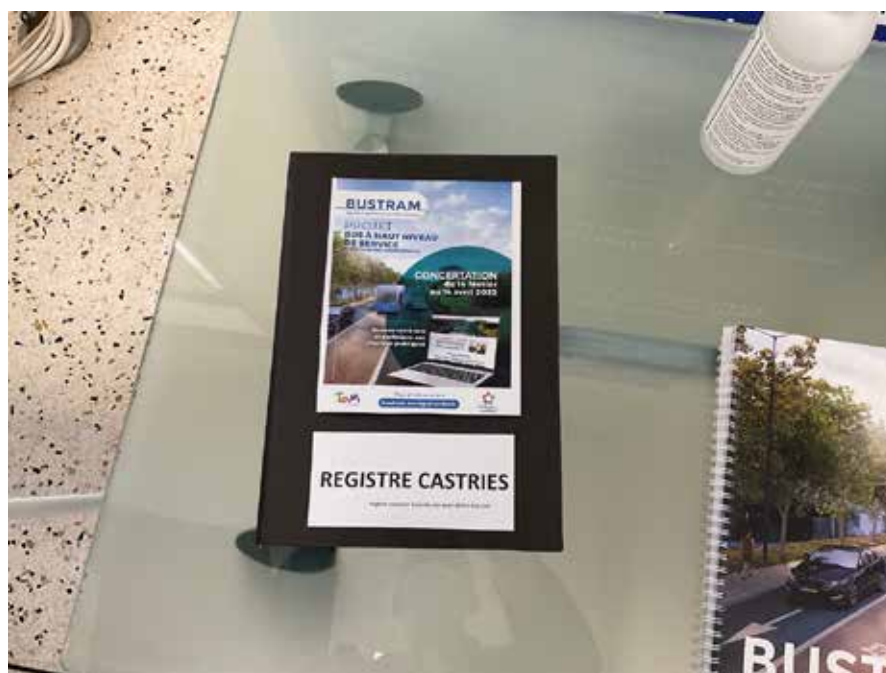
1.



2.



3.



4.

MAIRIE DE GRABELS

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur la porte vitrée de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



1.



2.



3.



4.

De tout ce que dessus, j'ai dressé le présent procès-verbal de constat pour servir et valoir ce que de droit.



Le présent acte comprend 35 pages.

Référence : V103446-2

PROCES-VERBAL DE CONSTAT



S.A.S. Exadex
Huissiers de Justice Associés

Bruno DURROUX
Luc LANÇON
Sandrine SCHUYTEN
Mickaël GEORGET
Pierre MATHIEU

161 rue Yves Montand CS978003
34083 MONTPELLIER cedex4
Tél. 04 67 06 18 45 - fax. 04 67 58 82 74
Site : www.exadex.fr
Ligne constat 04 67 06 19 79
Courriel constats : constat@exadex.fr

Force Probante :
Acte authentique dont les mentions relatives aux constatations font foi jusqu'à preuve contraire
Loi n°2010-1609 du 22 décembre 2010

SAS
EXADEX

Huissiers de Justice Associés

**161 rue Yves Montand cs
978003
34083 - MONTPELLIER
CEDEX 4**

Tel : 0467061845
Fax : 0467588274

**constat@exadex.fr
www.exadex.fr**

ACTE D'HUISSIER DE JUSTICE

Coût de l'acte

Les articles font référence au Code
de Commerce

Émoluments (Art A444-10)	800,00 €
Déplacement (Art R. 444-48)	7,67 €
Sous total HT	807,67 €
TVA à 20%	161,53 €
Taxe fiscale Art. 302 bis Y	0,00 €
Débours Art. R.444-12	0,00 €
TOTAL TTC	969,20 €



EXPEDITION

PROCES VERBAL DE CONSTAT

LE LUNDI QUATORZE MARS
DEUX MILLE VINGT DEUX
à 09 heures 50.

A LA REQUETE DE :

TAM TRANSPORTS AGGLOMERATION DE MONTPELLIER SAEM, immatriculée au RCS de MONTPELLIER n°314871815, dont le siège social est 125 RUE LÉON TROTSKI CS 60014, 34075 MONTPELLIER CEDEX 3, FRANCE, agissant diligence de son représentant légal en exercice,

M'AYANT EXPOSE :

Que MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE organisait une concertation publique au titre de l'article L.L. 103-2 du Code de l'Urbanisme pour le projet Bustram

Que les modalités de la concertation publique, délibérées par le Conseil de Métropole en date du 14 décembre 2021, prévoient l'ouverture de onze points d'exposition pour une durée de deux mois du 14 février au 14 avril 2022

Qu'il me requiert de me rendre sur les onze points d'exposition aux fins de constater l'affichage des avis de concertation ainsi que les documents mis à disposition du public et les registres .

DEFERANT A CETTE REQUISITION :

Je soussigné, Me Bruno DURROUX, Huissier de Justice associé, membre de la SAS EXADEX, Société par Actions Simplifiée titulaire d'un Office d'Huissier de Justice dont le siège social est situé à MONTPELLIER, 161 rue Yves Montand, Parc 2000

JE ME SUIS RENDU CE JOUR :

Dans les communes suivantes

MONTPELLIER

EN PRÉSENCE DE :

TAM TRANSPORTS AGGLOMERATION DE MONTPELLIER SAEM.

OÙ ÉTANT J'AI PROCÉDÉ AUX CONSTATATIONS SUIVANTES :

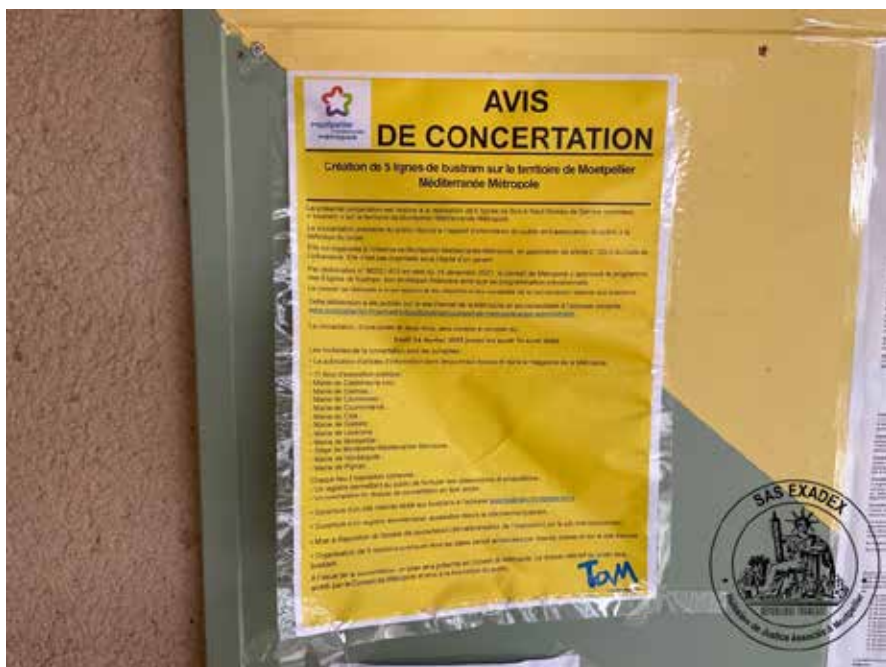
MAIRIE DE COURNONSEC

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de busram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau à droite de l'entrée de la Mairie.

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (09:58:20)



2. (09:58:27)



3. (09:59:53)



4. (10:00:02)

MAIRIE DE COURNONTERRAL

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau à gauche de l'entrée de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



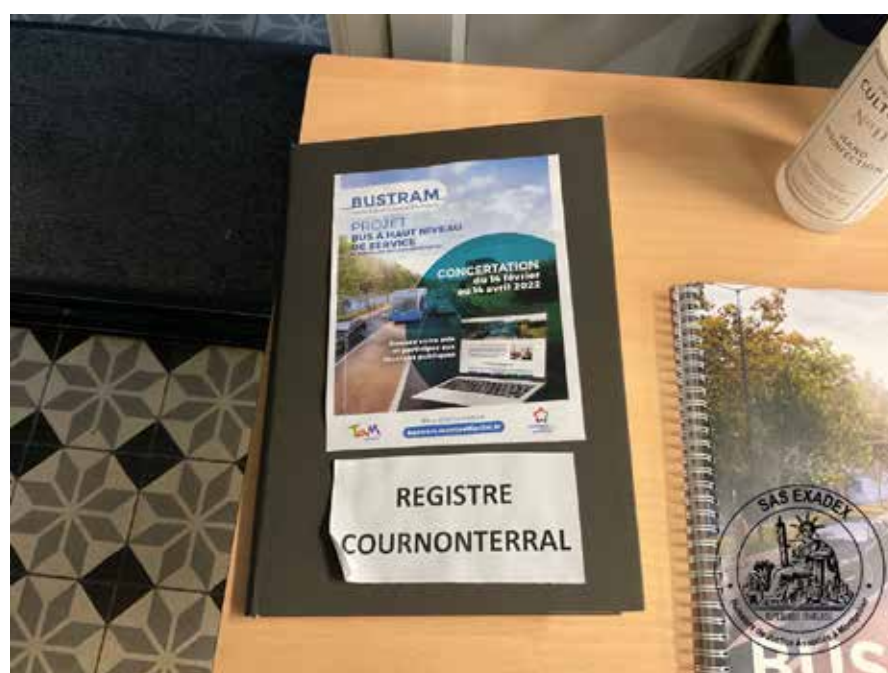
1. (10:05:54)



2. (10:05:59)



3. (10:07:06)



4. (10:07:10)

MAIRIE DE PIGNAN

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau dans le hall d'entrée de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (10:18:54)



2. (10:19:01)



3. (10:19:15)



4. (10:19:18)

MAIRIE DE LAVERUNE

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau d'affichage sur la gauche du parvis de l'Hotel de Ville

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (10:28:42)



2. (10:28:50)



3. (10:30:18)

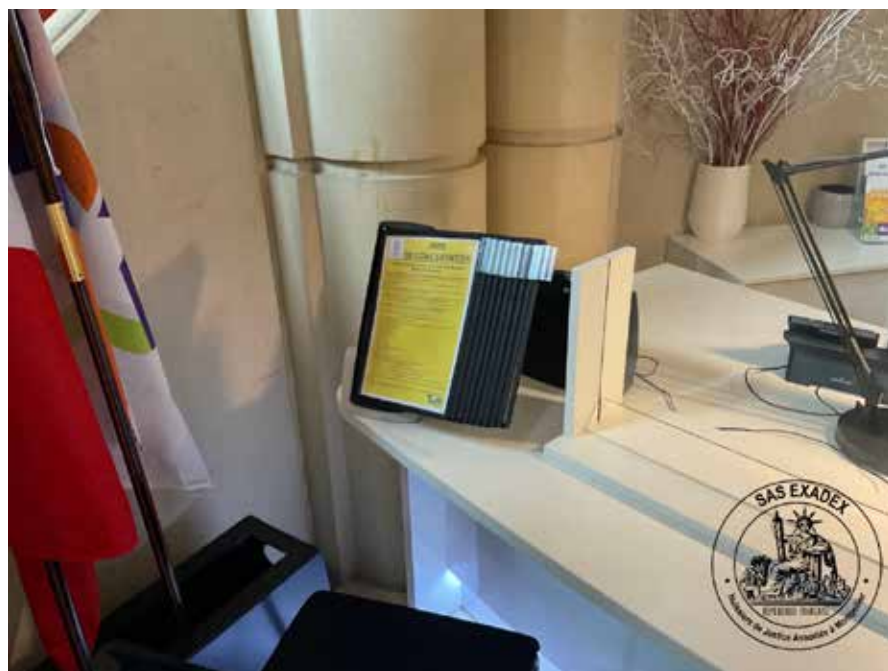


4. (10:30:21)

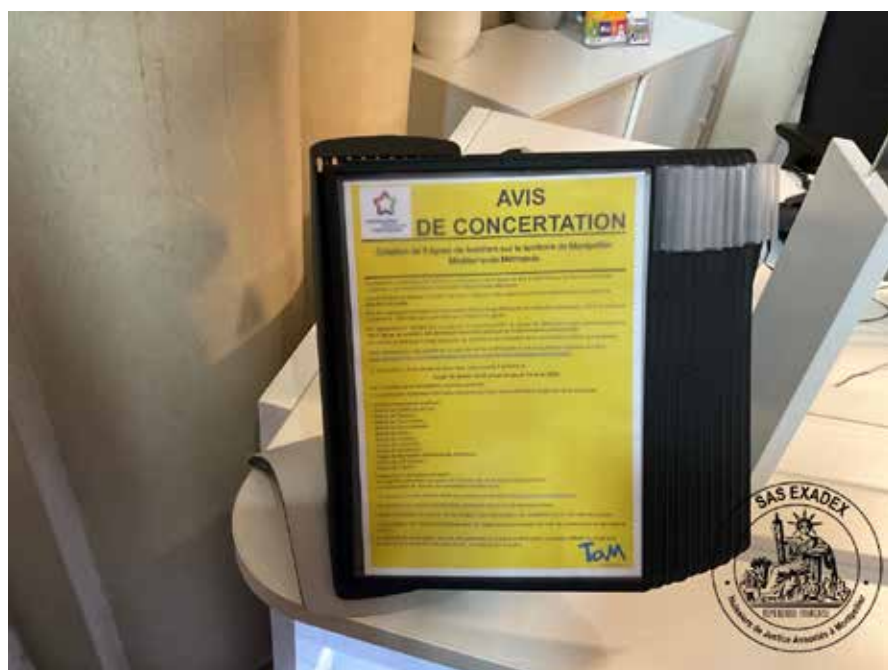
HOTEL DE METROPOLE

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur la gauche du bureau d'accueil de l'Hotel de Métropole

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (11:02:30)



2. (11:02:35)



3. (11:03:32)



4. (11:03:36)

MAIRIE DE MONTPELLIER

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau d'affichage sur la droite du parvis de l'Hotel de Ville (photos 1 et 2)

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (11:22:31)



2. (11:22:40)



3. (11:24:21)



4. (11:25:34)



5. (11:25:42)

MAIRIE DE CASTELNAU LE LEZ

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau à droite du sas d'entrée de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (13:48:45)



2. (13:48:55)



3. (13:49:54)



4. (13:49:58)

MAIRIE DU CRES

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau du bâtiment de droite de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (14:12:45)



2. (14:12:51)



3. (14:13:41)



4. (14:13:43)

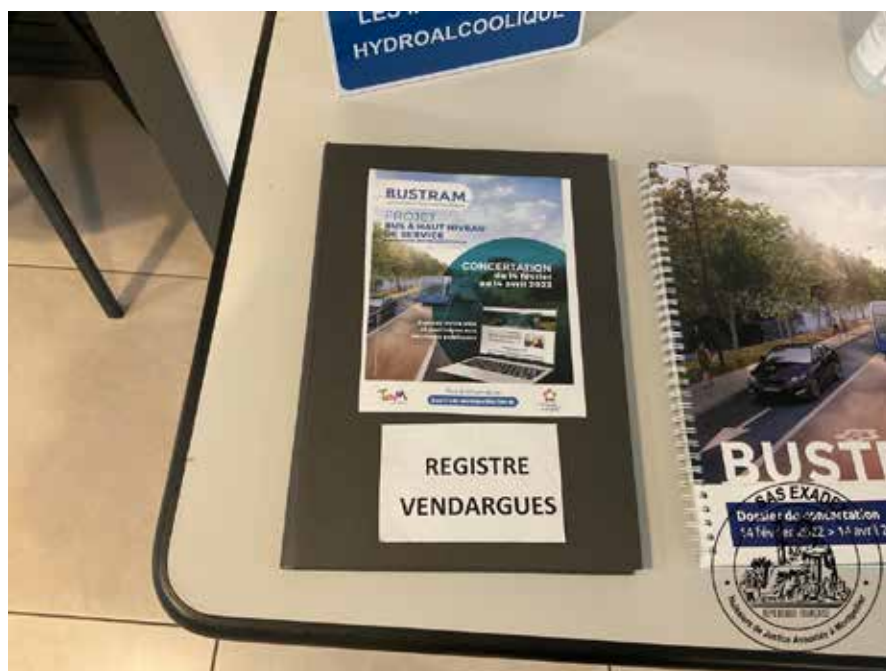
MAIRIE DE VENDARGUES

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur une porte vitrée de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (14:24:38)



4. (14:25:13)

MAIRIE DE CASTRIES

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau d'affichage de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (14:37:23)



2. (14:37:28)



3. (14:38:07)



4. (14:38:11)

MAIRIE DE GRABELS

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur la porte vitrée de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



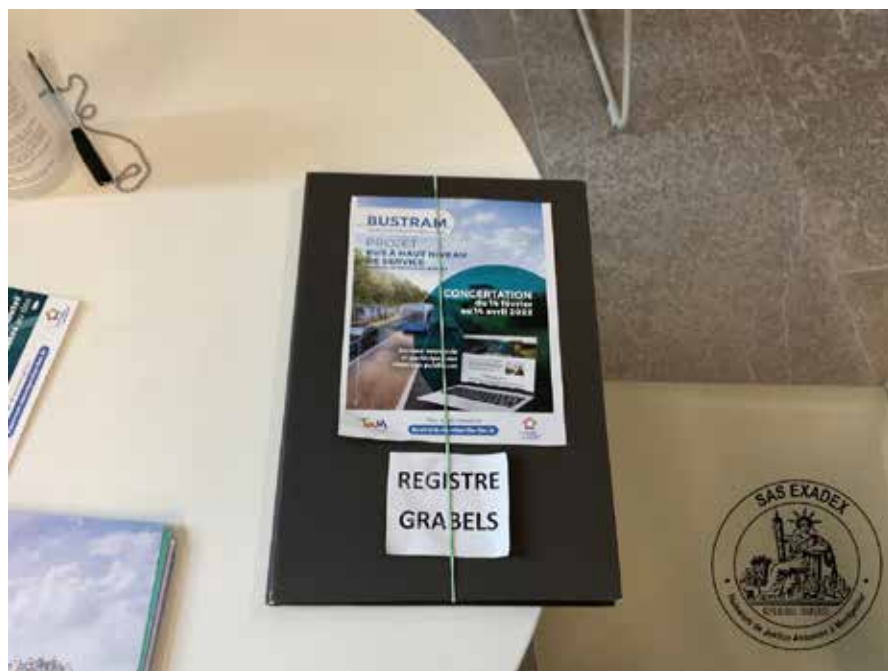
1. (15:34:51)



2. (15:34:56)



3. (15:35:17)



4. (15:35:45)

De tout ce que dessus, j'ai dressé le présent procès-verbal de constat pour servir et valoir ce que de droit.



Bruno DURROUX
Huissier de Justice

Le présent acte comprend 25 pages.

Référence : V103446-3

PROCES-VERBAL DE CONSTAT



S.A.S. Exadex
Huissiers de Justice Associés

Bruno DURROUX
Luc LANÇON
Sandrine SCHUYTEN
Mickaël GEORGET
Pierre MATHIEU

161 rue Yves Montand CS978003
34083 MONTPELLIER cedex4
Tél. 04 67 06 18 45 - fax. 04 67 58 82 74
Site : www.exadex.fr
Ligne constat 04 67 06 19 79
Courriel constats : constat@exadex.fr

Force Probante :
Acte authentique dont les mentions relatives aux constatations font foi jusqu'à preuve contraire
Loi n°2010-1609 du 22 décembre 2010

SAS
EXADEX
Huissiers de Justice Associés

**161 rue Yves Montand cs
978003
34083 - MONTPELLIER
CEDEX 4**

Tel : 0467061845
Fax : 0467588274

**constat@exadex.fr
www.exadex.fr**

ACTE D'HUISSIER DE JUSTICE

Coût de l'acte

Les articles font référence au Code
de Commerce

Émoluments (Art A444-10)	800,00 €
Déplacement (Art R. 444-48)	7,67 €
Sous total HT	807,67 €
TVA à 20%	161,53 €
Taxe fiscale Art. 302 bis Y	0,00 €
Débours Art. R.444-12	0,00 €
TOTAL TTC	969,20 €

**EXPEDITION
CERTIFIEE
CONFORME**



PROCES VERBAL DE CONSTAT

LE JEUDI QUATORZE AVRIL
DEUX MILLE VINGT DEUX
à 09 heures 20.

A LA REQUETE DE :

TAM TRANSPORTS AGGLOMERATION DE MONTPELLIER SAEM, immatriculée au RCS de MONTPELLIER n°314871815, dont le siège social est 125 RUE LÉON TROTSKI CS 60014, 34075 MONTPELLIER CEDEX 3, FRANCE, agissant diligence de son représentant légal en exercice,

M'AYANT EXPOSE :

Que MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ organisait une concertation publique au titre de l'article L.L. 103-2 du Code de l'Urbanisme pour le projet Bustram

Que les modalités de la concertation publique, délibérées par le Conseil de Métropole en date du 14 décembre 2021, prévoient l'ouverture de onze points d'exposition pour une durée de deux mois du 14 février au 14 avril 2022

Qu'il me requiert de me rendre sur les onze points d'exposition aux fins de constater l'affichage des avis de concertation ainsi que les documents mis à disposition du public et les registres .

DEFERANT A CETTE REQUISITION :

Je soussigné, Me Bruno DURROUX, Huissier de Justice associé, membre de la SAS EXADEX, Société par Actions Simplifiée titulaire d'un Office d'Huissier de Justice dont le siège social est situé à MONTPELLIER, 161 rue Yves Montand, Parc 2000

JE ME SUIS RENDU CE JOUR :

Dans les communes suivantes

MONTPELLIER

OÙ ÉTANT J'AI PROCÉDÉ AUX CONSTATATIONS SUIVANTES :

MAIRIE DE COURNONSEC

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau à droite de l'entrée de la Mairie.

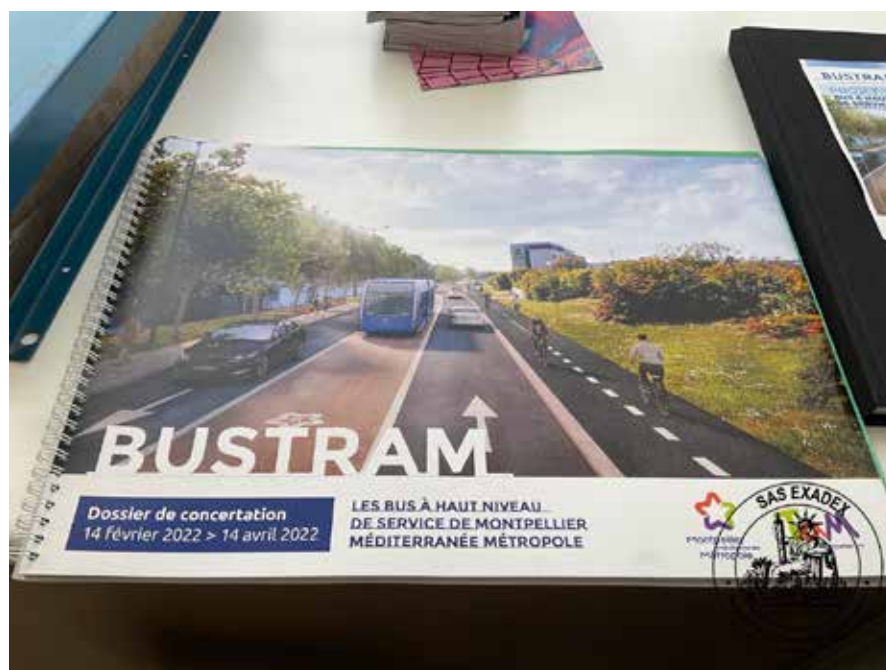
Dossier et registre sont à l'accueil



1. (14/04/2022 09:24:14)



2. (14/04/2022 09:24:20)



3. (14/04/2022 09:25:12)



4. (14/04/2022 09:25:25)

MAIRIE DE COURNONTERRAL

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau à gauche de l'entrée de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (14/04/2022 09:32:04)



2. (14/04/2022 09:32:12)



3. (14/04/2022 09:32:36)



4. (14/04/2022 09:32:41)

MAIRIE DE PIGNAN

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau dans le hall d'entrée de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (14/04/2022 09:45:08)



2. (14/04/2022 09:45:13)



3. (14/04/2022 09:45:28)



4. (14/04/2022 09:45:32)

MAIRIE DE LAVERUNE

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un tableau d'affichage sur la gauche du parvis de l'Hotel de Ville

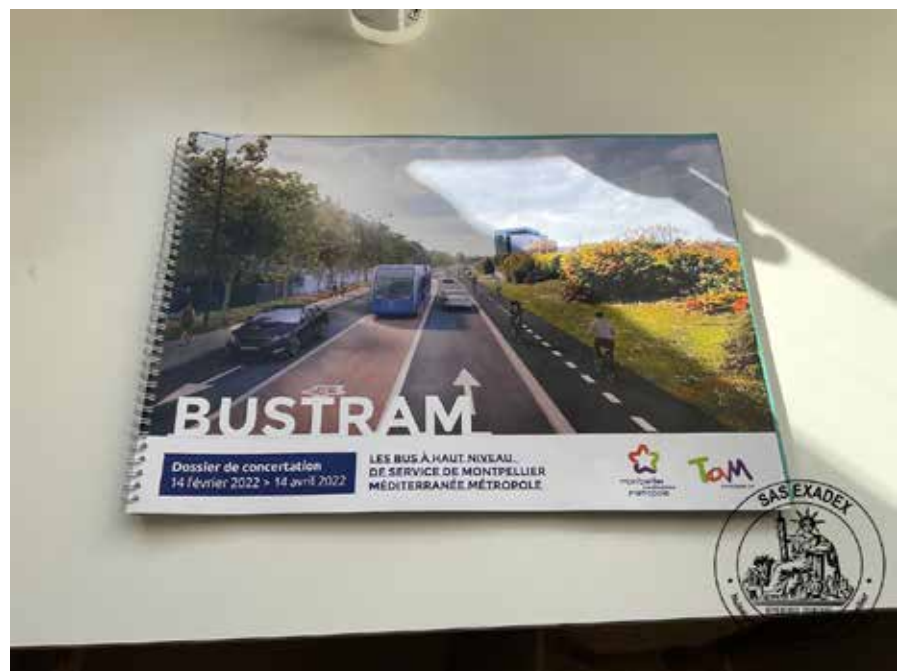
Dossier et registre sont à l'accueil



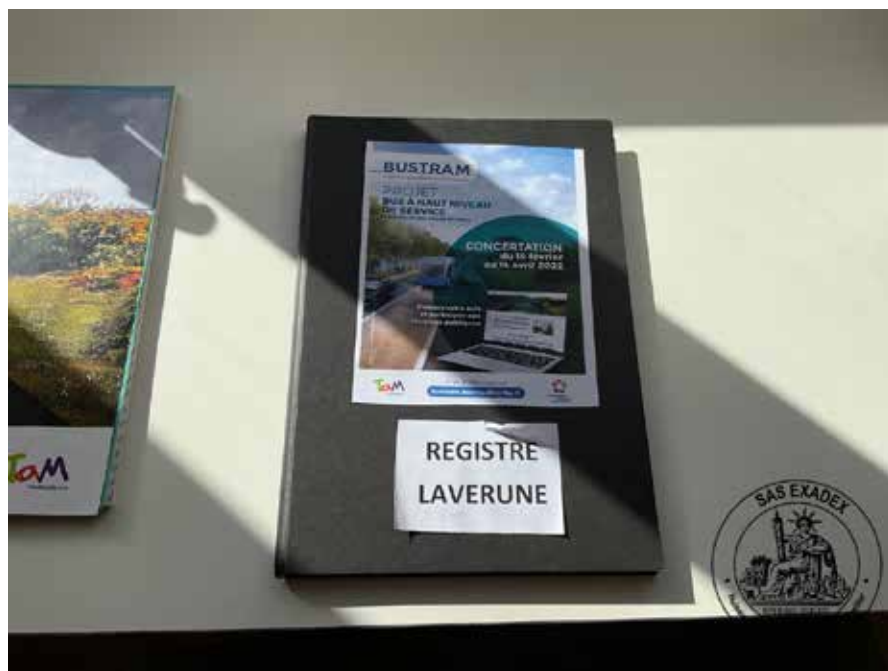
1. (14/04/2022 09:55:29)



2. (14/04/2022 09:55:38)



3. (14/04/2022 09:57:29)

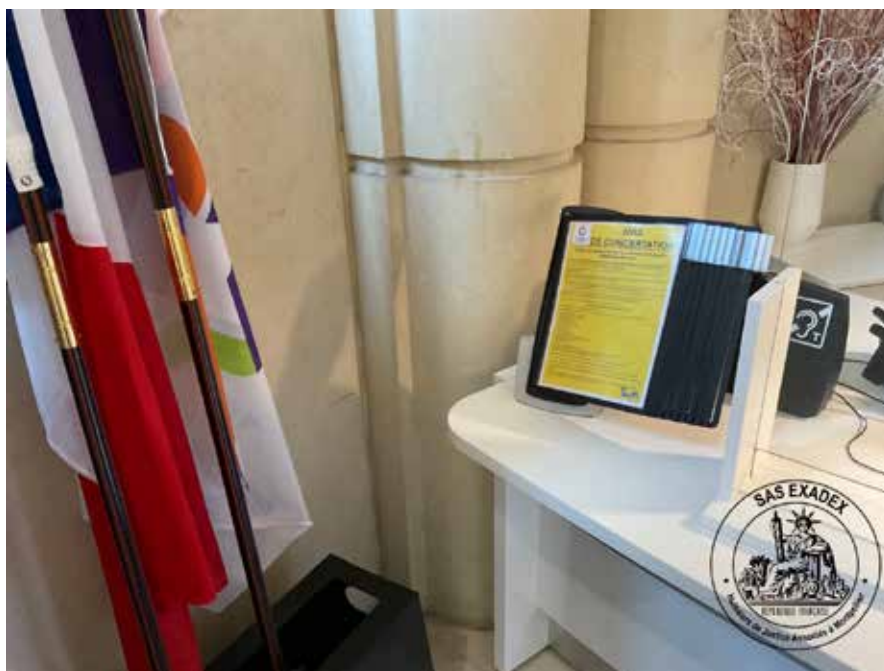


4. (14/04/2022 09:57:52)

HOTEL DE METROPOLE

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur la gauche du bureau d'accueil de l'Hotel de Métropole

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (14/04/2022 16:15:56)



2. (14/04/2022 16:16:00)



3. (14/04/2022 16:16:29)



4. (14/04/2022 16:16:33)

MAIRIE DE MONTPELLIER

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau d'affichage sur la droite du parvis de l'Hotel de Ville (photos 1 et 2)

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (14/04/2022 10:32:34)



2. (14/04/2022 10:32:38)



3. (14/04/2022 10:37:59)



4. (14/04/2022 10:38:02)

MAIRIE DE CASTELNAU LE LEZ

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau à droite du sas d'entrée de la Mairie

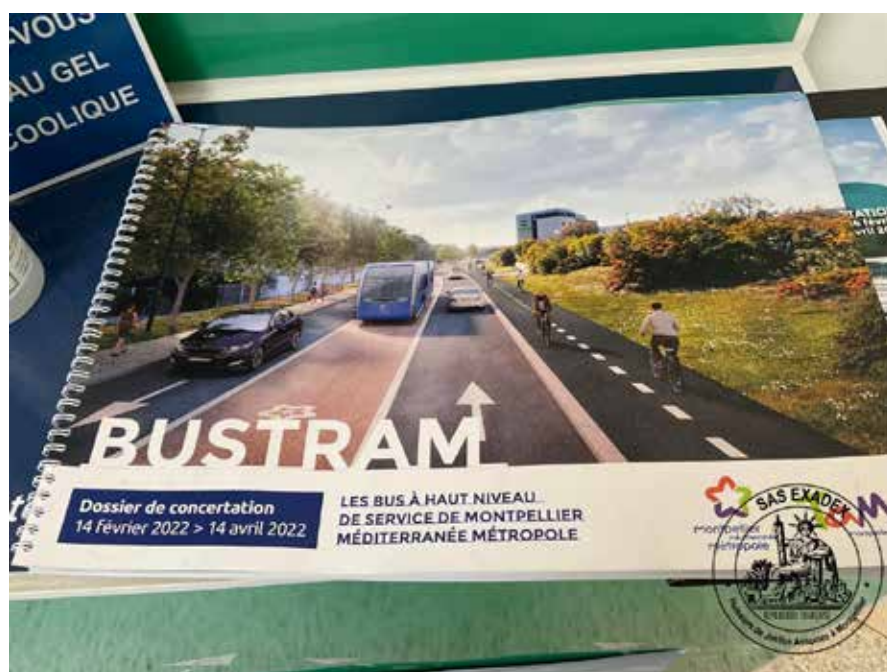
Dossier et registre sont à l'accueil



1. (14/04/2022 15:54:22)



2. (14/04/2022 15:54:27)



3. (14/04/2022 15:55:08)



4. (14/04/2022 15:55:14)

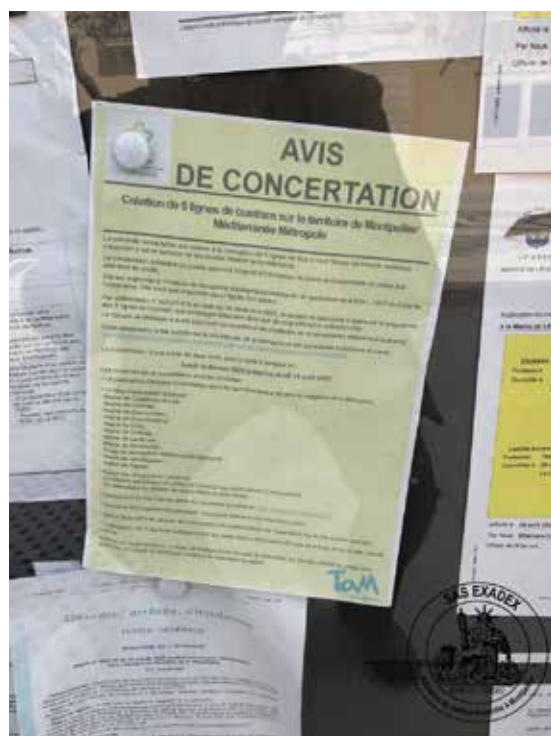
MAIRIE DU CRES

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau du bâtiment de droite de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



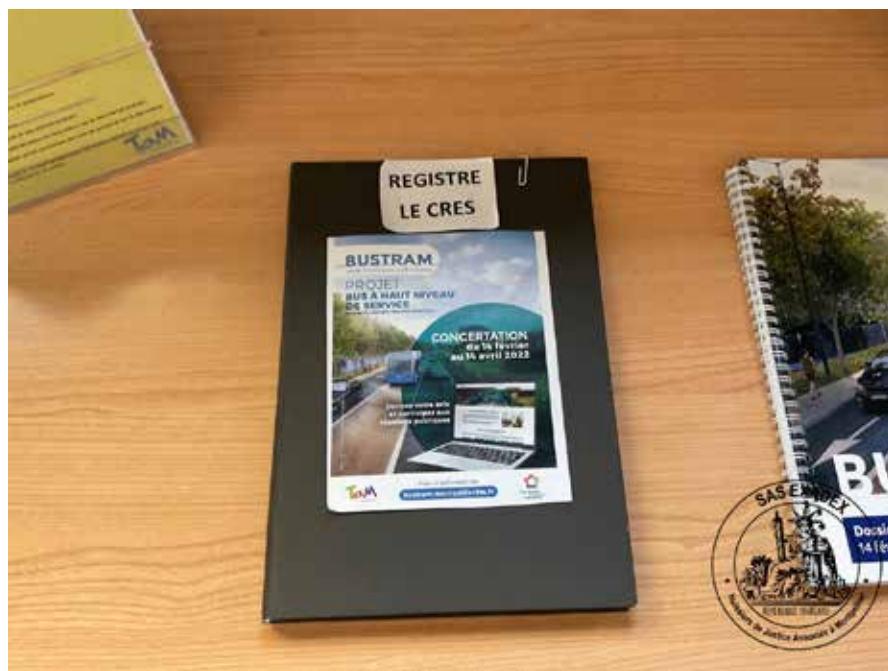
1. (14/04/2022 15:34:53)



2. (14/04/2022 15:35:02)



3. (14/04/2022 15:35:48)



4. (14/04/2022 15:35:54)

MAIRIE DE VENDARGUES

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur une porte vitrée de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



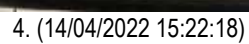
1. (14/04/2022 15:21:41)



2. (14/04/2022 15:21:47)



3. (14/04/2022 15:22:15)



MAIRIE DE CASTRIES

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur un panneau d'affichage de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (14/04/2022 15:11:01)



2. (14/04/2022 15:11:07)



3. (14/04/2022 15:11:44)



4. (14/04/2022 15:11:48)

MAIRIE DE GRABELS

L'avis de concertation pour la création de 5 lignes de bustram sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole est affiché sur la porte vitrée de la Mairie

Dossier et registre sont à l'accueil



1. (14/04/2022 14:41:17)



2. (14/04/2022 14:41:24)



3. (14/04/2022 14:41:44)



4. (14/04/2022 14:41:50)

De tout ce que dessus, j'ai dressé le présent procès-verbal de constat pour servir et valoir ce que de droit.



Bruno DURROUX
Huissier de Justice

ANN EXE 5

Certifications d’affichage
de l’avis de concertation
sur les 11 lieux d’exposition

Mairie de Cournonterral
12 rue Armand Daney
34 660 Cournonterral
04 67 85 00 11

Hérault

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné William ARS, Maire de COURNONTERRAL, certifie que :

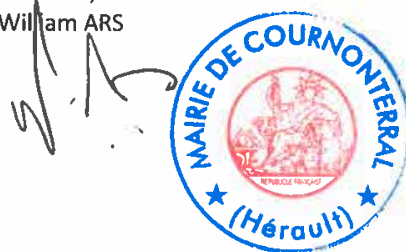
L’avis de concertation concernant la réalisation de 5 lignes de bustram par Montpellier méditerranée métropole sur le territoire des communes de :

- Montpellier
- Castelnau-le Lez
- Le Crès
- Vendargues
- Castries
- Grabels
- Laverune
- Pignan
- Cournonterral
- Cournonsec

A été affiché du 31 janvier 2022 au 14 avril 2022 à la Mairie de Cournonterral, 12 avenue Armand Daney, 34660 COURNONTERRAL

Fait à COURNONTERRAL, le 25 avril 2022,

Le Maire,
William ARS





Certificat d'affichage

Le maire de Lavérune certifie que l'avis de concertation concernant la réalisation de 5 lignes de busram par Montpellier Méditerranée Métropole sur les territoires des communes de Montpellier, Castelnau-le-Lez, Le Crès, Vendargues, Castries, Grabels, Lavérune, Pignan, Cournonterral et Cournonsec a été affiché en mairie du 31 janvier 2022 au 14 avril 2022 à la mairie de Lavérune.

Fait à Lavérune, le 12 mai 2022

Le maire
Roger CAIZERGUES

Le Crès, lundi 25 avril 2022

Certificat d'affichage

Je soussigné, Stéphane CHAMPAY, Maire du Crès, certifie que : l'avis de concertation concernant la réalisation de 5 lignes de Bustram par Montpellier Méditerranée Métropole sur le territoire des communes de :

- Montpellier
- Castelnau-le-Lez
- Le Crès
- Vendargues
- Castries,
- Grabels
- Laverune
- Pignan
- Cournonterral
- Cournonsec

A été affiché du 31 janvier au 14 avril 2022 en Hôtel de Ville, place Julien Quet au Crès.

Fait au Crès, le 25 avril 2022

Le Maire,



Stéphane CHAMPAY





RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ
VILLE DE PIGNAN

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussignée, Michelle CASSAR, Maire de la Commune de Pignan, certifie que l’avis de concertation relative à la réalisation de 5 lignes de bustram par Montpellier Méditerranée Métropole sur le territoire, a été affiché à partir du 14 février 2022 au 14 avril 2022.

Pignan, le 03 MAI 2022



Le Maire

Pour le Maire,
Par délégation,
Thierry QUILES
Adjoint délégué à l’Urbanisme

Michelle CASSAR

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Guy LAURET, Maire de la Commune de Vendargues, atteste que :

**L’avis : de concertation concernant la réalisation de 5 lignes de Bustram par Montpellier
Méditerranée Métropole en Mairie de Vendargues**

L’arrêté :

L’arrêté Préfectoral :

La délibération :

Référence :

Article :

Objet :

A été affiché en mairie le : 28 janvier 2022

Pour une durée de :

Fin d’affichage le : 14 avril 2022

Fait à Vendargues le : 19 avril 2022



Certificat d’Affichage

Je soussigné, René REVOL, Maire de la Commune de GRABELS, certifie que :

L’avis de concertation concernant la création de 5 lignes de busram par Montpellier Méditerranée Métropole sur le territoire des communes de :

- Montpellier ;
- Castelnau-Le-Lez ;
- Le Crès ;
- Vendargues ;
- Castries ;
- Grabels ;
- Lavérune ;
- Pignan ;
- Cournonterral ;
- Cournonsec ;

a été affiché du 31 janvier 2022 au 19 avril 2022 en Mairie sur le panneau officiel d’affichage.

Grabels, le 20 avril 2022.

Le Maire,
René Revol





CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné Yannick JACOB, Directeur des mobilités de Montpellier Méditerranée Métropole, certifie que :

L’avis de concertation concernant la réalisation de 5 lignes de bustram par Montpellier Méditerranée Métropole sur le territoire des communes de :

- Montpellier
- Castelnau-le-Lez
- Le Crès
- Vendargues
- Castries
- Grabels
- Laverune
- Pignan
- Cournonterral
- Cournonsec

a été affiché du 31/01/2022 au 14/04/2022 au siège de la Métropole 50 place Zeus à Montpellier et à l’Hôtel de Ville de Montpellier.

Fait à Montpellier, le 25 AVR. 2022

Le Directeur des Mobilités

Yannick JACOB



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussignée Régine ILLAIRE, Maire de la Commune de Cournonsec, certifie que l’avis de concertation concernant la réalisation de 5 lignes de busram par Montpellier Méditerranée Métropole sur le territoire des communes de Montpellier, Castelnau-Le-Lez, Le Crès, Vendargues, Castries, Grabels, Lavérune, Pignan, Cournonterral et Cournonsec a été affiché du 31/01/2022 au 14/04/2022 sur le panneau réservé à cet usage, devant la Mairie de Cournonsec, rue du Jeu de Tambourin.

A Cournonsec le 27 avril 2022

Le Maire,

Régine ILLAIRE



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussignée Claudine VASSAS MEJRI, Maire de Castries certifie que :

L’avis de concertation concernant la réalisation de 5 lignes de bustram par Montpellier Méditerranée Métropole sur le territoire de la commune de Castries a été affiché du 31 janvier 2022 au 14/04/2022 à la Mairie de Castries 4 avenue de la promenade à Castries.

Fait à Castries le 25 avril 2022

Madame Le Maire
Claudine VASSAS MEJRI





une BELLE HISTOIRE
D'avance

ADMINISTRATION GENERALE

N/REF : PF/PM0222

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Frédéric LAFFORGUE, Maire de la commune de Castelnau-le-Lez, certifie que *l'avis de concertation Bus Tram* » a été affiché à l'Hôtel de Ville de Castelnau-le-Lez du 14 février au 14 avril 2022, pour une période de deux mois.

EN FOI DE QUOI LE PRESENT CERTIFICAT EST DELIVRE POUR SERVIR ET VALOIR CE QUE DE DROIT.

FAIT A CASTELNAU-LE-LEZ, LE 20 mai 2022

LE MAIRE,



Frédéric LAFFORGUE

ANN EXE 6

Comptes rendus
de réunions publiques

COMPTE RENDU

RÉUNION PUBLIQUE BUSTRAM 1 ET 2

RÉDIGÉ PAR : Aurélia HERNANDEZ

PRÉSENTS : ***Pour 3M :** Julie FRECHE, d'Émilie Cabello, adjointe au maire de Montpellier, déléguée à l'Accessibilité Universelle et au quartier Port-Marianne et Nicole Marin-Khoury, adjointe au maire de Montpellier, déléguée quartier Croix d'Argent, au quartier Près d'Arènes et aux séniors.*

***Pour TAM :** Jean-Paul BARBAZA*

Ce rendez-vous a été l'occasion d'aller à la rencontre des habitants du territoire pour présenter l'ensemble du projet bustram et évoquer plus spécifiquement les futures lignes 1 et 2 qui desserviront Montpellier à horizon 2025. Fréquence des lignes, itinéraires, calendrier du chantier ou encore aménagements cyclables et sécurité routière ont été abordés.

Environ 60 personnes étaient présentes.

Questions et remarques posées lors de cette réunion :

- Quelle est la capacité d'un bustram par rapport au tram ?
- Concernant la ligne 1 du bustram, à quel moment les gens seront ils informés des modifications de voiries ?
- Quand serons-nous informés des impacts travaux ? dans le but de pouvoir communiquer à nos clients.
- Aura-t-il du retard sur le planning travaux ?
- Ou se situera la station sur la voie Domitienne ?
- Concernant le bustram 2, un arrêt est-il prévu aux Bouisses ?
- Y a-t-il un travail d'effectué avec les entreprises des zones d'emplois ?
- Comment faire pour que le code de la route soit respecté par tous ?
- Sur quelles études est-il basé le projet bustram ? horaires, emplacements stations etc. Peut-on accéder aux études afin de pouvoir améliorer ces propositions ?
- Etes-vous en collaboration avec le Pays de l'or ?
- Pourquoi supprimer l'arrêt « sophie germain » sur le bustram 2
- Quelle sera la capacité des parkings ?
- Demande d'explication sur l'avenue becquerel sur l'insertion du bustram

COMPTE RENDU

RÉUNION PUBLIQUE BUSTRAM 3

RÉDIGÉ PAR : Aurélia HERNANDEZ

PRÉSENTS : *Pour 3M :* Michaël DELAFOSSE, Président de Montpellier Méditerranée Métropole et Maire de Montpellier, Julie FRECHE, Vice-Présidente déléguée au transport et aux mobilités actives de Montpellier Méditerranée Métropole Radia TIKOUK, adjointe au maire et déléguée au quartier des Cévennes
Pour TAM : Jean-Paul BARBAZA

Mardi 22 mars 2022, les habitants de Montpellier et plus particulièrement ceux du quartier des Cévennes étaient invités à découvrir le projet de bustram. La future ligne 3 Peyrou – Palais des sports Pierre de Coubertin était mise à l'honneur.

Michaël DELAFOSSE, Président de Montpellier Méditerranée Métropole et Maire de Montpellier, est allé à la rencontre des citoyens pour exprimer l'ambition du territoire en faveur de l'accès à la mobilité pour tous. Ce rendez-vous a été l'occasion de réaffirmer son engagement auprès des habitants quant à la sécurité et à la transition écologique, que la gratuité des transports porte déjà. Julie FRÊCHE, Vice-Présidente déléguée au transport et aux mobilités actives de Montpellier Méditerranée Métropole, s'est attachée à présenter en détail le tracé de la future ligne 3 de bustram, abordant les enjeux spécifiques au quartier des Cévennes, mais également les aménagements que ce projet entraînera à terme. À leurs côtés, Radia TIKOUK, adjointe au maire et déléguée au quartier des Cévennes, et Jean-Paul BARBAZA, chef de projet Bustram chez Tam, avaient répondu présent en vue de participer aux riches échanges avec les participants.

Environ 120 personnes étaient présentes.

Questions et remarques posées lors de cette réunion :

- D'où vient le nom : bustram ? et pourquoi avoir choisi ce nom ?
- Pouvez-vous régler le problème des véhicules ventouses dans notre quartier ? Ces véhicules gênent notre stationnement. (Réponse de la part de Michael Delafosse : Une solution de réglementation sera mise en vigueur pour que ces véhicules ne puissent plus polluer nos places de stationnement)
- Possibilité d'avoir pour nos artisans qui utilisent des véhicules utilitaires d'avoir des parkings relais, des parkings sécurisés ? (Réponse de la part de Michael Delafosse : La solution c'est déjà d'optimiser les places de parking existantes. Nous n'avons malheureusement pas de solution immédiate, nous sommes actuellement dans un schéma de transition).
- La ligne 6 du bus va-t-elle reprendre son tracé initial avant l'arrivée du bustram ? (réponse de Julie Frêche : Non, car il y a actuellement des travaux sur la chaussée pour la remise en forme des pavés)
- Le service Vélomagg, existera-t'il toujours avec la création du bustram ?
- Quelles sont vos sources que vous avez utilisées pour présenter vos chiffres sur les changements climatiques et les sources d'énergies ? (Réponse de Michael Delafosse : En

septembre on vous présentera une étude approfondie et explication du choix du bustram à l'électricité au lieu de l'hydrogène où le coût est élevé).

- Pourquoi avoir oublié quelques quartiers dans le tracé des bustrams ? (Réponse de Michael Delafosse : Avec les 5 lignes bustrams nous desservons déjà 10 communes, malheureusement il y a des choix à faire et des tracés que nous ne pouvons pas faire. Complément de Julie Frêche : Ces 5 lignes de bustrams sont que le début, nous pouvons dire qu'il y aura d'autres créations de ligne dans les années à venir).
- Combien de passagers pourront contenir les bustrams ? (Réponse de JF : Bus articulés sur la ligne 2 et bus classiques sur les autres lignes avec 90 passagers)
- Pourra-t-on mettre les vélos dans les bustrams ? (Réponse JF : Non car c'est une question d'assurance pour les constructeurs et une perte de temps pour la fréquence du bustram)
- Actuellement la ligne 6 va directement à la gare ? avec le bustram, nous allons devoir faire un changement ? pourquoi le bustram ne va-t-il pas jusqu'à la gare ? (Réponse de JF : A l'arrêt Pitot on peut se rendre directement à l'arrêt Peyrou et en 6 minutes nous sommes à la gare, donc pas de perte de temps, juste un changement).
- Près du quartier des Cévennes, il y a un projet de Zac du Coteau qui doit voir le jour, cela va augmenter le nombre d'habitants et donc augmenter le flux de circulation. *(Réponse de Michael Delafosse : le projet de la ZAC sera redimensionné afin de ne pas trop augmenter le flux de circulation).*

Remarques :

- Grâce aux horaires du bustram nous allons pouvoir sortir plus tard en soirée.
- Votre discours et votre présentation nous rassurent, le quartier des Cévennes va être de nouveau relié au centre-ville. Cela facilitera nos trajets.
- L'association des consommateurs sont pour ce projet bustram.

COMPTE RENDU

RÉUNION PUBLIQUE BUSTRAM 5

RÉDIGÉ PAR : Aurélia HERNANDEZ

PRÉSENTS : ***Pour 3M :*** Julie FRECHE, Vice-Présidente déléguée au transport et aux mobilités actives de Montpellier Méditerranée Métropole, Mylvia HOUGUET, adjointe au maire de Montpellier et déléguée aux Quartiers Hôpitaux-Facultés était également présente.

Pour TAM : Jean-Paul BARBAZA

Jeudi 24 mars a eu lieu la troisième réunion publique bustram destinée à informer les habitants de Grabels et de Montpellier sur le futur tracé du bustram 5, qui desservira Euromédecine 2 et Peyrou Arc de triomphe.

La présentation était centrée sur le réseau bustram à l'horizon 2025 et plus spécifiquement sur les aménagements du futur tracé bustram 5.

Environ 100 personnes étaient présentes.

Questions et remarques posées lors de cette réunion :

- La concertation concerne-t-elle le tracé ? Le tracé est-il définitif ?
- Interrogation sur l'utilité de l'emplacement de l'arrêt « Ecoquartier Gimel ». Peut-on ajouter un arrêt vers le quartier labasière et à côté du parking relais ? C'est à ces endroits qu'il y a le plus d'habitations.
- Le tracé de la ligne 5, peut-il continuer vers le LIEN ?
- Quel est l'estimation du report modal ?
- Quels sont les aménagements qui seront effectués sur la zone du Père Soulas et sur l'avenue A.Broussonnet ?
- Est-ce que la ligne 7 sera remplacée par le bustram 5 ?
- Les caméras de sécurité mises en place sur les bustrams sont une bonne idée. Peut-on équiper dès maintenant nos bus actuels ?
- Peut-on mettre des poubelles de tris à toutes stations ?
- Comment seront aménagées les pistes cyclables sur l'avenue du Père Soulas ?
- Peut-on travailler sur une amélioration de la ligne 24 ? (Fréquence ou navette)

Remarques :

- Les Grabellois auraient souhaité que le bustram 5 passe dans le village.
- Lecture d'un texte écrit par le collectif du groupe majoritaire de Grabels, ils sont contents d'accueillir dans leur commune le bustram, cependant ils souhaitent que certains quartiers aient des dessertes supplémentaires. Pour eux, Grabels est laissé pour compte dans la mise en place de la stratégie de Mobilités.
- La fonctionnalité de ce nouveau mode de transport est intéressante. Un avantage du matériel roulant électrique : silencieux.

COMPTE RENDU

RÉUNION PUBLIQUE BUSTRAM 4

RÉDIGÉ PAR : Aurélia HERNANDEZ

PRÉSENTS : ***Pour 3M :*** Julie FRECHE, Vice-Présidente déléguée au transport et aux mobilités actives de Montpellier Méditerranée Métropole, Radia TIKOUK, adjointe au maire et déléguée au quartier des Cévennes
Pour Pignan : Michèle Cassar, maire de Pignan et vice-présidente de Montpellier Méditerranée Métropole déléguée au Développement des partenariats de gestion entre les communes de la Métropole, Pour Lavérune, Roger Caizergues, maire de Lavérune,
Pour Cournonterral : William Ars maire de Cournonterral
Pour Cournonsec : Régine Hilaire maire de Cournonsec
Pour TAM : Jean-Paul BARBAZA

Une réunion publique sur le bustram 4 a eu lieu le 29 mars à Pignan afin de répondre aux éventuelles interrogations des habitants sur le futur tracé qui reliera les communes de la Plaine Ouest au réseau de tramway de Gennevaux.

La réunion était centrée sur le réseau bustram à horizon 2025 et plus spécifiquement sur les aménagements du tracé bustram 4.

Environ 300 personnes étaient présentes.

Questions et remarques posées lors de cette réunion :

- Pourquoi la ligne 5 ne s'arrête plus à Lavérune ?
- Pourra-t-on augmenter la capacité du bustram ?
- Les pistes cyclables seront-elles identifiées ou sécurisées ?
- L'ancienne voie ferrée qui n'est plus utilisée à Pignan, pourquoi n'était-elle pas exploitée ?
- La ville de Clapiers est-elle mieux vue par la Métropole ? car les villes de l'Ouest sont oubliées.
- Le bustram pourra-t-il être étendu jusqu'à Montbazin ?
- Comment les habitants de Saussan pourront récupérer les pistes cyclables du bustram 4 en sécurité ?
- Le matériel roulant sera-t-il adapté pour les personnes en fauteuil roulant ?
- Y a-t-il une réflexion engagée sur la création de pistes cyclables au sein du village de Pignan ?
- Peut-on mettre des navettes en place pour les personnes en faiblesse et qui ne peuvent pas accéder aux futures stations du bustram ?
- Peut-on améliorer la fréquence du bus 38 avant l'arrivée du bustram ?
- Pourquoi les horaires de bus ne sont pas adaptés aux horaires des écoles ?
- Les dessertes du bustram seront les mêmes que celles du bus 34 ?
- Quelles sont les solutions proposées avant 2025 ?

Remarques :

- Les zones d'habitation se construisent mais les infrastructures ne suivent pas.
- On a l'impression que la concertation est déjà ficelée.
- Beaucoup d'interrogations sur la ligne 5 et le fait qu'elle ne s'arrête plus à Lavérune.
- Un grand bravo pour le travail engagé surtout en 18 mois !
- Beaucoup de communes sont oubliées dans le projet bustram.
- Lorsque je pars de chez moi à 7h du matin de Lavérune, je mets 20 minutes pour aller au travail, si je prends le bustram je mettrai 1h. Pas avantageux pour le coup.
- Merci de bien vérifier les cheminements piétons installés.
- Dans votre présentation, il y a une sous-estimation des places dans les parkings relais.

COMPTE RENDU

RÉUNION PUBLIQUE BUSTRAM 1

Date de la réunion : Lundi 4 avril 2022 à 18h

Lieu de la réunion : Foyer communal Hyppolite Paulet, Castries

PRESENTS : ***Pour 3M :*** Julie FRECHE, Vice-Présidente déléguée au Transport et aux Mobilités Actives

Pour Castries : Claudine Vassas-Mejri, Maire de Castries et Vice-Présidente de Montpellier Méditerranée Métropole déléguée à l'Habitat, au logement et aux parcours résidentiels

Pour Le Crès : Stéphane Champay, Maire du Crès,

Pour Vendargues : Guy Lauret, Maire de Vendargues et Conseiller de Montpellier Méditerranée Métropole, délégué à l'Artisanat, aux parcs et zones d'activités artisanales

Castelnau-le-Lez : Frederic Lafforgue, Maire de Castelnau-le-Lez et Vice-Président de Montpellier Méditerranée Métropole déléguée aux voiries et à l'espace public.

RÉDIGÉ PAR : Aurélia HERNANDEZ

La réunion publique a eu lieu le 4 avril à Castries afin de répondre aux éventuelles interrogations des habitants sur le futur tracé du bustram 1 qui reliera les communes de l'Est.

La réunion était centrée sur le réseau bustram à horizon 2025 et plus spécifiquement sur les aménagements du tracé bustram 1.

Environ 250 personnes étaient présentes.

Questions et remarques posées lors de cette réunion :

- Peut-on avoir un détail sur les horaires du bustram le weekend ?
- Pouvez-vous me préciser le temps de parcours entre Castries et Antigone ?
- Pouvez-vous nous montrer l'aménagement du terminus gare Castries ?
- En même temps que la réalisation du bustram, pouvez-vous en profiter pour améliorer l'état des routes et des ronds-points ?
- Le futur parking qui sera réalisé à la gare de Castries sera-t-il en capacité d'accueillir également les habitants des autres communes, notamment ceux de Sommières ?
- La Métropole de Montpellier est en retard sur les pistes cyclables, comment fait-on pour rattraper ce retard ?
- Pouvez-vous nous préciser la fréquence du bustram le soir et les weekends ?
- Pouvez-vous, prolonger les horaires de nuit ? Minuit c'est trop tôt, surtout pour nos jeunes.
- Allez-vous recruter des conducteurs de bus ?
- Peut-on utiliser l'ancien Pont de la voie ferrée pour le passage du bustram ?
- Demande d'explication sur la piste cyclable V70
- Demande d'explication sur la libération des emprises SNCF

- 10 minutes, entre Sablassou et Place de l'Europe, ce n'est pas possible ...
- Que va – t- il se passer après 2025 ? Jusqu'où iront les évolutions ? La Métropole veut-elle une stratégie « tout vélo » ?
- Pourquoi ne pas mettre en place l'autopartage ?
- Pourquoi ne pas utiliser un matériel roulant à l'hydrogène ?
- Où se situeront les stations à Vendargues ?
- Dans votre projet, le report modal n'est pas suffisant
- Le temps de parcours proposé n'est pas assez rapide
- Les autres lignes de bus direction Sommières, leurs cadences vont-elles être augmentées ?
- La zone d'Agropolis sera-t-elle desservie ?
- Pourquoi le bustram s'arrête-t-il à Castries ?
- Avez-vous pris en compte dans vos études les inondations régulières sur le 613 ?

ANN EXE 7

Avis reçus durant la concertation
bustram du 14 février 2022
au 14 avril 2022

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
19/02/2022	Goussé Pierre	web	1-qu'en est il de l'arrivée du tram à l'entrée de Lavérune? (ligne notée en pointillée sur le plan) 2- air de stationnement pour les voitures à Lavérune? (quid des habitants de Lavérune voulant prendre un moyen de transport collectif) 3- Lavérune proche du rond point Genevau les habitants ne prendront pas le bustram pour faire la jonction avec le tram ; quel intérêt à prendre leur propre véhicule pour le stationner à 400m? il est impératif que la ligne de tram n°5 s'arrête à Lavérune.
22/02/2022	ORZALES alicé	web	Est-ce que ces aménagements vont encore aboutir à couper des arbres et à rogner sur la nature en élargissant des chaussées?
22/02/2022	QUARTIER Francine	web	Bonjour, A la base c'est une bonne idée, maintenant si cela implique d'empiéter sur les voies de circulation des véhicules, cela ne va faciliter la fluidité. Les encombrements perpétuels en arrivant sur Montpellier vont s'intensifier.
23/02/2022	Frigola Stéphanie	web	Que les chauffeur du bus et trams arrête de téléphone en conduisant Et de faire des formations à la sécurité routière des risques liées au téléphone ou de regarder des films sur tablette inadmissible ça devient récurrent chez les chauffeurs
23/02/2022	Thouvenin Maxime	web	Je suis favorables à ce projet ambitieux
24/02/2022	Dubois laurence	web	Bonjour j'habite à Cournonsec et je travaille à Montpellier Est, le tram via Lavérune ne va pas m'avantager. Quelle solution est envisagée pour ne pas passer plus d'une heure dans les transports bus et tram ? Qu'en est-il du projet de remise en état de la voie ferrée et de la gare de Gigeon ?
25/02/2022	Riou Virginie	web	Bonjour à toute l'équipe et merci pour ce super projet BUSTRAM. J'y adhère à 300%. Cependant, je suis personnellement un peu frustrée car je souhaiterai utiliser ces moyens de transports verts mais dans mon cas le temps de trajet serait beaucoup trop long pour faire le trajet Castries - Secteur Agropolis. La D65 qui relie Vendargues aux hôpitaux de Montpellier est extrêmement empruntée. Avez vous en tête un dispositif «vert» qui permettrait de désengorger cet axe principal ? Merci d'avance :)
27/02/2022	Schneider Gert	web	Je suis très favorable au projet. Habitant Castries, XX, je prends exclusivement bus et tram pour me rendre à Montpellier centre. Je rejoins l'arrêt de bus actuel à pied et dans des conditions de sécurité à peu près correctes. Le nouvel arrêt semble être plus éloigné et au-delà du rond point actuel. Merci de faire en sorte que les piétons puissent continuer de l'atteindre sans danger et sans détour.
01/03/2022	Banal Jules	web	Parfait pour régler les problèmes d'accessibilité au centre depuis les communes périurbaines. Le plus important sera de mettre l'accent sur la fréquence et sur une part de circulation en voie propre importante, afin de pouvoir survoler aisément les embouteillages en entre et sortie de Montpellier et ainsi convaincre plus de monde d'utiliser les bustram. Très bonne initiative (écologique et rapide au vu des délais de livraison courts par rapport aux projets concernant les lignes de tram)
02/03/2022	Svistoonoff Sergio	web	POUR : je soutiens ce projet qui favorise les transports en commun et les mobilités actives. Cela devrait transformer positivement mon quartier (hôpitaux facultés). Dommage que le ligne BUSTRAM n'aille pas jusqu'à l'aéroport.
02/03/2022	Guionnet Patrice	web	Il est très important que le service apporté par les bustram soit le plus proche possible du tramway, en terme de cadence et d'amplitude horaire. Actuellement la plupart des lignes de bus sont à l'arrêt à partir de 21h, pour les quartiers non desservis par le tramways c'est un vrai handicap. Le maximum de circulation en site propre doit être trouvé pour un temps de parcours efficace et les aménagements correspondants doivent permettre la création de pistes cyclables séparées du trafic routier.
03/03/2022	GONZALEZ Marie-Laure	web	Bonjour, J'habite le Mas de Bonnel sur la commune de Cournonsec. Nous sommes traversés par la RM5E7 mais aucun transport collectif ne nous dessert. Quand serons nous intégrés au Projet Mobilités de la Métropole de Montpellier ? Nous avons demandé la création d'un cheminement piétonnier sécurisé (de moins de 500 m) pour nous permettre de rejoindre la RM613 où se trouve un arrêt de bus LiO. Où en est notre demande? M ^{me} Frèche nous avait proposé un système de Bus à la demande : où en est on?
03/03/2022	Gonzalez Marie	web	Bonjour, les habitants du Mas de Bonnel de Cournonsec souhaitent être intégrés au projet Mobilités 2030 mené par la Métropole de Montpellier. Puisque le tracé du Bustram ne passera pas par notre hameau et qu'aucun transport collectif ne le dessert non plus : nous demandons la création d'un cheminement sécurisé pour les piétons le long de la RM5E7 afin de rejoindre l'arrêt de bus LiO qui se trouve sur la RM613.
03/03/2022	Carreira Christelle	web	Le mas de bonnel de cournonsec est oublié il n'y a pas de bus l'arrêt le plus proche est sur la départementale mais à pied il n'y a pas de trottoir pour y accéder il faut être sur la route c'est très dangereux
03/03/2022	Belhoussaine Wafa	web	Bonjour, l'idée du Bustram est excellente mais à la condition qu'elle soit accessible aux plus défavorisés en terme d'accès aux transports. Nous sommes des dizaines et dizaines de parents habitants le mas De Bonel a Cournonsec, qui nous inquiètent tous les jours pour nos enfants qui doivent marcher pendant près d'1km le bord de la route sans trottoir puis longer une route nationale sans abris bis ni lumière tous les matins et tous les soirs pour aller au lycée. Que faites vous pour nous.
03/03/2022	Hernandez Carole	web	Bonjour, dommage que le bus tram ne desserve pas le Mas Bonnel à Cournonsec, où il n'y a ni bus, ni piste cyclable pour venir au centre du village. Bien cordialement
03/03/2022	Bienvenue Alain	web	Erreur sur la ligne 2 : les stations terminus sont inversées (Sabines, Sud de France) C'est sur la carte en ligne à l'adresse https://bustram.montpellier3m.fr/accueil/comprendre-le-projet/ qu'il y a une erreur sur le nom des terminus de la ligne 2 de bustram
03/03/2022	martinez Frédéric	web	Avis: Bonjour, Etant sur le Mas de Bonnel (un quartier excentré par rapport à Cournonsec village), nous n'avons pas de pistes cyclables afin d'arriver jusqu'à l'arrêt du futur bustram n°4 et à ce jour aucun projet dans ce sens. Notre Maire M ^{me} Hilaire refuse d'engager des travaux et renvoie la responsabilité aux 3M. Suite également à la ZFE qui se met en place progressivement jusqu'en 2028, pourquoi n'y a-t-il pas de projets de voies vertes du centre jusqu'à notre quartier? Cordialement F Martinez
04/03/2022	KIRSZLING Jonathan	web	Bonjour, Très bonne initiative, pourra-t-on voyager avec des animaux comme le tram le permet ? Cordialement.

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
05/03/2022	Trafic Circulation	web	Bonjour, Pour qu'un «bustram», appellation plus que loufoque confondant deux type de transport en commun bien différen, plus normalement appelé BHNS pour bus à haut niveau de service, il faut un haut niveau de service qui correspond à une voie affectée. Donc pour la ligne 4, cela veut dire une voie nouvelle tout le long car dans ce cas vous allez décaler le bouchon qui se forme tout les matins à l'hps a pignan a cournonsec. Sans compter qu'avec un com a geneveaux et pas avant c'est mort d'avance
06/03/2022	Fuentes Brigitte	web	C'est un projet indispensable notamment pour les personnes âgées ou à mobilité réduite. J'espère qu'il pourra passer Avenue de Castelnaud comme le petit bus dans les années 2000. Ce dernier ayant malheureusement été supprimé.
06/03/2022	Aubery Jean-Marie	web	Extrêmement intéressant et positif
06/03/2022	gamba carla	web	Après avoir attendu le tram qui n'a jamais vu le jour et renoncé au vélo par manque cruelle de piste cyclables, je salue cette initiative et j'espère vivre assez longtemps pour en voir le jour et pouvoir en profiter.
06/03/2022	LANET HENRI	web	Encore un beau projet pour Montpellier l'entrepreneante. Le maillage de la Ville, Tramway, Tram-bus, Bus, devrait permettre de diminuer la circulation. Bien pour diminuer la pollution.
07/03/2022	Durand Christiane	web	Attends avec impatience la concrétisation de ce projet. Les parkings pour stationner à la station de Castries et prendre le bus tram seront ils prévus et assez grands ?
07/03/2022	GUIGON Dominique	web	Avant la gratuité c'est surtout la fréquence des transports qui freine l'utilisation. Habitant Clapiers, j'utilise le vélo ou la voiture sinon il me faut presque 1 heure pour aller à Montpellier. Pour ce qui concerne le tram ligne 5 je ne suis pas favorable au fait qu'il aille jusqu'à la médiathèque. L'espace vert atour de la médiathèque doit être préservé. C'est un lieu de rencontre intergénérationnel qui apporte beaucoup à la vie du village. EN revanche je suis très favorable au BUSTRAM.
07/03/2022	Bedeau M.	web	La fréquence de passage est la clé pour la réussite de ce projet. J'espère que passé 19h, les départs de la ligne B2 depuis Sud de France seront coordonnées avec l'arrivée des TGV pour éviter d'attendre 30min le prochain bustram.
14/02/2022	Bridgwater Jeremy	web	Stop à l'excès de véhicule, les gens doivent apprendre à s'en passer, si le projet est correctement réalisé on pourrait offrir fluidement des lignes de bus pour beaucoup de monde
07/03/2022	Montelon Christelle	web	Bonjour J'aimerais savoir les aides qui vont être à louer aux personnes qui ont un véhicule de crit'air 3 et qui n'ont pas les moyens de s'acheter véhicule électrique. De plus j'ai deux jeunes adultes de 19 et 21 ans qui sont alternants et qui ont des voitures anciennes... dites-moi comment ils vont faire pour circuler sachant qu'ils ne peuvent même pas faire un crédit? Es-tu bien sûr nous sommes dans l'impossibilité de les aider???
14/02/2022	Philippon Josiance	web	Très ,très bonne initiative pour sortir de Castries .Il faut espérer que les bouchons vont disparaître en évitant de prendre la voiture le plus possible. Encore 3 ans à attendre ce BusTram , c'est très long.
14/02/2022	Denimal Christian	web	Voilà une excellente option qui ne demande pas pour le nombre de lignes concernées un investissement considérable et peu «rentable» compte tenu du nombre limité d'utilisateurs potentiels.Même si les trajets ne paraissent pas toujours optimisés compte tenu des distances à vol d'oiseau (ex : Sabines - Gare Sud de France), le projet est cohérent si l'on se réfère à la densité de population concernée. J'accepte volontiers de faire 3/4 de tour de Montpellier pour me rendre à la gare Sud de France.
15/02/2022	Petit Bernard	web	Est-ce de la manipulation de concerter la population une fois le projet ficelé et voté. Nos sachants sont-ils hors-sol ? Alors que l'évidence est qu'avec un terminus au rond-point de Geneveaux, on ne résout pas l'afflux de véhicules sur la commune de Lavérune. La fracture est réelle?. Mais surtout de contacter qu'il n'est pas prévu de station du BHNS au niveau du croisement de la clinique Saint Martin alors que beaucoup de patients prennent le bus pour s'y rendre ! C'est une aberration.
15/02/2022	Roux Christian	web	Correction : Montpellier est la 7 ème et non pas la 9 ème ville la plus embouteillée de France ! La Ligne de Tram 5 initialement prévue à Lavérune doit se faire ; La ligne de Bustram 4 en grande partie sans voie dédiée subira les embouteillages croissants de la D5 ... Les 25 mn de trajet sont optimistes . Aujourd'hui en voiture , il faut 35 mn pour aller de Pignan à Rondelet . Demain 1Heure ...
15/02/2022	Martin Delphine	web	Bonjour, plusieurs planches manquent dans la concertation concernant la ligne de BUSTRAM 4 ce qui ne permet pas une information complète du public. Pourriez vous ajouter les planches manquantes 2;3;10; 11... +mettre dans l'ordre? Comment s'articule l'organisation du BUSTRAM/COM au niveau du rd point de Geneveaux (le trajet projeté du COM n'apparaît pas) ?
15/02/2022	Lafay Marc	web	Toujours rien de prévu pour Villeneuve-lès-Maguelone ? A quand une nouvelle gare sncf à Castelnaud ou au Crès ?
15/02/2022	Lafay Marc	web	Comme beaucoup d'autre concitoyens, j'attends avec impatience une alternative de transport en commun pour un trajet quotidien entre Villeneuve et Castelnaud. J'attendais la création d'une nouvelle gare à Castelnaud ou au Crès. Le bustram aurait pu être une alternative. Aurait pu être...
15/02/2022	CATHALA Patrick	web	Projet utile mais qui sera vite dépassé car la circulation ne vient pas seulement des communes longées par le BT4 mais aussi du transit entre Villeneuve et Sète vers les pôles d'activités de Montpellier Nord (hôpitaux, facultés Conseil Départ...) Pour Lavérune un 3ème arrêt à prévoir à la bretelle d'accès du cd5 pour faciliter l'accès des lotissements ouest et du/vers le complexe sportif et Vignogoul. Prévoir de relancer le projet LICOM Fabrègues BelAir pour soulager Lavérune.
16/02/2022	GINER Michel	web	14/12/21 le C. de métropole approuve la mise en place de 5 lignes de bustram. Le projet est emballé, ficelé, il ne manque plus qu'à couper les rubans. 14/02/22 au 14/04/22 concertation. Sur quoi ? Le design des bus ? La couleur des sièges ? Ce jour là, le maire de Lavérune a dit je suis un maire heureux, c'est sûr, il a réussi à ne pas faire venir le tramway sur sa commune. Ses administrés et la population de ce territoire ne partageront peut être pas cette joie. «Ité missa est» Adieu tramway
14/03/2022	Hamid EL QADDOURY	web	Bonjour, je m'appelle EL Qaddoury Hamid , je suis à la recherche d'une formation professionnelle en conduite d'autobus, j'ai un permis de conduire de type D, daté de 2017.Je vous informe qu'il est impossible pour cette formation ? Mon adresse est dans la ville de Montpellier
15/03/2022	Emilien FONDER	web	Bonjour, Habitant Vendargues et travaillant au Millénaire j'attends beaucoup de ce projet !
15/03/2022	Valentin BANCEL	web	Je suis totalement pour ce nouveau concept, cela permettra de nouveau trajet et simplifiera la vie.
15/03/2022	Mohammed DAHOU	web	C'est juste magnifique pour la planète et pour toutes être qui vie sur

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
18/03/2022	Marie VINCENT	web	J'espère juste que les bus trams ne seront pas encore envahis par les «scolaires, qui s'arrogent déjà toute place assise dans les bus. Depuis qu'ils ne paient plus, et même pour une station, sans parler du chahut. Pour motiver encore plus les usagers à voyager TAM, ne leur autorisez pas les bus trams. Merci, et pardon pour ce coup de g.....
22/02/2022	seglar gilbert	web	bonjour le plus important c'est d'avoir des bus rapproché pour éviter des attentes trop longue surtout sur le retour pour les personnes qui comme moi avance dans l'âge merci
27/02/2022	Charles Floriane	web	Les bustram de la ligne 4 sont une bonne idée pour désengorger la route cournonsec laverune. Cependant, il faut veiller à ce que la circulation de ces bus ne se fassent pas au détriment de la route actuelle déjà encombrée et abimée. Il faudra donc prévoir un élargissement avec une voie dédiée au bus afin qu'il ne soit pas pris dans les bouchons. Ses horaires devront être coordonnés à ceux du tram5.
01/03/2022	VIVES Eric	web	Bonjour A new-York, sur certaines lignes de métro, existent des métros qui ne s'arrêtent qu'un arrêt sur 5 ou 6. C'est à dire qu'un métro sur un trajet d'une vingtaine d'arrêts n'en effectue réellement que 3 ou 4, gagnant ainsi plus de 15 minutes par trajet ! Et pourtant, la difficulté de dépassement sur rails est plus délicate à organiser que sur route ! Ainsi, le BHNS serait ainsi extrêmement plus attractif en permettant de faire un déplacement largement plus rapide qu'en voiture.
25/02/2022	Abid Leila	web	travaillant sur le quartier lemasson . aujourd'hui pour moi il est impossible de prendre le bus faute de passage de bus (tous les 2h) aussi est ce qu'il y aura à la venue de la ligne de tram5 et le bus tram la meme qualite de service sur pignan que sur montpellier en capacité mais également en horaire (ponctualité car dependant de la circulation car pas de voie speciale «trambus» et quantité de passage.
16/02/2022	Ferec Yoann	web	Bien si ces bustram circulent sur des couloirs dédiés sans voitures, taxis,vélos...afin de pouvoir assurer une bonne régularité
14/02/2022	Diaby Madoubah	web	Je vois plusieurs choses qui méritent d'être corrigés : - Fréquence de passages de 5 minutes en heures de pointes sur les lignes 2, 3 et 5. Et de 8 minutes environ pour les lignes 1 et 4 au lieu de 15 minutes annoncés. C'est en aucun cas un équivalent au tram si on doit patienter 15 minutes entre chaque bus en heures de pointes.
14/02/2022	Diaby Madoubah	web	Je vois plusieurs choses qui méritent d'être corrigés : Plage horaires plus larges pour les vendredi et samedi soirs, avec des fin de services à 1h du matin au lieu de 23h,
17/02/2022	Kriete Oyane	web	Afin d'être efficaces et donc utilisées , il faut que ces lignes soient rapides. Donc, le nombre d'arrêt devrait être limité (quite à marcher un peu) et pourquoi ne pas faire des bus rapides qui ne s'arrêtent pas à tous les arrêts, comme le métro de New york.
06/03/2022	Boutonnet Jean-Pierre	web	Prévoir des horaires tard le soir et tôt le matin, pour les travailleurs à horaires spéciaux et pour l'accès aux spectacles et autres loisirs.
11/03/2022	Cyrile Boesh	web	Bonjour, Je suis coursier à vélo à Montpellier depuis 4 ans et je connais toutes les rues de Montpellier. Il n'est pas raisonnable d'envisager sur n'importe quelle rue de la métropole une seule voie de circulation à double sens. Un bus n'est pas un tram. Vous devez envisager de superposer les modes de circulation dans les artères les plus étroites. Je préconise 2 voies de trambus surmontée d'une passerelle piéton à pilier central avec accès aux stations et aux carrefours via des rampes d'accès.
11/03/2022	Christel VALLET	web	J'aime l'idée d'un bustram. J'en ai utilisé un à Biarritz et c'était très pratique. Confortable comme un tram. Et secure comme un bus.
14/03/2022	Jean-Pierre VIGUIER	web	sur quelles données vous êtes vous basés pour déterminer le terminus place de l'Europe ? le tram allant déjà en centre ville depuis Sablassou ne serait il pas beaucoup plus judicieux que le bustram 1 desserve le millénaire et odysseum ?
15/03/2022	Michel DUBIEZ	web	Très favorable au projet.
19/02/2022	Vassas Gilbert	web	Habitant Castries je trouve ce projet très interessant car pour le moment il y a peu de transport aux heures creuses je vais souvent de Castries à la gare Sud De France et c'est très très long ! Par contre le départ et l'arrivée à l'espace gare à Castries n'est pas du tout pratique trop loin du centre ville pensez aux personnes âgées aux handicapés aux personnes avec des bagages??.il faut un passage par le centre ! Merci de prendre ma demande en considération.
20/02/2022	PROTIN Gildas	web	Si le BUSTRAM1 emprunte la RM610 entre Castries et Vendargues, il n'y aura aucun gain de temps pour les Castriotes sachant que déjà depuis la mise en place de la déviation de Castries, aux heures de pointe, il est très difficile de s'incrémenter dans le rond point. Il y a la queue jusqu'au pont sur le Cadoule. A cela s'ajoute les queues au niveau des 2 feux de Vendargues. Pourquoi ne pas utiliser l'ancienne voie de chemin de fer ?
20/02/2022	Aygnac Xavier	web	Bonsoir, Je pense qu'il serait vraiment important d'avoir une liaison efficace et fréquente entre la ligne de tram 2 station Aiguelongue et la ligne de Tram 1 station Saint Eloi afin d'éviter aux personnes de devoir descendre au corum pour remonter ensuite vers les hôpitaux. La ligne 2 semble correspondre mais encore faut-il qu'elle soit 1) rapide et 2) avec des passages régulier pour que les correspondances au tram soient fréquentes.
23/02/2022	Garrido Philippe	Registre Cournonteral	Amener la ligne Tram jusqu'à Pignan, trop de bouchons, délai aussi long en bustram qu'en voiture, Le temps de trajet ne sera pas garanti, ni concurrentiel à la voiture car le linéaire en site propre est insignifiant, C'est également insuffisant pour inciter au rabattement vers les stations, Absence de services associés,
21/02/2022	Fuchs Amelie	web	Bonjour. J'ai regardé votre dossier et trouve très intéressant cette perspective de bus-tram. Cependant, il reste certaines communes comme par ex Fabrègues et Villeneuve les Maguelone qui ne sont pas du tout desservies. Avez-vous des pistes de ce côté là ? Pour Villeneuve, il y a le train qui est une très bonne option mais dont le dernier train est à 19h30. Ne serait il pas possible d'envisager d'autres arrêts entre 19h30 et minuit, sachant que des trains passent par Villeneuve sans s'arrêter ?
22/02/2022	Cardoze Tristan	web	Tout à fait d'accord avec ce mode de déplacement, cela évite de construire des km de rails pendant des années, les tracés des lignes peuvent être changés à souhait contrairement aux tracés des trams, pour rendre accessible rapidement et facilement n'importe quel point de la ville :)
23/02/2022		web	A l'infrastructure ces priorités aux ronds points ne sont pas suffisantes pour affirmer que ce bustram sera performant. 100% en site propre et là ce n'est pas du tout le cas, c'est 1 bus tram au rabais. Alors que l'EST aux populations les plus riches se sont vus financés un véritable Tram. Solidarité de l'Ouest vis à vis de l'EST mais pas réciproque.

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
23/02/2022	ERIBA Mathieu	web	Bonjour, Toutes les propositions convergent vers Montpellier, et il me semble que c'est oublier que bien des familles actives vivent, travaillent et scolarisent leurs enfants hors de Montpellier. La métropole impose une ZFE et Montpellier deviendra à terme probablement simplement une destination de loisir. Pourquoi aucun maillage de type périphérique (sans passer par Montpellier), n'est envisagé ? Confirmez-vous que ces lignes de busram (dont aucune n'assure de liaison périphérique hors Montpellier) seront opérationnelles aux cadences élevées au 01/01/2023 (date à laquelle vous m'imposez de mettre à la casse mes deux véhicules en parfait état qui me permettent de vivre/travailler) ? Connaissant tous les deux la réponse, quelle cohérence au regard du planning ZFE ? Qui peut rester calme et garder son sang froid face à cela ? Pas moi en tous les cas.
24/02/2022	veyrunes jean marie	web	Favorable au projet. Questions: Quel tracé sera utilisé, voies excitantes ou nouvelles ? Impact sur la circulation des véhicules particuliers et professionnels ? Qui va payer ce service (investissement de 255 M? et gratuité transport + ?.) ? sous quel type d'impôt ?
26/02/2022	Weber Myriam	web	Bonjour, Ne serait-il pas plus opportun de faire coïncider la ligne 5 du busram avec une autre ligne de busram plutôt que de s'interrompre à geneveux seulement ? Cela permettrait aussi de joindre d'autres liaisons plutôt que d'être coincé et ajouter une correspondance ?
27/02/2022	JOUAN Christine	web	Je vois que le quartier autour de l'avenue de la Pompignane est à nouveau complètement oublié !
27/02/2022	HAUSSWIRTH ALAIN	web	A Fabrègues on se sent délaissé car c'est la galère pour se rendre soit à Montpellier ou à Saint Jean de Védas en heure de pointe
28/02/2022	Rongier Monique	web	Je suis très favorable à ce projet de bus tram reliant Cournonsec à une station de tram ,voilà une solution écologique auquel je ne manquerai pas d'adhérer .
01/03/2022	Rouhaud Aline	web	Il n'y a pas de liaison entre les villes de l'agglomération. J'habite à Castries et je veux aller à Clapiers, comment je fais ? Je prends ma voiture ? C'est dommage de tout penser en termes de liaison avec Montpellier
01/03/2022	VIVES Eric	web	En complément à ma proposition précédente, les arrêts intermédiaires seraient desservis par des BHNS «omnibus» à des fréquences plus resserrées. Propositions d'arrêts «ligne rapide 1 arrêt sur 5» sur Castries/Europe: Vendargues Nord, Le Crès Sud, Sablassou, Millénaire (19 minutes de trajets, plus 4 minutes d'arrêt = 23 minutes au total !)
02/03/2022	ggggg sssss	web	Je pense clairement que la ligne de tram 5 doit aller jusqu'à l'entrée de Laverune, Pas loin de Gamm Vert A quoi correspondent les pointillés visible sur la carte de la ligne 5 entre Laverune et le rond point geneveux ?
04/03/2022	Berthoz Paulin	web	Pourquoi la ligne 2 ne finit pas la boucle? Des sabines, il faudra mieux prendre le tram se rendre à la gare sud de France. Parce que cet itinéraire ressemble plus à un parcours touristique. Et les sabines étant une gare routière importante, un accès direct à sud de France serait plus judicieux ! Pourquoi la ligne 4 s'arrête à geneveux? Pensez-vous que les personnes de pignan, cournon... feront 10 ou 15mn de bus plus 30mn minimum de tram pour se rendre en ville?
03/03/2022	BONNET FREDERIC	web	Je suis très favorable à ce projet. Je travaille sur Castelanau et l'axe routier est très chargé matins comme soirs et la majorité des automobilistes que je croise sont souvent seuls dans leurs véhicules. Ce serait une très grande mesure pour l'écologie.
05/03/2022	Marcou Pascale	web	Bonjour, les quartiers Puech Cabrier et Maumarin au Crès sont exclus de ces lignes. Pourtant de nombreux lotissements (et donc habitants) sont présent proches de la d65.
05/03/2022	Bouvet Julien	web	Bonjour, Je trouve très intéressant votre projet de BUS TRAM. Je travail à Antigone pour information. Habitant et recevant des touristes à côté du point de départ Pierre de Coubertin(ligne 3) mais aussi de Grabels Euromedecine 2(ligne5), je trouve dommage que les 2 lignes concernées arrivent à Arc de triomphe. Pour une question de maillage, il serait peut-être judicieux de revoir 1 itinéraire pour avoir comme point de destination corum/Antigone.
05/03/2022	Hatte Emmanuelle	web	Bonjour, La ligne 3 permettra pour moi d'oublier la voiture dans mon quotidien habitant avenue du comté de Nice et travaillant au Polygone. Je comprends pas trop pourquoi cette ligne repasse par la mosson alors qu'il y a le tram. Je la ferais passer pour arriver au corum/antigone
05/03/2022	BOBASCH MICHAELA	web	Serait-il possible de savoir à quelle station du tram 1 aura lieu la correspondance avec le Busram 2 pour aller à la gare Sud de France ? J'habite au 23 rue de Las Sorbes et j'utilise les bus 7 et 6 pour aller en ville, plus rarement les trams 4 et 1 pour aller à Antigone. A voir le premier tracé publié par 'La Gazette', j'ai l'impression qu'il me faudra au moins 30 mn. pour rejoindre le Busram. Rien non plus sur le prolongement de la ligne T1 pour aller à la gare Sud de France.
05/03/2022	Tebani Alexandre	web	J'avais une idée pour le bus tram n°2, pourquoi pas la prolonger jusqu'à Latte centre
06/03/2022	LECIGNE Véronique	web	Bonjour, J'adhère totalement à ce projet dépolluant. Estimez-vous que ces nouvelles lignes permettront de désengorger l'avenue de la Liberté, et particulièrement le carrefour toujours très encombré Rue de Fontcarrade et Professeur Forgues ? D'autre part, je constate que Sud de France Gare est prévue dans le tracé. Mais qu'en est-il de l'aéroport ? Plus d'une heure 15 pour s'y rendre par trams et bus actuellement en partant d'Astruc. Merci.
06/03/2022	BOURLEAUD Jacques	web	Pourquoi la ligne B5, au lieu de partir du rond point de salinier (où il n'y a pas d'habitations, pour l'instant du moins) ne traverse-t-elle pas Grabels centre en partant du Pradas, avec un parking de dissuasion pour tous les habitants de Combaillauxx Murles , St Gély ... Une fois de plus Grabels est maltraité par les collectivités locales...
06/03/2022	RICHARD CAROLE	web	Les exemples donnés sont parlants sur le papier. Mais quid des communes à l'Est de l'agglomération, qui ne sont pas desservies par le tram et qui ne seront pas desservies par le trambus ? Quel temps de trajet pour se rendre de St Brès, St Genies, Beaulieu ,etc., communes non desservies, à Montpellier au quotidien pour travailler quand par ailleurs les voitures actuelles n'auront plus droit de circuler ?
07/03/2022	Montillet Marie	web	J'espère que ce projet va aboutir pour permettre à nos ados lycéens de pouvoir enfin aller à Montpellier. Il y a peu de bus pour rejoindre la ville et pour revenir ...Pour nous permettre aussi de ne pas dépendre des embouteillages de Laverune pour aller travailler
07/03/2022	BARBERO Béatrice	web	je trouve qu'il est aberrant d'aggraver les problèmes de circulation ; tout le monde ne peut pas se déplacer avec les transports en commun ou le vélo ; la vie devient infernale pour ceux qui sont OBLIGES de se déplacer avec leur voiture personnelle !!! ce bus tram va encore rajouter.....
07/03/2022		Registre Le Crès	Penser à la connexion avec la ligne 30 à l'arrêt rue des Pointe au Crès

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
07/03/2022		web	Panneaux solaires pour alimentatin des stations
07/03/2022		Registre Le Crès	Fonctionnement à l'hydrogène bas CO2
08/03/2022	LOYNET Catherine	web	Réaliser une interconnexion régulière, par Bustram ou autre, entre les lignes de tram n°1 et n°3 au niveau de l'avenue des Moulins, ne serait-ce pas une opportunité ?
14/02/2022	Petit Bernard	web	La Déclaration Utilité Publique sur le tracé de la Ligne 5 de Tramway n'est pas respectée et donc Le terminus de la ligne 5 est sur le territoire de Saint Jean de Védas. Il faut déplacer ce terminus au delà de Lavérune. Oui pour le BHNS sur une voie 100 % dédiée jusqu'à Montbazin qui permettrait aux lycéens de cette commune de profiter de ces bus et du nouveau lycée de Cournonterral et aussi au département de participer au financement de cette prolongation du BHNS.
14/02/2022	DeClerck Fabrice	web	Super project quoi que je trouve que la Gare Sud de France est un désastre vis-à-vis transports en commun. La relier à un BusTram est déjà un belle effort. Mais pourquoi pas aller un peu plus loin l'aéroport? Arenes? la Plage? Relier les stades et les lieux de grands publiques en priorité svp! N'oubliez pas les pistes cyclables sécurisés en priorité - c'est moins polluant, et mieux pour la santé. Merci!
14/02/2022	Saura Julie	web	Il serait souhaitable que le bustram de la ligne 5 aille jusqu'au centre du village de Grabels. C'est un réel problème pour les habitants du centre d'aller jusqu'au tramway.les bus de ville ne sont pas assez nombreux.
14/02/2022	Saura Perrine	web	La ligne 5 Bus tram desservant Grabels sera reelement un atout et utilisée par les grabellois si elle dessert jusqu'à grabels centre et non arrêt final au niveau de grabels valsiere.
14/02/2022	Agavnian Nicolas	web	Bonjour Est-ce qu'il est possible de prolonger la ligne BusTram 5 jusqu'à centre du village de Grabels ? En effet, l'arrêt prévu au niveau de Euromédecine 2 est au milieu de nulle part et est très proche de l'arrêt de Tram Euromédecine... Le vrai intérêt pour Grabels est d'avoir un moyen de pouvoir rejoindre le centre du village et l'arrêt de tram Euromédecine.
15/02/2022	Martin Delphine	web	Le BUSTRAM se contente de desservir la périphérie des village ce qui 1/ va créer encore plus de bouchons avec les voies réservées, les feux prioritaires (non tout le monde ne pourra pas prendre le TRAM ce qui va créer un report sur la RN 112) et 2/ ne desservir que le centre des villages donc les personnes âgées notamment ne pourront pas le prendre si elles ont besoin de faire 10 mn à pieds!
16/02/2022	DOUAY-GRUMELARD Bastien	web	Bonjour. La ligne de Trambus est sur le papier une bonne idée, enfin une desserte de l'ouest. Cependant, avec 25 minutes entre Cournonsec et Gennevaux, cette ligne n'a aucun intérêt. Pourquoi prendre un bus qui ne nous amènera qu'à une correspondance avec le tramway pour un trajet plus long qu'en voiture ? Autant mettre l'argent publique dans un projet efficace. Je ne peux pas cautionner ce montage. Il serait plus utile d'avoir une ligne unique et RAPIDE (tram ou bus) tout du long.
07/03/2022		Registre Pignan	Bizarre pas prévu de station à la clinique Saint Martin Vignogoul que beaucoup de patients emprunte les transports publics !
17/02/2022	Azaïs de Vergeron Raphaël	web	Certains grands axes d'entrée dans Montpellier semblent rester dédiés à la circulation automobile, pourtant visée par la proposition de transports de substitution propres: par ex. à l'ouest, l'axe rte de Montpellier-av. de Toulouse depuis St-Jean-de-Védas; la parallèle à l'A9 qui relie l'échangeur de St-Jean-de Védas à la médiathèque Garcia Lorca; au sud la desserte de Villeneuve par Lattes jusqu'à Garcia Lorca; à l'est, depuis Baillargues (RN 113). A intégrer SVP
17/02/2022	Charmasson Flavie	web	Aucun intérêt si le tram bus ne vient pas jusqu'au village de Grabels c il y a déjà le tram 1
11/03/2022	Cécile LEMAIRE	web	Bonjour, quelle belle idée ce bustram ! Et pourtant, ma commune, Prades-le-Lez, n'en bénéficiera pas. Pourtant commune adhérente à la métropole, nous constatons que depuis 15 ans, aucun des projets de la Métropole n'arrive jusqu'à nous. La piscine est à Jacou, la médiathèque est à Clapiers, la déchetterie est à Montferrier... Le Tram nous a été «vendu» de manière mensongère il y a plusieurs années alors qu'il était évident qu'il n'arriverait pas jusqu'à Prades. En compensation, qu'avons-nous eu?
11/03/2022	web		Suite de mon message.... En compensation, qu'avons-nous eu ? Uniquement une très forte augmentation de la population, sans concertation, sans plan d'urbanisation harmonieux. Les infrastructures sont dépassées (voies, école, salle de spectacle etc...). Et nous ne disposons que d'une ligne de bus, pas très fréquente, pour nous rendre à Montpellier. Les Pradéens paient bcp d'impôts pour la métropole. Que fait donc la Métropole pour eux ? Rien ou si peu.... Il faut donc maintenant en sortir !
11/03/2022	Thierry CHOMAUD	web	Je découvre dans le dernier magazine de la Métropole la réflexion sur les Bustrams. Bonne idée ! Sauf qu'en regardant la carte que vous avez publiée, ma commune, Prades le Lez, ne s'y trouve même pas ! Aucune liaison vers le Nord de Montpellier. Peut-on en connaître les raisons ? Prades le Lez est oubliée par la Métropole depuis des années... Nous payons pourtant vos impôts comme les autres. Pourrait-on un jour bénéficier en retour de quelques investissements ?
11/03/2022	Anne SUTTER	web	Bonjour. J'ai du mal à voir ce qui est prévu exactement au niveau du lycée Léonard de Vinci sur les plans, mais si ce n'est pas déjà le cas dans le projet, pourriez-vous intégrer cette zone dans le parcours bustram afin d'améliorer la qualité du service sur l'actuelle ligne 19 (fréquence, affichage et respect des horaires). Outre le lycée, il y a plusieurs autres équipements accueillant du public (pierresvives, chambre des métiers...). En vous remerciant.
12/03/2022	Catherine ESTEBAN	web	Pourquoi le bus tram ne passerait il pas à Saint Georges d'Orques alors que les communes qui sont plus loin, comme Cournonsec, Cournonterral seront desservies ? La plupart des communes autour de Montpellier vont avoir soit le tram soit le bus tram et à Saint Georges, nous sommes les parents pauvres.
13/03/2022	Sébastien ULRICH	web	Etendre la ligne 2 au-delà de la Gare Sud de France vers l'aéroport, permettrait de connecter les lignes de tram 1, 2 et 5 à l'aéroport, ce qui représenterait une amélioration significative par rapport à la situation actuelle !
13/03/2022	Sébastien ULRICH	web	La ligne 1 est un triste aveu d'échec pour le ferroviaire. Saurel a fait une croix sur cette ligne et ce chemin est avalisé par la nouvelle majorité PS-Vert. Bien dommage ! Réouvrir la ligne de train Sommières-Montpellier aurait un tout autre impact : 1) réaliser l'étoile ferroviaire de Montpellier, 2) performance inégalee de temps de trajet Castries-Montpellier, 3) pas d'emprise supplémentaire sur la voirie, 4) connexion à halte TER ND Sablassou. La ou il y a une volonté il y a un chemin...
14/03/2022	Edouard LALANNE	web	Bonjour, Il est regrettable que les lignes 3 et 5 ne poursuivent pas leur parcours jusqu'à la Gare St Roch comme les actuelles 6/7. De plus, le terminus Pitot semble éloigné du centre, contrairement aux arrêts Observatoire et St Guilhem. Qu'est ce qui justifie cette décision? En vous remerciant pour l'intérêt que vous porterez à ma demande, Cordialement
14/03/2022		web	Prise de connaissance

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
15/03/2022	Laetitia JAMON	web	Bonjour, j'habite à Courdonterral et je travaille au CHU de Montpellier et je vis un calvaire tous les jours sur la route ! J'ai tenté le vélo pour m'y rendre mais très long et j'ai fini par chuter à cause de la dangerosité de certains carrefours qui m'a valu 3 mois d'arrêt ! Je suis très déçue qu'encore une fois l'hôpital soit si mal desservi.. puisque pour m'y rendre en transport en commun je vais devoir changer plusieurs fois de ligne et mettre beaucoup de temps !
15/03/2022		Registre Lavérune	La lisibilité du plan pour les stations de Lavérune est impossible, La station Saint Georges est très mal placée à cause de la longueur des abords à cet endroit là et de l'allée des Maoutouses, Il faudrait voir l'impact avec le voisinage
16/03/2022	Catherine DOUMERGUE	web	Bonjour, LAVÉRUNE attend le TRAM depuis 2017 ! Qu'elle déception ce terminus au rond-point Genevoux! Devoir utiliser sa voiture pour aller prendre un BUS, puis changer pour prendre le TRAM! Beaucoup continueront à utiliser leur voiture! Où est l'avantage ÉCOLOGIQUE? Où est la facilité pour les personnes à mobilité réduite? La concertation j'espère pourra faire évoluer le projet? Merci. Je serai présente à la réunion à Pignan.
17/03/2022	Isabelle GOUAT	web	Je trouve que la ligne 5 devrait au moins aller jusqu'au premier rond-point de Grabels au niveau du chemin du Redonnel, voir jusqu'à la mairie. Sans quoi, on ne peut pas vraiment parler d'une ligne qui se rend à Grabels. La Valsière est plus rattachée à Montpellier qu'à Grabels. Nous n'avons déjà pas le tramway, ce serait donc la moindre des choses d'avoir le bus tram. Merci
23/02/2022	JAVERZAC ERIC	web	un projet ambitieux et qui permettra vraiment de se passer de la voiture dans la métropole. Déjà usagers des transports en commun, nous adhérons complètement. Une demande d'importance pour nous : que soit prévu un bus de rabattement entre l'actuel arrêt collège les pins (à Castries) et une station du bustram 1 à Castries.
14/02/2022	Sachy Aline	web	Bonjour, Je n'ai pas encore regardé en détail tous les tracés mais l'idée est bonne et de ce que j'ai pu apercevoir les stations se veulent végétalisées et je trouve cela agréable. Alors n'hésitez pas à multiplier les supports de verdure dans tout le projet. J'ai hâte de 2025 !
16/03/2022	Carlotta UCIEDA	web	J'ai une question concernant l'accessibilité au trambus, l'accès PMR sera «100% accessible» comme le tram ou bien l'accès aura lieu avec une rampe activée par la conducteur? UN accès direct depuis des quais rehaussés comme pour le tram facilite le quotidien de tout voyageur. Merci
18/02/2022	Diaby Madoubah	web	J'espère que les habitants des secteurs Fabrègues-Saussan, Murviel-St Georges, Prades-Montferriez et Villeneuve ne seront pas oubliés malgré l'absence de bustrams dans leurs communes. Les lignes 6, 7, 15, 19 et 46 vont logiquement être supprimés, remplacés par ces futurs Bustrams. Il serait alors logique de réaffecter ces bus et chauffeurs pour considérablement améliorer la fréquence de passages et les plages horaires des bus actuels qui desservent ces communes.
14/02/2022	Diaby Madoubah	web	Je vois plusieurs choses qui méritent d'être corrigées : - Renforcer considérablement le réseau de bus des communes qui ne bénéficieront pas d'un transport en commun à haut niveau de service, grâce à la réaffectation des lignes de bus supprimés Plus précisément, les lignes 21, 23, 24, 26, 31, 32, 33, 40, et 42.
08/03/2022	LOYNET Catherine	web	Comment, par qui, et avec quel niveau de service les Bustram seront-ils dépannés / réparés / évacués en cas de panne ? Cela bloquera-t-il la circulation tous types de véhicules confondus ? Quel sera le temps maximum souhaité pour le rétablissement ?
14/02/2022	Diaby Madoubah	web	Je vois plusieurs choses qui méritent d'être corrigées : Le but étant que chaque commune soit proche d'un transport en commun à haut niveau de service, que ce soit en terme de distances ou de temps. C'est dommage pour les communes de Prades, Montferriez, Fabrègues et Saussan d'avoir été oubliés par ces projets de Bustrams. J'espère que ces communes bénéficieront de bien meilleures fréquences de passages de bus, c'est la moindre des choses
13/03/2022	Sébastien ULRICH	web	La création de la ligne 2 aura un impact négatif sur la desserte du quartier Aiguelongue. Il faudrait penser à revoir le tracé et les horaires de la ligne 10. On pourrait aussi considérer un rallongement de la ligne pour se raccorder à la ligne de Tram 5 pour créer une transverse reliant les lignes 2 et 5
19/02/2022	SAVRY Bernadette	web	Je suis complètement pour un transport collectif . Il faut trouver une solution pour pouvoir transporter les vélos en même temps . Car dans le tram actuellement c'est une gageure de monter avec son vélo.c'est très très compliqué.trop compliqué.
22/02/2022	Abib Odinet	web	Le BUSTRAM est une bonne initiative de la Métropole car nous sommes saturés des voitures. Pourquoi la ligne 1 s'arrête à Castries ? La ligne 1 du BUSTRAM devrait aller plus loin jusqu'à Saint - Génies - des - Mourgues pour éviter trop des voitures à Castries. J'espère que les cyclistes pourront mettre ses vélos dans ce BUSTRAM.
25/02/2022	LIMOUZIN-LAMOTHE PIERRE	web	J'ai 65 ans et j'ai abandonné la voiture depuis 13 ans. Je circule à vélo et en tram, parfois en bus. Je fais donc mes courses avec. Le vélo est aussi pour moi un véritable «déambulateur», car suite à une opération de la hanche fort réussie par ailleurs, je ne peux pourtant pas marcher longtemps sans m'appuyer sur une béquille ou un vélo. Une question me taraude : sera-t-il possible de monter avec un vélo dans les bustrams comme dans le tram ? Merci.
14/02/2022	Vuaillet Magali	web	Le projet de bustram, qui va générer un réaménagement des espaces publics, doit apporter une plus grande sécurisation des déplacements en vélos, qui restent les moins coûteux, les moins polluants et les plus apaisés. Sur l'av. de l'agriculture (ligne de bus tram 3), laisser les vélos dans la circulation des voitures n'est pas du tout satisfaisant. Il faut créer des pistes cyclables sécurisées à l'instar des travaux réalisés sur le bdv des Arceaux (PC le long du trottoir à l'écart des voitures).
26/02/2022	Périer Delphine	web	Très bonne idée que ces bustrams. En revanche je suis pour que ce projet soit mis en œuvre en parallèle d'une limitation voire un coup d'arrêt à la bétonnisation incessante de notre ville .Je serais en faveur de circulation de bustrams dans un environnement durable où l'habitat doit être totalement repensé afin qu'il puisse s'intégrer dans un projet global de croissance verte.
26/02/2022	Le Delaizir Élise	web	Madame, Monsieur, Étant cycliste et adepte du vélo - taf je m'interroge sur l'interdiction des vélos dans les futurs bus tram pendant les heures de pointes. A mon sens, la perspective de places modulables pour les vélos (x3-4 vélos dans chaque bus articulé, avec maintien par une ceinture tel que cela est proposé dans certains trains en France) devrait être étudié. Cordialement
26/02/2022	Kirkby Catherine	web	Nous habitons Maurin. Depuis la mise en place du tram 3, le temps de trajet pour Montpellier a doublé (suppression du bus Maurin - Montpellier + modification du trajet bus Sabines/Lattes centre via Maurin : ne dessert plus le centre du village mais uniquement l'avenue extérieure). Il n'y a toujours pas de piste cyclable complète entre Maurin et Lattes (3 intersections dangereuses piste cyclable / route sur le passage du Lez). Et rien n'est prévu malgré l'augmentation croissante de la population.

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
27/02/2022	ALLANOS Clémence	web	permettre aux vélos de monter dans le bus ? à minima les petits gabarits ? - arceaux vélos à chaque stations de bus
03/03/2022	girard pierre-alain	web	sera t il possible de mettre son vélo de manière sure et pratique sans gêner les autres usagers ?
07/03/2022	DENIS Maxime	web	Prévoir SVP des BUS avec RACKS VELOS à l'avant pour que même ceux qui ne veulent pas faire 10km à vélo puisse aller se ballader à Montpellier ou en campagne à vélo, sans prendre la voiture. Cela se fait déjà à plein d'endroit. Exemples ici : https://www.ecosia.org/search?q=bike%20rack%20on%20buses Je l'ai vécu à Portland, OR, USA, et c'est expliqué ici : https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/70399 C'est un vrai PLUS qui ne coute pas cher et encourage tout le monde au vélo
17/02/2022	De Vergeron Raphaël	web	Le projet bustram doit s'accompagner d'une sensibilisation de la population aux prochaines contraintes de la circulation automobile en Métropole de Montpellier, par contact direct en entreprise par ex. Au sujet des pistes cyclables visibles dans les images du projet, il me semble qu'elles doivent être mieux protégées et séparées des chaussées dédiées aux véhicules motorisés, en étant SVP équipées de systèmes de filtration des particules fines émises par les automobiles (haies vertes?).
11/03/2022	Paul SERON	web	Bonjour aux États-Unis devant les bus il y a des portes vélo pour 2 vélos. Il serait judicieux si possible techniquement de proposer cette mis en place de porte vélo devant les bustrams et devant les bus tout court. On peut aller plus loin en vélo et c'est vraiment super. Tapez Bus vélo Washington DC et vous verrez ce que cela donne. Merci pour vos actions en tout cas. Cdt
12/03/2022	Christophe REROLLE	web	Bonjour, habitant à Pignan j'utilise le vélo pour travailler sur Montpellier. Pour ne pas changer de transport, en vélo, est-ce que la future ligne de tram 5 sera doublée de voies pour cyclistes ? C'est plus rationnel un seul mode de transport que du multimodal. Avez-vous prévu également d'implanter modauto dans les villes périphériques comme Pignan, diminuant fortement le nombre de voitures ? Je serai prêt à abandonner la mienne si c'était le cas. Merci
12/03/2022	Pierre VERNET	web	Bonjour, Les bus-tram n'apportent que des gains de temps négligeables, selon même le dossier disponible en ligne. Si l'usage du vélo se développe, le réseau actuel des pistes cyclables fait apparaître de nombreux axes cyclables «déserts» (Cf. Avenue de la Justice de Castelnau) tandis que même lorsqu'il existe des pistes cyclables, cyclistes et trottinettes électriques préfèrent rouler sur les trottoirs. Une réflexion plus approfondie s'impose donc sur l'intérêt de ces deux projets. Cordialement
13/03/2022	Avelin CASTELLO	web	Bonjour De plus en plus de personnes et notamment des enfants empruntent l'avenue de l'école de l'agriculture en vélo et trottinette. Il est indispensable de faire de vraies pistes cyclables protégées sur cette avenue, dans la continuité de ce qui vient d'être fait sur le bvd des arceaux. Vegetaliser le petit parking à l'entrée de la rue des arbousiers pour l'ombrager et améliorer cette place (arbres, jardinières) Merci, Cordialement
17/03/2022	Anne-Marie COSTE	web	je suis pour la création d'un parc plus important de transport en commun qui est proposé dans ce projet et j'espère qu'il y aura également une amélioration de la sécurité, de la qualité et de la multiplication des pistes cyclables comprenant également un espace délimité de façon nette pour les piétons ce qui n'est pas le cas partout. J'ajoute qu'il serait souhaitable d'interdire la circulation automobile aux abords du centre et plus loin, et de créer un espace piéton encore plus étendu.
19/02/2022	Diaby Madoubah	web	1) Sur les vidéos et images partagées sur le dossier de concertation, on remarque que la Métropole de Montpellier a fait le choix de la marque Irizar pour les fameux Bustrams. C'est un excellent choix, le design de leurs engins est très réussi et moderne, à mi-chemin entre le Bus et le Tram, ce qui est bien évidemment l'effet recherché.
19/02/2022	Diaby Madoubah	web	2) Par contre je vois un gros problème. Les bus qu'on voit sont seulement des bus de 12m, alors que la marque propose également des bus de 18 mètres articulés qui renforcent d'avantage l'effet « équivalent au tramway ».
08/03/2022	LOYNET Catherine	web	L'idée d'avoir des véhicules à plancher bas permettant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et une montée descente des voyageurs facilitée, c'est super. Dans les faits, est-ce compatible avec le réseau de voirie du Clapas ? Le cas échéant, et si nécessaire, ces véhicules pourront-ils emprunter des carrefours et des voies de circulation où ils n'étaient pas forcément attendus ? Ou bien les Bustram seront-ils en mesure de se mouvoir uniquement sur les voies prévues ?
08/03/2022	LOYNET Catherine	web	Quel est l'impact environnemental d'un véhicule Bustram et de tout ses composants (batteries ?) sur l'ensemble de leurs cycles de vie ?
08/03/2022	LOYNET Catherine	web	La capacité d'un véhicule Bustram est bien moindre que celle d'une rame de tram. Est-il envisageable d'avoir des «grappes» de Bustram en correspondance aux heures de forte affluence ?
09/03/2022	Hemery Youna	web	Bravo pour ce projet ambitieux et nécessaire !J'espère que les pistes cyclables qui seront installées le long du bus-tram seront conçues pour vraiment faciliter les trajets des usagers. Sans obstacles (ex: potelets) rendant difficile l'utilisation de carioles avec enfants. Sans virages à angle droit. Des aménagements connectés à ceux déjà existant, et continus qui ne s'arrêtent pas à chaque carrefour en laissant les usagers non protégés aux moments mêmes où ils sont les plus vulnérables. Merci
09/03/2022	Charles Jordan	web	Je trouve l'initiative de mettre en place des Bustrams superbe, cela apportera plus de fluidité au trafic urbain et inter-urbain tout en respectant l'environnement. Merci à la métropole et toutes les personnes qui ont mises en place ce projet et j'espère qu'il aboutira avec les objectifs voulus.
09/03/2022	Goubert Sebastien	web	Bonjour ,si j'ai bien saisi de cournosec à Montpellier ,le bus tram va utiliser la route en étant prioritaire ! donc congetstionner un peu plus la circulation .Etant habitant de fabregues l ancienne voie ferroviaire de cournonterral à St Jean de vedas serait utile et rapide avec une connexion au tram existant sans gêner la circulation. Est ce prévu ?ou déjà effleuré ?merci Cdt
09/03/2022	Akhloufi Solaiman	web	Je ne suis pas d'accord avec cette enieme tentative écologiste. Cette facture va être salée et va peser sur les taxes foncières des habitants de Montpellier. Je suis contre.
09/03/2022	Akhloufi Said	web	Je suis contre ce nouveau mode de transport qui va encore encombrer la ville et peser sur nos taxes foncières.
09/03/2022	El Hadouchi Fatima	web	Je suis contre ce projet.

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
09/03/2022	Akhloufi Zeinab	web	Contre.
10/03/2022	Bertrand Alain	web	Très beau projet, je fais quelques suggestions supplémentaires :BusTram 1 : prévoir une alternative jusqu'à BaillarguesBusTram 2 : pourquoi ne pas boucler la boucle de Sabine à Gare Sud de France pour faire une véritable ronde périphérique ?Baisse des fréquences : 19H paraît très tôt, viser plutôt 20H ou 21HQuelques trous dans la raquette : Palavas, Carnon, la Grande Motte, la mer quoi ! et bien sur l'aéroport en prolongation de la TRAM L1...
10/03/2022	BRESSON Anne-Gaelle	web	Les endroits desservis ont sûrement des besoins, mais on ne peut pas pousser les murs, soyons réaliste, cela va encore être aux détriments des automobilistes.Tout le monde n'a pas un métier lui permettant de prendre les transports en commun. j'interviens dans différents établissements médico-sociaux (Ehpad etc) dans le département, et j'ai énormément de matériel à transporter. Il m'est impossible les utiliser. Les bouchons sont de pire en pire et là ça ne va s'arranger, on en peut plus !
10/03/2022	Poujol Laura	web	Bonjour, J'aurais aimé suggérer une amélioration pour la ligne B2. Serait-il envisageable plutôt que de proposer une itinéraire en «Arc de cercle», de boucler la ligne (dans le même esprit que la ligne 4) afin d'avoir un itinéraire dans l'autre sens sabinès-->gare sud de France ? Le BHNS passera dans sa partie sud au niveau du périph A750 Le projet global est semble plutôt bien pensé !
10/03/2022	THOMAS Romain	web	Bonjour,Ces BUSTRAM seront-ils équipés d'emplacements pour les vélos afin de favoriser la complémentarité de nos moyens de locomotion à travers la ville ?
10/03/2022	PAILLARET Céline	web	Bonjour, Je suis intéressée par la ligne 1 du BusTram. En effet, le quartier du Millénaire est desservi par deux bus actuellement. En période de vacances scolaires ou le soir, c'est compliqué de rentrer chez soi sans faire appel à un taxi ou de faire le trajet à pieds. Merci de votre attention
10/03/2022	Ouldemmou Redoine	web	Un excellent travail c'est magnifique de voir que des bus tram vont se développer à Montpellier. Toute l'avenir est devant nous Merci à Madame Freche pour un travail exemplaire pour l'écologie et l'avenir de Montpellier.
10/03/2022	bellanger Sylvie	web	bonjour, c'est un projet primordial pour notre territoire. Malgré tout une commune comme Villeneuve-les-Maguelone reste très mal desservie et qu'il n'y a pas de projet la concernant. La circulation aux heures de pointes bloque totalement les sorties du village vers Montpellier., les bus sont englués dans les bouchons. Il est également regrettable qu'il n'y ait pas de liaison entre VLM et Palavas, ni même entre VLM et Lattes (emploi, lycée Champollion).
10/03/2022	GOUMAND Philippe	web	Avant de parler du bustram, à Montpellier le service de transport PMR est financé par les pouvoirs publics, n'est-ce une délégation de fait de service publique ? Si tel est le cas, pourquoi exiger une adhésion financière à ce service ? Cce n'est pas une question de coût mais un principe de droit. Les valides transportées par la TAM ne paient pas une adhésion à ce transporteur. Les handicapées ne seraient-ils pas des citoyens comme les autres?
10/03/2022	ENNEN Mickael	web	Bonjour Je suis un utilisateur très régulier de la ligne 15 actuelle qui dessert le quai La Pompignane Salaison à proximité du Super U Pompignane Castelneau et je suis une personne en invalidité et a faible mobilité. La ligne 15 qui deviendra une ligne de bustram est plus que nécessaire pour mes trajets quotidiens que pour rejoindre Odysseum ou les CHU Saint Eloi ou Lapeyronie ainsi que le seul accès pour la station de tramway 2 Charles de Gaulle qui est à trop grande distance à pied pour moi.
10/03/2022	POMAREDE Delphine	web	Je regrette que ma commune soit toujours exclue des propositions comme la mise en place du tramway ou le bustram.
10/03/2022	Rahsepar leopold	web	favorable ! comme à metz
10/03/2022	Aoubid Scheherazade	web	Bonjour, ne serait il pas plus pertinent que la ligne 2 passe par sablassou et la zone eureka de façon à anticiper l'urbanisation galopante de ce secteur. Un arrêt commun ligne 1 et 2 serait également intéressant pour permettre un changement rapide de bus. Un tracé reprenant celui de feu la ligne 6 de tram aurait été intéressant (sablassou/gare sud de France via eureka)
19/02/2022	Diaby Madoubah	web	3) J'espère que la ville de Montpellier ne fera pas le choix des économies en proposant des bustrams de 12m, mais plutôt le choix de l'efficacité avec des bustrams articulés de 18m, qui pourront transporter d'avantage de personnes en heures de pointes, ce qui est très très important.
14/02/2022	Diaby Madoubah	web	Je vois plusieurs choses qui méritent d'être corrigés : - Bustrams de 24 mètres au lieu des 18 mètres qu'on voit dans les vidéos
14/02/2022	Zorglub34 Zorglub	web	Une nette préférence pour l'esthétisme des trambus de Nîmes (Van Hool). Si on pouvait éviter les affreux Irizar qui sont actuellement présentés, ça ressemble aux premiers blindés...
12/03/2022	Michel Georges FERRIER	web	Le projet de réseau de tramways lancé par M.Freche proposait en 2006 un prolongement de la ligne 2 jusqu'à Couronsec.La proposition actuelle de bus électrique Irizar de fabrication espagnole montre un retrécissement du projet initial en ce qui concerne le confort et la capacité du nombre de passagerpar véhicule par rapport au tram.D'ailleurs qualifier ce projet de tram est mensonger.Avez vous envisagé le système TRANSOR que l'on voit fonctionner dans la région parisienne comme la T5 ?
14/03/2022	Jean-Pierre MARTY	web	Je suis riverain de la future ligne 5 bustram au XX rue Auguste Broussonnet, je constate que l'accès riverain de mon garage n'est pas mentionné sur le plan du projet. Ce garage est utilisé par une dizaine de personnes (mon appartement ainsi que des professionnels médicaux et paramédicaux). Je demande qu'il en soit tenu compte dans l'aménagement de la gare (et donc que cet accès soit mentionné). Je demande également que les modalités actuelles de circulation soient conservées pour cet accès.
14/04/2022	MARTY Jean-Pierre	web	Suite à la réunion de concertation (ligne 5) à laquelle j'ai participé je vous adresse quelques remarques supplémentaires: je suis riverain avec garage (XX) avec accès et sorties par les bornes de la zone piétonne; je demande que le positionnement des bornes s'il est modifié permette de conserver ces accès et sorties tant vers le sud (verdanson) qu'au nord (père soulas et charles flahaut) ceci pour éviter le recours à d'éventuels autres itinéraires de plusieurs km

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
24/02/2022	Azaïs deV Rapha	web	Sur des images du projet diffusées sur écrans dans les rames de tramway, les busstram(r) roulent entre 2 voies dédiées à la circulation automobile. Ce n'est pas la bonne conception, car des embouteillages peuvent se produire sur les voies réservées aux véhicules à moteur, qui empêcheraient alors les busstram(r) de se rabattre vers les arrêts de dépose et de prise de voyageurs aux stations. Tandis que les voitures roulant au milieu n'auront aucun problème pour sortir de la voie principale.
06/03/2022	Boutonnet Jean-Pierre	web	Le réseau ne sera pleinement utile que s'il est à double voie sur tout le réseau. Une seule voie diminue fortement la fréquence.
17/02/2022	Olmos Michael	web	Bonjour, la future ligne B2 doit devenir la future ligne premium du réseau busstram. Avec une vitesse commerciale proposée à plus de 15km/h et un objectif de fréquentation supérieur à 20.000 voyages par jour, il faut clairement opter pour la variante en fonction de la performance TC. L'autre option sera moins attractive en matière de fréquentation voyageurs et les coûts de fonctionnement seront bien entendus plus élevés. + bonne initiative sur ce nouveau maillage du réseau !
06/03/2022	Baje Rafik	web	Bonjour Il est important que sur tout le tronçon du busstram soit installé des voies dédiées.
16/02/2022	Trotard Cédric et Moresco Morgane	registre Vendargues	Nous habitons le long de la DE10. L'accès piéton pour se rendre au centre de vendargues n'est pas sécurisé, En effet, nous devons marcher sur la route, à côté du bassin de rétention puis longer la route sans rembarde, nos filles sont ou sront scolarisés aus Asphodèles, nous empruntons donc frequemment cette voie, une passerelle sur le bassin pourrait -elle installée ainsi qu'une rembarde pour sécuriser les accès ? Par ailleurs, à ce jour rien n'est prévu également pour l'accès en vélo et il est très dansgereux de sortir de chez nous en vélo pour accéder aux pistes cyclables,
03/03/2022	BOUGET Michel	web	Pour le busstram 4 dommage de ne réserver qu'une voie ou 2 voies au centre de la chaussée. Pourquoi ne pas avoir favoriser la création de 2 voies bus latérales réservées aux trambus, vélos et covoiturage (voir RD106-RD113 à Bordeaux réalisées par Sce). Il me semble que les abords de la RM5 le permettraient, en rognant sur quelques vignes. On gagnerait en efficacité et fluidité du trafic global.
21/02/2022		Registre Lavérune	concernant le busstram 4 l'absence de P+R à la connexion avec le LICOM à l'entrée de Pignan. Cette liaison ayant pour but d'assurer le contournement ouest en continuité du LIEN entre l'A75 et Villeneuve - L'échelle des plans au 1/5 à la différence d'autres planches ne permet pas de mesurer l'impact des réalisations. Les commentaires en rouge sont illisibles La connexion de la voirie avec le CD5E1 route de Jurejac au chemin de Mas du P n'est pas étudiée - une ligne rouge longe le CD5 p110 et 113 sans légende ? Appeler l'arrêt Nord, Saint Georges D'Orcques n'est pas pertinent - L'arrêt Nord mériterait un descriptif plus précis. On constate à ce jour que la ligne de Tram n'est pas directement accessible du quai Sud. Autrement dit c'est le seul arrêt de la ligne 4 où une voie de circulation automobile passe entre les deux quais ? avec le danger que ça représente pour les piétons. Il est précisé en minuscule que la rue du coup du foudre serait mise en sens unique, ce qui son rétrécissement. L'impact sur les riverains est à étudier en concertation afin de trouver un tracé optimal.
05/03/2022	Floch-Bescond Benjamin	web	Je trouve très bien cette initiative de transports plus accessibles et plus écologiques. Cependant je vois que les plans enlèvent des places de parking. C'est peut-être anecdotique sur tout le projet. Mais je pense qu'il est bon d'avoir des parkings ou des places disponibles pour pouvoir y laisser son véhicule au profit de moyen de transports plus écologiques. En espérant que ce projet fluidifie aussi le trafic pour les gens qui vivent à Montpellier et doivent travailler en dehors de MMM.
22/02/2022	Heulot Yann-Eric	web	Très intéressant, 1 suggestion augmenter les stationnements a proximité des arrêts pour augmenter encore l'attractivité du dispositif.(comme sablassou par exemple).
16/03/2022		web	Bonjour Madame, Monsieur, En complément à ma participation sur les projets busstram, je me permets de vous faire parvenir une illustration de ce qui a été réalisé sur d'autres routes RD ou RM favorisant aussi le covoiturage (voir doct joint) En effet il me semble que sur la RM5 le busstram ne satisfera pas tous les usagers et que beaucoup utiliseront encore la voiture. Alors que vous avez développé l'application Klaxit pour favoriser le covoiturage, il faut aussi le faciliter par des voies dédiées (fait aux Etats-Unis depuis 1970 à l'entrée des métropoles). La RM5 s'y prête, même s'il faut faire l'acquisition de terrains sur les côtés (je conçois que cette nécessité allonge les délais de mise en oeuvre mais il faut y penser dans une deuxième étape) la piste cyclable existante continuerait à jouer son rôle.Habitant de Courmonterral, je vous livre cette réflexion que partage nombre de mes concitoyens. Pour info Cdt
17/03/2022	Christian Libenel	Registre Castries	Le projet est très intéressant et d'utilité sociale qui n'est pas à démontrer, La partie annexe du dossier est difficile à déchiffrer, beaucoup d'informations qui nous semblent lisibles pour ceux qui l'ont rédigé. La réunion publique devrait permettre d'éclairer
18/03/2022	Ines Lasso	web	De nombreuses villes hors métropole ont l'essentiel de leurs habitants qui travaillent à Montpellier et n'ont aucune alternative à la voiture (fréquences et plages horaires des bus ridicules) : St Clément, Saint Gély, Vaillhaugues,... Sans les prendre en compte, la circulation diminuera peu. - Même les villes métropoles sont mal loties... exemple: pourquoi la ligne allant jusqu'à Grabels s'arrête à l'entrée? Il faut travailler avec le département et les CdC voisines si on veut une vraie baisse
19/03/2022	Nicouleau Martine	web	Qd je regarde la carte des lignes de tram , je constate que l'ouest est totalement désavantagé par contre pr les constructions ns n'avons pas été oubliés , du coup , comme le dit Mr Mesquida ns avons d'énormes bouchons sur la départementale la + FRÉQUENTÉE ! Et que ns propose-t-on pr ns sortir de devant : 1 projet de ligne 5 de tram diminué par rapport à 2012 (alors qu'1 lycée va sortir de terre à Courmonterral) et une ligne de bus BHNS sans voie dédiée à 100% . Révoltant et mesquin !
18/03/2022	LE VIEUX BICLOU Association	web	Nous demandons à ce que les vélos soient acceptés à l'intérieur des busstram.
19/03/2022	Nicouleau Martine	web	(suite) Le tram devrait arriver à la limite de la métropole (Courmonsec) pr vraiment résoudre le pb car avec ce qui est proposé , les gens continueront à prendre leur voiture donc + de bouchons car + d'habitants ! J'en veux beaucoup aux élus du secteur car ce st eux qui auraient dû ns consulter et ns informer au lieu de faire les «bénis oui-oui» à la Métropole . Ils croient ts avoir un blanc-seing une fois l'élect° passée et quelle élect° (Pignan: Cassar élue ne représente que 1671 prs)!!!

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
09/03/2022	Maxime Denis	Registre Vendargues	Pour favoriser l'usage «vélo» il serait important d'avoir des busstrams équipés de rack à vélo pour pouvoir transporter son vélo sur plusieurs KM et arriver à Montpellier par exemple et l'utiliser. Cela se fait par exemple à Portland, Orégon (USA). C'est très pratique sur 5,5 KM. Cela renforce le côté le Multimodal et permet en plus d'éviter la voiture.
20/03/2022	yannis Zebair	web	Le BHNS ne doit pas perdre en crédibilité par manque d'ambition. Le site propre intégral propre à ce mode doit être intégral sur l'intégralité de son parcours. Quelques aménagements peuvent éventuellement être pensés en cas d'impacts négatifs globaux. La fréquence et l'amplitude horaire doivent être au niveau du tramway avec quelques aménagements également en fonction des densités et fonctions des lieux traversés. Le risque d'un BHNS pas assez ambitieux étant de le crédibiliser face au tramway
20/03/2022	yannis Zebair	web	Concernant plus particulièrement la ligne B4, il est dommage de l'arrêter aux portes de Montpellier. Si la desserte jusqu'au centre ne justifie pas d'être doublée par cette ligne. Cette dernière pourrait être exploitée pour offrir des correspondances entre les trams et BHNS. Il est dommage de ne pas avoir un véritable outil permettant d'étayer ses propos plus en profondeur
20/03/2022	Albarit christophe	web	Bonjour, ce projet des lignes Bustram est très bien. Habitant du Crès au XX de la résidence XX sur la RD613, quels seront les aménagements prévus pour rejoindre mon domicile ? Cordialement. M. Albarit
21/03/2022	Mor Marie-odile	web	En tant qu'habitant de Grabels(village), cette ligne ne nous apporte rien en l'état actuel. Si le projet n'est pas accompagné - soit du remplacement du bus actuel par un minibus à la demande ou en rotation rapide Euromédecine-Grabels Centre-Grabels La Valsière et de la mise en place de stations de vélos électriques en libre service(le parc à vélo d'Euromédecine n'est pas assez sécurisé) - soit par un prolongement vers La Valsière et/ou vers Grabels Centre (niveau du Garage Peugeot).
22/03/2022	Jean-Pierre MANGANI	Registre Castries	Quel transport est prévu pour relier le centre de Castries (école Marcel Pagnol et son arrêt de bus) et l'espace Gare ? (au moins 3heures : avec bagages, pluies ...)
22/03/2022	Calmé Christian	Registre Castelnaud-le-Lez	Habite (page 73) cheminXX souhaite être contacté (06XX) Calmé Christian
23/03/2022	MAKOWSKI PIERRE	web	Bjr. Pourquoi toujours pas de liaison directe entre les 2 gares, au besoin via l'aéroport?
23/03/2022	Pinto Gilbert	web	Bonjour, En tant qu'habitant de Lavérune la mairie m'a présenté un projet totalement incompréhensible sans loupe? Je souhaite simplement connaître la future localisation des arrêts proche de la commune. Merci
23/03/2022	Cottet Annabelle	web	Bonjour, pourquoi le nord de la métropole n'est jamais concernée par les transports publics ? Prades le Lez, +6% d'habitants et une seule ligne de bus et pas une piste cyclable protégée des voitures. La piste de la D112A n'est pas sécurisée et nombre de voitures roulent dessus et de elle s'arrête à Montferrier sur Lez. Pour rejoindre le rond point Agropolis c'est via la route de Mende sans piste. Même pas un Tram bus prévu _ je continuerais donc à utiliser ma voiture. bonne journée
22/02/2022	NENOFF ALAIN	web	J'habite quartier des Cévennes et à l'heure actuelle le bus n 6 me permet de rejoindre directement la gare StRoch avec ma valise pour prendre un train. Avec le b-tram ligne 3 je ne pourrais plus accéder directement à la gare. Il faut un changement. Cette rupture de charge est un handicap aussi bien au niveau du temps de transport et pour les efforts des personnes âgées avec des bagages ou à mobilité réduite. Frêche avait imposé aux constructeurs du tram que les lignes passent toutes à St Roch.
24/03/2022	PEUCH PASCAL	web	ce projet est particulièrement mal pensé, sans aucune vision d'avenir qu'à court terme le temps d'un mandat en effet utiliser les emprise ferroviaires existantes pour faire circuler des bus est une hérésie écologique le principe même du chemin de fer est cinq à six fois plus économe en énergie le projet faire rouler des pneus sur du goudron est scandaleux à l'heure de la transition écologique il existe un réseau ferré extraordinaire, faisons le vivre avec un vrai RER métropolitain d'avenir
24/03/2022	Crépin Daniel	web	Bustram est un très bon projet. l'énergie qui alimentera les batteries sera-t-elle renouvelable? Cette énergie est intermittente (le photo voltaïque produit le jour pendant que les bus roulent). Il faudra donc recharger les batteries le jour et non la nuit. Un système de changement rapide du «bloc de batteries» lorsque le bus rentre au dépôt serait nécessaire. Les constructeurs ont-ils prévu cette contrainte?
24/03/2022	Crépin Daniel	web	le projet de bustram est une très bonne idée. une étude économique comparative(sur 50 ans par exemple) a-t-elle été faite entre des trolleybus(investissement en caténaires) et des bus à batteries(investissement et renouvellement des batteries). la pose de caténaires permet d'évoluer, un jour, vers le tramway si nécessaire. Le trolleybus peut emprunter les lignes existantes de tramway?
24/03/2022	Fabre jean		Le projet va dans le bon sens en favorisant les alternatives à la voiture.Les lignes de bus devraient mieux connecter les principaux pôles de la ville sans se limiter uniquement sur les correspondances avec les lignes de tramway. Pour cela, les lignes de bus devraient être mieux connectées à ces pôles en prolongeant les lignes jusque dans le centre ville éventuellement en empruntant les plateformes tramway.Pourquoi ne pas utiliser l'autoroute A 709 pour une ligne de bus comme boucler la ligne2 ?
24/03/2022	Girard Xavier	web	J'ai choisi récemment d'habiter Lavérune pour l'arrivée du tram en 2025. Or je constate que le tram ne viendrait plus à Laverune et s'arrêterait à Gennevaux ? Savez-vous l'ampleur des bouchons qu'il y a chaque matin sur la M5 ? La logique voudrait au contraire de repousser le terminus du tram à Laverune et même Pignan pour dédensifier cet axe et encourager les gens à prendre le tram. Quant au BHNS 4, qu'en sera t'il de la desserte des villages par l'actuelle ligne 38 ?Je suis très très inquiet !
25/03/2022	Boutonnet Jean-Pierre	web	Ce réseau qui consomme et pollue 6 fois plus que l'équivalent en tram (voie ferrée) ne sera vraiment utile que si : - il fonctionne en site propre tout le long de son parcours - les voies de ce véhicule sont à double sens tout le long du parcours - la fréquence (toutes les 5 minutes) et l'amplitude (de 5h à 1h) sont suffisantes
25/03/2022	heno od	web	Bonjour, quelques suggestions pour faciliter la vie des montpellierains - des bus à fréquence plus élevée aux heures de pointes : 7-9h le matin et 17-20h le soir. - des bus non plus avec des horaires fixes à tel ou tel arrêt mais (comme à Lyon) avec un départ toutes les x minutes ; là aussi à fréquence variable en fonction des heures. En effet monter dans un bus qui s'arrête deux arrêts plus loin parce qu'il est «en avance» est assez absurde, quand vous devez aller au 15ème arrêt ! - des minibus

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
25/03/2022	heno od	web	des minibus pour le centre ville pour rentrer vraiment dans le coeur de ville : tous les habitants beaucoup de personnes âgées habitent encore le centre. - des lignes renforcées pour les dessertes des hopitaux, universités, lycées qui drainent beaucoup de monde mais où il est difficile de trouver une place, quand on ne doit pas laisser passer 3 ou 4 tram ou bus avant de pouvoir seulement y monter
29/03/2022	Annick Reliaud	web	Cournonterral est encore une fois le parent pauvre de la Métropole. Le «bustram» reste un pis-aller. Il va accentuer encore plus les embouteillages pour rejoindre Montpellier ; prendre une voie des voitures pour en faire une voie privée pour le bustram va rendre invivable la circulation. De plus ce projet méprise les personnes vieillissantes. Elles auront énormément de difficultés pour rejoindre vos stations car trop éloignées et le vélo (restons sérieux)est réservé aux jeunes.
04/04/2022	Houlez Jean-Paul	web	Compte tenu 1. des temps de trajets - 2. de l'incommodité des transports en commun si on doit transporter des objets lourds - 3. de l'incivilité croissante dans les transports en commun - 4. des horaires limités de certaines lignes - 5. des restrictions excessives du transport automobile (vitesse, stationnements réduits, pistes cyclables vides, sens interdits...), la politique de la métropole tend à détourner ses habitants vers les communes et les commerces de la périphérie. Est-ce l'objectif ??
04/04/2022	Quinonero Aurélien	web	Bus tram n°1 : Entre la commun de Vendragues et de Castries, au rond point. Vous voulez le faire passer par le rond point, mais pourquoi ne pas suivre le chemin que vous proposer pour la piste cyclable, comme ça vous utilise plus la voie ferré et c'est d'avantage en «site propre». Comme proposition faite précédemment, faite juste avant l'entrés du rond point un arrêt, et une allé piétonne pour rejoindre la zone, avec une passerelle ou souterrain pour plus de sécurité comme pour la piste vélo
04/04/2022	Quinonero Aurélien	web	Bus tram n°1: sur la rentré du Crés, sur vendragues, pourquoi quitter la voie ferré en plein milieu de la zone? Possible de re faire un 3ème arrêt (même si 2 suffit je pense) et de continuer jusqu'à pile la rentré dans le Crés, à l'intersection où il y a le croisement avec la voie et chemin de fer (43.6431546, 3.9473861). Sa évitera de se prendre un bouchon trop tôt, et on continue plus en voie propre et utilisé d'avantage cette voie sans trop impacté la route.
14/04/2022	BARBIER CARINE	web	Je ne vois pas pour quelle raison la ligne 1, rue Philippe Lamour à Castelnau est à une voie, puis sans voie dédiée, puis à deux vois dédiées. Ce goulet d'étranglement n'est pas justifié, ralentira le bus et sera dangereux. Le verger au sud ou les propriétés au nord, sans bâti proche de la voie, peuvent libérer l'espace nécessaire. C Barbier, conseillère municipale
14/04/2022	BARBIER CARINE	web	A Castelnau, le bustram n°1 n'aura pas de voie réservée Chemin du Pech St Peyre. Or, cette rue est congestionnée le soir par les voitures en direction de Castries, le bouchon remonte loin en direction du Domaine de Verchant. Cette situation va être renforcée par la fermeture totale ou dans un sens du passage à niveau 39, av Marcel Dassault. La circulation va donc être déportée en partie sur le Chemin du Pech St Peyre, notamment des véhicules lourds. C Barbier, conseillère municipale
14/04/2022	Martinez Françoise	web	C est super cette idée de bustram mais malheureusement c est toujours Castries qui bénéficie des améliorations, car pour le moment, Castries est bien desservi par les bus 46 et 612 (pléthore de bus à 10mn parfois) alors que Vendargues et SURTOUT BAILLARGUES, on a un bus toute les 45 mn en moyenne (suppression du bus de BAILLARGUES, maintenant on passe dans Vendargues... enfin on promène avec le bus 21). C est vraiment très pratique et cela incite à prendre les transports en commun.
14/04/2022	Siffert Anne-Claire	web	Je m'étonne du vide concernant la commune de Clapiers que le tram ne desservira pas, alors qu'elle est en pleine expansion et présente un public à besoin (jeunes et aînés): comment peut-on laisser ces citoyens ainsi, si mal desservis? Qu'est ce qui leur est proposé ?
14/04/2022	HEYMES Pascal	web	On ne peut pas écrire grand chose dans le cadre de cette concertation compte tenu de la limitation du nombre de caractères ! Mon texte est coupé !
14/04/2022	RAYMOND Joel	web	Bonjour, Ce projet de mobilité alternative et décarbonée est très intéressant pour notre territoire. Il va offrir sur un faisceau proche des cinq lignes une nouvelle forme de mobilité économique et écologique. Aussi et afin d'éviter une fracture territoriale, il me paraît nécessaire d'offrir aux habitants des villages les plus éloignés des lignes de bus directes et plus fréquentes vers la ville centre. Aussi je suggère de revoir le schéma directeur complet de la mobilité. Merci!
14/02/2022	Frank Lucas	web	Lors de la réunion, Mr Delafosse nous a informés sur les matériels roulant. Au vu des différents visuels que vous avez partagés, il semble que vous avez fait le choix de la marque Irizar, ce qui est un excellent choix. Il existe 2 versions de leurs Bustrams, une de 12m, soit la taille d'un bus classique, et une autre de 18m qui a une capacité plus conséquente. Il a expliqué que les Bustrams de 18m seront seulement utilisés sur la ligne B2, celle qui accueillera le plus de personnes. 01/04 Personnellement je ne suis pas très fan de cette décision. La ligne B3 Pierre de Coubertin - Peyrou remplacera les lignes de bus 19 et 6 qui sont très chargées en heures de pointe. Cette future ligne risque également d'être très fréquentée dans ces plages d'horaires. 02/04 Les Bustrams de 18m sont également un excellent atout marketing, car ils ressemblent davantage à des trams, en comparaison aux bus de 12m. Ce n'est pas pour rien que 80% des usagers utilisent le tramway et délaissent les bus. Tout simplement parce que le tramway est plus sexy et moderne. Ça donne d'avantage envie. Les Bustrams de 18m pourraient contribuer à cet effet de design et de modernité. Merci d'y réfléchir. 04/04 Je ne demande pas d'avoir des Bustrams de 18m tout le long de la journée, mais ça serait bien de les utiliser en heures de pointes pour transporter plus de personnes, afin d'éviter un bustram rempli à ras bord, ce qui est très désagréable pour l'ensemble des passagers, et qui pourraient donc en décourager certains. 03/04
14/04/2022	Frank Lucas	web	Bonjour, je tiens d'abord à vous féliciter pour le projet de Bustrams et des futures pistes cyclables qui va considérablement améliorer les transports de la métropole de Montpellier. J'aurais juste quelques suggestions à émettre concernant le vélo. Présent lors de certaines réunions de concertation, j'ai appris que pas mal de box sécurisés et d'arceaux seront installés aux abords des arrêts de Bustrams, comme on peut le voir sur certaines stations de tramway. Même si c'est un bon début, à mon sens ce n'est pas encore suffisant pour promouvoir l'usage du vélo. Le plus gros frein pour l'usage du vélo c'est bien évidemment le vol qui est un véritable fléau. Pour éradiquer ce fléau, il est impératif d'investir massivement sur des box sécurisés avec caméra de vidéosurveillance dans tout le territoire, et non pas seulement réservés ceux ci aux stations de tram ou de bustram. Le vélo étant le meilleur allié des transports en commun, les arrêts de bus classiques doivent eux aussi être équipés de ces box Pour ma part il est hors de question de laisser un VAE à 1000 euros sur de simples arceaux non sécurisés, la majorité des gens pensent pareil. Pour un meilleur report modal, merci de prendre en considération mes demandes s'il vous plaît. C'est bien de faire des choses, mais les faire intelligemment c'est encore mieux.

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
14/04/2022	Frank Lucas	web	Lors de la réunion, M ^{me} Freche nous a expliqué la stratégie de rabattement et ses différentes possibilités, comme l'usage du vélo, de la voiture individuelle + parking relais, du covoiturage, et bien évidemment aussi le réseau de bus classique. 01/05 Pour ce qui est des habitants de Grabels, elle a confirmé que la ligne de Bus actuelle 24 qui dessert Grabels Village et la Valsière n'est pas question d'être supprimée, mais qu'elle s'intègre parfaitement dans cette structure pyramidale que composera le futur réseau Tam, avec entre autres les Tramways, les Bustrams et les Bus classiques. Mes suggestions vont se porter sur la cohérence de la ligne de bus 24 avec le Bustram B5, ses horaires et sa fréquence de passages. Actuellement la ligne bénéficie d'un temps de passage chaque 15 minutes en heures de pointe, ce qui est convenable. 03/05 En 2025, pour les habitants de Grabels, je pense qu'il est impératif que les horaires du bus 24 soient en totale cohérence avec le futur Bustram B5, surtout en heures de pointe, soit des temps de passages chaque 10 minutes entre 6h-9h et 16h-19h. Avec également une excellente coordination pour qu'une fois descendu au terminus Euromedecine 2, les usagers bénéficient d'un temps d'attente très court avant le départ du Bustram pour optimiser au mieux les temps de trajets. 04/05 Et enfin, pour les personnes qui souhaitent se déplacer à Montpellier la nuit pour faire des activités comme le cinéma, restaurant ou autres, il est aussi impératif d'avoir une certaine continuité entre 21h et 01h. Cette continuité pourrait s'effectuer grâce au service Résa'Tam. 05/05
14/04/2022	Collectif Usagers	web	Usagers quotidiens des transports à Montpellier, nous nous regroupons afin de faire entendre notre voix. Collectif informel et indépendant, nous nous sommes saisis du projet de bus/tram, et contribuons à la concertation en apportant nos remarques, propositions et améliorations. L'avis complet est à lire sur notre site internet: http://usagers-transport-mtp.fr/ Notre collectif se met à disposition de la Métropole et de la TAM pour un dialogue constructif afin d'améliorer le projet.
14/04/2022	Hommel Elodie	web	Concernant l'articulation multimodale vélo/transports en commun : les parkings vélo à proximité des stations constituent une 1ère solution, mais il importe également de développer les solutions de transport des vélos pour les trajets périphériques (vélo-transport en commun-vélo). À l'étranger (Canada, États-Unis par exemple) certains bus sont dotés de systèmes à l'avant du véhicule permettant d'accrocher son vélo sans encombrer l'espace intérieur, ce qui s'avère très pratique en heure de pointe.
14/04/2022	De Ceuninck Leen	web	Bonjour, Merci pour cette concertation pour écouter les avis des futurs utilisateurs comme nous qui habitent au millénaire. J'aimerais conseiller de prolonger les horaires du bustram après minuit afin de donner la possibilité aux gens de dîner en ville et de rentrer en bustram, sinon les gens continueront à prendre leur voiture pour aller manger en ville. Je conseillerai aussi d'aligner les horaires début de matin et fin de soirée avec les arrivées de trains aux gares sud & Saint Roch. Merci
14/04/2022	Ferrand Hugues	web	Domage que ce bustram est son terminus au rond point du salinier, au milieu de nulle part, Comment fera-t-on pour aller au village ... Sachant qu'il y a déjà un arrêt des bus 24 à cet endroit (avenue de Rome) où peu de monde monte et descend.
14/04/2022	Krylov Evgueny	web	Ce projet s'inscrit bien dans une démarche globale de mobilités multiples. Le maillage proposé est intéressant et pertinent au regard des besoins de la population desservie. Au vue des aménagements, la crainte d'un engorgement sur certains tronçons comme celui de l'avenue de la Vieille Poste persiste, ou encore sur le tracé qui part du P+Tram Nptre Dame de Sablassous. Le chemin pour rejoindre le bd Ph. Lamour est étroit. Par ailleurs les équipements pour les vélos doivent être de qualité.
14/04/2022	L Sophie	web	Bonjour, A la pages 101 des Annexes l'arrêt Viala de la ligne B3 est plus éloigné qu'avant du carrefour ou on peut faire la correspondance à la ligne 10 de bus. Quel est le futur de la ligne 10?
13/04/2022	Lesbros Céline	web	Si de l'argent public doit (encore) être dépensé pour les adeptes des transports «doux», serait-il possible d'au moins faire en sorte que ces personnes utilisent les espaces et infrastructures mis en place et respectent les règles de circulation et les autres usagers ? En tant que piétonne (salariée, contribuable et électrique), je trouve les cyclistes et assimilés beaucoup plus irrespectueux que les automobilistes, et il est injuste qu'ils ne soient pas sanctionnés comme le prévoit la loi.
13/04/2022	AGOSTINI Jocelyne	web	Bonjour, je trouve que les Bustram sont une excellente idée. Habitant Grabels, je pense qu'ils devraient arriver jusqu'à l'entrée du village et même le traverser, afin d'éviter d'avoir à prendre la voiture jusqu'au rond point du Salinier. Si ça n'est pas possible, il faudrait alors une «navette» plus petite reliée au Bustram et qui desserve le village toutes les 10mn. Ce serait la seule solution pour que les personnes qui ne peuvent pas utiliser de vélo ou marchent difficilement laissent l'auto.
13/04/2022	Durand Nicolas	web	Bonjour, Ma femme et moi nous étonnons fortement qu'aucun de ces bustrams ne traversent LATTES et à minima Boirargues qui est utile à la fois pour : 1) les habitants de Pérols, 2) les habitants de Lattes et 3) TOUS les gens de l'agglomération qui iraient à l'aéroport ou à la gare Sud de France. Merci Laure et Nicolas Durand
13/04/2022	DAMON-LACOSTE Jérôme	web	Bonjour, Nous trouvons que la commune de LATTES est la grande oubliée de ces bustram d'autant qu'il serait malin pour TOUTE la métropole d'avoir un bustram faisant : Place de France - Gare Sud de France - Aéroport - Boirargues - Palavas par exemple. Relier Boirargues à l'aéroport puis à la mer par bustram serait pertinent pour des milliers de personnes de l'agglomération. Merci Dr. Jérôme Damon-Lacoste,
13/04/2022	ROUSSILLAT Lucie	web	Bonjour, J'adhère à votre projet car je travaille dans la zone du Millénaire - avenue Albert Einstein - et ce quartier d'affaires est très mal desservi - voire dangereux pour les piétons et les deux roues. Je fais chaque jour 2 heures de trajet (2 tram et 1 bus) pour aller de l'avenue de Maurin à mon bureau (face au château de Flaugergues), beaucoup plus que certains de mes collègues qui n'habitent pas Montpellier. Que vite se réalise ce projet ambitieux. Cordialement,
13/04/2022	fabre berangere	web	il existe une zone de vide pour tous les habitants des communes de l'ouest, laverune, pignan,etc...souhaitant se rendre sans voiture vers les quartiers Mosson, Parc 2000 ou euromédecine. Ou alors c'est très compliqué et le rapport voiture/ autres transport penche en faveur de la voiture. C'est vraiment dommage.
13/04/2022	Cabaret Gaëlle	web	Hâte que le quartier du Millénaire soit mieux desservi
12/04/2022	Venail gilda	web	Les tracés du bustram Lavérune sont confus, manquent de précision, même avec une loupe, il est difficile de localiser l'arrêt que vous nommez carte noire.
12/04/2022	Charvet Thibaut	web	Tres bon projet et compromis moins cher que le tram. Permet de désenclaver Vendargues qui est un vrai point noir/ mort d'un point de vue cycliste. Bonne initiative de reutiliser l'ancienne voie ferrée Montpellier-Sommières

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
12/04/2022	ASSEMAT Nicolas	web	Les fréquences affichées seront elles amenées à évoluer si la fréquentation le nécessite? Le traitement des modes doux est louable, mais les points durs existants semblent pour le moment ne pas voir de solution concrète. Le passage de la «V70 du Salaison» au niveau du Rond point avec le RD(RM?)68 sera-t-il à niveau ou dénivelé? Comment seront traitées les continuités au niveau du Salaison?
11/04/2022	Aubert Françoise	web	Très bonne initiative mais...nous sommes très nombreux à suivre l'itinéraire cournonsec- Pignan- laverune hôpitaux facultés, y compris pour des personnes venant de plus loin, Villeveyrac ou MONTBAZIN...actuellement très compliqué en transport nous essayons de covoiturer via les appli comme klaxit, la proposition bustram demandera au moins 3 moyens de transport, 2 changements, et va donc décourager le plus grand nombre! Avec un temps de trajet qui va encore augmenter si une voie est réservée au bus.
11/04/2022	Blayac Marie-Jo	web	Bjr. J'habite Fabregues et constate que le bustram ne passera pas par notre village. Pourquoi ? Nous sommes déjà défavorisés par le manque de piste cyclable pour rejoindre Montpellier Donc nous sommes 2 fois punis. Le méritons-nous? J'avoue que je suis très déçue et mécontente!! Merci pour votre attention. Je reste joignable au 06.XX
11/04/2022	ALTIERI Jean-Pierre	web	Suite de mon message. Des lignes effectuant Laverune -Mosson ou Grabel-Montferrier-Jacou seraient peut-être à étudier. Autre point à envisager : actuellement il n'est pas possible de bénéficier gratuitement du parking de Tram Mosson pour prendre les ligne de bus départemental (ex : Lodève, Clermont-L'Herrault...) dont le départ est à Mosson. une formule bus intercity-parking serait souhaitable. Je vous remercie pour le temps que vous m'accorderez à lire ma requête.
11/04/2022	ALTIERI Jean-Pierre	web	Bonjour, Je viens de voir avec intérêt vos propositions bustram. C'est une bonne démarche mais j'espère que cela n'est qu'un début. Je m'explique : lorsque on regarde le schéma des lignes , on s'aperçoit que l'on est obligé de transiter par le centre ville, or il serait aussi souhaitable de mettre à disposition des lignes «circulaires» autour du centre ville. Par exemple j'habite à Courmonterral et je travaille à l'hôpital : ligne B4 puis ligne T5 puis T1 jusqu'à occitanie...
11/04/2022	BENOIT Charlotte	web	Bonjour, J'ai consulté cette initiative qui a la volonté de raccourcir le temps de transport en commun. Je souhaite vous parler de Pérols dont les temps de transport sont conséquents , je prends l'exemple arrêt Etang de l'or. La fréquence ttes les 17 min en journée est trop importante . Je mets 15min et peut importe l'heure de la journée pour aller aux beaux arts vs 45min au min en tram. Cette zone ne cesse de se développer arena, stade il faut agir si vs voulez que les gens laisse leur voiture
10/04/2022	Ryckewaert Maxime	web	Bonjour, je suis favorable pour ce projet. De belles idées sont formulées comme la voie centrale pour le bus ainsi que les arrêts. Il faut néanmoins veiller à la sécurité des utilisateurs du bus tram lors des descentes pour éviter qu'ils traversent la route. Je laisserais davantage la place aux vélos en conservant une seule voie pour les voitures en sens unique. Je tiens à préciser que les taxis abusent des voies bus/mixtes et sont ultra malveillants envers les cyclistes.
10/04/2022	Evgeniy Krylov	web	Bonjour, Madame/Monsieur J'habite à Montpellier et je vous proposerais de boucler la ligne B2: lier ses terminales à Sabines et à la gare Montpellier Sud de France par la rue de la Madeleine, l'avenue Etienne Meuhl, le rond-point du Mas d'Astre, la rue François-Joseph Gossec, le rond-point Paul-Louis Bret, la rue Montels l'Eglise ; puis par le tracé de la ligne 11 entre Tournezy et Garcia Lorca ; puis par l'avenue de Palavas, le chemin de Moularès, la rue de Centrayrargues, la rue de Saint-Hilaire, la rue des Acconiers, le pont André Lévy, l'avenue Théroigne de Mericourt et l'avenue Nina Simone. Cette modification peut: 1. Créer une deuxième ligne circulaire complète motivant des passagers à se déplacer d'un secteur de la ville à un autre et à éviter le transfert au centre-ville. 2. Créer la liaison directe entre la gare Montpellier Sud de France et le terminal des bus urbains, suburbains, départementaux et internationaux à Sabines. 3. Faciliter l'accès au commerce aux piétons autour de la rue François-Joseph Gossec inclus les supermarchés Grand Frais, Metro, E. Leclerc, Office Dépôt, Brico Dépôt. L'apparition du BHNS va encourager de ses clients d'utiliser moins ses voitures donc le niveau du trafic local peut se diminuer. 4. Améliorer la connectivité des transports des quartiers Croix-d'Argent et Prés-d'Arènes qui sont divisés par le chemin de fer et il n'y a pas de ligne de bus entre eux. 5. Libérer une partie du matériel des bus qui servent la ligne 11. 6. Améliorer les services de transport pour les nouveaux logements à Port Marianne (secteur sud) où il y a la seule station Pablo Picasso de la ligne 3 du tramway. Tél. 06 XX Cordialement M. Evgueny Krylov
10/04/2022	Krylov Evgueny	web	Je vous proposerais de boucler la ligne B2: lier ses terminales à Sabines et à la gare Montpellier Sud de France par rue de la Madeleine, av. Etienne Meuhl, rond-point du Mas d'Astre, rue François-Joseph Gossec, rond-point Paul-Louis Bret, rue Montels l'Eglise ; puis par le tracé de la ligne 11 entre Tournezy et Garcia Lorca ; puis par av. de Palavas, chemin de Moularès, rue de Centrayrargues, rue de Saint-Hilaire, rue des Acconiers, pont André Lévy, av. Théroigne de Mericourt, av. Nina Simone.
09/04/2022	ORLAY Jeanne	web	J'émet un avis extrêmement favorable au projet de busTram, afin de permettre le désengorgement de la Ville. Une diminution des véhicules est nécessaire pour notre écologie. Merci à la 3M et la TAM.

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
09/04/2022	Rémi ASSIE et Jean-Yves RICCI.	web	Madame, Monsieur, Ne pouvant tout inscrire sur le formulaire de contact pour l'enquête sur le bustram, je vous prie de prendre connaissance de la pièce ci-jointe. Voir pièce jointe pdf « L'écologie doit être à l'écoute de la terre dans le respect de celle-ci, ainsi que des habitants » À la lecture des rapports et des informations concernant ce mode de transport, nous pouvons dire que la ville de Montpellier fait un bon choix dans sa politique pour lutter efficacement contre la pollution, en voulant créer des lignes de bustram. La mise en place de lignes de bustram est donc très positive. D'après ce qu'il a été dit et écrit, pour un investissement total qui s'élève à 250 millions d'euros, l'État devrait contribuer hauteur de 20 millions au titre du plan de relance et la Région devrait, elle aussi, apporter un accompagnement monétaire. Nous ne pouvons qu'applaudir ce montage financier. Ce qui intéresse le Comité de quartier du Millénaire est donc le tracé des lignes B 1, et B 2 qui vont relier la place de l'Europe à Castries et le quartier des Sabines à la gare Montpellier Sud de France. - Il ne faut pas oublier que d'autres villes ont déjà développé avec succès des bus à haut niveau de service dont Grenoble Nantes Dunkerque et Nîmes. — - De gros travaux devront être réalisés sur plusieurs axes pour faire circuler les bustram sur une voie centrale pour le trajet qui dessert notre quartier. Concernant le Millénaire c'est la rue de la Vieille poste que sera le plus impactée, du point de vue des travaux d'aménagements. Le Comité du Millénaire demande donc aux services techniques de la Mairie, comme aux entreprises travaillant sur les chantiers de ce futur aménagement, une concertation avec les habitants et commerçants du quartier. - Le Comité souhaite aussi que les services municipaux prennent en compte la circulation automobile, afin qu'il y ait une harmonie sécuritaire entre les travailleurs du chantier et les conducteurs de véhicules (auto, moto, vélo, camionnette et autres) empruntant les rues et avenues en travaux. - Le Comité s'interroge sur ce qu'il a été prévu pour la circulation des véhicules prioritaires pendant la durée des travaux et après la mise en service des lignes de bustram : pompiers, samu, ambulances privées et police nationale ou municipale. - Le Comité souhaite pour plus de commodité qu'il y ait un logiciel (sur téléphone portable entre autre) indiquant le meilleur itinéraire entre l'endroit où l'on est et celui où l'on veut se rendre : a) arrêts où prendre les bustram, bus et tramway, rues à emprunter à pieds, avec un guidage piéton b) quand arrive le prochain bustram, tramway ou bus, ainsi que l'heure de la correspondance suivante. Donc améliorer la performance du logiciel existant pour donner plus envie encore de prendre les transports en commun. - Le Comité aimerait que les horaires de circulation soient élargis de 5h du matin à 1h du matin le lendemain, pour la desserte des villes de l'agglomération, en particulier le week-end. - Le Comité attire votre attention sur la formation des conducteurs et des personnels de la TAM, suite à certaines imprudences constatées, heureusement suffisamment rares par rapport à l'ensemble du trafic. - Le Comité pense que le plus dur reste à faire. Il s'agit de l'éducation des différents usagers au partage des lieux de circulation automobiles, cyclables, piétonniers ou de transports en commun. Il faudrait donc parvenir à un civisme de tous les usagers. Actuellement beaucoup trop d'infractions au code de la route deviennent pérennes. Accélération dans les ronds-points, non respect des clignotants. Cyclistes qui s'engagent alors que la signalétique leur interdit. De même les couloirs de bus sont parfois empruntés par les automobilistes ; cela constitue un réel danger. On peut aussi rajouter que certains piétons s'engagent au dernier moment sur un passage protégé, ou traversent la route nonchalamment. Afin que le système soit efficace, il y a lieu d'annoncer qu'une verbalisation sera mise en place afin de sécuriser les différents usagers sur le passage des futures lignes 1 et 2 de bustram. - Le comité s'interroge sur l'augmentation possible de la fréquence des bustrams pendant les heures qui correspondent aux heures d'arrivée dans les entreprises de notre quartier et aux heures de départ des salariés de celles-ci. La fréquence prévue de 10mn sera-t-elle suffisante pour absorber le nombre de personnes venant travailler au Millénaire ? L'étude préalable à la mise en place du bustram, tient-elle compte du lieu de domicile des différents salariés venant travailler au Millénaire, qui vont du coup rechercher une stratégie de transport pour gagner du temps sur le trajet pendulaire qu'ils doivent effectuer. Ainsi, il y a lieu de réfléchir à cette problématique qui impacte tous les aménagements concernant les lignes 1 et 2. - Notre comité pense que l'accès au site de maintenance de Grammont par la voie Mendes France semble le plus intéressant. Il s'insère parfaitement dans le paysage urbain. Le trajet par le boulevard Télémaque ne ferait qu'accroître les problèmes de circulation déjà compliquée dans ce secteur, en plus d'être le plus long et le plus impactant d'un point de vue environnemental. Celui par la rue Méliès devrait aussi poser des problèmes de circulation au niveau de l'accès Nord d'Odysséum et pose également plusieurs problèmes sur l'environnement écologique des endroits traversés. EN CONCLUSION Ce projet est globalement positif dans son idée, sa conception et sa politique de mise en place. Le Comité pense que le bustram sera moins coûteux que le tramway. Il sera très certainement aussi efficace que celui-ci. Fait le 10 avril 2022. Pour les Comité de quartier du Millénaire, ses responsables : Rémi ASSIE et Jean-Yves RICCI.

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
09/04/2022	Comité de quartier du Millénaire	web	Bonjour, Nous avons rédigé une note sur le passage de la future ligne 1 et 2 du bustram dans notre quartier. Nous aimerions vous adresser celle-ci. Nous ne pouvons pas ajouter de pièce jointe à cet envoi. Merci de nous communiquer une adresse mail où nous adresser notre compte-rendu. Bien cordialement. Pour le Comité de quartier du Millénaire, Son Président, Jean-Yves Ricci
09/04/2022	COMITE DE QUARTIER LEZ-POMPIGNANE	web	Le comité de quartier a recueilli l'avis des habitants et s'est réuni pour étudier le projet de TRAMBUS. Le projet ceinture le quartier de la Pompignane avec ses lignes 1 et 2 mais reste aux abords des limites extérieures. Désenclaver la Pompignane passe aussi par le maintien de lignes de bus internes afin que les liaisons puissent se faire avec le TRAMBUS. Le projet en l'état, sans savoir si les liaisons internes seront maintenues n'est pas suffisant pour rassurer les habitants.
08/04/2022	EDELMANN Fabienne	web	Le Comité de quartier Saint-Clément souhaiterait savoir si la ligne de bus n° 10 sera conservée car sinon, certains points du quartier seront à plus de 300 m d'un arrêt de transport en commun
08/04/2022	Boudet Vincent	web	C'est chouette, une grande partie de l'agglomération est couverte par des tramways ou des bustrams, mais le nord reste le parent pauvre. Montferrier, Prades : aucune offre de transport. Ça ne serait pas si compliqué de faire une navette électrique partant de Prades, traversant montferrier et arrivant au futur tram 5...
07/04/2022	Auclair Daniel	web	Il semblerait qu'on ne puisse pas écrire plus de 500 caractères dans ce système de «concertation», ce qui ne laisse aucune place pour des suggestions... Si le projet d'amélioration des déplacements a de nombreux points positifs, il y a aussi des points litigieux et de nombreuses améliorations possibles.
07/04/2022	Moreau Delphine	web	Il faut impérativement limiter le nombre d'arrêts de ces bus. Dans le cas de l'ouest de Montpellier il ne faut qu'un arrêt par village (avec parking pour les véhicules) sinon ces bus perdront tout leur intérêt en mettant trop de temps. Ces bus doivent se rapprocher d'un train ter.
06/04/2022	seydi sonia	web	Je trouve ce projet très intéressant pour faciliter le transport des usagers vers Montpellier.
06/04/2022	Delalande Yann	web	Je souscris totalement à ce projet, offrant un meilleur niveau de service que les lignes de bus, sans le coût d'un tramway. Totalement favorable aux aménagements cyclables accompagnant le projet. Habitant à l'extérieur de la métropole (Teyran), je pense que le parking de Vendargues sera très utilisé par des habitants de la CCGPSL. Celle-ci est-elle (même de loin) associée au projet, pour y développer sa propre offre de mobilité en lien avec la ligne, via les parking-relai ? Serait-ce pertinent ?
06/04/2022	Soufari Marie Louise	web	C'est une très bonne idée pour ceux qui n'ont pas de voiture comme moi ou ceux qui préfère les transports en commun surtout vers le stade de pierre Coubertin car les bus sont de 15 minutes d'attente et avec ce bus bustram j'espère qui en aura autant que les tramway avec moins de minutes à attendre. Et en plus il va jusqu'au centre ville quoi demander de mieux. Une bonne initiative et espérant que sa sera mise en place rapidement.
06/04/2022	Gaufres Matthieu	web	Bonjour, Je trouve ce projet de bustram, super et il m'aidera dans mes trajets pour aller au travail. Par contre, je vois que la ligne de Grabels, s'arrête à la déchetterie. C'est bien pour les entreprises qui y sont mais ça va encore obliger les habitants du centre de Grabels de prendre le bus pour aller jusqu'à là. Ne serait il pas plus judicieux d'aller jusqu'à la mairie de Grabels par exemple ? Merci et bonne soirée. Cordialement
06/04/2022	Lacan Edith	web	Bonjour. Je suis propriétaire d'une maison individuelle située au XX au Cres. J'aimerais savoir si ce projet très bien conçu impactera ma propriété. Si oui, de quelle manière ? Merci pour votre réponse. Edith Lacan 06XX
06/04/2022	ROUILLEAULT Henri	web	L'agglomération de Montpellier déborde la Métropole, notamment en termes de mobilité. L'efficacité du réseau de bustram dépendra notamment de l'évolution concomitante des réseaux de tram, de train, de vélo... Où en est-on sur la halte TER de Sablassou ? Où en est-on sur la prolongation de la ligne 1 de tram vers l'aéroport et de la ligne 3 vers la Grande-Motte ?
06/04/2022	ROUILLEAULT Henri	web	Le futur réseau de bustram est bienvenu pour les mobilités, en complément des tram et TER. Castelnau est actuellement bien desservi en transport en commun vers la gare Saint-Roch et très mal vers Sud de France rendant le recours à la voiture indispensable. A l'avenir avec les bustram 1 et 2, quel sera le temps moyen respectivement de la place Charles de Gaulle à chacune des deux gares et de Sablassou à chacune des deux gares (y compris correspondance à Eureka pour Sablassou Sud de France) ?
05/04/2022	Jean Michèle	web	Augmenter les bornes de recharges et parking covoiturage Que se passera-t-il lors des inondations sur la RM613 ? Des travaux sont-ils prévus ? Caler le cadencement entre ligne 30 et L1 aussi bien en semaine/weekend/vacances, Comment va-t-on pouvoir rejoindre à partir du Crès la gare Multimodale de Baillargues Rond Point du Macdo déjà trop petit aujourd'hui... Pas d'agrandissement prévu ... Comment vont se gérer les flux ? Raccorder la ligne 30 à l'arrêt Route de Nîmes Comment va-t-on gérer les batteries usagées des bustrams ? Où ? comment ? Coût ?

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
05/04/2022	Norbert Isem	web	En premier lieu on doit vous féliciter pour relancer, dès votre installation on, le projet tram BHNS à l'arrêt sous l'ancienne mandature que vous remettez rapidement « sur les rails »- Ce projet devrait avoir un impact positif sur le cadre de vie des riverains et des usages. Pour les personnes au revenu modeste, l'arrivée d'une nouvelle ligne de transport à haut niveau de service est une opportunité car elle leur permet de se déplacer dorénavant gratuitement et donc d'améliorer leur pouvoir d'achat Or c'est à l'ouest que le taux de pauvreté est le plus élevé (plus de 14 % à Cournonterral, chiffre Insee de 2018, moins de 10 % sur quasiment tous les autres villages de la métropole), c'est à l'ouest que se construit et va se construire le plus de logements sociaux pour coller à la loi SRU, c'est à l'ouest que ne s'est pas fait le LIEN et le LICOM pourtant programmé depuis plus de 20 ans. Mais c'est à l'ouest que le turn-over des ouvriers et d'employés est important en matière d'occupation des logements du fait du manque de service et du manque de mobilités. Le problème est que si on le compare aux autres projets qui vont desservir la périphérie de la ville-centre celui de l'ouest de la métropole me semble perfectible sur plusieurs points: 1 - en respectant le tracé Initial de la DUP du tram. Et si les habitants de Laverune n'en veulent pas pourquoi ne pas étudier une solution vers Pignan. L'argument financier de cette extension ne semble pas opposable puisque en faisant financer le carrefour de Gennevex par Vinci la métropole réalise de belles économies. Un nouveau tracé vers l'ouest en zone nonconstructible ou peu/pas urbanisée aurait un moindre coût que la variante « Sophie » retenue par l'ancienne majorité métropolitaine et que vous avez conservée pour le quartier d'Ovalie malgré qu'elle en augmente le coût car en zone urbaine fortement urbanisée. 2 - la multiplication des ruptures de charges (4 minimum) pour aller de Cournonterral au centre-ville ne permet de gagner qu'un maximum de 6 minutes sur un trajet voiture (document TAM) et ce temps n'inclue pas le rabattement vers la station la plus proche. 3) - Un BHNS avec 37% de voies dédiées n'incite pas à remiser sa voiture et donc de réduire la pollution. La moyenne de voies dédiées est de 63% sur l'ensemble des 4 lignes BHNS, 83 % pour le BHNS 1. 4) - le rabattement vers les stations n'est pas prévu à ce jour. A Cournonterral, par exemple, la maison de retraite se trouvera à plus d'une demi-heure de la station. Donc il me semble qu'en ce qui concerne l'ouest de la métropole l'argument tram-BHNS correspond plus à un argument marketing noyé dans une proposition générale séduisante. C'est comme si la métropole nous proposait un paquet de lessive d'un kilo parce qu'il coûte moins cher qu'un baril de 5 kilods. Sauf qu'avec le second, on fait plus de lessives qu'avec le premier. En fait, peut-être pour payer le coût élevé du tram modifié sur la ville-centre en zone fortement urbanisée, l'ouest hérite d'un projet low-cost alors que la population à revenus modeste et faible pouvoir d'achat fait partie de celle qui en a un grand besoin. La mise en place de la vignette Crit'air ne va pas simplifier ce sentiment d'exclusion. Je comprends que votre souhait est de lancer sans tarder votre projet pour limiter la pollution dans la ville et il devrait combler un retard en matière de mobilité adapté. Loin de le remettre en cause, n'est-il pas possible, dans le même temps que les travaux sont lancés, d'étudier d'autres alternatives avec l'appui des maires prêts à faire des propositions sur les négociations avec les propriétaires concernés par l'emprise d'une voie dédiée ? Il me semble que dans votre proposition, l'avantage financier prend le dessus sur l'avantage social et c'est dommage surtout venant d'une majorité dont je reste persuadé qu'elle devrait y est très sensible.
05/04/2022	Leclerc Sophie	web	Habitante de Laverune, je trouve cela dommage que le bus 38 soit supprimé. Le BHNS sera moins accessible car l'arrêt beaucoup plus loin de chez moi. J'abandonnerai donc le bus pour la voiture. Il serait préférable de garder cette ligne quitte à changer son itinéraire jusqu'au centre Montpellier voire jusqu'à la gare, pour ne pas faire doublon avec le tram et proposer d'autres arrêts. Et le terminus du tram au rond point Genevex générera davantage de bouchon. Autant l'arrêter aux Bouisses.
05/04/2022	Jean Michele	web	Comment seront gérées les batteries usagées des bustram ? Où ? Comment ? Quel coût ? Comment rejoindre depuis le Crès la gare multimodale de Baillargues ? Le rond point du MacDo du Crès est déjà trop petit aujourd'hui et il n'y a pas d'agrandissement prévu ... comment les flux vont-ils se gérer ? En cas d'inondation sur la RM613 que se passera-t-il pour le bustram ? Des travaux pour réguler voire empêcher ces inondations sont-ils prévus ? La voie du bustram sera-t-elle surélevée ? Autre chose ?
05/04/2022	Diaby Madoubah	web	Bonjour, je tiens d'abord à vous féliciter pour le projet de Bustrams qui va considérablement améliorer le réseau de transports en commun de la métropole de Montpellier. Merci surtout de penser aux communes limitrophes de Montpellier et pas seulement aux habitants intra-muros. Néanmoins quelques communes semblent encore souffrir d'inégalités sur la question des transports en commun. Je pense notamment aux secteurs Fabrègues-Saussan, Prades-Montferrier, et Murviel-St Georges. Je suis parfaitement conscient qu'il n'est pas pertinent de faire du tram ou du bustram partout. J'espère néanmoins que les habitants de ces secteurs ne seront pas oubliés malgré l'absence de transports à haut niveau de services. Une amélioration notable de l'offre des lignes de bus actuels serait à mon sens la moindre des choses. Tout en sachant que les lignes 6, 7, 15, 19 et 46 vont logiquement être supprimés, remplacés par ces futurs Bustrams. Il serait alors logique de réaffecter le matériel roulant et chauffeurs dans ces autres zones afin de considérablement améliorer la fréquence de passages et les plages horaires des bus actuels qui desservent ces communes. L'amélioration des plages horaires, notamment de 21h à 00h pourrait s'effectuer avec des minibus via la solution Resatam. Merci de réfléchir à toutes ces solutions s'il vous plaît.
05/04/2022	Jean Michèle	web	Caler les cadencements entre la ligne 30 et la ligne 1 et ce tous les jours y compris week-end et vacances et fériés Caler les horaires bus tram, tram aussi par rapport à ceux des trains notamment pour Paris Pourra-t-on monter dans le bustram avec son vélo ou trottinette ?
05/04/2022	Jean Michèle	web	Raccorder la ligne 30 à l'arrêt « pointes » de la L1 et idem à l'arrêt « route de Nîmes » Augmenter le nombre de bornes de recharges et le nombre de zone de covoiturage Comment relier cette L1 et la gare multimodale de Baillargues ? Comment sera géré la zone inondable de la RM613 dans la traversée du Crès ? Le rond-point du MacDo du Crès est déjà trop petit aujourd'hui, comment sans l'agrandir va-t-on gérer le trafic ? Alimentation hydrogène ? Photovoltaïque sur les gares / arrêts ?
05/04/2022	GLEIZES Annie	web	Vu que cela sera effectif dans 4 ans , vu le nombre de logements qui poussent dans nos communes ou on entasse les gens, vu le pont du salaison qui ne sera pas résolu ce projet est déjà dépassé. De plus rien n'est fait pour la route des ronds points qui est déjà saturée tous les jours. Pourquoi 2 tram dans 2 villages qui se touchent (Clapiers et Jacou) et Castries une solution qui n'en est pas une.

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
05/04/2022	FRESNAY CHRISTOPHE	web	bonjour une ligne chemin de fer existe de Sommières a Montpellier .pourquoi cela n'a pas été évoquer .PROJET10 fois moins cher .nos anciens avaient raison ,non ? Attention pensez au rue des villages a l'abandon depuis des décennies ,bientôt il faudra des tanks pour circuler. Pour sortir de nos maisons il faudrait avoir des trottoirs des rues sans dangers et sans nuisances de réseaux électriques ,nocif pour la santé
04/04/2022	Petit H	Registre Castries	BUSTRAM Prévoir des stations avec toilettes (dames) Quand on amene on ramene (droit de retrait le lendemain) (général) Prévoir Bus direct Odysseum (avec Vendargues) aux horaires travail (matin/Midi/Soir) idem vers le conseil Régional ACTUEL Pourquoi ne pas avoir 1 bus qui amène (AR) à vendargues pour grouper (mieux desservi) Avoir 1 appli qui permet de prendre le bus Résa en station direct si place dispo sur le trajet requis.
04/04/2022	vandewoestyne mathieu	web	Avez vous des réflexions multimodales voiture/mode actif ? Il serai intéressant d'avoir une réflexion sur un fonctionnement de parking relais aux abords des réseaux cyclables dans lesquels l'usager du Pk pourrait y laisser sa voiture et récupérer son vélo stocké dans une consigne sécurisée pour finir son trajet vers le centre-ville , une sorte de P+bike. A ce jour l'offre P+R ne permet pas de simplement garer sa voiture et prendre un/son vélo qui reste dans le parking vélo du P+R
04/04/2022	vandewoestyne mathieu	web	Quel sera le plan B au cas où le tronçon Castries/Le Crès ne serai pas livré (pour cause de pb foncier SNCF non libéré par exemple)? Il faut prévoir un lien cyclable faisable indépendamment du projet de BHNS reliant Castries (et même plus loin) aux aménagements cyclables existants. Liens qui permettront les liaisons intercommunales sécurisées par modes actifs sans attendre/nécessiter les infrastructures TC.
04/04/2022	vandewoestyne mathieu	web	élargir l'offre TC est une évidence, vouloir la faire rapidement est une très bonne chose, trop rapidement peu être une catastrophe et même ne pas aboutir ou décevoir et être mal perçu. Je suis inquiet quant à la faisabilité de la ligne 1 sur la section Le Crès/Castries qui est dépendante de l'emprise des terrains de la SNCF et qui risque d'être le fruit d'une négociation longue. Emprises qui d'autre part ne semble pas être suffisantes pour l'emprise nécessaire aux voies bus et mode actifs.
04/04/2022	Nougier Emma	web	Bonjour, Je trouve que les lignes de bus dans les villages n'ont pas assez d'horaires souples notamment le soir les bus s'arrêtent à 21h et je trouve ça dommage pour l'été avec le beau temps de pas pouvoir accéder à la ville merci
04/04/2022	lafaye anais	web	Bonjour, Je suis tout à fait favorable au développement de ce type de transport dans la métropole. Toutefois, habitant dans la commune de St Georges d'orques, je suis étonnée de l'absence de projet dans ce secteur. Un BHNS serait tout à fait pertinent sur les trajets des bus existants (ligne 40-42). La traversée de Juvignac mériterait d'être traitée, que ce soit pour les vélos ou pour les transports en commun. Avez-vous prévu une connexion avec la ligne B4 vers st georges d'orques?
03/04/2022	Bonneaud Nathalie	web	Il nous manque vraiment un bus direct pour aller de la rue las sorbes depuis l'avenue de lodeve qui passerait par avenue de l'agriculture et irait jusqu'à la gare. Depuis la rue buffon ce n'est pas facile de rejoindre le Tram 3 lorsqu'on est chargé et agé. Il faut compter 20 minutes a pied. Tout ce quartier avait le bus 6 autrefois mais a été remplacé par le 10 qui ne va pas a la gare. Merci
03/04/2022	Quinonero Aurélien	web	Utiliser tout simplement la voie de chemin de fer au lieu de prend la route entre Castries et vendragues. Arrête/terminus à la gare de Castries. Un arrêt juste avant le rond sur la ligne de l'ancien chemin de fer et faire une voie piétonne&vélo sécurisé, séparé de la route. Couper la route par le dessous du rond point par 3 feu rouge (2 pour la rentré et 1 dans le rond point) tout en suivant le trajet de l'ancienne voie ferret. Continuer en longeant par le sud du petit paradis avec arrêt
03/04/2022	DAHAK Abdelfatah	web	Bonjour, Je partage mon expérience avec l'aéroport de Montpellier, c'est un exemple pour vous donner une idée. 1- Arrivé tard vers 23h00, j'ai raté la navette, la prochaine et la dernière navette à minuit après 1h, je suis parti à pied à l'arrêt de tram ligne 3, 25min de marche avec la valise et finalement je trouve encore 30min d'attente, «presque 1h le temps d'attente la nuit en ligne 3», je suis rentré chez moi à 1h. 2- Je suis à 1h de l'aéroport (à pieds ou transport) 0 gain de temps en tran
30/03/2022	ROSSIGNOL Laure	web	Bonjour, La ligne B1 est identique à la ligne de bus 51, qui circule bien, même aux heures de pointe ; en revanche rien n'est prévu pour desservir toute la zone qui s'étend du rond point (zone d'activité Eureka) à Odysseum , le ligne 9A la dessert actuellement en faisant plusieurs détours qui rendent le trajet interminable, il faudrait un accès direct entre le rond point Eureka et Odysseum en passant par la rue Henri Becquerel. Cordialement
01/04/2022	Gonzalez Marie Laure	web	Bonjour, Quelles solutions de Mobilités pour désenclaver le Mas de Bonnel de Cournonsec puisque le Bustram ne passera pas chez nous ? Où en est le projet de cheminement piétonnier et cyclable pour rejoindre la RM613 Où se trouve l'arrêt de bus le plus proche (500 m le long de la RM 5e7)?
01/04/2022	PIALOT Jacques	web	Fabrigues est complètement oublié dans les projets de déplacements urbains malgré une ancienne voie de chemin de fer non utilisée pour le tram ou les bustrams . Des projets ont existés et pas suivi d'effet. Aujourd'hui on nous parle de piste cyclable, elle ne répond pas à aux attentes et ne désengorgera pas la 613 et son bouchon quotidien à Saint Jean de Védas
30/03/2022	LADRIX ANNY	web	Hier j'ai assisté à la présentation du projet à Pignan . Cela semble séduisant ...mais il va falloir attendre 2025..alors qu'en 2017 on devait avoir la ligne 5 de tramway à Lavérune ..Que va t-il se passer en attendant? Toujours la ligne 38 avec un bus toutes les 45 minutes alors qu'il y a des tramways toutes les 6 minutes et des bus dans la ville de Montpellier toutes les 10 minutes.. Sur la ligne 4 prévue pour nous y aura t-il un arrêt au niveau de la clinique du Vignogoul ?
01/04/2022	BOCK Judith	web	St Georges d'Orques, encore une fois grande oubliée de l'agglo! :(Aucun service public de la métropole (mis à part la déchèterie, obsolète qui sera enfin restructurée) Où sont les piscines, médiathèques, niches french tech? Pas chez nous en tout cas! Permis de sortie de 21h pour les st georgiens avec un bus toutes les 30min en sem et 1h le week-end/ vacances: obligation d'avoir un véhicule (donc CO2)si on veut aller au centre ville ou au relai tram... bouchons avec trajet d'1h pour faire 10km.
31/03/2022	Delage Laurent	web	Donc si je comprends bien les gens sont priés d'abandonner leur voiture pour prendre un bus qui les emmènera à un tramway qui les emmènera à un autre bus (Je prends l'exemple de l'habitant de PIGNAN qui bosserait au Millénaire), Ce qui serait intelligent serait de créer une ceinture en périphérie de Montpellier pour les bus de façon à desservir le maximum tout en proposant un moyen de transport unique permettant d'aller du point A au point B sans besoin de passer par l'hyper centre.
31/03/2022	malfilatre Michèle	web	Attendu avec impatience depuis des années, ne peut-on avancer la date de mise en service?

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
31/03/2022	GERBAUD REMI	web	Excellent choix : le moindre coût au km permet de proposer cette solution à plus d'habitants. Le tout avec un vrai niveau de service.
31/03/2022	Pineau Anne	web	Merci pour l'accusé de réception. La réponse à ma question arrive-t-elle dans un deuxième temps? Merci Anne Pineau
31/03/2022	Pineau Anne	web	Bonjour Je n'arrive pas à comprendre si l'avenue du père soulas sera encore à double sens pour les voitures alors que le bus tram 5 va emprunter cette avenue. Je suis concernée par le tronçon à partir de Pous de la sers vers le centre ville Merci pour votre réponse Anne Pineau
31/03/2022	Morin Marie	web	Le trajet en bus tram est bénéfique dans le sens entrée dans Montpellier, puisque la correspondance avec le tramway pourra se faire toutes les 3 minutes. Par contre le transfert vers Laverune peut être de 15 à 20 minutes suivant les horaires. Actuellement avec le bus 34, aux heures creuses, le trajet de St Denis à Laverune est de 25 minutes. c'est donc un peu long en bus tram. Peut on en augmenter la cadence pour en inciter l'utilisation
30/03/2022	Pereira da Silva Nino	web	Non
30/03/2022	Borus Christian	web	Noble idée sur le papier mais comme l'insécurité règne, peu de personnes prendront ce bustram au quotidien et le projet sera encore déficitaire et impopulaire. Avis défavorable à cause de l'insécurité.
30/03/2022	MAS Nicole	web	J'accompagne mes petits enfants à l'école en vélo le matin au collège de l'Assomption et à l'école Sainte Thérèse. Il y a une piste cyclable avenue du père soulas qui s'arrête à l'angle avec la rue de las sorbes pour reprendre rue portalières des masques. Pourquoi? Cela est dangereux. Il faut relier ces deux portions: l'arrivée du bus tram est l'occasion de faire une voie dédiée au bus tram et aux vélos sur cette portion. Merci pour les cyclistes et les enfants allant à l'école!
30/03/2022	Lesouef Louis	web	Bonjour et bravo pour ce dossier d'une grande qualité. Je n'y ai pas vu d'analyse d'impact sur le réseau existant, notamment sur le trafic des lignes de tramway. Je pense tout particulièrement à la ligne 4 qui va sans doute être plus fortement sollicitée entre Peyrou Arc de Triomphe (B2 B5) et Place de l'Europe (B1). Avec mes remerciements.
30/03/2022	Audran Alexandre	web	Excellent projet flexible mais: - 15 agents en permanence sur le terrain, par équipe de 3, est trop insuffisant. Cela ne couvre même pas le tramway. - Quelles sont les raisons qui font que les Montpelliérains possédant une voiture restent pro-voiture ? (1) l'insécurité des transports (réelle ou ressentie) (2) l'insalubrité des transports (3) le manque de transport (4) statut social conféré par la voiture - PDF concertation bien trop long. Peu de gens le liront en entier.
29/03/2022	SEGURA SYLVIE	web	Je trouve l'idée très bien et il est certain que je le prendrais en 2025 peut-être ! mais en attendant on continue nos trajets en voiture. En ce moment il y a un feu (circulation alternée) après le rond point de chez Paulette et cela crée d'énormes bouchons !!! Pourquoi ne pas faire les travaux de nuit ou bien activer le feu après 8h30 ? cela serait plus judicieux !!!! Il faut aussi penser que cette route dpt est de plus en plus empruntée, comment aller travailler pdt ces travaux ?
29/03/2022	Gibiard Mireille	web	Bonjour, suis absolument pour ce projet car nous sommes vraiment mal desservis sur ces zones là, en espérant que nous n'ayons pas un bus tram toutes les heures en journée sinon cela ne servira à rien. Domlage que vous n'ayez pas prévu une connexion internet à distance pour les gens qui ne peuvent pas se déplacer physiquement Cdt
29/03/2022	ROUQUET Laëtitia	web	Bonjour Je suis favorable pour ce projet . N'ayant pas le tram s'est une bonne alternative. Je trouve ce projet super mais il lui faudra une voie en plus de celle des voitures
27/03/2022	LESNE Christiane	web	Une piste cyclable au bas de l'avenue du pere soulas serait la bienvenue: j'ai failli être renversée par une voiture sur l'avenue du pere soulas entre la rue las sorbes et la rue portalière des masques. En effet il n'y a plus de piste cyclable matérialisée. Je comprends que la voie y est trop étroite mais comme vous mettez en place un bus tram peut être pouvez vous y réserver une voie au bus tram et aux vélos, dans la continuité avec l'aménagement que vous allez faire rue auguste broussonnet.
27/03/2022	REVERDY Claude	web	Très favorable au BUSTRAM , surtout à la limitation des voitures dans Montpellier et au développement de pistes cyclables SECURISEES. Et vivement l'arrivée de la ligne 5 que nous attendons depuis 20 ans !
27/03/2022	Martinez Carmen	web	La prolongation du tramway jusqu'à le carrefour de la clinique Saint Martin diminuera les bouchons de la M5. Travaillant au CHU Arnaud de Villeneuve je suis obligée de prendre ma voiture tous les jours, les bouchons sont permanents
26/03/2022	Bernis Martine	web	Bonjour, Première remarque, on a droit à 500 caractères seulement et vous appelez ça une concertation ? J'espère au moins que je pourrai poster plusieurs avis...
26/03/2022	Bernis Martine	web	Bonjour, Deuxième remarque, anecdotique mais pas que, trouvez une autre numérotation !!! Ce que vous voulez, pourquoi pas des lettres, par exemple, ou les numéros 6 à 10 qui suivent ceux du tram, de toute façon les lignes de bus existantes vont être modifiées, alors c'est le moment, vous pouvez changer les numéros aussi. Sans quoi on n'en finira jamais de s'embrouiller : Ligne 2, tu veux dire celle du tram ? - Mais non, celle du bustram ! Etc...
26/03/2022	Bernis Martine	web	Bonjour, Troisième remarque, la plus importante : le bustram étant destiné à être presque aussi structurant qu'une ligne de tramway, vous devriez envisager de faire de la ligne de bustram 2 une ligne tout à fait circulaire, comme la ligne 4 du tramway, en reliant aussi Sabines et la gare Montpellier Sud de France par le sud, par exemple par Tournezy, Prés d'Arènes, Odysseum. Cette zone est pleine d'activité, vous voulez supprimer la voiture en ville, proposez une offre conséquente !
26/03/2022	Roux Nathalie	web	Très bonne initiative
25/03/2022	RAVAL Damien	web	Il faudrait réserver seulement aux bus et aux vélos la portion de l'avenue du Père Soulas entre le rond point Jules Ventre et la rue Portalière des Masques : cela ménagerait une continuité de la piste cyclable : de nombreux accidents ont lieu sur cette portion très utilisée par les vélos et les scolaires. Il faudrait neutraliser une voie pour permettre une piste vélo continue et supprimer les remontées de file du feu qui vont parfois jusqu'au rond point.
24/03/2022	Fabre jean	web	Le projet va dans le bon sens en favorisant les alternatives à la voiture. Les lignes de bus devraient mieux connecter les principaux pôles de la ville sans reposer uniquement sur les correspondances avec les lignes de tramway. Pour cela, les lignes de bus devraient être mieux connectées à ces pôles en prolongeant les lignes jusque dans le centre ville éventuellement en empruntant les plateformes tramway. Pourquoi ne pas utiliser l'autoroute A 709 pour une ligne de bus comme boucler la ligne2 ?

DATE	NOM / PRÉNOM	WEB / REGISTRE	COMMENTAIRE
24/03/2022	CIPRA Régine	web	Très bonne idée que cette ligne de tram n°5, prolongée par un BHNS. Mais quelle mauvaise idée de faire s'arrêter le tram au rond point de Gennevaux...du moins vu des lavérunois et autres habitants de l'ouest montpelliérain ! Lavérune est déjà «intraversable» aux heures de pointes car goulet d'étranglement vers Montpellier, les nouvelles constructions (Pignan, Saussan, Lavérune...) vont générer encore plus de flux automobile et partant autant d'embouteillage et pollution ! Mais ça vous le savez !
20/03/2022	Isern Norbert	web	Bonjour, le nombre de caractères ne me paraît pas suffisant pour donner un avis détaillé. J'irai donc le déposer en mairie en espérant qu'il vous parvienne. Bonne journée.
06/03/2022	Boutonnet Jean-Pierre	web	Prévoir des parkings gratuits à toutes les entrées de la ville pour permettre à nos visiteurs à vignette Crit'air 2 et + de pouvoir nous rendre visite (famille, médical, loisirs...)

NOMBRE D'AVIS	300
---------------	-----

MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLÉ

50, place Zeus – CS 39556 – 34961 Montpellier Cedex 2
Tél. : 04 67 13 60 00

Tramway 1, arrêts “Léon Blum” et “Place de l’Europe”
Tramway 4, arrêt “Place de l’Europe”

TaM

125 rue Léon Trotski – CS 60014
34075 Montpellier Cedex 3

montpellier3m.fr

bustram.montpellier3m.fr

