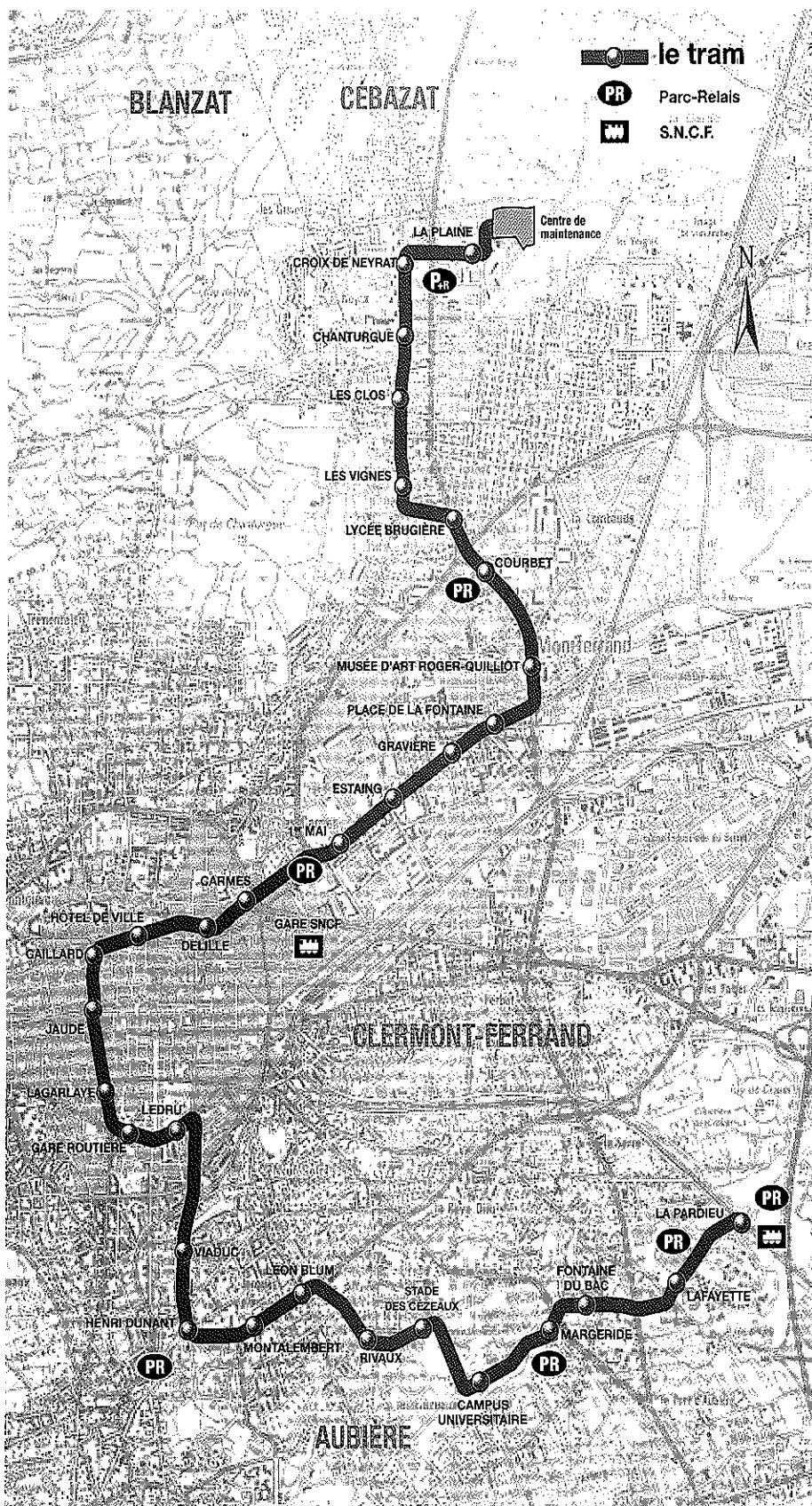


Une ligne de tram

2561

75 000 habitants seront desservis par le tram.



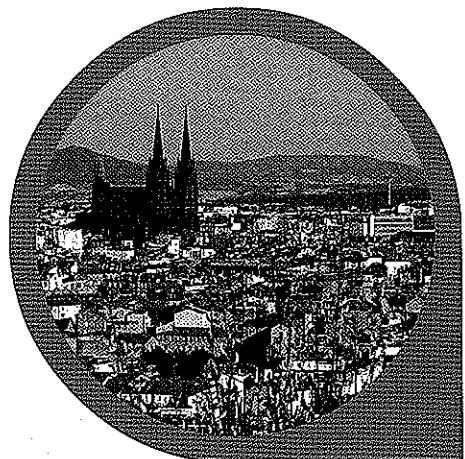
La ligne de tram a été dessinée pour desservir, du nord au sud, l'axe le plus fréquenté de l'agglomération clermontoise.

Les 14 kilomètres de ligne relieront Croix-de-Neyrat à la gare SNCF de La Pardieu en passant par Montferrand, les places du 1^{er}-Mai, Delille, Gaillard et Jaude, puis les universités et le CHU.

La desserte :

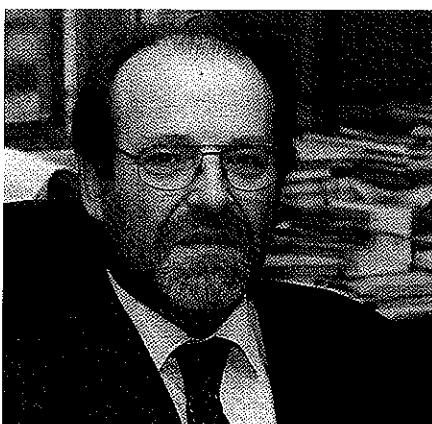
- 75 000 personnes
- 29 % de la population de l'agglomération
- 41 % des emplois du périmètre des transports urbains (PTU)
- 63 % des étudiants
- 80 % des lits de tous les établissements de santé
- 7 stades sur les 10 que compte l'agglomération
- 5 complexes sportifs
- 2 piscines et la patinoire

Le tram rendra aussi la culture et les loisirs plus accessibles en s'arrêtant aux abords du Musée d'Art Roger-Quilliot, de la Coopérative de Mai, de Polydôme, de la Maison de la Culture et des cinémas du centre-ville. Il desservira également tous les lieux de vie que sont les commerces et les restaurants.



Répondre aux enjeux immédiats et futurs

François Moulin, Directeur général du SMT, est au cœur du projet tram depuis 1998. Après les dossiers, la phase opérationnelle... Un nouveau défi pour un passionné animé d'une grande force de conviction.



TRAM MAGAZINE : La réalisation du tram est véritablement lancée sur le terrain, est-ce un moment fort pour vos équipes et pour vous-même ?

François Moulin : Oui, réellement, et même si nous avons conscience d'entrer dans une période exigeante, qui va demander beaucoup de travail et d'énergie, nous l'accueillons avec soulagement... Nous sommes maintenant dans une phase de grands travaux tout au long des 14 kilomètres que le tram empruntera. Je crois que nous devons voir le côté positif : un chantier, c'est aussi une ville qui bouge, qui se modernise. Personnellement, c'est aussi un grand moment : la concrétisation de plusieurs années de travail.

T.M. : Quels sont les enjeux du tram pour l'agglomération ?

F. M. : Le tram est un système complet de déplacement et à ce titre, les enjeux sont divers : sociaux, économiques, environnementaux, culturels, urbanistiques et même esthétiques.

Le tram va générer plus de mobilité pour des dizaines de milliers de personnes. Moteur pour l'économie, il permettra, par ailleurs, un meilleur accès aux universités, établissements scolaires, équipements sportifs et culturels. Réduire la circulation dans le centre-ville, faciliter les déplacements, réduire la pollution, améliorer les conditions d'accès aux commerces et services... Il représente une offre supérieure de mobilité

tant en qualité qu'en quantité, pour les clients actuels des transports en commun, et demain pour tous les habitants. C'est une redynamisation du centre-ville. Véritable trait d'union entre quartiers, la ligne de tram est la pierre angulaire d'un programme ambitieux de recomposition urbaine. Au-delà de notre agglomération, c'est une valorisation de la métropole au niveau européen et une vitrine industrielle pour le transport sur pneumatiques.

T.M. : En attendant, et pendant cette phase toujours un peu délicate de travaux, n'avez-vous pas peur d'être celui qui empêche "de circuler en rond" ?

F. M. : C'est un peu la règle du jeu. Mais nous avons aujourd'hui des enjeux plus immédiats. Travailler avec toutes les équipes techniques et les équipes de communication pour limiter les difficultés que pourraient rencontrer les habitants, les commerçants et tous ceux qui viennent en ville pour des raisons personnelles ou professionnelles.

La population doit être informée en permanence du calendrier, de l'évolution des différents chantiers, de leur localisation et des modifications des plans de circulation. Nous devons aussi répondre aux questions en expliquant, par exemple, comment fonctionnera la ligne de tram, quelles transformations apparaîtront dans tel ou tel quartier... Bref, nous devons être présents, ouverts, attentifs et concrets.

T.M. : Dans cette optique d'information, quel dispositif le SMT a-t-il mis en place ?

F. M. : Sur le terrain, nous avons recruté sept agents de proximité répartis en trois secteurs, un véritable lien entre les Clermontois et nous. La communication avec la population se fait aussi grâce à diverses publications. Le **tram magazine** est un trimestriel informant sur tous les sujets touchant au tram. **Infotram** est une lettre présentant, au cas par cas et dans chaque quartier, un fait majeur de l'évolution des travaux. Nous allons encore dévelop-



Tout savoir sur
le chantier

Une équipe de sept agents de proximité présents sur le terrain pour informer et aider les riverains du chantier et les automobilistes.

Le tram magazine : une publication trimestrielle destinée à l'ensemble de la population de l'agglomération.

Infotram : une lettre d'information distribuée quartier par quartier, renseignant sur les travaux en cours, les itinéraires conseillés, les lignes de bus T2C et les voies de circulation.

per nos actions dans un avenir proche, avec la mise en place d'un Numéro Vert, d'un site Internet et de réunions de quartier. Enfin, au printemps, nous ouvrirons un espace d'information. En tout, le SMT a créé dix emplois pour répondre à ce besoin légitime d'information de la population. Ceci n'est qu'un exemple des emplois qu'engendreront la construction et l'exploitation de cette ligne.



Les Clermontois en partent

Curiosité, attente, nostalgie... beaucoup d'habitants de l'agglomération attendent le tram avec impatience.

Claudine N. 35 ans, professeur

J'attends du tram du confort, qu'il soit rapide et silencieux. Quand j'imagine la ville traversée par le tram, je vois quelque chose de fluide et de direct, un moyen de transport qui ne soit pas gêné par la circulation. Les enfants ont l'air très attirés par le tram, comme s'il s'agissait d'un gros jouet. Je crois qu'ils l'adopteront vite, et tant mieux ! Demain, ce seront eux les principaux utilisateurs.

Christian L. 39 ans, architecte

Je ne suis pas beaucoup informé sur le projet, mais l'idée me plaît. Je suis "pour", par principe, car je sais que les villes qui ont opté pour le tramway en ont vu les répercussions positives. Je crois aussi que c'est un moyen de transport facile à utiliser, qui rend la ville plus lisible. L'histoire des pneus me plaît également. C'est symbolique mais c'est important de marquer le coup par rapport à Michelin. Maintenant, j'aimerais que tout cela s'accompagne d'un aménagement soigné, d'une véritable unité urbaine...

Exprimez-vous !

Le tram vous inspire ? Des réflexions, des questions ? Exprimez-vous ! Le SMTC est à votre écoute durant l'avancée de ce grand projet. Ecrivez-nous !

SMTC
Le tram magazine

2 bis, rue de l'Hermitage
63063 Clermont-Ferrand Cedex 1

Les ambassadeurs du tram

Sur le terrain, ils sont le lien entre les riverains, les commerçants et le SMTC. Rencontre avec Brigitte, Christian et Estelle, trois des sept "ambassadeurs" du tram clermontois.



Depuis quelques semaines, trois Points infos chantier ont été disposés le long du tracé de la future ligne de tram : place de l'Europe pour le secteur nord, îlot Debay-Facy à Montferrand et pour le centre-ville, avenue de la Libération aux abords de la place des Salins. C'est dans ce dernier qu'Estelle et Christian ont pris leurs fonctions. Brigitte est, pour sa part, l'agent mobile du dispositif. Elle n'est rattachée à aucun Point infos chantier mais elle intervient sur l'ensemble du tracé.

Tous trois originaires de l'agglomération clermontoise, ils se sont très vite portés candidats au poste d'agent de proximité. Pour travailler bien sûr, mais c'est avant tout l'idée de faire partie d'un projet fort qui les a motivés. "Être agent de proximité, c'est pour moi l'occasion de soutenir de près une action qui me tient à cœur. Le tram, c'est une idée dynamique, un projet qui montre que Clermont-Ferrand est une ville qui bouge", explique Estelle. "J'aime beaucoup le côté relationnel de notre fonction, nous sommes là pour être à l'écoute des habitants, des commerçants et de tous les intervenants travaillant sur le chantier, pour répondre à leurs interrogations et les informer au quotidien." L'histoire de Christian a quelques airs de nostalgie : "Dans les années 50, je prenais le tramway avec ma grand-mère pour aller à Montferrand. Le voir revenir dans nos rues est un grand plaisir. L'intérêt écologique du projet est aussi pour moi primordial."

Le Point infos chantier couleur "fleur de lave" est leur poste de travail. À l'intérieur, de grands panneaux et des brochures informent la population sur l'évolution du projet. Mais c'est surtout à l'extérieur que nos agents de proximité sont en action. Ils entament toujours leur journée par un tour des différents

chantiers de leur secteur. "Dès le début, notre objectif a été de partir à la rencontre de la population. Nous sommes allés voir les comités de quartier et les associations de commerçants. C'était un premier contact important pour expliquer notre rôle, leur dire que nous étions là pour résoudre les problèmes qu'ils pourraient rencontrer au quotidien", précise Brigitte.

Informier, répondre aux attentes des uns et des autres, être disponibles, voilà les missions des sept agents de proximité déployés sur le terrain par le SMTC. Vous les reconnaîtrez à leur veste "fleur de lave".

Points pratiques

N'hésitez pas à faire appel aux sept agents de proximité ! Ils apporteront des réponses concrètes à toutes vos questions.

Secteur de Montferrand

(îlot Debay-Facy)
8h30 - 10h30 / 16h30 - 18h30
• Jérémie Caron 06 18 45 68 26
• Ludovic Weiter 06 18 45 67 70

Secteur nord

(parking Auchan)
10h30 - 12h30 / 16h30 - 18h30
• Nathalie Lefébure 06 18 45 67 40
• Lionel Méa 06 18 45 67 31

Secteur centre-ville

(place des Salins)
8h30 - 10h30 / 16h30 - 18h30
• Christian Pommier 06 18 45 67 64
• Estelle Martinez 06 18 45 67 58

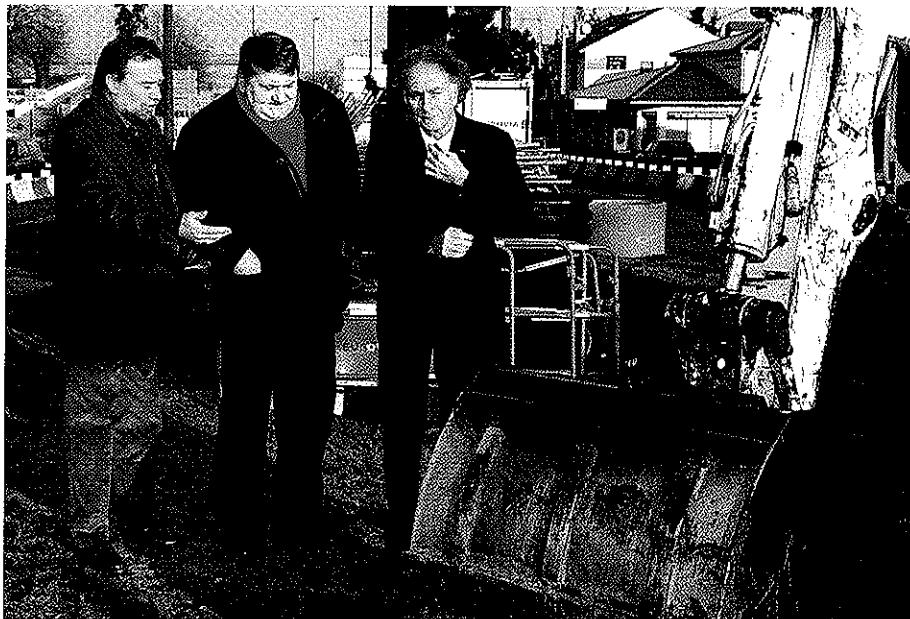
Agent mobile

• Brigitte Reygrobillet
06 18 45 68 36

Quel chantier !

Apparition de drôles d'engins ici et là...

C'est parti ! Deux ans de travaux avant de voir enfin circuler le tram dans les rues de la ville.



Lancement officiel des travaux en présence de Gilles-Jean Portejoie, premier adjoint au maire de Clermont-Ferrand, Louis Virgoulay, vice-président du SMTC, et Jean-Pierre Potin, coordinateur du chantier.

Si depuis plusieurs mois des travaux ont été réalisés, notamment sur les différents réseaux d'eau, d'électricité, de gaz et de télécommunications, le lancement officiel du chantier du tram de l'agglomération clermontoise a réellement eu lieu le 19 janvier dernier à Montferrand, boulevard Léon-Jouhaux, au niveau du carrefour "Jardiland".

Trois grandes phases

Déterminé par la cellule Ordonnancement programmation et coordination (OPC), une mission spécifique qui harmonise les différentes interventions techniques, le chantier de construction de la ligne de tram se décompose en trois phases successives. La première consiste à dévier les nombreux réseaux souterrains de façon à ce qu'ils ne passent plus sous la plate-forme de roulement. Cette période déjà bien amorcée est même terminée dans certains quartiers.

Ensuite, on prépare la chaussée pour accueillir la voie de roulement du tram. Il faut donc la décaisser, c'est-à-dire la creuser d'environ 30 centimètres. C'est une phase importante et l'une des plus spectaculaires, faisant appel à de gros engins.

Une fois cette tâche accomplie, la construction des fondations pourra être lancée avec l'empierrement, la consolidation puis la pose du revêtement. Assez semblable à la création d'une chaussée normale, elle diffère cependant par une étape majeure, celle de la pose du rail de guidage qui devrait débuter dès cet automne. Arriveront enfin les finitions et les aménagements des abords de la ligne : pose des mât, du mobilier urbain, installation de l'éclairage, des systèmes d'information des stations et bien sûr, plantations de nouveaux arbres.

Des tronçons de 300 mètres

Un chantier d'une telle ampleur, sur 14 kilomètres, nécessite une organisation sans faille et un rythme soutenu dans les différentes interventions. Concrètement, sur le terrain, les équipes interviennent les unes après les autres sur des fronts de chantier qui avancent au fur et à mesure. La ligne de tram avance sur deux fronts simultanés, traités par tronçons de 300 mètres. Sur ces 300 mètres, une dizaine de tâches distinctes sont nécessaires, de la préparation du chantier jusqu'à la pose de la couche de roulement. Cette organisation idéale est cependant bouleversée chaque fois que le front rencontre un ouvrage d'art. C'est le

les grandes étapes

février 2004 :
lancement des travaux préparatoires des infrastructures

avril 2004 :
construction de la plate-forme de roulement

juillet 2004 :
réception de la rame d'essai

automne 2004 :
pose du 1^{er} rail de guidage

novembre 2005 :
livraison de la dernière rame

janvier 2006 :
marche à blanc

septembre 2006 :
mise en service

cas par exemple du viaduc Saint-Jacques, qui requiert une remise à niveau technique et une consolidation avant d'accueillir le tram. À ce séquencement des tâches s'ajoutent des contraintes normales en milieu urbain : garder une voie de circulation, permettre le passage des véhicules de secours... et des trêves, elles aussi nécessaires, par exemple, les périodes de fêtes de fin d'année.

Imaginer la ville autre

Imaginons une ville plus calme, plus silencieuse, où la promenade à pied serait plus agréable, où le vélo retrouverait sa place... Une utopie? Non, c'est notre agglomération demain grâce au tram et à la réorganisation des déplacements.

Rapide, car libéré des aléas de la circulation, non polluant, confortable, le tram ne manque pas d'atouts pour devenir un élément indispensable et quotidien de la vie urbaine, une nouvelle manière de vivre la ville du nord au sud.

Quand se déplacer devient plus simple

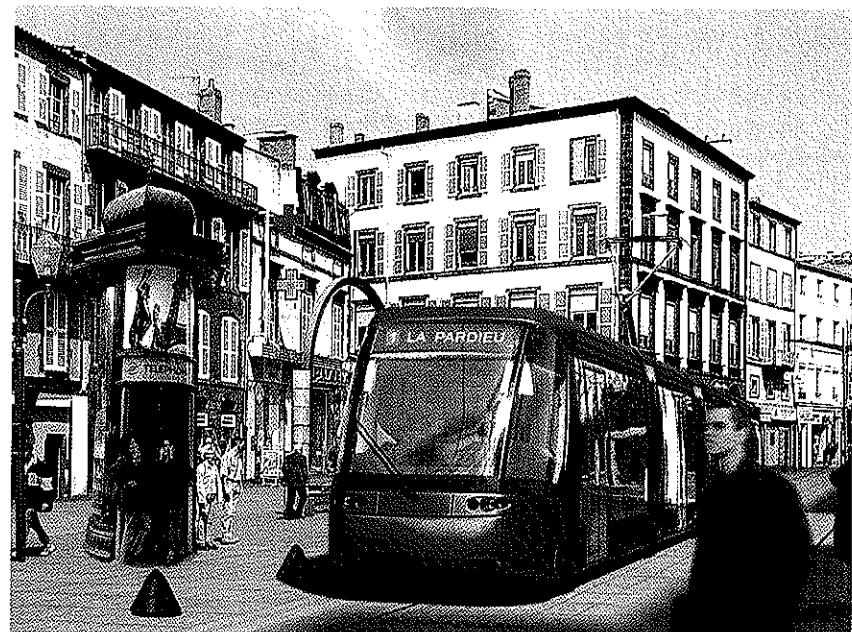
La ligne de tram ira de Croix-de-Neyrat à La Pardieu en passant par Jaude et Les Cézeaux. Au total, 31 stations jalonnent ce parcours étudié pour relier les quartiers, les grands équipements et les autres villes de l'agglomération grâce à la réorganisation du réseau de bus.

Le tram clermontois s'accompagne d'un programme d'aménagement urbain et d'embellissement de la ville. De nouveaux trottoirs, des pistes cyclables, des plantations d'arbres et des éclairages habilleront le parcours et participeront à l'évolution de quartiers entiers. L'avenue des États-Unis, rendue aux piétons, sera empruntée par le tram qui débouchera sur une place de Jaude entièrement redessinée. Là, pour la deuxième fois après la place du 1^{er}-Mai, il rencontrera la ligne Léo 2000, reliant la ville d'est en ouest et appelée à devenir, à terme, la seconde ligne de tram.

Rester zen

Le tram n'est pas un simple moyen de transport, c'est une nouvelle manière de vivre dans sa ville en modifiant les habitudes de déplacement. C'est d'abord un gain de temps, rendu possible grâce à la voie réservée qui donne à la rame la priorité sur les autres véhicules. Avec des fréquences de passage variant entre 5 et 9 minutes, le tram offre également une plage horaire très étendue avec une mise en service 7 jours sur 7, de 5 heures à 1 heure du matin.

Et le confort d'utilisation ne s'arrête pas là! Un plancher bas améliore l'accessibilité. La climatisation, le faible niveau sonore et la souplesse sont les autres garanties de trajets agréables. Enfin, la lumière naturelle est exploitée de façon optimale, avec de larges baies vitrées qui permettent à chacun de mieux redécouvrir la ville.



250 km de lignes

Depuis le milieu des années 80, le tram s'est peu à peu imposé dans de nombreuses villes, comme une solution moderne pour résoudre les problèmes de déplacement en ville. Nantes fut la première à s'équiper. Puis ce furent Strasbourg et Grenoble. Et ensuite Orléans, Lyon, Marseille, Montpellier, Lille, Nancy, Caen, Rennes, Rouen, Toulouse... Au total, 250 kilomètres de lignes de tram sont en fonctionnement.

Et le mouvement se poursuit: Clermont-Ferrand, bien sûr, mais aussi Bordeaux, Mulhouse, Le Mans, Nice, Toulon, Valenciennes...

Après avoir essayé le tram durant quelques années, les villes pionnières prolongent leur réseau. La preuve que ce mode de transport correspond bien aux exigences de déplacement d'aujourd'hui.

vous avez dit intermodalité?

La mise en place du tram et ses correspondances avec le réseau T2C, les gares, les cars Transdôme et les parcs-relais vont favoriser l'intermodalité. Un terme technique pour désigner tout simplement le passage d'un mode de transport à un autre sur un même trajet: voiture + tram grâce aux parcs-relais, vélo + tram grâce aux pistes cyclables, tram + bus avec un réseau repensé, car + tram avec les pôles intermodaux... Toutes les combinaisons seront possibles pour vous amener plus vite et plus facilement en centre-ville, sur votre lieu de travail, vos lieux de loisirs tout en respectant la qualité de la vie et l'environnement. Mot clé du plan de déplacements urbains (PDU), l'intermodalité, c'est la mobilité de demain.

Les coulisses du tram



Régulier, agile et esthétique, le tram sur pneus part à la conquête des centres-villes.

Un tram sur mesure

Déjà présent dans les esprits avec ses lignes élégantes et sa couleur fleur de lave, le tram est le fruit d'une recherche technologique poussée mais aussi d'une équipe de designers et coloristes.

Pour mieux comprendre la genèse de ce tram très personnalisé, il faut se rendre dans les bureaux de Didier Mandart, véritable directeur artistique de la conception de ce véhicule. Dans une ambiance studieuse, on invente ici les formes et les "robes" du Translohr.

Une sacrée personnalité

Véritable pied de nez aux esprits chagrinés tentés de qualifier notre ville de grise, le futur tram brille de tous ses feux. Rouge ? Non, "fleur de lave" en harmonie avec la personnalité de l'agglomération : "Nous avons travaillé à la personnalisation du véhicule pour que son design soit cohérent avec son environnement. Nous avons donc beaucoup observé l'esthétique et les couleurs de la ville."

Les designers et coloristes ont ainsi puisé dans les caractéristiques historiques, culturelles, architecturales et dans la perception que les habitants ont de leur ville.

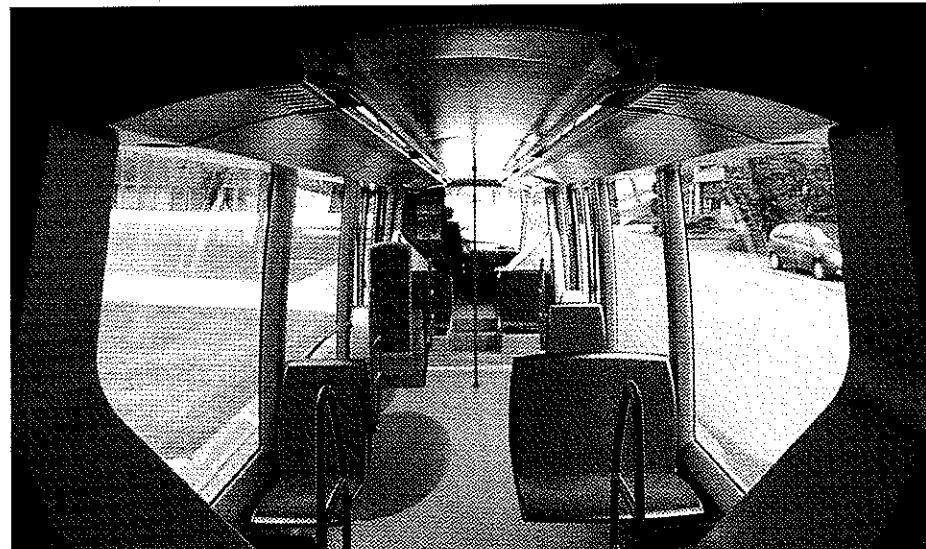
"Tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, les couleurs du tram s'illuminent de reflets de lumière dorée, le rouge est lave incandescente et le doré prend la brillance et l'éclat des pépites. Cette combinaison exprime au mieux l'harmonie locale entre nature, force, vie et lumière..."

Au-delà des apparences

Au-delà de cet aspect surprenant et séduisant, ce tram en a aussi dans le ventre. Ses qualités technologiques ont été éprouvées sur sa piste d'essai et se traduisent pour les utilisateurs en deux mots : confort et fiabilité. Pour développer sa première ligne de tram, l'agglomération clermontoise a en effet misé sur l'innovation et la créativité. Le Translohr est un véhicule nouvelle génération. Monté sur pneumatiques et guidé par un rail central, il présente de meilleures performances que la technologie sur fer en matière de freinage.

nage et d'accélération. Ces qualités, alliées à une faible largeur, sont particulièrement bien adaptées à la topographie de l'agglomération. Le système se différencie des autres technologies sur pneus par une conception qui le rend indéraillable. Son guidage en continu, du dépôt jusqu'au terminus, optimise la fiabilité et la sécurité du véhicule.

Notre agglomération s'était déjà distinguée au XIX^e siècle pour ses talents d'innovation avec le premier tramway électrique. Elle renoue avec ses qualités de pionnière technologique.



Esthétique et fluide, le tram offre une vision panoramique, grâce à des vitres représentant 70 % des parois de chaque véhicule.