



Montpellier Agglomération présente  
la livrée définitive de sa 3<sup>e</sup> ligne de tramway  
dessinée par Monsieur Christian Lacroix



2047 TAM

2047



Montpellier  
Agglomération



« Montpellier est la seule ville qui expose un design pour chaque ligne. Ailleurs, elles sont toutes semblables. On a bien fait. Les deux premières lignes sont belles. La troisième sera fabuleuse ! »

Georges Frêche  
Président de Montpellier Agglomération

Hérault du Jour, le 31 janvier 2007



## Originalité et modernité : la marque de fabrique des tramways de Montpellier Agglomération

Montpellier Agglomération a choisi, pour ses 3 lignes de tramway, de travailler aux côtés de grands designers et de donner ainsi une image forte à ce mode de transport qui modèle le paysage urbain. Elisabeth Garouste et Mattia Bonetti ont ouvert la voie avec les hirondelles de la ligne 1 puis les fleurs de la ligne 2.

En laissant libre court à l'imagination de Monsieur Christian Lacroix, c'est aujourd'hui avec fierté que Montpellier Agglomération dévoile l'habillage de sa 3<sup>e</sup> ligne qui apportera tout au long de son parcours des couleurs très méditerranéennes. L'originalité des tramways du réseau de l'Agglomération de Montpellier est largement reconnue, mais cette

dernière livrée va encore surprendre. Désormais affinée par Monsieur Christian Lacroix dans ses moindres détails (motifs, textures, accessoires,...) et personnalisée grâce au matériel roulant modulable d'Alstom, elle constitue un véritable bijou unique, offert aux regards des habitants de l'agglomération de Montpellier.



# Carnet de voyage de Monsieur Christian Lacroix

## A bord de la 3<sup>e</sup> ligne de tramway

Travailler sur «les sédiments des saisons languedociennes», une première pour cet arlésien d'origine

«J'ai passé à Montpellier, de 1969 à 1973, quatre années que je qualifierai d'initiatiques, à ce tournant décisif qu'est le passage de l'adulcescence à l'adolescence, des derniers restes d'enfance à l'âge presqu'adulte. Délices universitaires à Paul-Valéry alors flambant neuve et paradisiaque, exaltation d'apprendre, révélations de la vie, rencontres, délices, aussi, d'une époque hédoniste s'il en fût, là en particulier, entre plages et facultés, jour et nuit, été comme hiver. Les amitiés fondées alors ne m'ont jamais quitté et restent aujourd'hui précieuses, aussi animées qu'il y a ... 40 ans, ces années me semblant plus vivaces et présentes que les deux décennies passées.

Si bien que lorsque certains de ces "camarades" de fac m'encouragèrent à présenter ma "candidature" pour la troisième ligne du tram je me suis senti aussi dubitatif qu'enthousiaste. Si j'ai souvent exprimé les inspirations arlésiennes de mon enfance je n'avais pas encore eu l'occasion de travailler sur les sédiments intimistes de ces saisons languedociennes. Et le cahier des charges d'emblée les résumait : dire la ville, dire le chemin vers la mer, entre technicité et jeu d'enfant. A mon arrivée dans le quartier de la comédie les voitures tournaient encore autour de "l'œuf" et le petit train de palavas dont subsistait encore la gare de briques rouges et les rails vers l'esplanade venait à peine de prendre sa retraite. Je n'avais "plus qu'à". »





### Carnet de voyage de Monsieur Christian Lacroix

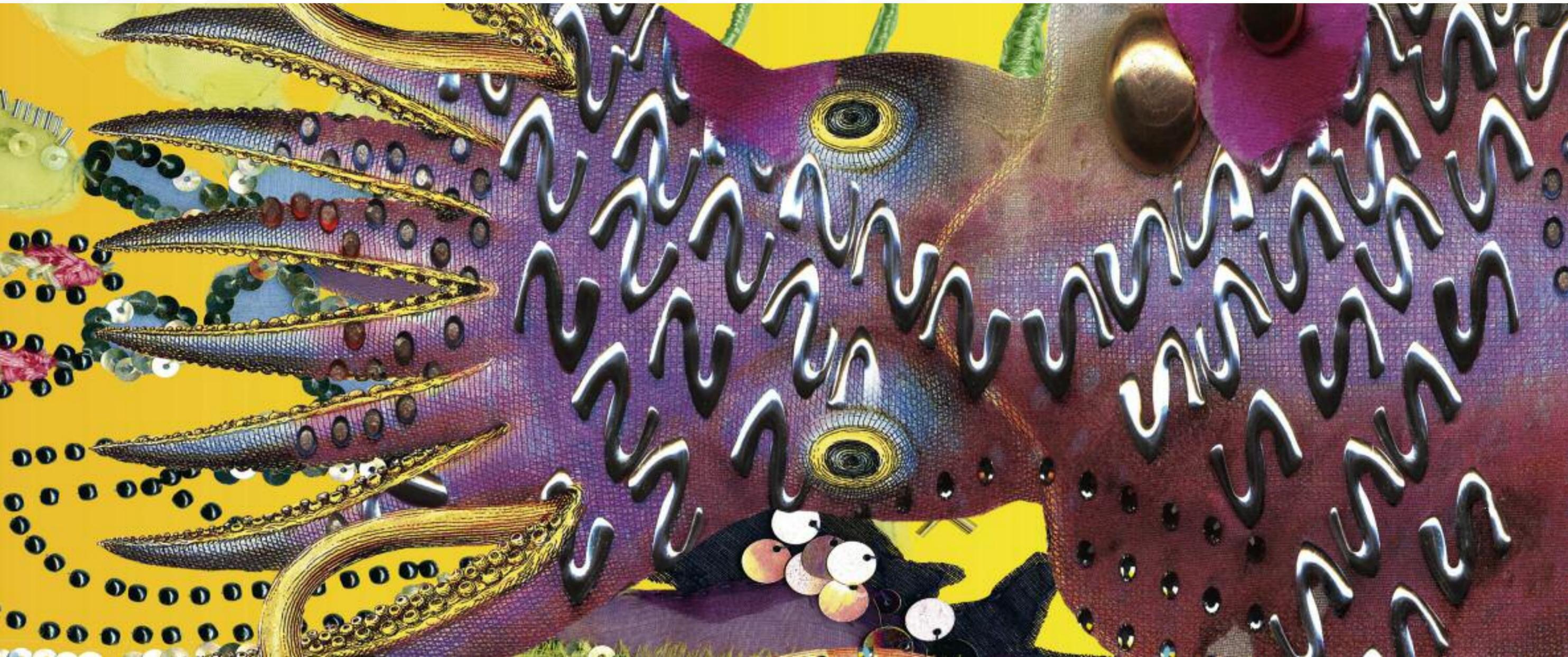
A bord de la 3<sup>e</sup> ligne de tramway

#### Une inspiration sans limite

« Puis-je ajouter que dubitatif j'étais car pas une seule seconde j'ai pensé être préféré à mes amis Elisabeth Garouste et Mattia Bonetti avec qui j'ai concocté en 1987 le concept des salons de haute-couture faubourg saint-honoré. Je me sentais donc d'autant plus libre de m'amuser, d'aller jusqu'au bout de mon inspiration sans craindre la surcharge ni me poser la question de la modernité. Sans doute le projet y a-t-il gagné en liberté et en opulence puisque, ne cherchant pas à plaire, je n'ai rien censuré. Peut-être, sans doute, cela m'a-t-il porté chance. »

#### Le tramway, un gentil monstre marin chargé d'histoire

« Pour "dire" cette ville et son rapport et la proximité de la mer j'ai, d'emblée, imaginé ce tram vers les plages comme un aimable reptile, un animal fabuleux, un gentil monstre marin chargé en douceur des fastes historiques que m'évoque cette ville qui n'a cessé de s'inscrire dans l'histoire, de s'illustrer dans tous les domaines et, jusqu'à nos jours, de définir la modernité d'une cité-phare. J'ai donc chargé les "flancs" de cette créature fantastique de gravures anciennes, entre moyen-âge et Jules Verne, afin d'exprimer la connaissance, en les enluminant de paillettes, broderies et pierreries en trompe-l'œil afin de les "signer". »



## Carnet de voyage de Monsieur Christian Lacroix

A bord de la 3<sup>e</sup> ligne de tramway



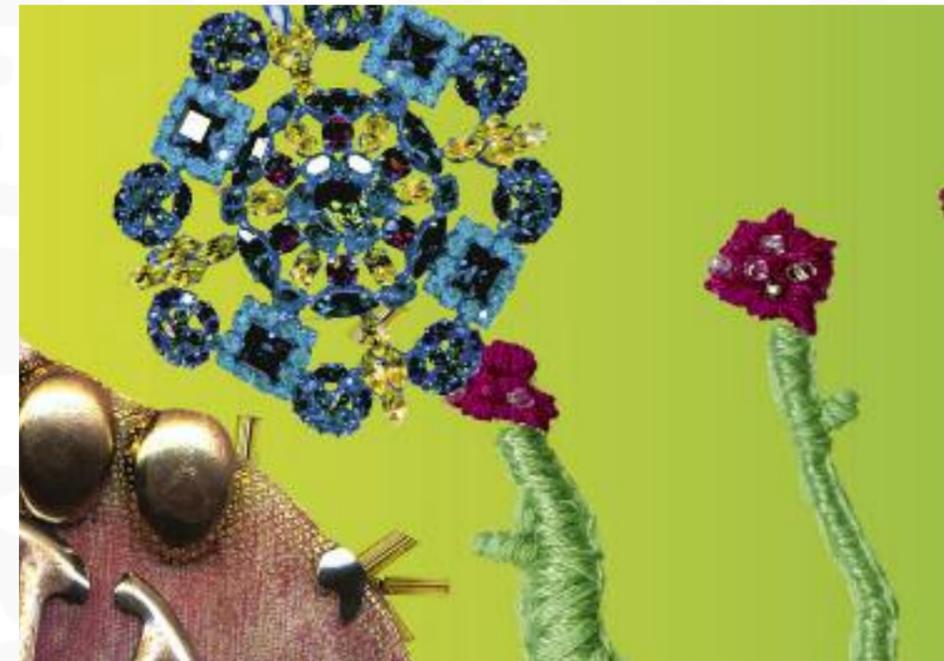
### Un nez inspiré d'un masque de plongée

« La face, le nez étaient aussi important, comme le visage d'un être familier puisqu'on va le rencontrer tous les jours. Il fallait qu'il ait une "bonne tête", un abord sympathique. C'est pourquoi j'ai concentré là des motifs de bijoux couture flamboyants. Afin d'ouvrir au maximum la "baie" du "poste de pilotage" je suis parti de l'idée simple d'un masque de plongée. Le verre fumé en dégradé ainsi que les noirs qui scandent toute la rame sont là pour mettre en valeur la gamme des couleurs qui, de la tête à la queue du tram, prennent toutes les couleurs du spectre, du chaud au froid, comme du nord au sud ou du jour à la nuit. »

### Des broderies et pierres réelles

« Sur les côtés alternent étoiles de mer et poissons, et même des pieuvres comme dans 20 000 lieux sous les mers. Pour les rendre précieux nous avons scanné d'authentiques broderies de fil et de pierres qui viennent rehausser ces motifs de clous et strass rutilants. Avec l'audace d'imaginer que voir passer ce tram ou l'emprunter pourra faire sourire même au fond de l'hiver ou les rares jours de pluie, comme pour des vacances permanentes. »



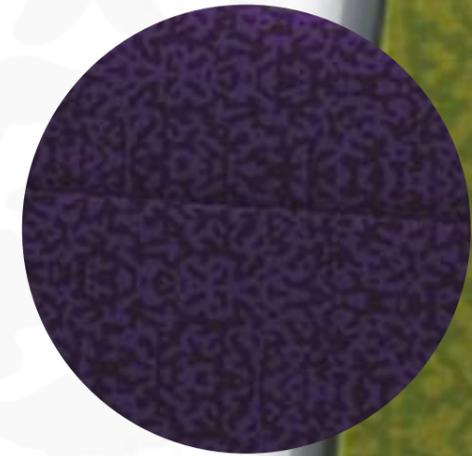


## Carnet de voyage de Monsieur Christian Lacroix

A bord de la 3<sup>e</sup> ligne de tramway

### Un intérieur marin travaillé du sol au plafond

« Enfin, pour que le voyage soit complet, l'intérieur évoquera aussi l'univers marin avec, en particulier, tout un réseau de barres d'appui traitées comme des branches de corail, légèrement courbés en élégantes sinusoïdes. Du sol au plafond et d'un bout à l'autre de chaque voiture on peindra les parois, et c'est une prouesse technique, en dégradés de bleus qui "diront" le ciel et l'eau, l'air et le vent. A cet azur et cet orange répondent les marines et absinthes/chartreuses (pour ne pas dire pastis !) des sièges recouverts d'un tissu exclusif reproduisant ces motifs que l'on trouve sur certain coquillages ou poissons exotiques. Le tout équilibré par un tapis de sol noir. »





« J'ose espérer que les Montpelliérains auront à prendre ou voir ce tram avec le même plaisir que celui que j'ai eu à le "confectionner" et qu'ils sentiront ma fierté d'en avoir été chargé et ma gratitude pour une ville qui m'a tant donné. »

Monsieur Christian Lacroix



## Quelques rappels sur la ligne 3 du tramway, un chantier de 530 millions d'Euros

Montpellier Agglomération a lancé, en mars 2009, les travaux de sa 3<sup>e</sup> ligne de tramway. Elle s'intègre dans le réseau de transports en commun que développe l'Agglomération de Montpellier pour un maillage optimal et un développement du territoire respectueux de l'environnement. Avec une mise en service de ligne tous les 6 ans (en 2000, 2006 puis 2012), son déploiement est exceptionnel et la clé de sa réussite est l'intermodalité. Ainsi, autour des deux lignes de tramway déjà en service, dont le succès est incontestable, 29 lignes de bus permettent des correspondances simplifiées et huit parkings tramway décongestionnent le centre-ville de Montpellier.



Avec la mise en service de la 3<sup>e</sup> ligne, l'ensemble du réseau desservira 45% des emplois de l'Agglomération et 50% de la population.

D'une longueur de 22,4 km, la ligne 3 desservira 4 communes de l'Ouest de l'Agglomération en direction du Sud, Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols, soit deux principaux axes : le secteur Nord-Ouest avec des zones d'emplois et d'habitat à forte densité, et le secteur Sud-Est avec sa forte activité marchande.

**Coût total** ..... 530 M€

### Financement

Montpellier Agglomération	.....	369,4 M€
État	.....	82,6 M€
Région Languedoc-Roussillon	...	50M€
Département de l'Hérault	.....	28 M€



### Intervenants

- > **Maîtrise d'ouvrage**  
Montpellier Agglomération
- > **Maîtrise d'ouvrage déléguée**  
TaM (Transports de l'agglomération de Montpellier)
- > **Maître d'œuvre**  
EGIS RAIL - A. GARCIA-DIAZ - A. PETER  
EGIS EAU  
EGIS AMENAGEMENT

### Calendrier

- > **Jusqu'en octobre 2010**  
Travaux de déplacements et rénovation de réseaux (eau, assainissement, électricité, lignes téléphoniques, gaz...).
- > **Fin 2009 à fin 2011**  
Réalisation des infrastructures et revêtements (voiries, plateformes, trottoirs, voies de circulation, espaces verts et éclairage public)
- > **De juin 2010 à septembre 2011**  
Pose de la voie ferrée
- > **De décembre 2010 à février 2012**  
Travaux d'équipements, comprenant également l'aménagement des quais des stations, les abris, bancs, panneaux d'information et distributeurs de tickets.
- > **À partir de janvier 2012**  
Essai des systèmes de rames
- > **Printemps/été 2012**  
Mise en service



**Réseau de transports de Montpellier Agglomération :  
67 millions de voyageurs transportés par an**

Le réseau de transport en commun de TaM connaît un succès qui ne cesse de croître. Chaque année, 67 millions de voyageurs utilisent les 30 lignes de bus et les deux lignes de tramway. La 3<sup>e</sup> ligne complètera le maillage du territoire. Sa fréquentation est estimée à 77 000 voyageurs par jour.

## Alstom Transport, concepteur du matériel roulant

Alstom, Montpellier Agglomération et TaM travaillent en étroite collaboration depuis 13 ans, ce qui permet aux habitants de l'Agglomération de bénéficier d'un service de tramway performant et fiable. Montpellier fut la première agglomération au monde à choisir le tramway Citadis d'Alstom en 1997 et la première à le mettre en service en juillet 2000. En 9 ans, Alstom a déjà fourni une flotte de 57 rames destinées aux 2 premières lignes de tramway. 23 rames Citadis seront livrées pour la ligne 3. En 2012, le réseau de tramways Citadis de Montpellier comptera 80 rames, constituant ainsi le parc le plus important de France après Paris.



### Contacts presse Alstom

Pauline Bochot. Tél. 01 57 06 97 60.  
pauline.bochot@transport.alstom.com

Stéphanie Berna. Tél. 06 89 06 26 07.  
stephanie.berna@transport.alstom.com

La direction du design d'Alstom Transport (Design & Styling) supervise le management et la planification du design de la ligne 3. Son objectif est d'offrir des solutions design précises et fidèles aux ambitions de l'Agglomération de Montpellier, en parfaite harmonie avec l'architecture générale du tramway Citadis qui intègre des compétences en matière de design, de modelage numérique, de couleurs, de matières et d'éclairage.

### Une rame personnalisée pour la 3<sup>e</sup> ligne de tramway de Montpellier Agglomération

Issu d'une plate-forme de composants standardisés à 80%, parfaitement éprouvés, Citadis offre la possibilité à chaque collectivité de personnaliser le style extérieur et les aménagements intérieurs. Les choix design de Monsieur Christian Lacroix expriment parfaitement la personnalisation possible de Citadis qui devient alors un objet expressif, emblématique, reflétant les valeurs et la dynamique de la ville dans laquelle il s'inscrit. Ont ainsi été adaptés le nez, inspiré d'un masque de plongée, les dégradés de couleurs et l'ensemble de l'aménagement intérieur.

Le tramway Citadis d'Alstom offre une qualité de vie à bord optimale et un maximum de confort aux passagers. Ainsi à l'image du design retenu par l'agglomération pour ce projet, tout est mis en œuvre pour rendre le voyage agréable et confortable : plancher bas intégral, climatisation, vidéo-surveillance, informations sonores et visuelles. D'une longueur de 42 mètres, les rames pourront transporter plus de 300 passagers. Il améliore également la qualité de vie en ville grâce à un niveau sonore inférieur de 5 dBA au niveau généré par le trafic automobile, soit près de 4 fois moins de bruits.

Face à une concurrence agressive des constructeurs étrangers sur le marché français, cette décision confirme la compétitivité de l'industrie française et de la gamme Citadis d'Alstom. Citadis participe au dynamisme économique des régions françaises. En effet, les rames de l'Agglomération montpellieraine seront conçues et assemblées dans l'usine Alstom de La Rochelle.

D'autres sites participeront à la fabrication : Ormans pour les moteurs, Le Creusot pour les bogies, Villeurbanne pour l'électronique embarquée et Tarbes pour les équipements électriques et électroniques de la chaîne de traction.

### A propos d'Alstom Transport en France

Implantée sur 9 sites répartis dans l'hexagone, Alstom Transport est la première entreprise ferroviaire française et contribue au dynamisme des économies locales. Les 8 800 collaborateurs d'Alstom en France sont détenteurs d'un savoir-faire destiné à servir les clients français et internationaux, sachant qu'un emploi chez Alstom génère environ 3 emplois chez ses fournisseurs.

### A propos d'Alstom Transport

Dans une logique de mobilité durable, Alstom Transport développe et propose la gamme de systèmes, d'équipements et de services la plus complète du marché ferroviaire. Alstom Transport est capable de gérer l'ensemble d'un système de transport, comprenant le matériel roulant, la signalisation et les infrastructures, et d'offrir des solutions « clés en main ». Au cours de l'exercice 2009-2010, Alstom Transport a enregistré un chiffre d'affaires de 5,8 milliards d'euros. Alstom Transport est présent dans plus de 60 pays et emploie 27 000 salariés.

[www.transport.alstom.com](http://www.transport.alstom.com)



### Contact presse Montpellier Agglomération

Coralie Trigueros. Tél. 04 67 13 61 63 / 06 64 80 86 36 [c.trigueros@montpellier-agglo.com](mailto:c.trigueros@montpellier-agglo.com)

