

## Collectif Tramway Ligne 5 : COMPTE-RENDU Réunion Clapiers le 5 février 2015

La réunion a été introduite par l'élue aux transports de Clapiers Gabrielle Crouzil : Elle a excusé le maire Eric Penso et en son nom, réaffirme le soutien de la municipalité pour la ligne 5. Elle précise que la métropole est jusqu'à cet automne en phase de diagnostic avec notamment consultation des associations. Les enjeux financiers sont importants au regard de la baisse actuelle des subventions de l'Etat.

Etaient présents 100 à 120 participants.

### Historique des réunions du 5 :

- Juin 2014 : rencontre avec l'association intercommunale La ligne 5 c'est maintenant (pétition lancée en avril 2014)
- 5 septembre, 5 octobre, Clemenceau et Ave de Toulouse, prise de contact entre associations
- 5 novembre : forte mobilisation à Lavérune
- 5 décembre, Ave Lepic, création du collectif Ligne 5
- 5 janvier Montpellier Clemenceau : rencontre avec Atout tram d'Avignon
- 5 février : accent sur les données financières et techniques

### 1/ Finances : Présentation par Michel Chastaing, président de Clapiers Durable

Etude des coûts réels à partir des chiffres inclus dans la Déclaration d'Utilité publique.

- La ligne 5 est arrêtée depuis 15 mois.
- La rumeur parle de 450 millions d'euros pour la construction de la ligne. Or les collectivités territoriales récupèrent la TVA : le coût réel est de 320 millions d'euros dont 26 millions hors taxes dévolus aux travaux de la ligne 4.
- Les subventions :
  - Celle de l'Etat est acquise : 31,42 millions d'euros (Grenelle 2)
  - Région (au moins 25 millions)
  - Département de l'Hérault : aucune participation pour l'instant (évolution possible avec les élections départementales)
- Prêts possibles par la banque d'Investissement sur 30 ans à des taux intéressants actuellement
- Le coût pourrait être inférieur en fonction de la baisse actuelle du prix des matériaux (acier, béton, asphalte)
- La ligne 5 serait bénéficiaire au bout de deux ans : 3 millions d'euros annuels
- Les entreprises (au delà de 9 salariés) contribuent aux transports urbains : la taxe transport représente un quart des ressources de la métropole
- Le dynamisme de Montpellier est un gage stable de revenus pour le financement des transports dont le coût repose en grande partie sur la contribution des entreprises
- Arguments en faveur du tramway : développement durable, lutte contre la pollution, sécurité routière et source importante d'emplois durant les trois ans du chantier.

## 2/ Données techniques apportées par Eric Boisseau de la FNAUT

- Prévisions pour la ligne 5 : 60 000 voyageurs / jour (contre 30 000 voyageurs/jour pour certaines autres lignes)
- Le tramway est beaucoup plus attractif que le bus (plus rapide)
- L'écart de coût entre Tramway et BHNS n'est pas si important (ex. le tramway de Valenciennes moins cher que le BHNS de Nîmes, car il circule en voie unique avec circulation alternée).
- Rallongement important du temps de transport lorsqu'il y a des correspondances
- Proposition : Pendant la période de moratoire, le président de la métropole pourrait demander au maître d'œuvre de s'inspirer de l'exemple de Besançon dont le tramway se révèle très économique, pour baisser le montant de la facture
- Ces différents points seront débattus lors de la prochaine réunion du collectif à Cournonterral le 5 mars, avec Marc Letourneur, ancien directeur de la TAM

## 3/ Importance du tramway pour les habitants de Clapiers : Yves Pacou, La ligne 5 c'est maintenant

- La ligne 5 au nord et à l'ouest de Montpellier se justifie d'une part par le plan Campus
- Le tramway à Clapiers permettrait de loger des étudiants à Clapiers
- Le prolongement jusqu'à Clapiers constitue une mesure de justice et d'équité (le financement agglomération ne doit pas s'arrêter à Montpellier)
- Problème du franchissement du Lez : erreur d'avoir fait un pont sans prévoir le tram. Ceci ne doit pas servir d'argument contre le tramway
- Terminus de la Médiathèque est très important car permettait à 2500 clapiérois (près de la moitié de la population) des s'y rendre à pied en - de 15 mn.:
- Tous les lotissements de la commune sont desservis
- 60% des clapiérois actifs travaillent dans la zone nord de Montpellier (Hôpitaux, Facultés, Agropolis...)
- Hors raisons professionnelles, les habitants pourraient aller à Montpellier centre ou à la gare en 30 minutes (au lieu de l'actuel trajet via Jacou ligne 2, rétrograde car beaucoup trop long)
- L'existence d'un parking de 500 places (parmi les plus grands parkings de délestage de la métropole), réduirait considérablement le nombre de voitures en circulation

## 4/ Importance du tramway de l'autre côté de la ligne pour Lavérune et Ovalie:

- Fort trafic routier entre **Lavérune** et Montpellier : la commune est le point de convergence de nombreux axes vers la métropole engendrant des problèmes pollution, bruit, embouteillages...
- Importance du tramway pour le public scolaire : les jeunes de Lavérune fréquentent le lycée Georges Clemenceau à Montpellier (seul établissement du second degré non relié à un tramway). Les trajets quotidiens sont de l'ordre de 2 heures aller/retour dans des bus surchargés (de nombreuses personnes circulent debout).
- **Ovalie** : forte densité pour éviter l'étalement urbain, pensé à l'origine avec la desserte d'un tramway
- Equipement sportif très important : le stade de rugby est donc le seul équipement sportif d'importance non desservi par une ligne de tramway

- L'ouest de Montpellier étant très peuplé, le passage du tramway représente là encore, une mesure de justice et d'équité

## 5/ Echanges avec la salle :

- Agropolis : intervention d'une chercheuse qui évoque les nombreux soutiens sur le site (bénéfiques pour les salariés et condition nécessaire pour recevoir des partenaires internationaux). Elle pense qu'une association interne à Agropolis va pouvoir se mettre rapidement en place.
- Montpellier est une des grandes villes les moins endettées (sous-entendu, elle peut se permettre de contracter un prêt pour cette ligne).
- L'adjoint au maire de Clapiers, Thierry Vindolet, candidat aux élections départementales se prononce en faveur de la ligne 5, dans le cadre d'un projet de développement durable.
- Accès aux universités : 15 minutes en tramway contre 40 à 45 minutes en bus.
- Contestation de la portion du tramway à voie unique qui constituerait un frein considérable (cf. Jacou). Il faut avoir une vision urbanistique globale à moyen terme en considérant le développement de la métropole très important dans les cinquante prochaines années.
- Montferrier avait demandé le passage du tramway : la proposition a été rejetée au moment de la DUP car cela aurait induit un surcoût de 2 millions d'euros ? (pont supplémentaire). Nécessité pour le collectif de se référer à la DUP actuelle pour ne pas prendre davantage de retard dans la réalisation du tramway.
- Nécessité d'ancrer les argumentaires sur de vrais besoins : mettre en lien le besoin de tram avec la densité urbaine (faut-il vraiment envisager le prolongement jusqu'à Prades-le-lez ?)
- Position politique du collectif jugée frileuse. Réponse du collectif : position apolitique du collectif ce qui n'empêche pas d'envoyer un courrier à tous les élus en place et aux candidats aux prochaines élections.
- Toutes les personnes qui soutiennent l'action du collectif peuvent aller dans les réunions publiques rechercher les soutiens des différents candidats.
- Propositions : des autocollants à distribuer dans les embouteillages, distribution de tracts les soirs de matchs à Ovalie, recherche de soutien des associations de parents d'élève (Clemenceau, Agropolis), collecte de dons lors des prochaines réunions pour financer nos actions.

### **Prochaine réunion :**

**5 mars 2015 à 18h30 à Cournonterral**

salle du peuple

### **Grande manifestation à noter dans vos agendas :**

**Dimanche 5 avril : Tram s'humance entre Lavérune et Clapiers**

avec pique-nique à midi