

Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération de Montpellier

Séance publique du
vendredi 13 juin 2014

PROCES-VERBAL

maillage qui doit être, et qui sera du travail de maillage au coup par coup, sur des solutions qui seront complètement adaptées à chaque cas particulier. Voilà, c'est ce travail-là que je vais vous proposer par la suite.

Monsieur le Président

Merci Madame Gianiel. Le débat étant clos, je vais mettre au vote la proposition de tramway à 1 euro dans les carnets de 10 voyages qui passent de 12 € à 10 € - et cela s'appelle bien le tramway à 1 euro - et la diminution pour les abonnements pour les jeunes de 18 à 26 ans, 50 € de diminution par abonnement.

Le président procède au vote.

Se sont abstenus : M. D. BOUMAAZ, Mme F. JAMET.

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte à la majorité des voix exprimées.

Monsieur le Président

Chers collègues, je vous remercie pour cette très très grande et belle unanimité.

Nous passons au point 3 de l'ordre du jour qui concerne la cinquième ligne de tram.

La parole est à Madame Gianiel.

POINT N° 3 - TRAMWAY CINQUIEME LIGNE - INFORMATION

Madame GIANIEL

Si vous le permettez, car je crois que le débat renforce mon envie d'aller un petit peu plus loin dans mon propos. Je vais essayer de reprendre le fil qui était le mien au départ.

Donc je vous ai parlé d'environnement mais également de nécessité d'aller plus loin maintenant en termes de dessertes. Je vous rappelle que la densité du réseau de transports en commun est très importante sur Montpellier et que nous arrivons probablement au moment où nous devons nous poser la question du comment et jusqu'où devons-nous aller pour desservir nos habitants les plus isolées ou les moins bien desservis ? Puisque c'est aussi de cela dont il s'agit. Et c'est cette question qui va à présent se poser.

Le choix d'un réseau dense de tramway qui a prévalu ces dernières années obéissait à une triple nécessité. Tout d'abord proposer une alternative au tout voiture, dans un contexte de saturation progressive du réseau routier aux entrées de Montpellier.

Autre nécessité, je passe rapidement, c'est lutter contre la pollution atmosphérique qui, nous l'avons vu, est largement causée par la circulation routière. Le choix d'un réseau dense de tramway permettait de lutter contre l'étalement urbain, phénomène constaté de manière importante dans l'agglomération et le département depuis les années 70 maintenant.

Alors, avant de se poser la question du comment et jusqu'où devons-nous aller pour mieux desservir nos habitants, je pense qu'il convient de se poser la question tout court, de prendre le temps d'un diagnostic poussé du réseau existant. Et seulement ensuite, d'établir une véritable planification des mobilités futures qui soit concertée et qui s'appuie sur le réseau, armature actuelle de tramway. C'est ce que je vous propose et c'est l'objet du schéma directeur des transports qui est actuellement en cours.

L'établissement du schéma directeur est un travail que nous allons mener ensemble et qui va nous demander de raisonner au-delà de nos besoins et de nos limites communales, sans doute également au-delà des besoins et des limites de notre agglomération. Car, comme l'eau, la mobilité ne reconnaît pas les limites administratives. Il s'agira donc de nous atteler à faire le lien par l'offre de transports et de mobilité avec les habitants des communes ou des secteurs les plus isolés du centre ur-

bain. Pour permettre notamment de pratiquer autrement qu'en voiture les trajets quotidiens domicile/travail, encore effectué à plus de 80 % en voiture dans l'agglomération, mais également les autres trajets.

L'enquête ménages/déplacements, menée tous les 10 ans par le département et dont les résultats seront disponibles cet été, viendra alimenter nos réflexions. La poursuite du lien par l'offre de transports passera nécessairement par la mise en œuvre de solutions sur-mesure, adaptées, sans doute différentes de celles que nous connaissons actuellement, novatrices donc, et qui s'attacheront à préserver la pertinence et la qualité du service, notre environnement, la sécurité des personnels et des usagers et nos finances.

Le schéma directeur des transports doit en premier lieu mettre en lumière les points forts et les points faibles de notre réseau. Qui comprend, je vous le rappelle : 36 lignes de bus, dont 9 fonctionnent en transport à la demande et qui connaissent un grand succès, 4 lignes de tramway, 16 parkings relais répartis autour de l'agglomération et permettant de poser sa voiture dans un lieu sécurisé afin de terminer son déplacement en tramway, 50 stations Vélomag et leurs 380 vélos qui ont généré plus de 200 000 locations en 2013.

Cette mise en lumière prend la forme d'un diagnostic actuellement en cours, sorte d'instantané photographique de toutes les pratiques de transport partagées sur notre territoire. Ensuite, nous réaliserons ensemble un travail d'échange et de dialogue au travers d'ateliers thématiques. Ces ateliers débuteront dans le courant des mois de septembre et octobre. Ils réuniront les élus et services de notre agglomération et des intercommunalités voisines qui souhaitent y participer, les associations, les usagers, et je le souhaite, les entreprises.

Nous fixerons nos axes de travail pour les 15 ans à venir ainsi que nos priorités. La priorisation de nos actions nécessitera l'étude de différents scénarios par secteur géographique et en cohérence avec l'ensemble des propositions de transport du territoire. Mais également, Madame Jannin, en lien étroit et coordonné avec les projets d'urbanisation et de requalification urbaine ou villageoise.

Le choix de ces scénarios vous sera soumis probablement au printemps 2015. Il donnera ensuite lieu à une programmation dans le temps qui constituera non seulement le schéma directeur des transports mais plutôt notre plan global pour la mobilité. Nous prévoyons de finaliser ce travail avant fin 2015.

Je vous remercie.

Monsieur le Président

Merci Madame Gianiel. Madame Julie Frêche.

Madame FRECHE

Monsieur le Président, Madame la vice-présidente, chers collègues. Concernant la ligne 5 de tramway, ma question était assez simple : dans la mesure où tout est prêt, pourquoi ne pas commencer dès aujourd'hui les travaux ? Pourquoi attendre ? Alors, je ne connaissais pas le dossier préalablement mais j'ai cru lire dans la presse que l'investissement était de 320 millions d'euros.

Monsieur le Président

Hors-taxes.

Madame FRECHE

Que la participation de l'État était à hauteur de 70 millions. Je crois que dans un contexte de crise, dans une ville à forte économie présente, avec un secteur du BTP extrêmement fort, ne faudrait-il pas commencer dès à présent les travaux ? Je crois que le réseau de tramway et cette ligne avaient été votés du temps de Georges Frêche.

Les sillons en tout cas, son passage avaient été actés à l'unanimité de ce Conseil d'agglomération. Après 3 ans d'intense travail, la Déclaration d'Utilité Publique en 2012 a été réputée favorable par le

Préfet. Pourquoi ne pas engager dès à présent la requalification de la route de Mende, la rénovation urbaine du boulevard Clémenceau, de la rue de Vannièrre et de l'ensemble des quartiers qui s'étendent dans deux zones vides de la ville de Montpellier, c'est-à-dire à côté de la route de Mende et entre l'avenue de Villeneuve d'Angoulême et de l'avenue de Lodève. C'est une zone quand même extrêmement étendue, très peuplée, avec des quartiers, Ovalie, la Providence, Paul Valéry, qui ont besoin de ce tramway. Et je crois que plus nous attendrons, plus la ligne 5 sera un tramway nommé désir.

Je vous remercie.

Monsieur le Président

Nous avons voté sur la première affaire. Les 4 affaires qui viennent après sont des points d'information.

Monsieur Caizergues, vous avez demandé la parole.

Monsieur CAIZERGUES

Je ne vais pas revenir sur ce qu'a dit, Monsieur le Président et chers collègues, notre amie Julie Frêche. Je voulais aussi rappeler ce qui s'était passé, à savoir que cette ligne 5 avait été votée à l'unanimité, un certain nombre d'entre nous qui sommes présents l'avions votée sous la présidence de Georges Frêche.

Avec un certain nombre de conséquences puisque des études avaient été engagées, de fort longues études et certainement fort coûteuses, j'en ignore le montant. Et nous devons lancer les travaux dès 2013, si j'avais bien compris, pour obtenir la subvention de l'État. La DUP avait été obtenue et les communes particulièrement impliquées ont revu leur stratégie en matière d'aménagement du territoire car l'impact d'une ligne de tramway, bien sûr c'est le transport des personnes mais cela va bien au-delà, c'est aussi un élément de l'aménagement du territoire.

Je rappelle que les plans locaux d'urbanisme ont été modifiés, que les habitants ont intégré ce nouveau mode de déplacement. Par exemple à mon niveau, au niveau de la commune de Lavérune, nous avons intégré l'arrivée du tramway dans notre agenda 21, notamment en faisant en sorte que les gens soient sensibilisés à l'usage de ce mode de transport. Au niveau de l'agglomération, je rappelle que le plan de déplacement urbain, le plan local de l'habitat, les différents documents de planification intègrent la ligne 5. Et nous avons donc une cohérence actuellement avec l'ensemble de ces documents de planification.

Aujourd'hui, si j'ai bien compris, nous arrêtons la ligne 5, nous mettons en attente. Motif majeur invoqué : l'absence de financement. Je n'ai pas entendu d'autres arguments contre la réalisation de cette ligne.

Monsieur le Président

Le Parc Montcalm.

Monsieur CAIZERGUES

Je l'aborde maintenant, Monsieur le Président. Indépendamment de ce point sur lequel je suis d'accord, le Parc Montcalm - il faut le revoir- faut-il revoir la totalité de la ligne ?

Vous proposez la réalisation prioritaire du bouclage de la ligne 4, la circulaire, et je suis tout à fait d'accord avec cette réalisation. C'est une excellente chose, qui est d'ailleurs comprise dans la DUP de la ligne 5, je le rappelle.

Vous priorisez la desserte de l'aéroport et de la mer. Je m'interroge sur le coût de ces réalisations qui vont desservir soit une population de vacanciers, des autochtones bien sûr, des touristes pendant quelques mois, soit des populations en transit pour l'aéroport.

Les communes littorales ne paraissent pas enthousiastes. Au niveau de l'aéroport, combien d'aéroports comme celui de Montpellier sont-ils desservis par un tram ? Que vont payer les communes

hors agglomération ? N'y a-t-il pas là aussi des solutions alternatives en développant, des navettes ou des circulations en site propre ?

Je voudrais insister sur un point qui est plus lié au secteur Ouest de Montpellier. En effet, tous les matins et tous les soirs, nous assistons à des embouteillages monstres qui viennent bloquer toute la circulation au cœur des villages. Embouteillages comme à l'Est aussi de l'agglomération qui ont été évoqués, où des solutions ont été envisagées. Passent par Lavérune des habitants de Gigean, Villeneuve-lès-Maguelone, Saussan, Pignan, Coumonsec, Cournonterral, Fabrègues, et il y a 30 000 habitants actuellement qui vivent dans ce territoire. Demain, ils seront 40 000. L'arrivée du tramway avait pour effet, avec les aménagements annexes notamment au rond-point Gennevaux, non pas de résoudre tous les problèmes, j'en ai bien conscience, mais de fluidifier ces déplacements. Qu'en sera-t-il, quelle solution de remplacement ?

Il est urgent, Monsieur le Président, de connaître avec plus de précision l'avenir de la ligne 5. Madame Gianiel nous a parlé effectivement d'études. Je vous avais précédemment demandé une planification. J'ai noté que les études devraient être finies apparemment en 2015. Mais au-delà de cela, je trouve qu'il y a, dans les propositions qui sont faites, insuffisamment de précisions. Je suis tout à fait d'accord pour que nous intégrions, dans le cadre de ce projet, le Parc Montcalm bien sûr. Mais au-delà de cela, il faut absolument, tout au moins à mon avis, que nous puissions avoir beaucoup plus de précisions sur l'ensemble de ces études. Et je regrette, car aujourd'hui il y avait un projet avancé. Je souhaite qu'il ne soit pas abandonné, loin de là, puisque je suis très favorable à l'installation de la ligne 5. Et dans l'attente, je souhaite qu'il y ait moins de brouillard qu'actuellement.

Merci.

Monsieur le Président

Merci Monsieur Caizergues. Monsieur Audrin, Maire de Saint-Georges d'Orques.

Monsieur AUDRIN

Je voudrais juste revenir sur le fait que nous avons voté à l'unanimité cette ligne 5, voici quelque temps. Je voudrais rappeler qu'à cette époque, nous n'avions aucune possibilité d'envisager une extension de la ligne 3 vers la mer et vers l'aéroport. Les choses ayant changé, c'est pour cela que je trouve qu'il est intéressant de retarder la ligne 5 pour finaliser ce qui a été mis en place.

Monsieur le Président

Madame Guiraud, Maire de Saint-Jean-de-Védas.

Madame GUIRAUD

Monsieur le Président, mes chers collègues. Très rapidement, sur la ligne 5 de tramway, comme mon collègue et ami Roger Caizergues, je suis personnellement favorable à cette ligne 5 de tramway. Pour la bonne et simple raison qu'elle est un petit peu couplée, en termes de problématique, avec le contournement Ouest de Montpellier.

Aujourd'hui, nous avons une situation à Saint-Jean-de-Védas qui est très compliquée en termes de circulation. Et je fais référence notamment au rond-point Maurice Gennevaux, les gens de l'ouest montpelliérain comprendront où cela se trouve, sur la route de Lavérune, qui est vraiment un point noir, jusqu'au rond-point du Rieucoulon. Qui fait que nous avons, dans Saint-Jean-de-Védas, un trafic de transit qui est extrêmement important. Donc c'est vrai que nous attendons avec beaucoup d'impatience le réaménagement de ce rond-point.

La seule difficulté qui se pose à nous aujourd'hui, Roger Caizergues connaît bien le problème, c'est que ce rond-point qui devait initialement être réaménagé en passage dessus/dessous serait réaménagé par le Conseil général en carrefour à feux. Ce qui, à mon avis, va amplifier les problèmes qui se posent aujourd'hui. Donc j'insiste vraiment sur la situation que nous connaissons à Saint-Jean-de-

Védas, qui aujourd'hui est compliquée et qui demain sera une situation totalement intenable. Donc c'est réellement un appel au secours que je lance pour arriver à régler au moins ce point pour Saint-Jean-de-Védas.

Merci Monsieur le Président.

Monsieur le Président

Merci Madame le Maire.

Oui, Monsieur Vindolet, qui représente Monsieur Penso, Maire de Clapiers.

Monsieur Vindolet

Merci Monsieur le Président. Nous souhaitons rappeler dans ce Conseil l'attachement de Clapiers pour l'aboutissement d'un projet qui améliorera considérablement l'offre de transport en commun dans notre commune et au-delà pour le nord de l'agglomération et les campus universitaires. C'est de l'aménagement de territoire dont il est ici question aussi. Nous avons pleine confiance en votre décision et sommes convaincus que le tramway viendra bien à Clapiers, malgré le retard annoncé dont nous prenons acte bien entendu.

Clapiers est très concerné par la ligne 5 de tram, ce sujet fut régulièrement abordé lors des réunions publiques organisées dans la commune. Nous souhaitons aussi, dans un souci de développement durable, promouvoir des modes de transport alternatifs. Nous l'avons inscrit dans notre agenda 21. Un système de transport en commun rapide et surtout en site propre, comme le tramway mais aussi le BHNS (Bus à Haut Niveau de Services), permettra d'augmenter considérablement l'offre de déplacement offerte à nos concitoyens du Nord de l'agglomération et valorisera nos campus et nos centres de recherche.

Merci.

Monsieur le Président

Merci beaucoup.

Monsieur le Maire de Prades-le-Lez.

Monsieur LUSSERT

Merci Monsieur le Président de me donner la parole. Je ne peux pas m'empêcher de penser que nous venons de proposer des tarifs bien économiques, 50 € avez-vous dit aux étudiants, et que la ligne 5 qui était prévue pour passer entre Montpellier II et Montpellier III n'existe pas, cela paraît incohérent.

Monsieur le Président

Mais la ligne 1 passe à 500 mètres.

Monsieur LUSSERT

De Montpellier II, pas de Montpellier III.

Monsieur le Président

500 mètres de l'université Paul Valéry et de la grille Vasarely et 80 mètres de la place Eugène Bataillon.

Je réponds à la question qui m'est posée. Monsieur le Maire de Prades indique la situation des étudiants de Montpellier II et Montpellier III, je réponds sur Montpellier II et Montpellier III. 90 mètres depuis la ligne 1 jusqu'à Paul Valéry et 50 mètres de la ligne 1 jusqu'à Eugène Bataillon.

Monsieur LUSSERT

Il est vrai, Monsieur le Président, que la ligne 1 passe à proximité.

Monsieur le Président

Ah ! Merci Monsieur le Maire.

Monsieur LUSSERT

Moi qui travaille à l'université de Montpellier II, je ne chicanerai pas sur les 80 ou 90 mètres. Révisez un petit peu quand même, c'est un petit peu plus long mais guère. Nous n'allons pas polémiquer sur ce point-là.

Monsieur le Président

Si les habitants de Montpellier veulent que le tramway vienne les desservir devant leur porte chacun d'entre eux, nous allons fabriquer un tortillard.

Et il n'y a personne qui défend le Parc Montcalm dans la tribune ?

La tribune

Si! Si!.

Monsieur le Président

Ah ! Ils sont là nos amis. Mais vous étiez fatigués ! Voilà !

Non mais ne vous disputez pas, ce n'est pas le même sujet, nous allons y venir. Monsieur le Maire de Prades, allez-y, poursuivez.

Monsieur LUSSERT

Je ne pensais pas avoir vocation de détonateur ce soir.

Je voulais dire un mot sur le Parc Montcalm. Je peux comprendre, Monsieur le Président, qu'avec les promesses électorales que vous avez faites, vous deviez réviser la copie au niveau du Parc Montcalm, donc un certain moratoire me paraît logique. Sauf à dire que s'il dure trop longtemps, comme certains de mes collègues l'ont déjà dit, c'est peut-être la fin de la ligne 5.

Vous avez compris que j'ai l'intention de la défendre. Très rapidement, je passe sur ce qui a déjà été dit de la saturation de la circulation routière. Par exemple sur la RD65 au rond-point de Girac, qui est un point d'intersection entre les gens qui viennent de Clapiers, de Montferrier, de Prades-le-Lez et tout ceux qui viennent de hors de la communauté, plus au nord.

J'ai fait une promesse électorale aussi, Monsieur le Président, qui était celle de consulter la population de Prades-le-Lez quant à la ligne 5. Vous savez que lorsque nous avons parlé tout à l'heure de Déclaration d'Utilité Publique, il s'agissait de la première DUP ou de la DUP du premier tronçon. C'est de la deuxième DUP dont je voudrais parler, celle qui n'avait pas été encore acquise et pour laquelle nous en étions justement à la consultation, à l'enquête publique qui devait avoir lieu incessamment sous peu.

Je vous ai envoyé l'avis du Conseil municipal de Prades-le-Lez sur le sujet, qui était favorable à cette mise en place de l'enquête publique. Alors, pourquoi ne pas consulter les populations sur ce deuxième tronçon puisque tout était prêt pour le faire ?

Je terminerai, en vous disant ma tristesse d'une éventuelle non-réalisation de cette ligne. Comme mon collègue Roger Caizergues, les documents d'urbanisme comme le PLU à Prades-le-Lez ont été modifiés pour voir arriver le tram. Nous avons même intégré un périmètre d'étude du projet d'aménagement global, c'est-à-dire une servitude, qui fait que nous avons gelé la constructibilité des terrains qui sont concernés par ce périmètre. Donc l'impact est relativement fort puisque vous savez, par ailleurs, nous sommes en train de faire un gros effort d'aménagement de notre territoire pour essayer d'appliquer la loi relative à la Solidarité et Renouvellement Urbains et la loi Duflot.

Il me semble que l'annonce de l'arrivée du tram en 2017 avait quelque peu maintenu le dynamisme du marché immobilier. Si le moratoire devait être trop long, je crois que cet encouragement et ce dynamisme seraient moindres et la commune serait mise en difficulté si ce chantier, si je puis m'ex-

primer ainsi, devait durer trop longtemps. Ce qui nous mettrait dans la difficulté de ne pas répondre aux exigences que nous avons acceptées par rapport au PLH.

Je terminerai donc en disant que cette ligne 5 a été un espoir formidable pour une majorité de la population de Prades. J'espère que le moratoire, que je peux comprendre comme je l'ai dit par rapport à un certain tracé, ne sera pas trop long et que nous verrons un jour la construction de cette ligne jusqu'à Prades-le-Lez.

Merci.

Monsieur le Président

Merci Monsieur le Maire. Est-ce que quelqu'un souhaite encore s'exprimer ? Monsieur Fraysse, Maire de Montferrier, puis Monsieur Meissonnier, Maire de Baillargues.

Monsieur FRAYSSE

Je serai assez bref puisque beaucoup de choses ont été dites et que je rejoins bien sûr tous ces problèmes, surtout techniques. Puisque nous sommes obligés de nous rendre compte que, au-delà de la première couronne de Montpellier, des habitants construisent dans les villages au-delà de cette couronne. Je veux citer de mon côté par exemple le Pic Saint-Loup. Je vous assure que tous les matins, ce sont des flots de véhicules qui descendent de plus haut et qui, pour des raisons de circulation bloquée aux différents carrefours, traversent nos villages un peu n'importe où, n'importe comment et avec des vitesses bien sûr excessives.

Simplement, je dirai que nous comptons beaucoup sur cette ligne 5 pour essayer de trouver des solutions à ce problème. Mais je suis comme vous, Président, et c'est tout à votre honneur, vous essayez et vous tenez vos promesses. Il ne faut pas oublier non plus que nous, Maires de ces communes, nous avons tenu des promesses pendant nos campagnes électorales en disant de ne pas s'inquiéter, que cette circulation allait s'arranger et qu'en 2017 la ligne 5 devrait se mettre en place. Donc moi, je souhaiterai tenir aussi mes promesses, puisque nous avons eu plusieurs réunions publiques à Montferrier notamment où les gens responsables avaient promis que cette ligne se ferait en 2017.

Je suis conscient qu'il doit y avoir des problèmes financiers, bien sûr. Il y a le Parc Montcalm également. Alors, à ce moment-là, que nous ayons une discussion, et je crois que Madame Gianiel dans ce schéma directeur de la circulation va en parler. Mais il serait important que nous puissions avoir des échéances assez précises et dire que ce ne sera pas en 2017 mais en 2018, 2019, je ne sais pas aujourd'hui. Mais en tout cas, nous pourrions essayer d'avoir des dates beaucoup plus précises, dire d'une part que la ligne 5 n'est pas enterrée et qu'elle risque de se construire à telle ou telle échéance. Pour qu'il puisse être dit que le Maire de Montferrier a tenu ses promesses.

Merci.

Monsieur le Président

Merci Monsieur le Maire. Monsieur Meissonnier.

Monsieur MEISSONNIER

Monsieur le Président, je voudrais rappeler ici, et tout le monde en fait écho, que tout le réseau des flux de véhicules de l'agglomération est saturé au Nord, au Sud, à l'Est, à l'Ouest. Tout le monde est dans le même panier sur ce point-là. La question à se poser est par rapport à la pertinence, je pense, qui est une pertinence des plus prioritaires. Je ne vais pas parler du tramway jusqu'à la mer mais du tramway jusqu'à l'aéroport.

Je pense que c'est une priorité pour permettre à l'aéroport d'une part de rester d'une dimension internationale car c'est le tissu économique qui est impacté, et le tissu économique c'est l'emploi. La question que nous pouvons nous poser est : vaut-il mieux mettre une demi-heure de plus pour aller à son travail ou perdre son travail ? La question est là. Je pense qu'il y a des priorités. La priorité,

pour moi, ce n'est peut-être pas d'amener le tramway jusqu'à la mer. Mais il y a une évidence, c'est d'amener le tramway jusqu'à l'aéroport car c'est ce qui fait le maillage de notre tissu économique. Pour aller de la partie Est au centre-ville de Montpellier, c'est vrai que nous mettons du temps. De l'Ouest, c'est pareil, le contournement Ouest de Montpellier est une priorité, la déviation de la 113 en est une autre. Tout cela, ce sont des choses qui sont prioritaires, qui sont à étudier par rapport à des financements dont nous disposons actuellement et qui n'étaient pas des financements peut-être qui étaient aussi clairs quand nous avons voté cette ligne 5 de tramway.

Je vous remercie.

Monsieur le Président

Est-ce que quelqu'un souhaite encore s'exprimer ? Madame Touzard.

Madame TOUZARD

Très rapidement. Juste pour dire qu'il y a un élément aussi à prendre en compte, il me semble, c'est qu'en fluidifiant et en améliorant les connexions et les transports entre les communes autour de Montpellier et dans Montpellier même, c'est le modèle de développement économique aussi qui pourra évoluer. Je pense qu'il faut aussi, derrière. Nous parlons beaucoup d'aménagement du territoire, il n'y a pas que l'urbanisme. Les communes alentour de Montpellier peuvent devenir aussi des centres de développement économique. Je pense que c'est un enjeu que l'agglomération doit relever. Que les entreprises s'installent plus dans les communes alentour et que ces communes jouent un autre rôle que simplement celui qui leur semble prédestiné, celui d'être des communes d'ortoirs.

Je pense que c'est un élément. Et donc rêver peut-être aussi de flux inversés dans les transports et dans les déplacements. Pourquoi pas à l'avenir des personnes habitant à Montpellier et venant travailler dans les communes alentour ? Je pense que nous sommes dans une vision encore à plus long terme mais il faut que nous y pensions. L'agglomération de Montpellier peut être originale et précurseur au niveau français dans ce domaine, je pense.

Monsieur le Président

Merci Madame le Maire. Est-ce que quelqu'un souhaite s'exprimer ? Madame le Maire de Pignan, Madame Cassar.

Madame CASSAR

Oui Président. Je voulais simplement dire qu'effectivement, nous parlons ce soir d'un moratoire et non de l'abandon des travaux de la ligne 5 du tramway. Et en cette période de crise, je pense que c'est une sage décision. Car une ligne de tramway, vous l'avez bien dit tout à l'heure, cela représente à peu près 400 millions d'euros. Pas 10 millions ni 100 millions, ce sont 400 millions d'euros.

Il y a des lignes de tramway à terminer. Je pense qu'il est plus important déterminer ce qui a été commencé avant d'entamer quelque chose qui va jouer sur le pouvoir d'achat de la population et de nos concitoyens. Bien évidemment, en tenant compte de ce schéma directeur des transports qui va être mis en place, j'espère qu'effectivement il y aura une meilleure desserte au niveau notamment des transports en commun question bus par rapport à la desserte des points de stations de tramway. J'ai entendu tout à l'heure parler effectivement des quartiers de Montpellier qui sont peut-être mal desservis, mais je pense que l'agglomération ce sont 31 communes et pas uniquement Montpellier, donc il faut penser aussi aux autres communes. Par contre, je le redis encore, pour moi c'est une sage décision que de repousser cette ligne 5. Ce n'est pas un abandon, et c'est ce qu'il faut avoir à l'esprit.

Monsieur le Président

Si vous en êtes d'accord, je vais répondre à toutes ces questions et je vais lier en même temps le point d'information n°3 relatif au tramway cinquième ligne et le point d'information n°5 relatif au

prolongement du tramway à la mer et à l'aéroport, car elles sont intimement mêlées. La ligne 5, le réseau de tram dans son ensemble et les études portées pour les connexions à l'aéroport et à la mer. D'abord, je vais vous donner un certain nombre d'informations. Car avant de juger et de prendre une décision, il faut quand même savoir de quoi nous parlons.

Le prix et le coût de la ligne 5 : 400 millions d'euros.

Participation de l'État : 31 millions d'euros, prélevés sur l'écotaxe. Je ne vous fais pas un dessin sur l'écotaxe.

Nous avons prévu 0 % d'augmentation des taux d'imposition, et vous avez tous voté pour.

Oui, et alors comment finançons-nous 400 millions ? La Région ne veut pas participer, le Département a dit qu'il ne voulait pas participer. Qui paye ? Voilà, je vous pose la question : qui paye ? Malgré ce, considérons l'usage de la ligne 5 et les réponses que la ligne 5 peut apporter aux populations concernées, que ce soit sur l'Ouest de la ligne où les Maires se sont mouillés et ont modifié leur PLU, que ce soit l'est de la ligne et le nord, où les Maires ont également modifié leur PLU. Monsieur le Maire de Prades, je rejette l'argument du PLH que vous avez développé car le PLH et les logements sociaux, c'est une obligation de la loi, qu'il y ait le tramway ou non. La loi Duflot s'impose aux communes.

Mais nous aurons l'occasion d'y revenir pour vous indiquer les mesures que j'ai prises pour la ville de Montpellier.

Car 50 % de logements sociaux imposé à la ville de Montpellier, je ne suis pas d'accord. Mais nous y reviendrons à une autre séance.

Je comprends les usages de l'Est et du Nord de la ville. Je comprends l'utilité de desserte du plan campus, c'est moi qui l'ai dessinée en tant qu'adjoint à l'urbanisme. Mais en même temps, je comprends les contraintes financières et la non-participation des collectivités et de l'État, avec une dotation générale de fonctionnement qui diminue tous les ans et une période de crise où les fonds de l'État sont en diminution constante. Je comprends tout cela. Alors, j'essaie de me donner les outils nécessaires à un jugement pertinent.

Que faut-il mettre encore dans le panier de la réflexion ? Il faut mettre le tronçon de la ligne 4 qui est une urgence, que nous avons commencé. Il y en a pour 1 an et demi à 2 ans de travaux sur le boulevard Jeu de Paume et pour la connexion de la place Édouard Adam jusqu'à la place Albert 1er pour finir le ring, le tour de l'écusson.

En même temps, je n'ai jamais dit et vous ne le verrez nulle part, que j'ai prévu les connexions à la mer. J'ai dit que nous allions mener les études nécessaires pour connaître le coût de telles installations. C'est ce que j'ai proposé aux Maires et aux Présidents des agglomérations que j'ai rencontrés en leur disant que lorsque je serai en possession de l'ensemble des études, nous en parlerions ensemble et nous verrions bien dans le temps. Car même pour les Présidents des Communautés de communes et Communautés d'agglomération et pour les Maires des communes qui ne sont pas dans l'Agglomération de Montpellier, c'est un vrai problème et je l'entends. Donc il est hors de question d'imposer quoi que ce soit et surtout en dehors des limites de l'agglomération, je m'y refuse. Mais les informer des études que nous menons avec l'agglomération sur les connexions possibles des centres névralgiques dans l'intérêt économique comme l'a dit Monsieur Meissonnier ou dans l'intérêt touristique, personne ne peut nous en vouloir quand même ! Il y a des priorités. Gouverner c'est choisir.

Il faut mettre dans le panier de la mariée le Parc Montcalm. Les roues du tramway ne traverseront jamais le Parc Montcalm !

Qu'est-ce qui a été décidé ? Pourquoi le tramway devait passer dans Montcalm ? Je vais vous l'expliquer une énième fois.

Lorsque Nicolas Sarkozy a rassemblé les sites militaires sur quelques villes de France, l'EAI, le 31ème Régiment d'infanterie, tout cela est parti de Montpellier libérant les sites militaires et les concentrant dans d'autres villes. L'EAI a été à vendre. Nous étions le dernier mois de la mandature Sarkozy, Madame le Maire de Montpellier et son adjoint Monsieur Delafosse ont accepté de payer

l'EAI 19 millions d'euros à Monsieur Sarkozy.

Avec Max Lévi, nous nous y sommes opposés en interne car j'avais mis des zonages de l'EAI où nous ne pouvions construire que des casernes. Le terrain, il valait cela car les promoteurs étaient obligés de demander à la Ville de modifier les règles, et c'est donc la Ville qui avait les clés. Il se trouve que malgré ce, avec l'aide entre guillemets du Préfet de l'époque, la vente s'est opérée à 19 millions d'euros, contre notre avis à Max et moi.

Après cela, les élections présidentielles ont eu lieu et François Hollande a été élu. Dans les promesses de François Hollande, il était indiqué que les sites militaires pourraient être donnés gratuitement aux villes dans la mesure où elles construisaient du logement social. Si nous avions attendu 1 mois et que nous nous soyons donné un peu de latitude, plutôt que de vouloir faire un coup politique avec Sarkozy, nous aurions peut-être pu obtenir la gratuité de ces lieux.

Aujourd'hui, nous devons payer 19 millions d'euros à l'État.

Comment faut-il faire pour payer 19 millions d'euros à l'État ? Je vais vous le dessiner. Cela, c'est l'EAI. Nous faisons passer le tramway ici, là, et nous déclassons cette partie car le tramway y passe. Nous enlevons les 800 arbres ou les 750 arbres et nous plantons 300 000 m² de béton dont les charges foncières égalent 19 millions d'euros ! Voilà la réalité du dossier ! Et vous voulez que j'accepte cela ?

Donc je supprime le mot 'moratoire' car il ne me plaît pas. Je suis comme vous, sur ce point. Je dis que nous reprenons la concertation, notamment sur l'Ouest de la ligne, en attendant de pouvoir obtenir de l'État des fonds. Car 400 millions d'euros, moi, je ne sais pas faire ! Sans les aides de la Région, sans les aides de l'État, sans les aides du Département, je ne sais pas faire sans augmenter les impôts ! Voilà quel est le problème dans sa nue réalité.

La seule chose qui peut nous permettre de débrouiller un peu le problème, c'est qu'avec Madame Gianiel vice-présidente aux transports, avec Madame Jannin Première adjointe de la Ville de Montpellier et vice-présidente chargée de l'aménagement du territoire de l'agglomération, nous avons prévu de remettre à la discussion la ligne 5. Et de regarder, comme il a été indiqué tout à l'heure par certains Maires, s'il est possible de réaliser sur certains endroits et sur certains segments des transports en site propre moins onéreux comme des bus à haut niveau de service. Ce qui coûte la moitié du prix de la ligne et qui est également un transport écologique. Voilà l'état de notre réflexion pour la ligne 5. La seule certitude qu'il y a pour moi aujourd'hui, c'est que le Parc Montcalm sera préservé. C'est la seule certitude sur laquelle je m'engage totalement.

Ensuite, sur les connexions. Nous allons mettre en place des études sur les doubles connexions, la connexion avec les plages. Mais vous l'avez lu comme moi, la Communauté d'agglomération du Pays de l'Or n'est pas encore prête. Il est hors de question que nous imposions quoi que ce soit, d'ailleurs nous n'en avons pas le droit, donc il est inutile d'aller créer des polémiques là où il n'y en a pas. Moi, je fais les études et je les ferai lire aux Maires et aux élus concernés. Après, ils réfléchiront, voilà. Et nous avons le temps.

Par contre, dans la mesure où nous sommes capables d'agrandir le segment en contrepartie de la gare de la Mogère et du traitement de son dossier, si nous pouvons obtenir un financement sur ce tronçon en le prolongeant à l'aéroport, nous aurons réglé une connexion essentielle pour l'économie. Dans un segment, comme il a été dit tout à l'heure, qui va vivre des événements majeurs, que ce soit le doublement de l'autoroute ou la ligne TGV. Les situations évoluent en politique, ce qui était vrai au X^{II}e siècle n'est pas vrai aujourd'hui. Il faut s'adapter. Lorsque Georges Frêche a fait le plan d'aménagement urbain de Montpellier, il n'y avait pas le tramway, il n'y avait pas le renouvellement urbain, il n'y avait pas le plan campus, il n'y avait pas toutes les données patrimoniales sur le centre-ville obligatoires. Nous avons modifié la planification urbaine et les modifications des villes se font chaque année. Et les grandes crises que nous traversons n'y sont pas pour rien. Donc il faut être sage. Moi, je suis sage car ce n'est pas mon argent, c'est

le vôtre, et que c'est vous qui le gagnez en allant travailler et j'y fais attention. Pour moi, l'argent public c'est sacré et nous devons le manipuler avec respect et avec moult égards.

Merci pour ce débat riche. Il n'y a pas de vote sur la ligne 5 mais je voulais vous donner l'état de la réflexion en temps réel.

Nous passons au point d'information suivant.

POINT N° 4 - BOUCLAGE DE LA 4EME LIGNE DE TRAMWAY - LANCEMENT DES TRAVAUX - INFORMATION

Là aussi c'est une information, je vais donner la parole à Monsieur El Kandoussi, Président de TaM.

Monsieur EL KANDOUSSI

Monsieur le Président, Madame la vice-présidente, mes chers collègues.

En avril 2012 a été mise en service la ligne 4 entre la place Albert 1er et la place Édouard Adam à Montpellier. Cette ligne circulaire reste aujourd'hui incomplète. Le dernier tronçon, le bouclage est à construire sur 1,2 kilomètres en empruntant successivement le boulevard Jeu de Paume, le boulevard Ledru-Rollin, le boulevard du Professeur Louis Vialleton, au pied de l'Arc de Triomphe et de l'esplanade du Peyrou, puis le boulevard Henri IV.

Cette ligne 4 ainsi bouclée, complète et s'appuie sur le tracé des lignes 1, 2 et 3, autour du centre-ville de Montpellier, pour répondre pleinement à l'objectif de développement du réseau de tramway. Elle optimise ainsi les correspondances en proposant de nouvelles relations entre les quartiers et renforce l'accès direct des communes au cœur de l'agglomération.

Les premiers travaux préparatoires du bouclage ont été engagés le 19 mai dernier par le déplacement des bornes d'accès à la zone piétonne et l'intervention des concessionnaires de réseaux secs et humides. Les fouilles archéologiques place Albert 1er sont programmées à partir de juin 2014. Les travaux propres au tramway sont programmés à partir de septembre 2014. La mise en service pour aller vite de la ligne 4 est prévue au deuxième trimestre 2016.

Concernant la communication. Pour accompagner ce chantier sensible dans le centre-ville de Montpellier et informer les riverains et les commerçants des évolutions du chantier, un dispositif poussé l'information va être mis en place. Vous l'avez certainement vu, la petite coccinelle Adèle qui a pris place le long du boulevard Jeu de Paume et qui est le symbole de cette ligne 4, elle porte un casque le chantier.

Un journal trimestriel axé sur les travaux et là vie autour du chantier, distribué dans les boîtes lettres les riverains et des rues adjacentes au chantier, est mis à disposition dans les commerces de proximité. Une signalétique de confort pour les piétons, pour faciliter l'accès aux commerces et au marché de la place Albert 1er, est implantée le long du chantier, ainsi qu'une signalétique directionnelle mise en place pour annoncer l'itinéraire conseillé suite aux modifications autour du Peyrou. Des tracts pour annoncer les modifications de circulation, par exemple la déviation de la circulation autour du Peyrou, seront distribués aux automobilistes. Des réunions d'information seront organisées avec les commerçants et les riverains du quartier en fonction des besoins.

Monsieur le Président

Donnez-nous les dates, Monsieur El Kandoussi, des réunions de concertation, s'il vous plaît.

Monsieur EL KANDOUSSI

Oui, Monsieur le Président. Le 17 juin à 18 heures 30 à la Maison de la Démocratie pour les riverains et le 25 juin à 19 heures 15 pour les commerçants, toujours à la Maison de la Démocratie.

Une information personnalisée auprès des institutions par contact téléphonique ou courrier : École,