

Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération de Montpellier

- - - - -

**Séance publique du
vendredi 13 juin 2014**

- - - - -

PROCES-VERBAL



SEANCE ORDINAIRE DU 13 JUIN 2014

Procès-Verbal

L'an deux mille quatorze et le treize juin à dix-huit heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. Philippe SAUREL.

Nombre de membres en exercice : 92

Etaient présents :

M. F. ABERT, M. J.-F. AUDRIN, M. G. BALAZUN, M. G. BARRAL, Mme V. BARTHAS-ORSAL, Mme M. BODKIN, M. P. BONNAL, Mme S. BOUALLAGA, M. D. BOUMAAZ, M. T. BREYSSE, Mme R. BUONO, M. R. CAIZERGUES, M. R. CALVAT, Mme M. CASSAR, M. G. CASTRE, Mme C. CLARAC, M. R. COTTE, M. C. COUR, M. J.-L. COUSQUER, Mme P. DANAN, Mme C. DARDE, M. H. DE VERBIZIER, Mme A. DESTAILLATS, M. T. DEWINTRE, M. J.-M. DI RUGGIERO, M. J. DOMERGUE, Mme C. DONADA, Mme M. DRAY-FITOUSSI, M. P. DUDIEUZERE, M. A. EL KANDOSSI, M. M. FRAYSSE, Mme J. FRÊCHE, Mme I. GIANIEL, M. J.-P. GRAND, Mme I. GUIRAUD, Mme R. ILLAIRE, Mme C. JABADO, Mme F. JAMET, Mme S. JANNIN, M. L. JAOU, M. P. KRZYZANSKI, M. G. LANNELONGUE, M. M. LEVITA, Mme C. LÉVY-RAMEAU, Mme E. LLORET, M. J.-M. LUSSERT, Mme I. MARSALA, M. J. MARTINIER, M. J.-L. MEISSONNIER, M. C. MEUNIER, Mme P. MIRALLES, M. J.-P. MOURE, Mme C. NAVARRE, Mme M.-C. PANOS, Mme M.-P. PASDELOU, M. E. PASTOR, M. G. PASTOR, M. Y. PELLET, Mme V. PEREZ, M. E. PETIT, M. J. RAYMOND, M. R. REVOL, M. J.-P. RICO, M. H. ROUILLEAULT, Mme M.-H. SANTARELLI, M. Philippe SAUREL, M. J.-L. SAVY, M. N. SEGURA, M. S. TORTORICI, Mme I. TOUZARD, M. B. TRAVIER, M. J. VERA, Mme A. YAGUE, M. R. YOUSSEUS, Mme A. AUBRY suppléant de Mme J. GALABRUN-BOULBES, M. T. VINDOLET suppléant de M. E. PENSO.

Pouvoir(s):

Mme L. ACQUIER à Mme I. MARSALA, Mme A. BRISSAUD à Mme I. GIANIEL, Mme T. DASILVA-PEYRIN à Mme S. JANNIN, Mme V. DEMON à M. J. DOMERGUE, M. J.-N. FOURCADE à M. J.-P. RICO, Mme M. FOURCADE à M. J. MARTINIER, Mme C. HART à Mme V. PEREZ, Mme S. KERANGUEVEN à M. C. COUR, M. A. LARUE à M. G. LANNELONGUE, M. M. MAJDOUL à M. J.-P. MOURE, M. J. MALEK à M. R. COTTE, Mme C. MARION à Mme C. NAVARRE, M. H. MARTIN à Mme J. FRÊCHE, M. A. MOYNIER à M. G. BALAZUN, Mme K. PHOUTTHASANG à M. G. BARRAL, M. T. QUILES à Mme M. CASSAR.

Monsieur le Président

Je vous propose de débiter cette séance extraordinaire du conseil d'agglomération du 13 juin par l'applaudissement des championnes de France de rugby, troisième équipe de Montpellier agglomération championne de France cette année avec l'équipe de water-polo et l'équipe du BLMA, les Basketteuses de Lattes Montpellier Agglomération.

Je vais commencer par la fin et je vais appeler d'abord la Présidente, j'appelle Madame Arlette Bonnaud.

Madame BONNAUD

Je vous remercie infiniment, merci beaucoup. Merci à toute l'assemblée.

Monsieur le Président

J'appelle le préparateur physique Robin Delaître, il y a mis tout son cœur.

Ensuite, les entraîneurs Nicolas Roger et Sylvain Latapie.

Le Président Jean-Michel Arazo. Félicitations Monsieur le Président, au nom de l'Agglomération nous vous remercions pour cette magnifique performance, avec les filles et Arlette Bonnaud.

Je vais appeler les joueuses, certaines sont là, d'autres n'ont pas pu se libérer, mais nous leur avons préparé la médaille de l'agglomération.

Aurélié Bailon et Laëtitia Bobo, qui ne sont pas là mais nous allons leur remettre la médaille.

J'appelle Éliä Ceravolo. Marine De Nadaï, internationale de rugby dans l'équipe de France. Edoung-Abessolo Yolande. J'excuse Clotilde Flaugere et Adèle Gérin. J'appelle Ikpefan Cécile, Laurence Jeanne, Merenda Wendy, Mignot Gaëlle, qui est aussi capitaine de l'équipe du Montpellier Hérault Rugby Club et capitaine de l'équipe de France. N'Diaye Safi, internationale, Mélanie Paret.

J'excuse Émilie Petit-Puissant, Élodie Portaries, Élodie Poubian, Pauline Rayssac, Caroline Suné, Manon Toupin, Jenny Troncy. J'appelle Aurélié Vernhet. J'excuse également Virginie Vidal.

C'est un petit geste que nous avons souhaité faire envers les filles de l'équipe de rugby de Montpellier qui ont fait un parcours sans faute et qui nous ont ramené le troisième titre de l'année de champion de France.

Je vais donner la parole au capitaine, Mademoiselle Mignot.

Mademoiselle MIGNOT

Je tenais à vous remercier, c'est vraiment très gentil de nous accueillir. C'est exceptionnel dans la carrière d'une joueuse de gagner un titre, nous en sommes très contentes. Nous avons eu la chance de faire le doublé, qui est quelque chose d'historique pour notre club. En plus, cette année notre équipe 2 est aussi championne de France donc nous avons vécu une très belle année. Et la reconnaissance de ce soir est un superbe moment.

Merci beaucoup.

Plusieurs photographies sont prises. L'équipe quitte la salle et le Président reprend la parole.

Monsieur le Président

Je déclare ouverte la séance du Conseil d'agglomération du 13 juin 2014.

Pour commencer, je vais désigner la secrétaire de séance, Mlle Maud Bodkin et je vais lui demander de venir à mes côtés ici pour faire l'appel.

-Le Conseil Communautaire approuve la désignation de madame Bodkin à main levée.

Je demanderai à Madame Darde, Première vice-présidente, de bien vouloir nous rejoindre à la tribune, ainsi que Madame Gianiel, vice-présidente chargée de la politique des transports, et Monsieur

Abdi El Kandoussi, Président de TAM.

Mademoiselle Bodkin, vous avez la parole. Mademoiselle Bodkin procède à l'appel.

Mademoiselle BODKIN

Monsieur le Président, l'appel est terminé.

Monsieur le Président

Le quorum étant largement atteint, nous pouvons valablement délibérer.

Je voudrais vous donner une série d'informations en prime time de ce Conseil.

D'abord, quelques informations relatives au sport.

Montpellier a affiché sa candidature pour les championnats de France de natation en petit bassin et elle a été actée. Cette compétition se déroulera à la piscine olympique d'Antigone du 20 au 23 novembre.

Ensuite, je voudrais faire un petit bilan auquel j'associe Jean-Pierre Moure.

- En 2012 : champion de France de foot, champion de France de hand-ball, champion de France de water-polo et champion de France de kayak-polo.

- En 2013 : champion de France de rugby pour les filles et champion de France de kayak-polo garçons et filles.

- En 2014 : champion de France de rugby pour les filles, champion de France de water-polo pour les hommes et champion de France de basketball féminin.

Ce qui fait 10 titres de champion de France en 3 ans et dans 6 sports collectifs différents. Je remercie tous les Présidents, les dirigeants, les responsables et l'ensemble des sportifs qui ont ramené pour Montpellier 10 titres de champions de France en 3 ans.

Ensuite, je voudrais dire que la semaine dernière, avec Jean-Luc Meissonnier, Maire de Baillargues et vice-président de la Communauté d'agglomération, nous avons annoncé dans les arènes de Baillargues que nous mettrions en place, dès 2015, le Trophée taurin de l'agglomération de Montpellier. Sur les 31 communes, 8 communes possèdent des arènes et que c'est pour nous l'occasion de faire briller ce sport régional qui est tant apprécié. Je rappelle, pour ceux qui ne connaissent pas la course camarguaise et la course libre, que nous ne tuons pas les taureaux, nous jouons avec, c'est différent. Donc merci Monsieur Meissonnier.

Je voudrais féliciter Jean-Luc Cousquer, conseiller municipal de Montpellier qui a été désigné comme représentant à l'office de tourisme de Montpellier et qui en est devenu le Président. Dans le cadre des modifications des compétences, je proposerai à une séance ultérieure que le tourisme devienne une compétence de l'agglomération. Cela me paraît cohérent.

Je voudrais féliciter mon ami Didier Deschamps, ancien DRAC, ancien conseiller au Cabinet Ministre de la Culture Donnedieu de Vabres, pour avoir été élu cet après-midi Président de l'Orchestre national de Montpellier Languedoc-Roussillon. Je félicite aussi les vice-présidents : premier vice-président, Bernard Serrou ; deuxième vice-présidente, Josiane Collerais pour la Région ; et troisième vice-président, Bernard Travier pour la Communauté d'agglomération. Assurera le secrétariat Cédric de Saint Jouan, adjoint au maire de la ville de Montpellier élu à la culture et représentant de la Ville au Conseil d'administration. Et trésorier, le docteur Elysé Lopez, membre du Conseil d'administration de l'orchestre.

Nous pouvons les applaudir.

J'ai reçu un courrier qui est co-signé par Madame Clare Hart et Monsieur Alex Larue. Donc il nous est reproché de réserver les places aux concerts et dans les sports lors des matches uniquement aux élus et pas aux associations. Faux, hyper faux. Les associations sont bien considérées, seulement il faut un peu de temps pour remettre de l'ordre. Car quand j'ai regardé les listes, il y avait beaucoup de gens qui émargeaient sur ces listes et qui n'étaient pas membres d'associations. Donc petit à petit, liste par liste, nom par nom, nous faisons de l'écrtage de crue, tout simplement. Et nous redonnons, lorsque nous aurons le potentiel, aux associations de la ville et de l'agglomération le nombre de places nécessaires pour leurs adhérents. Ensuite, sur les loges du foot et du rugby, elles ont toujours été à la discrétion du Président ou du Maire, quel que soit le Président et quel que soit le Maire. Cela fait partie des conventions que nous avons avec les clubs.

Par ailleurs, je voudrais donner un point d'information sur la SAAM et sur la SERM. Ensuite, point d'information sur le CA que j'ai présidé hier et qui a arrêté les comptes pour l'année 2013. La création récente de la SAAM et les difficultés de la conjoncture économique génèrent un déficit opérationnel de 300 000 €, auxquels s'ajoutent l'imputation d'un intéressement et de participations pour le personnel qui portent le déficit à près de 500 000 €. Cela m'a choqué un peu et je tiens à l'exprimer, et les Maires qui étaient là l'ont vu puisqu'il y avait une quinzaine de Maires avec moi. Car ajouter du négatif au négatif, cela augmente le négatif, vieille loi de la mathématique. Les audits externes diligents permettront de faire toute la lumière sur l'organisation et la gestion, et nous engagerons les mesures correctives qui s'imposent, y compris la négociation d'un nouvel accord de participation et d'intéressement relatif aux rémunérations des personnels.

Le Directeur général, Monsieur Thierry Laget, partage mon analyse et sera missionné avec mon soutien et celui de Monsieur Lévi pour prendre les dispositions indispensables à la pérennité de la SAAM et de la SERM.

Point suivant. Je proposerai un Conseil d'agglomération extraordinaire afin que les communes et les conseillers d'agglomération se prononcent sur le passage en métropole le 17 juillet 2014 à 18 heures. Cette séance sera précédée de cinq conférences des 31 maires qui débattront des règlements susceptibles de leur apporter la maîtrise du sol, la maîtrise de l'espace public et la modification des maisons d'agglomération, mais j'y reviendrai le jour J. Pour l'instant, d'autres agglomérations ont créé des règlements de ce type, nous sommes capables d'en faire autant. J'y reviendrai le 17 juillet, date à laquelle nous aurons à nous prononcer sur le passage en métropole.

Le calendrier est le suivant : 17 juillet, première délibération sur le passage à la métropole. Et après, il y a 3 mois francs pour faire délibérer les communes. La majorité qualifiée est requise, puisque nous sommes désormais la seule ville qui n'est pas intégrée dans les métropoles de manière obligatoire. Puisque les communes de l'agglomération de Brest ont eu la sagesse de faire délibérer avant les élections municipales et ont obtenu l'accord de toutes les communes.

Je passe maintenant aux transports. Et avant de donner la parole à Madame Gianiel, je voudrais faire un point d'éclaircissement sur la gare TGV. J'en ai discuté ce matin, à 7 heures 30 dans mon bureau avec Monsieur le Préfet, Monsieur Nyssen Directeur général des services de la ville de Montpellier et Monsieur Fina Directeur général des services de l'agglomération de Montpellier.

Les accords qui ont été passés obligent l'agglomération à financer à la fois la gare et une partie du CNM à hauteur de 100 millions d'euros, que nous commençons à financer par tranches annuelles. Dans la mesure où ce financement se fait au travers d'un PPP (partenariat public privé), nous ne pouvons pas sortir de l'acte constitutif de cet engagement de l'agglomération sous peine de verser 2 milliards d'indemnités.

Le quartier OZ justifie la gare.

J'ai discuté de cela ce matin avec Monsieur le Préfet. Il m'a fait deux propositions, que je vous livre maintenant.

D'abord, la possible participation de l'État au financement de la dalle nécessaire à la prolongation de la ligne 1 et pour passer au-dessus des infrastructures, qui est évaluée à une hauteur 7 millions d'euros, dont une partie est validée par le contrat de plan État - Région. J'ai demandé à Monsieur le Préfet d'accélérer le financement du tronçon Montpellier - Perpignan en TGV. Car, nous sommes engagés dans un financement, nous n'avons pas de cohérence dans le temps avec la construction de la gare de Manduel. Sans la gare de Manduel, la gare de Montpellier est inefficace. Et il nous était promis de repousser aux calandres grecques le contournement TGV Montpellier-Perpignan.

J'ai donc demandé à Monsieur le Préfet d'accélérer cette ligne Montpellier-Perpignan et cela sera demandé au Ministère des transports afin que, dès que le tracé est établi, la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) puisse à son tour être organisée de 2016 à 2018. Au départ, je vous rappelle que certains pensaient que la ligne TGV ne pouvait être réalisable qu'autour des années 2030. Voilà l'information que je tenais à vous donner et dont nous aurons à discuter dans les jours à venir. Le coût de la prolongation de la ligne 1 jusqu'à la gare est de 40 millions d'euros et nous requérons une participation de l'État. Car la ligne 1 s'arrête à Odysseum aujourd'hui, si elle desservait la gare de TGV, cela serait quand même mieux. Afin que, dans un deuxième temps, nous puissions aller jusqu'à l'aéroport.

À ce propos, je remercie mon ami Stephan Rossignol, Maire de la Grande-Motte, Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or, d'avoir accepté officiellement pour la première fois le passage du tramway et sa jonction jusqu'à l'aéroport. Et je remercie Isabelle Gianiel pour tout le travail fait, mais j'aurai l'occasion d'en reparler lors du Conseil d'agglomération qui suit.

Monsieur le Président présente l'ordre du jour qui comporte 1 affaire et 4 informations.

AFFAIRE N°1 : APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR

Monsieur le Président

Y a-t-il des avis contraires, des abstentions ?

L'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

Je passe à l'affaire 2.

AFFAIRE N°2 : TRANSPORTS ET MOBILITÉ – TRANSPORTS EN COMMUN - MISE EN PLACE D'UNE NOUVELLE TARIFICATION - APPROBATION

Mme I. GIANIEL, Vice-Présidente de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, déléguée aux Transports et à la mobilité, rapporte :

La Communauté d'Agglomération de Montpellier a engagé depuis plusieurs années une politique ambitieuse en matière d'investissement et de développement du réseau, constitué aujourd'hui de 4 lignes de tramway, 36 lignes de bus, 50 stations de Vélomagg', 1200 vélos en libre service, 16 parkings P+R. Cela s'est traduit par une fréquentation croissante qui atteint aujourd'hui plus de 300 000 voyages chaque jour. Elle se positionne ainsi comme une des agglomérations les plus volontaires de France et montre son ambition de poursuivre le développement de l'usage des transports en commun.

Par ailleurs, il faut rappeler que les tarifs de l'Agglomération de Montpellier n'ont pas été augmentés depuis 2012 et que l'augmentation de la TVA sur les transports (passée de 7 à 10% depuis le 1^{er} janvier 2014) n'a pas été répercutée.

Pour autant, le développement de l'usage des transports en commun, qui est une nécessité pour éviter l'engorgement de nos territoires par la voiture individuelle, doit passer également par une tarification innovante et volontariste.

C'est pourquoi la Communauté d'Agglomération de Montpellier propose de faire évoluer la grille tarifaire de son réseau de transports pour renforcer son attractivité et permettre son accès au plus grand nombre.

Les principes qui ont guidé l'élaboration de cette nouvelle politique tarifaire sont donc de :

- Mettre en œuvre l'engagement de tarification à 1 €,
- Redonner du pouvoir d'achat aux populations les plus fragiles, et particulièrement les personnes touchées par le chômage,
- Réduire sensiblement le coût du transport pour les jeunes et les étudiants,
- Fidéliser les usagers et développer l'usage des transports en commun,
- Conforter les tarifs sociaux subventionnés.

Avec ces évolutions :

- Les tarifs baissent globalement de 11,7 %,
- La tarification à 1 € est mise en œuvre avec la carte 10 voyages qui devient la moins chère de France pour les réseaux comparables,
- Les abonnements « jeunes » mensuel et annuel, ainsi que le forfait ZAP pour les scolaires baissent de 20 %,
- Le coût moyen du déplacement est ramené à 0,69 €,
- L'inflation et l'augmentation de la TVA ne sont pas répercutées sur les tarifs sociaux qui concernent les titres Cartes d'Or, les demandeurs d'emploi et les personnes en difficulté sociale.

Les tarifications sociales

La Communauté d'Agglomération de Montpellier contribue annuellement à hauteur de 13 M€ au financement des tarifications réduites spécifiques à destination des personnes âgées, des demandeurs d'emploi, des scolaires, des handicapés et des personnes bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active, pour faciliter leurs déplacements.

La Communauté d'Agglomération de Montpellier fait le choix de ne pas appliquer la hausse de TVA sur l'ensemble des tarifications sociales.

La tarification scolaire 2013-2014

Depuis le 1er septembre 2004, les scolaires de la Communauté d'Agglomération dépendent du Syndicat Mixte des Transports en Commun du Département de l'Hérault (Hérault Transport).

Le tarif du titre ZAP décidé par la Communauté d'Agglomération de Montpellier est ramené de 35 à 28,00 € par mois (soit un effort de l'Agglomération de 20% en direction des plus jeunes).

Pour les scolaires répondant aux critères définis par le règlement d'attribution du Syndicat Hérault Transport, le taux de subvention est défini en fonction du quotient familial. Les taux de subvention appliqués sur chaque tranche restent identiques à ceux définis en 2004, conformément au règlement du transport scolaire du Syndicat Hérault Transport.

Les dispositions décrites ci-dessus seront applicables à compter du 1^{er} septembre 2014.

Il est ainsi proposé d'ajuster les tarifs suivants au 1^{er} septembre 2014 :

TITRES A VOYAGES	Tarifs proposés
Ticket 1 Voyage	1,50 €
Ticket Aller-Retour	suppression
Ticket 10 Voyages	10,00 €

Ticket 10 Voyages TR	9,20 €
Carte 30 Voyages	suppression
FORFAITS COURTE DUREE	Tarifs proposés
Forfait 1 Jour	4,00 €
Forfait Famille	6,00 €
Forfait 7 Jours	15,60 €
Forfait P+Tram Pass'Agglo	3,40 €
Forfait P+Tram Hors Agglo	4,60 €
ABONNEMENTS POUR TOUS	Tarifs proposés
Abonnement 31 Jours	50,00 €
Abonnement Annuel	450,00 €
Contrat Mobilité* EMMA Annuel	450,00 €
ABONNEMENTS ENTREPRISE	Tarifs proposés
Forfait PDE	405,00 €
Contrat Mobilité* EMMA PDE	405,00 €
ABONNEMENTS JEUNES	Tarifs proposés
Forfait 7 Jours	suppression
Abonnement 31 Jours	28,00 €
Abonnement Annuel	196,00 €
Contrat Mobilité* EMMA Annuel	196,00 €
Abonnement ZAP mensuel non subventionné	28,00 €
ABONNEMENTS SENIOR	Tarifs proposés
Abonnement Annuel	300,00 €
Contrat mobilité* EMMA Annuel	300,00 €

TITRES SUBVENTIONNES	Tarifs proposés
Carte d'Or mensuelle Gratuite	gratuit
Carte d'Or Hebdo TR	suppression
Carte d'Or Mensuelle TR	22,50 €
Forfait Demandeur d'Emploi	3,40 €
Abonnement ZAP mensuel subventionné	9,50 € à 20,30 €
Mensuel CCAS subventionnés	22,50 €
AUTRES TITRES	Tarifs proposés
Billet de Groupe	0,80 €
Forfait Evènementiel	2,00 €
City Pass / Pass Congrès	2,60 €

* : Les contrats mobilité EMMA, en plus d'offrir un accès illimité au réseau TaM, aux 10 parkings P+Tram et aux 19 Véloparcs, permettent le libre-accès avec tarification horaire et prélèvement mensualisé aux :

- 7 parkings TaM du centre-ville de Montpellier,
- 50 stations de Vélomag'.

Les tarifs de la délibération n° 10649 du 30 janvier 2012 non modifiés par la présente délibération restent applicables et sont consultables en annexe.

En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- approuver les nouveaux tarifs applicables au 1er septembre 2014 et la mise à jour de l'annexe 19 du contrat de Délégation de Service Public - Grille tarifaire
- autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à signer tous documents relatifs à cette affaire.

Monsieur le Président

Ce que nous avons voulu faire aujourd'hui, c'est vous dire les grandes orientations et les modifications sur la politique générale des transports. Et nous évaluerons, dans le cadre de cette politique globale, tout ce qui est relatif au tarif, à la construction des lignes, aux jonctions des sites stratégiques, à la sécurité et à la lutte contre la fraude.

Madame Gianiel, vous avez la parole.

Madame GIANIEL

Monsieur le Président, chers collègues. En préambule du Conseil extraordinaire de ce soir, je souhaiterais remercier l'ensemble des élus de la confiance qu'ils m'ont accordé, notamment vous, Monsieur le Président, et également Monsieur le Maire de Pérols.

La thématique des transports et de la mobilité est un sujet qui nous concerne tous au quotidien, et ce dans chaque commune. De fait, ma démarche et ma ligne de conduite resteront tout au long de cette mandature celle du dialogue et de la concertation.

Habiter dans l'agglomération, c'est profiter d'un cadre de vie et d'un climat exceptionnel, de la frange littorale aux forêts et garrigues des contreforts cévenols, partout l'on est bien, partout l'on respire. Pourtant, comme ailleurs, notre agglomération est touchée par le réchauffement climatique,

ses effets sont perceptibles et il n'est plus question de le nier. Qualité de l'air insuffisante, comme par exemple augmentation du nombre de pics de pollution, aggravation des pluies torrentielles et des inondations en résultant, traits de côtes en nette régression... Nous en sommes tous responsables, car ici comme ailleurs, nous produisons des gaz à effet de serre, de ceux-là qui viennent perturber le climat.

Sur notre agglomération, ces gaz à effet de serre sont majoritairement produits par le trafic routier à près de 40 %. Sur ces 40 %, les trois quarts sont imputables aux véhicules légers et le quart restant aux poids lourds. Par ailleurs, les transports représentent plus de la moitié des consommations énergétiques de notre territoire. Et que dire des nuisances sonores et de la sécurité des personnes mise à mal par l'automobile et les camions. Les législations récentes sont venues répondre à ces préoccupations, loi LOTI (d'orientation sur les transports intérieurs) tout d'abord, et bien sûr la loi Grenelle II, portant engagement national pour l'environnement.

Elles se traduisent aujourd'hui au travers de notre PDU (Plan de Déplacement Urbain), avec des objectifs ambitieux qui portent la part des modes alternatifs à la voiture individuelle à au moins 50 % sur le territoire de l'agglomération et à 65 % sur Montpellier à l'horizon 2020. Ce n'est pas chose facile, surtout pour une agglomération particulièrement accueillante qui reçoit chaque année plus de 2 900 habitants, et par effet induit toujours plus d'automobiles.

Paradoxalement, atteindre les objectifs de notre PDU passera par la construction d'infrastructures routières qui manquent à notre territoire. En effet le PDU de l'agglomération n'oppose pas les modes de déplacement entre eux mais il veille à assurer la nécessaire complémentarité de ces modes, dans le respect des objectifs généraux de préservation de l'environnement et bien entendu et surtout de réponse aux besoins de déplacements de nos concitoyens. Ainsi, le déplacement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier permettra de finaliser le contournement urbain sud qui, avec la déviation Est de Montpellier et le contournement Ouest de Montpellier, constitueront le grand contournement urbain. Ils éviteront notamment que les véhicules en transit ne s'engagent dans le cœur de l'agglomération.

Il nous faudra donc continuer à travailler auprès des maîtres d'ouvrage de ces projets, c'est-à-dire l'État et le Département, pour qu'ils puissent rapidement voir le jour. Le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier permettra quant à lui de renforcer le trafic des trains régionaux et donc l'attractivité des pôles d'échange multimodaux tel que celui de Baillargues.

Les voies de la réduction du trafic automobile sont multiples et n'ont été que pour partie empruntées. Le rythme soutenu des investissements de ces 15 dernières années a notamment permis la construction d'un réseau de tramway inégalé en France : 4 lignes de tramway, 82 rames sur 59 kilomètres de réseau et pour quelque 270 000 utilisateurs quotidiens. Aujourd'hui, plus de la moitié des habitants de l'agglomération vit à moins de 500 mètres d'une ligne de tramway, c'est un record. Et près de 75 % de la population est desservie si nous y ajoutons le bus.

Mais les résultats de ces investissements sur le trafic auto sont insuffisants, le mode tramway ne pourra pas être le mode unique apportant une réponse à toutes les configurations et tous les environnements. Il nous faut à présent actionner d'autres leviers afin de limiter le réflexe voiture. Parmi ces leviers, le développement et la promotion des modes alternatifs de déplacement doit devenir une priorité. Le vélo bien sûr, mais également le vélo à assistance électrique, l'auto partage, le covoiturage, le transport à la demande et le bus.

Un levier complémentaire consiste à mettre en place une politique tarifaire innovante et attractive, qui vise à fidéliser les usagers du service des transports en commun tout en s'attachant à maîtriser la participation financière pour l'agglomération. La nouvelle grille tarifaire, puisque c'est de cela dont je viens vous parler, obéit à deux impératifs.

Premier impératif fort : notre souhait d'un maintien des tarifs sociaux subventionnés, permettant aux plus défavorisés de garder cette liberté et ce lien aux autres, au monde du travail et aux services qu'assurent les transports en commun.

Deuxième impératif : la réduction du coût pour les jeunes. Je vous rappelle que 22 % de la population a moins de 19 ans et que 50 % de la population a moins de 34 ans. Si nous voulons pérenniser les usages des transports en commun, fidéliser les pratiques, il nous faut nous adresser à eux.

Il vous est donc proposé que les abonnements mensuels et annuels jeunes, ainsi que les forfaits mensuels ZAP à destination des scolaires baissent de 20 %. C'est ainsi tous les jeunes jusqu'à 26 ans qui sont concernés. Une tarification à 1 euro est mise en place au travers de la carte 10 voyages, qui devient ainsi la moins chère de France pour des réseaux comparables.

Les nouveaux tarifs qui vous sont soumis proposent ainsi une baisse globale des tarifs de 11,7 % par rapport à ceux en cours actuellement. Pour information, et c'est intéressant, le prix moyen d'un déplacement pour un usager passera ainsi à 0,69 €.

Avant que vous ne me posiez la question, je vous informe que cette nouvelle grille tarifaire constitue un effort financier pour Montpellier agglomération. Il sera de 2,37 millions d'euros cette année et de 6,57 millions d'euros par an les années suivantes, et ce jusque fin 2017. Cet effort financier sera financé pour moitié par des économies de fonctionnement voulues en interne.

Monsieur le Président

Notamment 2 millions sur la communication.

Madame GIANIEL

Également par une amélioration des recettes, grâce à la mise en œuvre de dispositifs accrus de lutte contre la fraude.

Monsieur le Président

J'aimerais, Madame Ganiel ou Monsieur El Kandoussi, que vous nous indiquiez pour les tarifs et les abonnements jeunes, combien ils coûtent aujourd'hui et combien ils coûteront en septembre. Et vous verrez que la réduction est de pratiquement de 50 € par abonnement, ce qui est fondamental pour une famille et pour les étudiants qui sont à Montpellier. C'est en tout cas ce que nous avons proposé dans le cadre des campagnes électorales et que nous mettons en application.

Madame GIANIEL

Pour vous donner un ordre d'idée, aujourd'hui le forfait jeune annuel est à 245 €. Nous proposons de le passer à 196 €, ce qui représente donc la baisse de 20 % que je vous ai annoncée. Sachant qu'aujourd'hui, je le dis sous le regard des personnes compétentes en la matière, il représente la part la plus importante des abonnements et donc des recettes en termes de titres de transport.

Monsieur le Président

Nous sommes passés de 245 euros à 196 euros. Une famille avec 3 jeunes, ce sont 150 € économisés. Pourquoi avons-nous fait cela ? Car nous avons conscience, Isabelle GIANIEL l'a dit tout à l'heure, que les Montpelliérains souffrent et que ceux qui souffrent le plus, ce sont les jeunes qui sont frappés de plein fouet par le chômage et par la vie chère, comme dirait Ségolène Royal. C'est vrai, c'est en tout cas ce que nous avons constaté les uns et les autres pendant la période électorale, sur le terrain. Et depuis longtemps, nous n'avons pas attendu les élections pour nous en rendre compte. Nous mettons donc en application cette mesure car cela donnera aux jeunes un peu plus de pouvoir d'achat. Cela leur donnera un peu plus de liberté aussi. Les syndicats étudiants que nous avons rencontrés sont ravis, et les représentants des associations jeunesse également.

Madame GIANIEL

Juste un mot sur le titre unitaire. Pour vous informer qu'actuellement ce titre unitaire est à 1,40 € et nous proposons de le passer à 1,50 €. Il ne concerne que 5 % des déplacements, et uniquement des usagers occasionnels. Par ailleurs, nous considérons qu'il ne va pas dans le sens d'une fidélisation

des usagers et n'ayant pas été augmenté depuis 2009, l'impact est minime et qu'il resterait en l'occurrence un des moins chers de France pour des réseaux comparables.

Monsieur le Président

Le ticket seul est le plus souvent utilisé par les touristes, les congressistes, les utilisateurs sporadiques du réseau. Les utilisateurs fidèles, eux ont des abonnements ou bien des carnets de 10 voyages. C'est ce carnet de 10 voyages que nous avons descendu de 12 € à 10 €. Donc nous remplissons là aussi notre contrat, nous avons bien réalisé le tramway à 1 euro mais pour ceux qui sont fidélisés au réseau. Pour les jeunes, nous avons aussi rempli notre contrat. Car une diminution de plus de 20 % que l'on peut voir de façon ostensible sur le prix des abonnements égale à 50 €, ce n'est pas neutre.

Et cela représente pour la collectivité, à partir de l'an prochain, pratiquement 6 millions d'euros de delta. Ce qui va obliger l'agglomération à faire d'autres choix et d'autres organisations pour pouvoir être raccord sur le budget, sur lequel nous nous sommes engagés à ne pas augmenter au niveau des taux pendant toute la durée du mandat, Ville et agglomération. Donc nous allons réduire d'autres choses, et en particulier la communication, 2 millions d'euros de moins.

Monsieur Boumaaz, je vous donne la parole. Simplement, essayons d'être dans les clous au niveau du temps, si vous pouvez, car il y a d'autres élus qui voudront s'exprimer. C'est pour vous comme pour les autres, il n'y a pas de discrimination positive.

Monsieur BOUMAAZ

Non, il n'y a pas de souci.

Monsieur le Président, je vous remercie de m'accorder la parole au sein de cet hémicycle pour la première fois et je tiens à saluer l'ensemble des élus.

Mon intervention sera à la mesure de ce Conseil d'agglomération, exceptionnelle, et c'est pour cela que je vous demande de bien vouloir m'écouter jusqu'au bout. Cela permettra à de nombreux élus, nouveaux ou anciens, qui ne connaissent peu ou pas le dossier TAM, de mieux appréhender l'esprit de cette entreprise.

Tout d'abord, avant de me prononcer sur l'ensemble des points dont nous allons débattre, je tiens à vous remercier sur l'expérience que vous nous faites vivre, digne de la série 24 heures chrono. Tout y passe, la régie de l'eau, le stade Prévost, la fiscalité zéro, la ville et l'agglo.

Monsieur le Président

Allez-y, Monsieur Boumaaz, je me régale. Vous avez oublié la stabilisation des taux à zéro euro pour la ville, les mariages à Grammont...

Monsieur BOUMAAZ

Voilà. Ensuite, le Président à l'eau, formidable ! J'ai aimé cet épisode. Exprès ou pas, je m'en fiche, mais moi, je vous dis bravo et encore merci pour cette nouvelle gouvernance que vous nous avez proposé au sein de cette agglomération. Enfin quelqu'un qui se mouille la chemise, le maillot, et surtout qui n'a pas peur de l'eau.

Aujourd'hui, vous nous faites part de votre proposition.

Monsieur le Président

Monsieur Boumaaz, Monsieur Abert était aussi dans l'eau avec moi, je n'étais pas tout seul. Il a plongé aussi, tous les deux, en même temps. Nous aurions dit de la natation synchronisée, lui et moi.

Monsieur BOUMAAZ

Aujourd'hui, vous nous faites part de cette proposition phare : le tram à 1 euro.

Sincèrement, Monsieur le Président, à ce rythme-là nous aurons vite fait le tour de vos 15 propositions de campagne et je pense qu'il faudra même envisager assez rapidement d'étudier les propositions des autres groupes politiques au sein de cet hémicycle. Comme le nôtre par exemple, le retour des transports en régie, surtout quand nous voyons ce qu'a proposé Véolia pour ne pas perdre le marché de l'eau. Nous nous demandons alors ce que Transdev va nous proposer.

De plus, cela aura pour effet de démontrer votre envie d'une politique autrement, au-delà de la piscine bien sûr, mais selon votre programme. Cela permettra aussi de prouver cette envie d'une gouvernance partagée, alliant transparence, rigueur et citoyenneté. Et ce, bien sûr, selon la charte Anticor dont vous êtes signataire. Et c'est à juste titre qu'Anticor 34 vous a décerné le prix éthique 2014 dans la catégorie élu.

Monsieur le Président

Monsieur Boumaaz, je cherche un bon directeur de cabinet en ce moment.

Monsieur BOUMAAZ

Je termine. Chapeau bas !

Par rapport au sujet d'aujourd'hui, le tram à 1 euro, c'est un dossier que je connais par cœur. Je le connais en tant que citoyen montpelliérain et, pour ceux qui en doutent, je suis bien un produit du terroir. Je le connais en tant que salarié TAM et plus précisément en tant que conducteur receveur, ceux qui n'ont pas le temps de faire leurs besoins au terminus suite à une cadence de travail infernale et qui s'est amplifiée ces quatre dernières années. Où nous pouvons le constater au vu de l'explosion de l'absentéisme. Et c'est là que je vous rejoins, Monsieur le Président, l'absentéisme n'est pas dû à la faute du salarié mais bien à un défaut d'encadrement. Et surtout, je le connais en tant qu'ancien syndicaliste et ancien Président du syndicat régional des transports du Languedoc-Roussillon.

Monsieur le Président

Je n'ai jamais dit cela de la TAM.

Monsieur le Président

Je n'ai pas parlé de la TAM, vous aviez dit cela en général.

Monsieur le Président

Non, non, pas en général. J'ai parlé d'un service de la Ville où il y a beaucoup d'absentéisme, en l'occurrence le service éducation. C'est la raison pour laquelle je considérais qu'il fallait reporter d'un an la mise en place des rythmes scolaires, car le tissu du personnel me paraissait fragile. C'est tout.

Monsieur BOUMAAZ

D'accord. Et surtout, je le connais en tant qu'ancien délégué syndical et ancien président du syndicat régional des transports du Languedoc-Roussillon, titre de noblesse que l'on m'a vilipendé. Une expérience utile que j'ai rajoutée sur mon CV et qui m'aura marqué au fer rouge, je vous le garantis. C'est pour cette raison qu'aujourd'hui, je siége parmi vous. Je ne suis qu'une résultante de cette politique sociale dite de gauche et qui est menée depuis trop longtemps à TAM.

Par contre, pour comprendre TAM et ce que sont les transports au sein de notre agglomération, il faut comprendre l'histoire et l'évolution de cette entreprise. Comment pouvons-nous parler de TAM aujourd'hui sans parler de Monsieur Léon Francq et de Monsieur Valette, qui ont tous deux initié et proposé à la municipalité de Montpellier de développer les transports en commun en 1875 et en

1893. Et qui, par la suite, est devenu en 1946 la RMT, la Régie première Municipale des Transports de Montpellier.

Comment pouvons-nous parler de TAM aujourd'hui sans parler de la CTM, Compagnie des Transports de Montpellier ? Compagnie privée, c'est la première délégation de service public, qui est devenue par la suite la SMTU. Rappelez-vous, nos fameux bus bleus Lustucru.

Et surtout, comment pouvons-nous parler de TAM aujourd'hui sans parler du peuple TAM, de ses salariés, de ses ouvriers, de ses employés ? Ceux qui participent jour après jour et minute après minute au véritable rayonnement de cette entreprise et de notre agglomération.

Lors de votre intronisation à la mairie de Montpellier en date du 5 avril 2014, vous avez salué nombre de personnes et plus particulièrement les maçons qui bâtirent cette ville. C'est à mon tour aujourd'hui, Monsieur le Président, de saluer l'ensemble des carreleurs, ces employés, ces ouvriers de cette France d'en bas qui nous ont permis de circuler au sein de notre si belle cité.

Monsieur le Président

Je partage.

Monsieur BOUMAAZ

Et comme on dit, jusqu'ici tout va bien. Nous sommes toujours dans le cadre d'une gestion dite d'intérêt général, de missions publiques, voire familiales, où l'histoire et l'évolution de cette entreprise sont gravées sur une pierre en marbre avec trois grands principes : adaptation, modernité et performance.

Aujourd'hui, que reste-t-il de cet héritage de TAM ? Nous avons deux périodes, celle de 1999 à 2010 et celle de 2011 à 2014.

Pour la première période de 99 à 2010, nous avons deux grands personnages : l'un était visionnaire et était un grand homme politique, Monsieur Georges Frêche, et le second était pragmatique et Directeur général des services de TAM, directeur apolitique ce qui se fait rare de nos jours, c'était Monsieur Letourneur.

Ce que je peux vous dire aujourd'hui, c'est qu'entre ces grands hommes parfois les débats étaient plus que houleux. Mais quand deux grands esprits se rencontrent, cela donne le résultat escompté, leur seule devise était l'excellence, l'excellence pour notre agglomération, l'excellence pour nos usagers. En gardant à l'esprit l'histoire du passé, où l'homme était au centre des décisions et où au moins eux avaient compris une chose, c'est que le progrès sans l'homme n'est plus un progrès.

Il fallait les meilleurs pour notre service public, comme le répétait très souvent Georges Frêche. Et merci encore au vice-président Monsieur Bonnal qui nous l'a rappelé lors de la dernière Commission des ressources humaines. C'est vrai, il nous faut les meilleurs, ceux qui sont prêts à se mouiller le maillot, la chemise, où la récompense, la reconnaissance passe par le mérite au travail et non pas pour une étiquette syndicale politique, voire un numéro de loges. Et comme le disait Monsieur Letourneur, nous passons maîtrise parce que nous sommes bons et non pas parce que nous sommes à la CGT.

Pour la deuxième période de 2011 au 14 avril 2014, avant votre intronisation, nous sommes passés de l'excellence à l'entreprise la plus détestable de Montpellier. Une entreprise qui n'a plus de cap, où nombre de projets sont inachevés, voire bâclés. Nous le constatons avec les lignes 3 et 4. Une entreprise aux abois qui, pour avoir des comptes positifs...

Monsieur BOUMAAZ

Monsieur Boumaaz, vous êtes salarié de TAM, faites attention car nous ne pouvons pas parler comme vous le faites. Parlez en politique représentant une partie de l'électorat montpelliérain qui a voté pour vous, mais pas en tant que représentant syndical de TAM et pas en tant qu'employé de TAM.

Monsieur BOUMAAZ

Est-ce que je peux terminer, Monsieur le Président ?

Monsieur le Président

Monsieur Boumaaz, vous avez la parole. Mais parlez, comme je vous l'ai dit, dans les normes. Car nous ne sommes pas là pour régler les affaires personnelles. Donc parlez en tant que représentant politique.

Monsieur BOUMAAZ

Oui, je parle en tant que représentant politique. Et ma particularité, Monsieur le Président, c'est que je suis salarié de cette entreprise, comme vous l'avez dit.

Je ne suis pas là à titre personnel à régler des comptes, mais simplement pour vous permettre de comprendre le contexte du fonctionnement de cette entreprise qui est assez important. Quand tout à l'heure vous parliez d'économies, Monsieur le Président, l'économie cela se fait aussi par la gestion.

Monsieur le Président

Merci, Monsieur Boumaaz.

Il y a beaucoup d'intervenants sur cette affaire et c'est normal, c'est une belle affaire. Le tramway à 1 euro, la diminution des abonnements pour les jeunes de 18 à 26 ans, franchement c'est une mesure sociale que nous prenons et je suis ravi de voir toutes ces mains qui se lèvent pour demander la parole. Monsieur Domergue l'a demandée, Monsieur Grand, Monsieur Calvat, Monsieur Revol, Monsieur Rouilleault, Monsieur Ségura, Madame Lloret.

Madame Jamet.

Monsieur le Président

Je fais voter la liste : Madame Jamet, Monsieur Domergue, Monsieur Grand, Monsieur Calvat, Monsieur Revol, Monsieur Rouilleault, Monsieur Ségura, et Madame Lloret terminera. Nous sommes d'accord ? On clôt la liste.

Madame Jamet.

Madame JAMET

Non, je regrette quand même d'avoir à être assez brève, je pense que le sujet est assez important, vous l'avez relevé. Effectivement, Djamel y est allé avec son cœur et son enthousiasme, c'est notable, mais je tiens quand même à développer certains points. Nous avons parlé de Conseil extraordinaire, je pense que notre expression doit pouvoir s'exprimer librement.

Nous sommes même allés jusqu'à parler de la couche d'ozone. Je pense d'ailleurs justement, si nous faisons un raccourci, que le fraudeur pollue puisque, si la gestion de la TAM pose problème et que notamment le poids de 20 % de fraude ou d'incivilités qui engage nos compatriotes à désertier...

Monsieur le Président

Mais Madame Jamet, vous aurez l'occasion de vous exprimer sur ce point, nous allons en parler.

Madame JAMET

C'est un avant-propos, si vous voulez. Nous parlons d'innovation et d'attractivité, ce que je voulais dire et ce que Djamel a essayé de vous expliquer, c'est que selon nous c'est du perdant perdant. Effectivement, nous faisons 2 millions d'économies sur la communication mais je pense que vous n'en avez pas besoin. Car parler du ticket à 1 euro alors que nous augmentons le parking de 3,30 € à 3,40 €, pour le parking agglomération avec le tram. Que le ticket passe de 1,40 € à 1,50 €. Que le ticket aller-retour disparaisse, c'est-à-dire que pour aller d'un point à un autre et en revenir, il faudra payer encore plus cher. Que les tarifs sociaux qui concernent les chômeurs et les seniors sont inchangés.

Monsieur le Président

Mais il y a des tarifs sociaux ! Ils sont mentionnés les tarifs sociaux.

Madame JAMET

Mais je reviens encore là-dessus, il y a un schéma directeur qui n'est pas cohérent et qui est finalement même nous serions tentés de dire inconsistent. Alors sur la fraude et l'insécurité, nous y reviendrons. Ce que je voudrais dire c'est qu'il ne faut quand même pas laisser croire aux gens que tout va aller mieux et que ce ticket à 1 euro est attractif. La carte d'abonnement à 10 trajets, je l'ai déjà prise. Si vous voulez vraiment que cela soit attractif, effectivement développez la sécurité, empêchez les fraudes et rendez tout...

Monsieur le Président

Mais nous allons en parler Madame Jamet, ne me faites pas le conseil à l'envers de votre place.

Madame JAMET

Non mais attendez, laissez-moi au moins m'exprimer ! Et quand nous parlons donc de ces économies, vous parliez tout à l'heure de 2,37 millions, 6,7 millions par an, sur un budget quand même, je vous le rappelle, de pratiquement 2 milliards.

Monsieur le Président

Mais ce n'est pas parce qu'il y a un gros budget que nous ne devons pas économiser l'argent public, Madame Jamet.

Madame JAMET

Justement.

Monsieur le Président

Nous devons l'économiser partout, l'argent public !

Madame JAMET

Nous avons eu une démarche pour la régie de l'eau, sans vouloir faire d'attaques personnelles, je m'en garderais bien. Mais je crois qu'aujourd'hui, nous partons sur une stratégie sans avoir attendu ne serait-ce que les résultats de l'audit. Et je pense que, nous en avons parlé pendant la commission, lorsque nous parlons d'investissements ou de fonctionnement, c'est un sujet important qu'il serait quand même utile d'aborder dès maintenant avec notre délégataire de service public. Et pourquoi pas même, je l'avais dit à un moment, éventuellement d'envisager la mise en régie publique. C'est quand même aussi un sujet qui n'est pas interdit et qui ne doit pas être tabou.

Monsieur le Président

J'entends bien. Madame Jamet, pour l'instant je ne m'appuie pas sur les résultats de l'audit.

Madame JAMET

Mais justement, c'est ce que je reproche.

Monsieur le Président

Je m'appuie sur le résultat des élections.

Madame JAMET

Oui mais alors attendez, faites attention sur le résultat des élections. Moi, ce que je vous dis, c'est que vous faites de la communication et qu'en plus les petites communes avoisinantes n'y gagneront

rien, même celles qui sont dans l'agglomération. Car le tram n'irrigue pas tout le monde, le bus n'arrive pas partout et que tout le monde ne sera pas avantage par ce système de tarification. Voilà ce que je tenais à dire.

Monsieur le Président

Merci beaucoup. Monsieur Domergue.

Monsieur DOMERGUE

Rassurez-vous, Monsieur le président, je serais moins polémique sur ce sujet. La question est de savoir si la mesure que vous allez prendre doit s'appeler le tram à 1 euro. Car c'est votre engagement de campagne, et quand vous dites le tram à 1 euro alors qu'il va passer à 1,50 €, je pense que le message va être brouillé. Par contre toutes les mesures que vous proposez pour faire en sorte que les Montpelliérains paient les trajets moins chers vont dans le bon sens. Globalement, il y a des éléments très positifs, même si certaines villes font mieux. Vous savez qu'à Toulouse par exemple, la carte mensuelle pour les jeunes est à 10 €. Nous, elle va être à 17 ou à 18, donc il y a encore des possibilités.

Mais moi, ce que je salue dans votre présentation, c'est le bilan global du versement de la subvention de l'agglomération à la TAM. Puisque nos collègues doivent savoir que la TAM est subventionnée par l'agglomération et, si je comprends bien, cette subvention va augmenter de 6 millions d'euros. Ce qui veut dire qu'en termes de recettes, ces 6 millions d'euros qui seront payés par la collectivité, c'est toujours notre argent, ne le seront pas par l'utilisateur. Donc cela va dans le bon sens.

Il y a le problème de l'audit. Car nous pouvons vous poser la question différemment : vous avez lancé un audit et c'est tout à fait louable de faire un audit quand nous prenons les rênes d'une collectivité ou d'une entreprise...

Monsieur le Président

Des audits.

Monsieur DOMERGUE

Je parle de celui de la TAM.

Monsieur le Président

Oui, mais j'en ai fait plusieurs.

Monsieur DOMERGUE

Mais qu'advient-il si l'audit met en évidence des difficultés d'équilibre pour la collectivité ? Alors que la collectivité aujourd'hui, pour répondre à un engagement de campagne, fait un effort louable. 6 millions d'euros, ce n'est pas rien. Je ne sais pas quelle est la hauteur de la subvention mais elle doit être facilement de 30 à 40 millions d'euros puisque nous avons évalué à l'époque que la gratuité nécessitait une subvention supplémentaire de 15 à 20 millions d'euros. Donc c'est déjà un premier pas. Je pense que tous les Montpelliérains et tous les habitants de l'agglomération qui nous écoutent pensent que cette mesure va dans le bon sens, même si indirectement la collectivité paiera. Alors, je pense que d'une manière générale, prendre des mesures financières avant d'avoir eu les résultats des audits, car nous parlons des transports mais nous allons parler des autres aspects, c'est prendre un risque de devoir revenir en arrière si la situation financière démontre que l'équilibre... Et vous savez comme moi, peut-être mieux même, que les subventions d'État et le désengagement de l'État qui est de plus en plus prégnant aujourd'hui va entraîner des acrobaties nécessaires des collectivités pour équilibrer leur budget. Donc, d'une manière générale, il serait tout à fait légitime que nous puissions attendre le résultat des audits, et des marges de manœuvre que ces audits pourraient permettre de mettre en évidence, avant de décider définitivement d'une mesure.

Car là, le risque c'est que sur tel point ou tel autre, nous soyons amenés à faire marche arrière. Je ne reviendrai pas sur le fait que la TAM doive être gérée en régie ou pas, c'est un autre problème et c'est un autre débat. Je pense qu'il n'est pas d'actualité. Sur les points suivants, sur les informations suivantes, en tant qu'usagers, en tant qu'élus, nous sommes tous très attentifs à ce qu'il va advenir de la ligne 5. Vous allez nous donner des informations.

Car un des arguments qui était avancé par notamment les Verts à l'époque, qui étaient contre la gratuité, c'était que l'augmentation des subventions de la collectivité risquait d'entraîner des difficultés d'investissements. Et donc, cet argument qui valait pour la gratuité vaut aussi pour la subvention, pour l'accroissement de la subvention. J'ai bien entendu que vous aviez la certitude que Monsieur le Préfet ferait une intervention auprès de l'État pour qu'il y ait une subvention supplémentaire sur le rallongement de la ligne 1. Mais en avez-vous la certitude absolue ? C'est loin d'être évident car ces crédits sont votés et aujourd'hui tous ces crédits sont à la baisse.

Et puisque vous avez également donné une information sur la gare TGV, je crois comprendre que cette gare TGV sera un apport considérable, notamment sur le plan économique pour la ville de Montpellier et donc il ne faut pas regretter de devoir aller dans ce sens. Quant à l'extension du tramway jusqu'à la gare, elle me paraît indispensable. Mais il n'est pas certain que ce soit la ligne 1 qui soit amenée à aller jusqu'à l'aéroport, que ce soit plutôt la ligne 3 qui passe à proximité qui bénéficierait de cette extension.

Je crois que là, il va falloir que les choses soient claires.

Et vous savez également qu'une ligne de tramway, c'est très cher. Et qu'il y a probablement d'autres moyens pour relier l'aéroport à la ville et à la gare qui sont peut-être moins onéreux et surtout plus rapides. Car le problème qui va se poser, pour un tramway qui va aussi loin, c'est le temps qui va être mis par l'usager. Imaginez par exemple la personne qui vit à Saint-Jean-de-Védas aujourd'hui et qui veut aller prendre l'avion, elle va peut-être s'y prendre la veille. Donc ce n'est pas forcément la meilleure solution.

Voilà les remarques que je voulais faire. Mais d'une manière générale, les mesures que vous prenez, même si elles ne correspondent pas exactement au tramway à 1 euro, vont dans le bon sens.

Monsieur le Président

Merci Monsieur Domergue. Je ne retiendrai que votre dernière phrase, en répondant à deux aspects de votre intervention.

D'abord, si nous avons pris ces mesures avant d'avoir les résultats de l'audit, c'est qu'elles ne mettent pas en jeu, quel que soit le résultat de l'audit, la pérennité de l'entreprise TAM.

Et la deuxième chose c'est que, concernant la gare TGV et contrairement à ce qui a été écrit dans l'article de Midi-Libre de dimanche, je n'ai jamais demandé le report de la construction de la gare de TGV. J'ai demandé l'harmonisation des calendriers avec la construction de la gare de Manduel et le tronçon Montpellier-Perpignan TGV. Ce n'est quand même pas la même demande ni la même philosophie.

Je passe à l'intervenant suivant, Monsieur Grand.

Monsieur GRAND

Oui, merci Monsieur le Président. Avec votre autorisation, je n'interviendrai qu'une seule fois car ensuite je dois partir, donc je voudrais balayer un petit peu les sujets, très rapidement naturellement. Première remarque d'abord, puisque nous parlons de la TAM, Monsieur le Président, je crois que c'est le moment de rendre hommage à tout le personnel de la TAM car ce sont de grands professionnels, de haut en bas de leur hiérarchie. Nous sommes nombreux dans cette assemblée, et vous en tête, Jean-Pierre Moure aussi bien sûr, à avoir suivi l'évolution et la construction des tramways. Et c'est là que nous avons pu voir, observer, mesurer combien ce personnel et tous les techniciens qui concourent à son fonctionnement sont de très très grande qualité. Il faut savoir leur rendre hommage car ils font honneur au service public.

Au-delà de cela, pour ce qui est de la baisse du tarif, nous ne pouvons qu'être d'accord, tout le monde. Dans les débats sur le pouvoir d'achat, nous entendons toujours parler des transports. Or aujourd'hui, cela concourt effectivement au pouvoir d'achat de nos concitoyens. Alors naturellement, tout est perfectible. Nous pouvons en discuter à l'envie. Mais c'est un dossier global, aujourd'hui c'est un signal qui est donné et ce signal, comme l'a si bien dit Madame Gianiel, c'est un signal important.

Vous avez dit, chère collègue tout à l'heure dans votre propos, vous avez balayé un petit peu l'esprit de ce que doit être le transport en commun dans une agglomération comme la nôtre qui évolue. Vous allez sûrement continuer, mais vous avez parfaitement compris que c'est quelque chose qui est mouvant. Et ce qui était vrai voici 6 mois, 1 an, 2 ans, ne sera peut-être pas vrai dans 6 mois, 1 an, 2 ans ou 3 ans.

Je dois dire, Monsieur le Président, que notre ville de Castelnau est intimement liée au tramway, c'est son histoire. Elle avait un tramway voici bien longtemps, il est parti puis il est revenu. Ce que j'observe aujourd'hui, Monsieur le Président, c'est que comme l'a dit Madame la vice-présidente, le transport en commun est un ensemble. Nous avons mis le transport en commun au travers du tramway, mais naturellement nous avons de nombreuses remontées de nos concitoyens sur la distance entre leurs résidences et les stations de tramway. Et là, nous avons essayé de trouver des solutions multiples et variées car tout n'est pas possible naturellement, pour des raisons de coût.

À la demande, cela a été accepté par votre prédécesseur, cela a été mis en forme par l'administration, j'étais très attaché et je suis toujours très attaché au transport à la demande. Aujourd'hui, il va falloir que nous fassions le point sur ce sujet.

Il y a peut-être des économies à faire, des investissements nouveaux à lancer. Dans tous les cas, c'est un sujet intéressant. Nous savons, nous connaissons les difficultés qui sont rencontrées, que rencontrent les usagers. Finalement, ce sont des difficultés qui sont liées au succès de cette forme moderne de transport, c'est perfectible. Je vous demanderai donc peut-être que nous fassions une réunion avec les services de la TAM là-dessus, pour bien prendre en compte tous les problèmes qui remontent de l'usager. Et en particulier les différentes tranches d'âge des usagers, qui ne sont pas demandeurs des mêmes services et qui n'ont pas les mêmes difficultés quotidiennes.

Pour le reste, je voudrais aussi vous dire, Monsieur le Président, que dans le débat sur le tram jusqu'à la mer, il faut quand même avoir un peu de mémoire dans ce dossier. Je me souviens que ceux qui ne voulaient pas que nous fassions cette ligne de tram qui s'arrête à Pérois, ont fait subrepticement rentrer dans le dossier de DUP l'accord pour aller jusqu'à la mer. À l'époque, ici même, j'avais rappelé que c'était bien gentil de le mettre mais qu'il fallait savoir qu'après Pérois, ce n'était plus l'agglomération de Montpellier, c'était une autre agglomération. Et que naturellement, il faudrait qu'elle finance. Nous avons bien compris effectivement que c'est une évidence qui s'est rappelée à nous, il n'y a pas si longtemps.

Pour ce qui est de faire aller le tramway jusqu'à l'aéroport, c'est le bon moment. Avant, c'était trop tôt, et demain, cela sera trop tard. À partir du moment où toutes ces infrastructures nouvelles sont en train de se faire, avec le doublement de l'autoroute, avec la gare, c'est le moment d'y penser et ce n'est pas incongru de mettre à l'ordre du jour de notre réflexion ce dossier. Alors sous quelle forme ? Est-ce que cela va être une extension de la ligne, un transport à cadence rapide en site propre ? Pour cela, il appartiendra aux analystes de donner des pistes. Mais dans tous les cas, c'est maintenant qu'il faut le faire, qu'il faut y réfléchir.

Et puis, concernant effectivement la lutte contre la fraude et contre les difficultés, les incivilités, les vandalismes et les agressions, je pense que nous avançons bien. Car à Castelnau, entre la place Charles de Gaulle et le terminus à Jacou, nous avons mis en place un système qui est très efficace : police, gendarmerie. Nous avons passé un accord, une convention avec la TAM, l'agglomération et notre police municipale, notre gendarmerie, nos chiens, etc. Tout le monde fait de temps en temps des opérations et elles sont très fructueuses. Nous voyons combien une présence de la police d'État et de la police municipale apporte ses fruits. En plus, cela permet aussi de prendre en compte un

certain nombre de problèmes qui se posent, car cette ligne est extraordinairement utilisée par les scolaires, il ne faut pas perdre cela de vue, et qu'ils sont naturellement dans la délinquance, très vulnérables.

Pour le reste, Monsieur le Président, nous aurons aussi à parler un moment de la halte TER du Sa-blassou. Car cela fait partie des dossiers qu'il faudra, un jour ou l'autre, voir si la région ne l'a pas enfoui au plus profond de ses dossiers. Et pour le reste, je reste un grand défenseur du tram. Je pense que ce sont des dossiers d'intérêt national pour des tas de raisons, et je crois que nous ne devons pas douter de l'État, de sa volonté. Et quels que soient ceux qui dirigent l'État, de leur volonté d'aider à la construction des lignes de tramway. Cela recouvre toutes les problématiques du transport urbain et toutes les problématiques de la défense de l'environnement puisque cela y concourt. Puis aussi, dans notre agglomération, Monsieur le Président, je conclus, cela va nous permettre d'être sur ce sujet exemplaire à partir du grand nombre de lignes que nous allons réaliser ces prochaines années. Voilà ce que je voulais très brièvement dire. Et je ne ré interviendrai pas.

Monsieur le Président

Merci Monsieur Grand. Je passe la parole maintenant à Monsieur Calvat, Maire de Jacou.

Monsieur CALVAT

Monsieur le Président, mes chers collègues. Dans notre intérêt commun, je serai plus bref.

Je voulais simplement dire à Monsieur Domergue qu'aucun réseau de transports publics dans le monde ne peut s'équilibrer uniquement avec des recettes commerciales. Cela n'existe pas et c'est impossible. En revanche, le transport public peut aussi générer des économies et elles sont actuellement quantifiables. Un citoyen qui prend un autobus, un autocar ou un tramway et pas sa voiture, se rend sur un trajet beaucoup moins accidentogène, il consomme beaucoup moins d'énergie et il émet beaucoup moins aussi de gaz à effet de serre. Donc c'est 6 millions aujourd'hui de plus peut-être pour l'agglomération, mais combien d'économies aussi dans les années à venir ?

Je voudrais aussi rajouter que l'agglomération de Montpellier et le Conseil général, réunis au sein d'Hérault Transport, le syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault, a mis en place cette mesure en 2010. Nous avons un peu de recul aujourd'hui. Et j'informe l'assemblée qu'en 4 ans, Hérault Transport a retrouvé les mêmes recettes commerciales qu'avant la mise en place de cette réforme tarifaire. Grâce à une politique commerciale offensive, les bus ont été remplis et la recette commerciale a retrouvé le même niveau en 2014 qu'en 2010.

C'est donc, Monsieur le Président, une mesure sociale, c'est une mesure écologique et c'est une mesure économiquement juste. Merci de nous la proposer au vote aujourd'hui.

Monsieur le Président

Merci Monsieur Calvat pour ce que vous venez de dire, et vous savez que nous sommes particulièrement attentifs à tout ce qui touche la vie quotidienne des montpelliérains et des habitants de l'agglomération. Effectivement, c'est une mesure courageuse, une mesure sociale que nous prenons aujourd'hui au travers de la politique des transports.

J'en profite pour féliciter Madame Ganiel qui a été élue à l'unanimité vice-présidente du Syndicat mixte Hérault Transport.

Je passe la parole à Monsieur Revol.

Monsieur REVOL

Monsieur le Président, chers collègues. Je serai assez bref car Monsieur Calvat m'a pris là un argument important que je ne trouvais pas assez développé jusqu'à maintenant. C'est que le transport en commun, ce n'est pas simplement un service parmi d'autres, il modifie quelque part l'équilibre urbain, l'équilibre social et l'équilibre écologique de la communauté dans laquelle nous vivons.

Alors préalablement, sur ce que je voulais dire sur ce dossier, puisque nous avons parlé d'action

syndicale. En ce jour, je voudrais rendre hommage ici à la grève et à la lutte menée par les salariés de la SNCF aujourd'hui et hier. Et cela me paraît important de les saluer.

Juste un mot pour signaler que ces salariés sont actuellement en lutte, non pas pour leurs conditions de travail ou pour leurs salaires, mais pour le service public ferroviaire et condamnent notamment l'éclatement des institutions de ce service public ferroviaire qui a déjà commencé. Nous l'avons vu pour le grand public à travers l'histoire assez bizarre de trains commandés qui ne correspondaient pas à la largeur des quais dans certaines gares. Et tout cela est le fruit d'une libéralisation et d'une déréglementation du service ferroviaire à l'échelon européen.

Je pense que nous devrions, à ce sujet, engager une réflexion. Car lorsque nous faisons le bilan du transport ferroviaire qui a lieu dans notre région, nous voyons une diminution massive du fret. Et donc, il ne faut pas s'étonner qu'en même temps se développe le transport par camions sur l'A9 et nous en souffrons tous. Donc ce n'est pas une question mineure, elle est complètement reliée à la problématique des transports dans nos différentes collectivités.

Ce que je veux dire sur ce dossier, d'abord, c'est qu'effectivement, en décidant de faire que pour l'année 2014 2,3 millions, puis pour les années suivantes plus de 6 millions soient transférés ainsi dans le transport, c'est du pouvoir d'achat que nous donnons en plus aux habitants de Montpellier.

Il faut le voir comme tel. Et c'est en même temps la possibilité pour eux d'augmenter leur fréquentation des services de transport au niveau de l'agglomération. Il faut partir de ce point de vue. Nous pouvons considérer que c'est un départ qui va dans un autre sens par rapport à ce qui avait pu être fait voici quelques années.

Deuxième chose sur laquelle je voudrais intervenir, c'est que nous pouvons aujourd'hui arriver à un certain bilan car Montpellier a fait un effort sur la décennie 2000, qui lui a permis de rattraper les collectivités de même taille et de même structure, qui avaient commencé leur effort de tram ou d'autres à 10, voire 20 ans plus tôt, comme Nantes, Grenoble ou Strasbourg. Aujourd'hui, la ville de Montpellier a été qualifiée comme celle qui, parmi ces collectivités de même structure, avait le meilleur réseau de trams et de connexion au sein de sa ville. Donc je pense que c'est un point d'appui. Et pendant des années, nous avons été les uns et les autres à soutenir l'investissement dans le tram.

Je n'ai jamais cessé de le dire, même lorsque j'étais moins lié à l'exécutif qu'actuellement et donc je continue à le dire : nous avons eu raison pendant cette décennie de mettre le paquet sur le tram car c'était une condition indispensable pour pouvoir améliorer finalement le droit à la mobilité pour tous sur notre territoire.

À partir de maintenant, ayant fait l'essentiel de cet investissement, ce qui ne signifie pas que ces investissements sont achevés et je partage de ce point de vue les propositions qui sont faites, il nous faut aujourd'hui agir. D'une part sur les tarifs mais il nous faut aussi agir sur l'ensemble des connexions avec les autres modes de transports comme l'a souligné Madame Gianiel. Et de ce point de vue, je pense que nous avons un retard dans un domaine particulier qui est celui de la connexion des quartiers de Montpellier et des villages alentours de Montpellier qui ne sont pas en bordure du tram et qui ne profitent pas du tram. Connexion qui peut se faire notamment par le réseau de bus.

Lorsque nous regardons la moyenne, sur les collectivités que j'ai citées tout à l'heure, de nombre d'habitants par rapport aux bus, nous sommes très en retard par rapport aux collectivités comme Grenoble, Nantes ou Strasbourg. Cela signifie que si nous voulons inciter nos concitoyens à utiliser le tram, à utiliser ce transport, à prendre ce nouveau rythme de vie, cette nouvelle organisation de vie... Car il y a quand même plus de 300 000 personnes qui rentrent chaque jour dans Montpellier avec leurs véhicules pour pouvoir venir travailler. Il faut donc trouver une organisation qui permet de modifier les comportements en donnant la possibilité, en termes de revenus, de pouvoir rentrer dans ce dispositif.

Il me paraît indispensable que nous travaillions maintenant sur un réseau de bus de proximité et de liaison et de connexion qui soit beaucoup plus efficace et beaucoup plus fréquent. Je ne parle pas

seulement ici pour ma commune. Lorsque nous avons fait le bilan de ces choses-là lors de réunions différentes, nous nous sommes aperçus qu'il y avait toute une série de communes et même de quartiers de Montpellier qui avaient besoin d'une autre offre en termes de connexion.

Enfin dernièrement, concernant les tarifs sociaux, je serai personnellement favorable à un accompagnement beaucoup plus précis des personnes qui sont éligibles à ces tarifs sociaux. Je l'ai fait au niveau de ma commune, en faisant que le CCAS puisse accompagner les personnes qui avaient droit à ces tarifs sociaux et qui parfois se le retrouvaient refusé parce qu'elles l'avaient mal présenté, parce qu'elles n'étaient pas préparées à présenter leur dossier. Et ainsi, nous avons pu augmenter le nombre de bénéficiaires de ces tarifs sociaux qui sont relativement importants. Je pense que dans ce domaine, ce n'est pas de la communication, c'est de la pédagogie. Et cela, c'est la responsabilité des élus d'accompagner leurs concitoyens qui éprouvent des difficultés à faire valoir leurs droits. Je vous remercie.

Monsieur le Président

Sur le dernier point, Monsieur Revol, cela se fait dans les maisons d'agglomération. Nous en discuterons ensemble au travers des cinq conférences des Maires que j'ai déployées jusqu'au 17 juillet, jour du vote préparatoire au passage en métropole. Je proposerai aux maisons d'agglomération de devenir des guichets agglomération à l'intérieur de chaque commune de l'agglomération.

Pour proposer, dans toutes les villes et villages de l'agglomération, les services de l'agglomération à l'intérieur même de la mairie. C'est un service qui sera apporté, l'agglomération réagissant là comme une coopérative de services pour les communes. Voilà l'esprit. Je ne veux pas vous en dire plus avant le 17, mais je partage votre point de vue.

Monsieur Rouilleault.

Monsieur ROUILLEAULT

Merci Monsieur le Président. Mes chers collègues, je pense que nous avons là un vote très important devant nous et un Conseil qui est très important et il est bienvenu qu'il ait lieu à cette date.

Je voterai pour les tarifs sociaux, pour les tarifs réduits pour les jeunes et les scolaires, et pour le carnet de 10 voyages à 10 €. Pour les raisons qui ont été expliquées, à la fois parce que c'est une bonne promesse électorale qui sera tenue, et parce que c'est une façon de redonner du pouvoir d'achat et en particulier à ceux qui en ont le plus besoin.

Ceci étant, car il y a forcément toujours un mais, le mais c'est que, pour les raisons qui ont été expliquées par Renaud Calvat tout à l'heure, au moins provisoirement il y aura une moindre recette. Puisque ne viendront pas tout de suite l'augmentation du trafic et la réduction de la fraude, cela sera forcément progressif. Et ce qui est important, c'est que cette moindre recette soit effectivement gagée par des économies de fonctionnement de l'agglomération et de la TAM, et pas gagée par une réduction des investissements en matière de transports. Car l'effort qui a été fait et qui a été salué à l'instant par René Revol ou avant par Jean-Pierre Grand, l'effort qui a été fait est un effort qu'il faut poursuivre. Nos concitoyens seraient extrêmement déçus si le projet de ligne 5 n'arrivait pas à aboutissement.

Également, nous savons que le jour où il y aura la gare TGV, la question de la jonction entre Sablassou, le Millénaire, Odysseum et la future gare TGV sera une question absolument majeure à résoudre. Même si elle vient dans un deuxième temps par rapport à la ligne 5. Alors, le pire serait qu'un moratoire, qui peut très bien se comprendre pour quelques mois, pour le temps de régler un certain nombre de problèmes comme le trajet près du parc Montcalm. Également un moratoire le temps de mettre à jour le PDU. Tout cela se comprend, mais il ne faudrait pas que cela soient des décisions éternellement reportées car nos concitoyens attendent de ce point de vue-là.

Et comme les finances publiques sont comptées, je pense qu'il faut aussi que nous étudions des solutions moins chères comme la question des bus en site propre. Moi, j'ai par exemple eu l'occasion de le voir à Nantes, c'est extrêmement intéressant et c'est beaucoup moins cher en investissement.

Donc je pense qu'il faut utiliser la courte période de moratoire pour regarder de près ces questions.

Monsieur le Président

Merci Monsieur Rouilleault. Monsieur Ségura.

Monsieur SEGURA

Monsieur le Président, Madame Gianiel. Je voulais vous remercier, Monsieur le Président, tout d'abord pour faire des ordres du jour avec un seul point de manière à ce que tout le monde puisse s'exprimer. C'est un débat qui me plaît car nous avons le temps de se poser.

J'ai également participé à cette préparation autour de vous, d'Isabelle Gianiel, avec les vice-présidents et les Maires. Et nous avons une chance d'avoir une oreille très attentive sur tous les problèmes des communes qui ont été démontrés et présentés lors de ces conférences des Maires. Et aujourd'hui, nous le ressentons, tout le monde est favorable à ce schéma, à ces propositions. Mais il faudra certainement parler d'interconnexion, bien entendu, comme l'a dit René Revol, mais aussi peut-être voir un peu plus loin et créer un schéma de cohérence de transports en commun. Car il ne suffit pas qu'un bus arrive à Pérols et s'arrête, il faut qu'il puisse continuer ailleurs. Et c'est une harmonisation des horaires et des bus avec les communes voisines qui permettra une harmonie et éviter les pollutions que nous connaissons en matière de trafic, en matière aussi d'ozone.

Monsieur le Président

Merci Monsieur le Maire et, avec Madame Gianiel, nous partageons votre propos sans problème.

Dernière intervenante, Madame Lloret, Maire de Sussargues.

Madame LLORET

Monsieur le Président, chers collègues. Nous ne nous sommes pas entendus avec mon voisin mais cela va compléter un petit peu ce que vient de dire Monsieur le Maire de Villeneuve.

En effet, je ne reviendrai pas sur la tarification car je pense que nous sommes tous plus ou moins d'accord sur le principe et sur ce que vous proposez ce soir. Je reviens sur ce qu'a dit Madame Gianiel relativement à l'action d'autres leviers, c'est-à-dire le covoiturage, les actions avec le train, etc. Je vais parler surtout pour les communes qui m'intéressent, qui sont près de Sussargues, côté Est Montpellier. Nous avons, depuis quelques mois, une plate-forme intermodale à Baillargues et cette plate-forme, elle est très intéressante et elle intéresse énormément les citoyens de nos communes car elle permet d'accéder au centre-ville de Montpellier en 8 minutes, ce qui n'est pas négligeable. Cela me paraît être un moyen à utiliser, en tout cas pour les communes dont je parle.

Ne serait-il pas possible d'envisager une navette TAM qui permettrait, de Montaud à Castries en passant par Beaulieu, Saint-Drézéry, Restinclières, et Vendargues bien sûr, d'accéder à ce système de transport qui permettrait d'éviter les bouchons que connaissent les habitants de ce secteur, en particulier à l'entrée de Castries.

Voilà, c'était une simple proposition sur laquelle nous pourrions peut-être réfléchir.

Madame GIANIEL

Vous le savez, je vous rejoins tout à fait là-dessus. Malheureusement, j'aurais aimé exposer un petit peu plus avant ce que j'avais à vous dire ce soir car peut-être cela aurait-il limité certaines de vos interventions. Mais elles me confortent dans la démarche qui est la nôtre aujourd'hui. À savoir qu'aujourd'hui, à travers le schéma directeur des transports dont je vais vous parler après et que nous souhaitons travailler de la manière la plus large possible avec l'ensemble des communes mais aussi des utilisateurs des transports en commun, l'idée est vraiment de faire du tricotage maintenant.

Les grandes infrastructures sont là, nous allons nous appuyer sur ces grandes infrastructures qui sont importantes, nécessaires et qui ont été mises en place, pour maintenant faire tout le travail de

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 Vélomagg 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 débiteront 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 présentielle, 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 Vannière 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, Ville-neuve-lès-Maguelone, Saussan, Pignan, Cournonsec, 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 LUSSET

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 LUSSET

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 LUSSET

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. Révissez 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 souhaiterais 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 dortoirs. 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 de terminer 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 81ème 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 Lévit, 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 XII^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 KANDOUSI

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 d'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 de chantier.

Un journal trimestriel axé sur les travaux et la vie autour du chantier, distribué dans les boîtes lettres des 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 KANDOUSI

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 : Ecole,

cité judiciaire.

Un numéro de téléphone spécial pour garder le contact : 04 67 07 71 00.

Un local info tramway sera ouvert d'ici l'été boulevard Jeu de Paume. Des informations sur le projet et sur le chantier y seront disponibles toute la journée.

En septembre, pour conclure, un agent terrain viendra renforcer le dispositif.

Pour conclure, deux informations : deux guides à destination des professionnels sont en préparation, le guide de bonne conduite et de protection des arbres et le guide des professionnels riverains avec les modalités de la Commission indemnisation amiable.

Une attention particulière est portée à ce chantier car nous sommes sur un site habité et très fréquenté.

Monsieur le Président

Voilà le point sur la ligne 4.

Simplement, pour ceux qui aiment l'histoire et l'archéologie, les fouilles archéologiques de la place Albert 1er ont pour but de trouver, de découvrir, de mettre en évidence ou en lumière ce que nous appelions le Couvent des Carmes et la Porte des Carmes, était une des portes de Montpellier, là où se trouvait un couvent d'une congrégation religieuse, et à proximité du cimetière Saint Côme et Saint Damien, le long du Verdanson.

Monsieur El Kandoussi, le point d'information n°6, s'il vous plaît. Et je remercie comme vous le Directeur de la TAM Monsieur Frizot et l'ensemble des cadres et des personnels. Sur la mobilité, le renforcement de la lutte contre la fraude, les incivilités et les vandalismes.

POINT N°6 - RENFORCEMENT DE LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE, LES INCIVILITES ET LES VANDALISMES - INFORMATION

Monsieur EL KANDOUSSI

Dans un contexte économique général où les collectivités doivent afficher toujours plus d'exigence quant à leur gestion financière, et alors que l'agglomération engage une politique très volontariste en termes de tarification, il est important de faire preuve de rigueur dans la lutte contre la fraude. Or les tramways sont par nature ouverts, contrairement au métro qui possède des tourniquets d'entrée, aucun obstacle physique n'empêche de rentrer dans un tramway et la fraude y est donc sensiblement plus développée. Aujourd'hui, tous les bus et tramways de l'agglomération de Montpellier possèdent un système de télé-billettique, ce qui a systématisé la validation à chaque montée dans un véhicule.

Le plan API (Agir pour Prévenir des Incivilités) déployé en fin d'année 2010 a permis de maîtriser le taux de fraude, au moment où la mise en service des deux dernières lignes de tramway et la hausse de fréquentation du réseau l'auraient sans doute fait croître encore. Pour autant, si les recettes des infractions ont sensiblement augmenté ces dernières années, le taux de fraude se stabilise entre 15 et 20 %, dont environ 13 % de fraude dite dure, voyageurs sans titre de transport.

L'agglomération souhaite renforcer de manière encore plus efficiente sa lutte contre les fraudes mais aussi contre l'insécurité et le vandalisme qui mobilisent aujourd'hui une centaine d'agents. Par ailleurs, la problématique du taux de recouvrement des amendes, un peu moins de 40 % aujourd'hui, ne devra pas être négligée. Les dispositifs incitant fortement les contrevenants à s'acquitter de leur amende dans le véhicule et auprès du contrôleur directement devront être généralisés, et la collaboration avec le parquet intensifiée.

En association avec son délégataire TaM, la collectivité engagera prochainement un nouveau programme encore plus ambitieux de lutte contre la fraude, les incivilités et le vandalisme. Monsieur le Président, ce programme est à l'étude et je remercie bien sûr l'ensemble des services de la TaM. Les scénarii vous seront proposés dans les semaines à venir.

Pour conclure, deux informations un peu plus agréables.

La première : TaM et Transdev ont été récompensés, voici 3 jours, par le Trophée de l'innovation 2014 au Salon des transports publics pour le projet EMMA de Montpellier agglomération. Ce prix a été remporté dans la catégorie informations voyageurs et billettique TaM et Transdev, devant la SNCF Proximité et devant Moviken. Surtout, Montpellier agglomération présentera le projet EMMA au Congrès mondial des transports intelligents qui se déroulera à Bordeaux du 5 au 9 octobre 2015.

La deuxième information : Vélo magg, la solution montpelliéraine s'exporte à l'international. Montpellier agglomération et TaM ont fait le choix de l'innovation en 2012 avec Vélo magg 2, un système de vélo partage intelligent et inédit dans le monde. La Société Smoove, société montpelliéraine, avait été retenue pour la réalisation et la mise en œuvre de ce système innovant. Un succès montpelliérain qui a permis à cette petite entreprise de gagner des marchés prestigieux, notamment celui de la ville de Moscou qui vient d'inaugurer son service de vélo partage, 5 000 vélos. Et le succès de ne fait que commencer puisque d'autres mégapoles venues voir la solution à Montpellier sont en cours de contractualisation avec la société Smoove.

Je vous remercie.

Monsieur le Président

Cette information pour vous dire qu'avec la TaM, nous menons une action pour mettre en place des plans contre la fraude et contre les incivilités, l'insécurité, et nous vous proposerons des solutions dans les semaines à venir.

Je voudrais pour conclure, si vous en êtes d'accord, vous donner rendez-vous au prochain Conseil d'agglomération qui aura lieu le 19 juin à 18 heures. Au cours de ce Conseil d'agglomération, nous traiterons des affaires courantes mais, en plus, nous aborderons deux sujets.

J'ai demandé à la Société IBM de venir vous présenter les avancées sur la smart-city, la ville intelligente. En 20 minutes, ils vous feront un tableau de ce que nous, avec Monsieur Fina, Madame Marion et Monsieur Lévi nous avons pu voir, à l'intérieur même du site d'IBM.

Ensuite, je vous proposerai par une délibération, de mettre un terme à l'aventure du Musée de la présence Française en Algérie, pour transformer le lieu en centre d'art contemporain.

J'ai proposé cette délibération aux vice-présidents, aux Maires de l'agglomération qui ont été sensibles aux propositions. Nous en parlerons encore une fois en Conférence des Maires. Puis, je demanderai au Conseil d'agglomération de Montpellier de se prononcer sur cette nouvelle orientation, avec toute une série d'autres propositions qui seront faites sur le sujet.

Je voudrais rappeler que sont invités au 6ème étage les conseillers d'agglomération, les membres de l'administration et les membres de la presse s'ils le souhaitent.

Je vous remercie beaucoup et vous souhaite une bonne soirée.