



Extrait du Consultram

<http://consultram.org/spip.php?article55>

Monsieur le Maire prend les angevins pour des canards sauvages ...

- Les enjeux -

Date de mise en ligne : jeudi 11 mars 2010

Copyright © Consultram - Tous droits réservés

Article déclenché par un article du Courrier de l'Ouest du mercredi 10 mars 2010, repris ensuite et complété suite à la publication d'un article dans Ouest-France du vendredi 12.

Chiffres sortis d'on ne sait où

Dans un article du Courrier de l'Ouest d'hier (10 mars 2010), monsieur Antonini, maire d'Angers et président de l'agglomération, tente de faire prendre à ses administrés des vessies pour des lanternes, et nie la réalité de l'explosion des coûts du tramway.

A cette occasion, on apprend qu'en 2005, le coût prévu était de 285 millions d'euro (HT), et donc que l'augmentation est "mesurée", quasi "normale" pour ce genre de projets.

Rétablissons la vérité

Oui, oui. Sauf que c'est faux. Je ne sais pas d'où ce chiffre est sorti, mais la réalité est tout autre :

- ▶ 9 décembre 2002 : délibération de principe de l'agglomération, coût d'investissement estimé à 173 millions d'euro (tram pneu).
- ▶ 14 février 2003 : comité syndical transports, estimation à 193 millions d'euro (tram fer).
- ▶ mai 2006 : enquête d'utilité publique, le coût du projet est là en noir sur blanc (appréciation des dépenses) : 238 millions d'euro. [\[1\]](#)
- ▶ juin 2006, mettons que les diverses études ont coûté de l'ordre de 10 millions d'euros, puisque l'on retrouve sur un site "officiel" le chiffre de 248 millions d'euro [\[2\]](#).

Il est donc très très étonnant de retrouver dans la bouche de monsieur Antonini la somme de 285 millions d'euros en 2005. Par quel prodige ces 285 millions de 2005 sont-ils devenus 238 millions en 2006 ? A moins que les chiffres donnés aux angevins lors de l'enquête publique aient été incomplets et volontairement tronqués ?

Le coût réel

Hors, on sait que le coût pour l'agglomération atteint désormais les 300 millions d'euros [\[3\]](#), auxquels s'ajoutent les sommes dépensées par les communes d'Angers et Avrillé.

Pour la seule commune d'Angers, et en ne parlant que des seuls investissements libellés "tramway", pas des petits travaux ici et là ni du fonctionnement (dont les salaires), on a, dans les budgets récents :

année	millions d'Euros
2008	5,4
2009	9
2010	14

total	28,4
-------	------

Gageons qu'au réel, on dépasse les 30 millions, et on ne parle ni de 2011 ni d'Avrillé. Le coût réel total va donc se situer -au minimum- dans une tranche 340-350 millions d'euros. Mettons 345, au milieu de la fourchette.

Ne soyons pas mesquins, et considérons seulement le coût de départ de la solution ferrée [4]. Nous avons donc un budget qui évolue ainsi :

2003	193 MEuros	initial	projet fer entériné par le conseil d'agglo
2006	248 MEuros	+28%	évaluation enquête d'utilité publique
2010	345 MEuros	+79%	coût final prévisible, plus d'un an avant la mise en service

C'est bien sûr sans compter les intérêts des emprunts, c-a-d plus de 260 MEuros empruntés sur 30 ans et pour une bonne part même sur 40 ans : c-a-d que les intérêts vont plus que dépasser le capital ! Et les remboursements manger la totalité des ressources disponibles pour les transports, ce qui hypothèque lourdement une deuxième ligne, sauf à augmenter significativement les impôts.

Voici, visuellement, ce que ça donne. La deuxième ligne indique la progression de la somme initiale en euros constants (voir plus loin).

Que valent les euros constants ?

Ah, et l'adjoint aux finances, monsieur Despagnet, se retranche derrière des "euros constants" pour expliquer qu'en fait, la somme réelle n'a pas tant augmenté que ça. Mais ne sait pas trop bien comment les fameux 285 millions d'euro de 2005 ont évolués. C'est facile, on reprend le [tableau officiel fourni par l'INSEE](#), et la réponse est :

285 MEuros de 2005 valaient 302,4 MEuros en 2009, et vraisemblablement guère plus (302,6) début 2010, soit +6%. Pas de quoi expliquer le surcoût, non ? Et quand on regarde de près, l'augmentation des coûts des matières premières ne justifie pas non plus tout. Loin de là. Là n'est d'ailleurs pas la question : on sait pourtant que de tels projets dérapent presque toujours, et il suffisait de prendre des projets similaires terminés depuis peu (Orléans, par exemple) et une simple règle de 3 pour se rendre compte que le coût initial ne serait jamais tenu.

monsieur Antonini est fatigué de se justifier

C'est ce qu'il a indiqué à la presse, dans l'édition du vendredi 12 mars de Ouest-France :

On ne jouera plus au chat et à la souris sur le prix de la roue et de l'écrou. Vous pourrez dire ce que vous voulez, je ne répondrai plus.

C'est quand même extraordinaire : pour un peu, monsieur le Maire serait une victime, et les critiques seraient des pinailleurs compteurs d'écrous. Monsieur Antonini, vous pouvez être las de vous justifier, mais en fait vous n'avez pas à le faire : vous ne faites que faire la sourde oreille à la réalité, qui est que vous avez gravement sous-estimé le coût du projet [5], et donc mis en péril la capacité d'investissement future, et l'indispensable deuxième ligne, déséquilibrant durablement l'agglomération. C'est ce fait qu'il vous faut accepter, et non tenter une impossible et inutile justification. Est-ce si compliqué de le reconnaître ?

on reparle de l'inflation

Monsieur le maire de Saint-Lambert-la-Potherie a tenté de couvrir son président d'agglomération, dans un premier temps en rappelant que le premier chiffre était sur pneus -c'est exact, et nous en avons tenu compte ici-même-, puis que

et puis, l'inflation a été forte dans les années 2004-2007.

Je suis désolé de le contredire brutalement, mais non, l'inflation n'a pas été forte dans les années 2004-2007. Et pas non plus dans les années 2003-2009, c-a-d la période entre la décision initiale et maintenant. Toujours d'après l'INSEE, l'évolution de la valeur de l'argent est la suivante : 1 euro de 2003 vaut 1,104 euro de 2009. Ce qui veut dire que les 193 millions de 2003 valent 213 millions en 2009.

L'inflation n'a donc été que pour 20 millions d'euros dans l'augmentation du coût, ce qui laisse inexplicé 132 millions d'euro. Pas très significatif, donc.

Conclusion

A des critiques justifiées et graves, monsieur Antonini répond par des chiffres venus de nulle part, des approximations, un air excédé, et enfin un silence définitif. Ce n'est pas très responsable. Quand on prend des décisions controversées en face d'une opposition argumentée, on en assume les conséquences.

Post-scriptum :

Tous ces chiffres sont publics et officiels, il suffit de consulter les documents correspondants, tous émis par la ville d'Angers et l'agglomération d'Angers-Loire-Métropole. On pourra aussi utilement consulter les archives des quotidiens locaux.

- ▶ [budget Angers 2009](#)
- ▶ [budget Angers 2008](#)
- ▶ [budget Angers 2007](#)

▶ [INSEE : évolution de la valeur monétaire](#)

[1] pas moyen de se tromper, le document financier fait 4 pages écrites très gros et avec beaucoup de blanc

[2] soit quand même plus 10 millions d'euros en 1 mois

[3] Somme régulièrement citée en interne à l'agglomération par monsieur Despagnet. La somme de 320 millions d'euro a même été citée dans la presse, mais tenons-nous en aux chiffres de monsieur l'adjoint aux finances.

[4] Si on part de la délibération initiale qui a tout enclenché, on est au final à +101%, c'est-à-dire purement et simplement doublé. Pas mal comme évaluation.

[5] volontairement ou pas, mais c'est un autre débat