



Extrait du Consultram

<http://www.consultram.org/spip.php?article59>

ligne de tram = +10% d'impôts, arrêtons le massacre

- Les enjeux -

Date de mise en ligne : jeudi 19 septembre 2013

Copyright © Consultram - Tous droits réservés

Consultram a reçu récemment des données chiffrées du projet de la 2^e ligne de tram, qui montrent que le projet est déjà bien cadré et surtout qu'il se traduira par une très forte hausse de la pression fiscale. jugez-en plutôt :

projet de ligne complète Beaucouzé/Gare/Parc des Expositions

Ce projet inclut un franchissement supplémentaire de la Maine au pied du Château, et passe par la Gare Routière et devant la Gare SNCF. Pour le reste, on a le fuseau déjà étudié depuis plusieurs années, avec quelques choix locaux encore à faire mais sans incidence globale particulière. Autant pour les promesses de laisser toutes les options sur la table, de laisser les futurs édiles décider du projet tout est déjà ficelé, comme tout était déjà ficelé pour la première ligne, et pour des motifs qui n'ont que peut avoir avec le transport.

Ah, un point encore : toutes les sommes ci-dessous s'entendent Hors Taxes !

Dépenses

enveloppe totale	358 MEuros
dont études et maîtrise	50 MEuros
dont matériel roulant	69 MEuros
dont voirie annexe	28 MEuros
dont foncier	10 MEuros
<i>dont subventionable</i>	<i>201 MEuros</i>

Il est à noter que le projet doit être enclenché avant 2016 si on veut pouvoir bénéficier de subventions nationales dans l'état actuel.

Ce niveau de dépense est déjà suspect, quand on voit le massif décalage entre le prévisionnel et le réalisé pour la 2^e ligne. Il convient vraisemblablement d'y ajouter un surcoût de 30% au moins, voire plus, pour s'approcher de la réalité [\[1\]](#) ; mais jouons le jeu pour un moment avec les estimations officielles.

Recettes

Toujours selon les mêmes sources officielles, les recettes se décomposent ainsi :

subventions	52 MEuros
<i>dont état</i>	<i>36 MEuros</i>
<i>dont région</i>	<i>16 MEuros</i>

participation Angers	10 MEuros
autofinancement (budget principal)	26 MEuros
emprunts	270 MEuros
<i>total</i>	<i>358 MEuros</i>

La encore, le niveau des subventions est à prendre avec des pincettes, tant les conditions budgétaires futures rendent incertains ce genre de plans sur la comète. Notons aussi un enseignement fort de ces documents : les recettes transport sont déjà au taquet et entièrement consommées par la première ligne, le financement Agglo devra donc venir de transferts à partir des autres budgets, et de l'augmentation de la fiscalité.

Endettement

A l'horizon 2022, les données fournies donnent ceci :

dette Agglo prévue 2022	610 MEuros
dette ville Angers prévue 2022	70 MEuros

La capacité de désendettement de l'Agglo va donc progresser ainsi :

capa désendettement 2012	7,2 ans
capa désendettement 2022	12,2 ans

On considère généralement que le seuil de 5 ans est déjà un signal d'alerte, alors 12,2 ... bref on sera dans le rouge profond, dépassé seulement pour les villes similaires par Grenoble, dont on connaît la mauvaise gestion et l'endettement lourd.

Les conséquences en terme de pression fiscale ? Simple, il faudra d'ici 2022 +15 MEuros supplémentaires par an, ce qui correspond grosso-modo à une **augmentation de la part communale des impôts de +10% !!!**

Et encore, rappelez-vous : c'est avec des hypothèses de dépenses très vraisemblablement bien en-dessous de la réalité, et des hypothèses de subventions absolument pas garanties ...

Pas possible !

+10% de pression fiscale supplémentaire pour la 2^e ligne de tram, dans le meilleur des cas [\[2\]](#), et une agglomération dans le rouge profond, incapable d'entreprendre quoi que ce soit, pour plus d'une décade.

Lancer ce projet, c'est se priver de tout le reste, et ce alors que le chômage ville+agglo a dépassé à la hausse la

moyenne nationale. Inacceptable. Insensé.

Contre-Proposition

Face à cette situation, Consultram propose une contre-proposition, en partant du principe que la seule ligne actuelle déstabilise Angers et son agglomération, et pas dans la bonne direction en sus. nos critères sont simples :

- aller au plus utile
- aller au moins coûteux
- aller au plus simple

Une demi-ligne seulement : Gare - Parc des Expositions

Pourquoi pas Belle-Beille et son campus, ainsi que l'arrivée ouest d'Angers ? La décomposition des chiffres par segments nous donne la réponse :

Beaucouzé -> Technopole	42 MEuros
Technopole -> Gare	117 MEuros
<i>soit Beaucouzé - Gare</i>	<i>159 MEuros</i>
Maison Bleue -> 7 Sonnettes	98 MEuros
7 Sonnettes -> Parc Expo	32 MEuros
<i>soit Gare - Parc Expo</i>	<i>130 MEuros</i>

auxquels il faut rajouter le matériel roulant (69 MEuros).

Sans compter que le franchissement de la Maine au Château va coûter bien plus cher qu'annoncé ; alors que le segment Maison-Bleue -> Parc Expo est dépourvu de toute difficulté et ouvrage d'art.

On notera que les 2 demi-lignes sont de longueur équivalente, un peu moins de 8 km dans de rails nouveaux chaque cas.

- La ligne actuelle déséquilibre l'agglomération vers le Sud et vers le Nord-Ouest, loin de son centre de gravité ; la demi-ligne vers le Parc des Expositions corrige et redresse vers l'Est—Nord-Est.
- Elle a de plus l'immense avantage de pouvoir être accédée très facilement dès l'arrivée en autoroute en direction de Paris et de la vallée de la Loire, avec plus qu'il n'en faut de capacité de parking-relais.
- Elle coûte moins cher au total, au minimum 30 MEuros de moins que la demi-ligne vers Beaucouzé.
- Elle pourra être réalisée beaucoup plus rapidement, puisque sans la contrainte technique et administrative majeure que représente le franchissement supplémentaire de la Maine.

avec un coût amputé de 160 MEuros [3], même si les subventions sont à revoir en baisse, on va beaucoup diminuer la pression sur les finances locales, c-a-d sur les poches des angevins : l'emprunt à réaliser passerait ainsi, toutes

conditions égales, par ailleurs, de 270 MEuros aux environs de 110 MEuros, c-a-d une baisse de 60% de la ponction supplémentaire ; autrement dit, on ne taperai plus dans les poches des habitants de l'agglomération que **+4% au lieu des +10% annoncés** : ça, ça fait une différence !

Prolonger jusqu'au contournement des Ponts-de-Cé

C'est l'occasion pour procéder à ce qui aurait dû être fait dès le début, c-a-d prolonger le tracé au sud de la Roseraie jusqu'au débouché du contournement des Ponts-de-Cé, permettant d'une pierre de faire 3 coups :

- desservir les cliniques et le centre d'apprentissage de la CCI (et les entreprises du secteur)
- offrir un accès rapide interne aux Ponts-de-Céains qui viennent par l'ancienne route
- offrir une alternative aux habitants de la rive Sud de la Loire à s'engouffrer dans Angers même pour les destinations à l'Est de la Maine

Les pré-études, déjà réalisées, donnent un chiffrage d'environ 30 à 35 MEuros pour cette prolongation ; sans doute moins si c'est réalisé en même temps que la demi-ligne. **Notre proposition : que la ville d'Angers assume** seule financièrement cette extension, plutôt que de réaliser encore un équipement culturel ou sportif qui n'est pas vraiment prioritaire.

Etudier un autre tracé pour Belle-Beille et Beaucouzé

Dans un futur plus lointain, et quand les conditions budgétaires et économiques le permettrons, il sera temps de revenir sur la desserte des campus de l'Ouest et de la route de Nantes. nous avons tout le temps d'analyser cette demi-ligne, et d'y faire des modifications qui vont dans le sens d'une amélioration.

Nous ne faisons là que reprendre une de nos proposition de l'époque de la première ligne : plutôt que de faire halte au Château (déjà dans le rayon de la première ligne de tram, et peu peuplé localement) et de traverser la Maine à cet endroit, pourquoi ne pas réutiliser le viaduc du tramway [4], et desservir les boulevards de la Doure (Hopital/Urgences, Bichon/SteThérese, StJacques/Ecoles) avant de revenir au Front de Maine ? Le différentiel de longueur rails est faible [5], au plus 500m supplémentaires et ce dans des conditions quasi-parfaites : larges voies, pentes douces, pas d'angle marqué, pas d'infrastructures particulières ; donc aucun surcoût, au contraire, peut-être même moins cher.

On nous dira que le trajet de la Gare sera rallongé d'une dizaine de minutes, c'est vrai ; mais à partir du centre-ville (ou résident beaucoup d'étudiants), cette durée est amputée de 3 à 4 minutes, et ce sera toujours plus rapide et plus confortable que par la ligne de bus actuelle, qui met 30 à 40 minutes en mode boîte de sardines [6].

Surtout, sans rupture de charge, on va desservir toute la Doure y compris sa partie nord, et les quartiers Ste Thérèse, route de la Maignanne et St Jacques/St Nicolas, ce qui n'est pas rien et justifie le sacrifice.

On nous dira que ce n'est pas optimal : mais la faute en revient aux décideurs de la 1ère ligne, qui ont fait un choix d'aménagement politique et urbain désastreux aux regards des habitants et des besoins de transport ; si la 2° ligne projetée avait été fait en premier, ce que nous demandions, on parlerait beaucoup plus tranquillement de la nécessaire et évidente demi-ligne Gare-Ponts-de-Cé, et on pourrait envisager pour un futur plus lointain une extension du Front de Maine via la Place Bichon et la Maternité pour rejoindre ensuite Avrillé lorsque la densification l'aurait

ligne de tram = +10% d'impôts, arrêtons le massacre

requis. Au lieu de quoi, on est obligé de faire des arbitrages entre des solutions pourtant plus urgentes ; ce n'est pourtant pas faute à l'époque d'avoir dénoncé cet état de fait !

[1] le franchissement de la Maine est chiffré aux environs de 15 MEuros, alors que -rappelez-vous- le viaduc du tramway a coûté bien plus de 20 MEuros pour un coût annoncé de moins de 10 !

[2] Dans le pire, on peut malheureusement tabler sur +15% à +20% plutôt que +10%.

[3] et même plus, car une demi-ligne partageant la section Roseraie-Gare va avoir besoin de dotations de matériel roulant en baisse

[4] le pont Confluences

[5] à comparer avec le segment Front de Maine - Gare SNCF

[6] je l'ai subi pendant 2 ans