

## Réunion Tramway du jeudi 5 février 2015 à Clapiers (Michel Chastaing)

Présentation de quelques éléments chiffrés permettant d'éclairer le débat.

Les montants donnés sont issus des sites institutionnels et du rapport de la commission d'enquête.

### 1) « **La Ligne 5 est au point mort** »

C'est effectivement le cas. Déjà 15 mois d'arrêt des travaux, excepté pour la Ligne 4 (tronçon inclus dans le chiffrage de la Ligne 5) en pleine réalisation.

La relance de la Ligne 5 nécessite une nouvelle délibération en Conseil de Métropole et l'inscription à son budget des dépenses (pour mémoire, le BP 2013 de l'Agglo prévoyait 80 M€ de crédits de paiement pour l'année 2014).

Pour l'instant, la Ligne 5 (hors Ligne 4) a toutefois déjà généré au minimum 11,7 M€ de dépenses, pour l'instant en pure perte.

### 2) « **La Ligne 5 coûte 400, voire 450 millions d'euros** »

Ce n'est pas exact : elle coûte en réalité 320 M€, la Métropole récupérant la TVA et la Ligne 4, incluse dans la DUP de la Ligne 5, représente 26 M€ HT.

Pour mémoire : la récupération de la TVA ne se fait pas sous un délai d'un an (système du Fonds de compensation de l'Etat, dit FCTVA) mais très rapidement au fur et à mesure de l'avancée des travaux, comme pour une entreprise, du fait que le réseau est géré en délégation de service public (DSP de TAM).

### 3) « **C'est un problème de financement, de subventions** »

La subvention de l'Etat est bien acquise, à hauteur de 31,42 M€ : elle n'a jamais dépendu de l'écotaxe qui de toute manière rapportera en 2015 à l'Etat les sommes attendues (1.200 milliards d'€ essentiellement issus des 2 cts d'€ supplémentaires sur le gazole depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015).

La Région est vraisemblablement prête à mettre 25 M€ sur les 50 M€ demandés.

Le Département qui était sur une ligne de « tout routier » va voir son Assemblée renouvelée en mars 2015 ce qui offre la possibilité d'autres choix politiques.

La Métropole est en capacité d'emprunter à la Banque Européenne d'Investissement qui offre des taux d'intérêts très bas.

La Région Languedoc-Roussillon vient d'ailleurs de bénéficier, début février, d'un taux fixe historiquement bas de 1,39 % pour un emprunt de 30 M€ sur 30 ans, remboursable par trimestrialité.

#### 4) « **La Ligne 5, c'est un surcoût de fonctionnement** »

La Ligne 5 devrait générer 2 ans après sa mise en service 7,1 M€ de recettes supplémentaires pour un surplus de dépenses de fonctionnement de 4,3 M€, soit un excédent annuel de fonctionnement de 2,8 M€ !

Cette somme viendra confronter TAM.

#### 5) « **Le transport en commun est payé par le contribuable** »

Les particuliers ne contribuent pas fiscalement au transport public à Montpellier !

Seules les entreprises cotisent au travers d'un versement transport : 77 M€ en 2013 soit l'équivalent de la TH ou encore d'un ¼ des ressources fiscales de la Métropole.

Ce versement, prélevé localement au taux maximum légal de 2 % de la masse salariale des entreprises de plus de 9 salariés, couvre les coûts de fonctionnement du poste Transport de la Métropole (subvention forfaitaire à TAM au titre de la DSP soit 46 M€, amortissements et intérêts des emprunts souscrits pour la construction et l'équipement des lignes).

Le versement transport croît au fur et à mesure du développement économique :

- la surface de bureaux neufs vendue en 2014 s'est élevée à 71.000 m<sup>2</sup>, record historique pour l'Agglomération, avec notamment une croissance de 13 % sur 2013,
- ou encore l'implantation de Computacenter devrait amener 220.000 € par an de versement transport (masse salariale de 11 M€ pour 300 salariés).

D'autre part, les usagers contribuent à hauteur d'environ 50 M€ (40 % du coût réel).

Le coût ramené au voyageur est globalement de l'ordre de 0,75 € pour l'exploitation et de 1 € pour l'investissement.

#### 6) **La fréquentation**

La Ligne 5, c'est 59.000 voyageurs par jour de fréquentation : plus que la Ligne 2 après plusieurs années d'exploitation.

##### **Les Moins :**

- L'abandon d'urbanisations qui obligerait à revoir les prévisions de fréquentation de la Ligne 5
- « Compétence Voirie » = service de proximité coûteux transféré des communes à la Métropole
- Les réductions tarifaires décidées en 2014 par l'Agglomération privent TAM de 2,27 M€ en 2014 et de 6,57 M€ en 2017

##### **Les Plus :**

- La lutte contre la fraude va porter ses fruits : plus de recettes à attendre (point de départ d'un montant de pénalités de l'ordre de 3 M€ en 2014 sachant que le nombre de PV a déjà été multiplié par 4 entre 2011 et 2014)
- La montée en puissance de la fréquentation du Tram n'est pas terminée (lignes 3 et 4)
- L'acier, le béton, les enrobés suivent la baisse du prix du pétrole et vont entraîner des minorations sur le coût de la Ligne 5