


22 décembre 2014 | par Robert Viennet 

Avignon : le sort du tramway scellé en janvier... peut-être

Les élus de l'agglomération d'Avignon, qui devaient voter le 19 décembre 2014 pour ou contre la poursuite du projet de tramway, ont décidé... de ne pas décider. Ils avaient à se prononcer sur deux scénarios proposés par un rapport préfectoral que MobiliCités s'est procuré : un tram ramené à une seule ligne ou un BHNS. Si le projet est abandonné, cela pourrait coûter 80 millions d'euros à l'agglomération. Décision prévue début janvier. En principe.



Le rapport des experts n'est pas tendre avec les performances actuelles du réseau avignonnais : faible fréquentation et taux de couverture des dépenses par les recettes de 16,5%. © C. Recoura

Aucune fumée n'est sortie des cheminées du palais des Papes ce vendredi 19 décembre 2014. Ni blanche pour annoncer la poursuite du projet de tramway, ni noire pour signifier son abandon ou son remplacement par des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS).

Pourtant, neuf mois après les municipales qui ont vu Cécile Helle (PS) opposante farouche au projet de tramway, remporter la mairie d'Avignon, ce vote du 19 décembre 2014 devait être "définitif", selon les mots de Jean-Marc Roubaud (UMP), président de l'agglomération, repris par le quotidien local La Provence. Rien n'a filtré de cette réunion à huis clos si ce n'est que les élus avignonnais, Cécile Helle en tête, ont tout fait pour que le vote n'ait pas lieu. Un blocage permis par le fait que cette réunion avait un caractère informel (ce n'était pas un Conseil) et qui s'explique aussi par "les profonds désaccords" qui agitent la majorité de gauche d'Avignon (PS, EELV, Front de gauche) racontés dans La Provence. Contrairement au PS, le Front de gauche s'est toujours déclaré favorable à ce projet de deux lignes de tramway porté par l'ancienne maire d'Avignon et présidente de l'agglomération, l'UMP Marie-Josée Roig.

Aux rapports

C'est pour sortir de cette impasse et que Jean-Marc Roubaud a commandé, [en juillet 2014, un rapport](#) d'expertise aux services de l'Etat destiné à "étudier toutes les options possibles". Un rapport que le préfet a remis à Jean Marc Roubaud le 5 décembre 2014 et que les élus des 15 communes de l'agglomération avaient reçu avant cette réunion qui devait être décisive.

MobiliCités s'est procuré ce document d'une trentaine de pages qui "analyse la soutenabilité financière du projet initial", et évalue ce que coûterait à la Cité des Papes son éventuel abandon alors qu'il a déjà englouti 30 millions d'euros en études et travaux. En effet, en plus des sommes déjà dépensées, l'agglomération devrait indemniser Alstom qui a reçu commande de 24 rames de tramway en 2013, et [SNC Lavallin](#) qui assure la maîtrise d'œuvre du projet.

Le risque VT

Par ailleurs, l'agglomération qui avait passé son taux de versement transport de 1,05 en 2009 à 1,3 en 2010 puis 1,8 à partir de 2011 pour aider au financement de son projet, devrait ramener ce taux à 1%. Pire encore, même si le rapport explique qu'il n'existe pas de jurisprudence en matière de remboursement de trop perçu du VT, le risque existe bel et bien.

Selon un expert contacté par MobiliCités, "ce risque de contentieux est assez lourd." Le rapport l'évalue à 45 millions d'euros. Si Avignon abandonne purement et simplement son projet de tramway, il pourrait donc lui en coûter au maximum 80 millions d'euros, indique le rapport.

Là où ça se complique encore plus, c'est que les experts écrivent, à la fois que le projet a atteint "un point de non-retour" mais que dans sa forme originelle (2 lignes de 14 kilomètres), il n'est "pas soutenable financièrement" compte tenu de la baisse de la capacité d'endettement du Grand Avignon. La seule possibilité aurait été d'affecter en totalité l'augmentation du versement transport à la construction et au fonctionnement du tramway, écrivent les experts. Ce qui n'a pas été le cas, cet apport financier "ayant plutôt servi à financer le déficit d'exploitation du réseau de bus qu'à constituer des réserves financières."

Tram optimisé ou BHNS ?

Pour sortir de cette impasse, les experts ont étudié deux scénarii alternatifs. Le premier baptisé "Tram optimisé" consisterait à réaliser une seule ligne de tramway de 7 Kilomètres (la B) pour la traversée du centre-ville au lieu des

deux prévus (14 kilomètres) . Cela ramènerait le coût à 130 millions d'euros au lieu de 265. Une solution qui aurait l'avantage de maintenir en place les titulaires actuels des marchés Alstom et SNC Lavalin.

Le second scénario consisterait à abandonner le tramway au profit d'un BHNS sur le même tracé que le tramway optimisé. Son coût est estimé 70 millions d'euros auxquels il faudrait ajouter le coût de sortie du tramway que le rapport chiffre à 48 millions d'euros. Soit un total de 118 millions d'euros.

Un troisième scénario qui éliminerait tramway et BHNS au profit d'un renforcement du réseau actuel de bus par des lignes fortes style "[Chronobus de Nantes](#), est à peine évoqué par le rapport qui considère que ce serait "une remise en cause complète de la dynamique engagée jusque-là avec les risques financiers maxima déjà cités."

La balle est dans le camp des élus avignonnais qui devraient, enfin, se décider début janvier 2015 lors d'un conseil communautaire. En espérant que la trêve des confiseurs porte conseil.

Robert Viennet