

# 2001 Les dossiers de La Gazette

## Dossier N°1 TEOR : HISTOIRE D'UN ÉCHEC

Le 19 mai dernier, le maire de Rouen annonçait l'abandon de la construction de la partie centrale de la ligne TEOR, confirmant ainsi ce que les Rouennais dénonçaient depuis deux ans : l'impréparation et la gabegie.

Les Rouennais sont favorables aux transports en commun. Mais ils sont bien conscients que, sans les infrastructures vitales à notre agglomération (6<sup>ème</sup> franchissement de la Seine, rocade de contournement, liaison ferroviaire rapide avec

Paris...), la politique en faveur du transport en commun est vouée à l'échec.

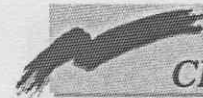
Des solutions existent, d'autres priorités de bon sens doivent être définies telles la liaison Boulingrin-CHU ou l'utilisation des voies ferrées périurbaines. La gabegie représentée par TEOR associait un projet techniquement bâclé avec des surcoûts prohibitifs. Au pied du mur le maire a bien dû admettre l'évidence. Mais quel gâchis !

### ÉDITORIAL

Il y a cinq ans, Yvon Robert promettait un télébus aux Rouennais et se faisait élire sur cette promesse. Deux ans plus tard, le coût faramineux de l'opération - un milliard de francs - conduisait la municipalité à oublier sa promesse et à renoncer au projet. Aujourd'hui, nous voyons que le projet TEOR, qui n'est, en vérité, rien de plus qu'un couloir de bus un peu sophistiqué, va coûter aussi cher que le télébus mort-né. Les Rouennais ont le droit de savoir où va l'argent de leurs impôts. Ils ont le droit de demander à la municipalité des comptes sur la gestion, en l'occurrence calamiteuse, du projet TEOR. Bruno Devaux



Jean-Louis BOURLANGES  
Bertrand BELLANGER



## TEOR : CHRONOLOGIE DE L'ÉCHEC ANNONCÉ ...

### DES ABANDONS SUCCESSIFS :

- 1995 le candidat Robert promet un télébus (téléphérique urbain).
- 1997 abandon du télébus, on propose les bus-diesel de TEOR.
- Novembre 1999 abandon de la desserte directe des Hauts-de-Rouen par la Grand-Mare.
- Novembre 1999 abandon de la desserte de Bonsecours.
- Mai 2000 abandon des travaux à Rouen entre le boulevard des Belges et la rue Martainville ainsi que les aménagements vers Darnétal.

### DES BUS VIRTUELS !

Dès 1997, de nouveaux bus peu polluants et de nouvelle génération étaient annoncés pour TEOR, propos repris dans l'enquête d'utilité publique qui mettait néanmoins en cause l'utilisation de bus au gaz du fait des contraintes techniques. En mai 1999, M. Fabius et M. Robert ont dû constater que leur appel d'offre était infructueux : aucun constructeur ne pouvait fournir le matériel demandé ! Le coût prévu dans l'enquête d'utilité publique était de 150 millions de francs (bus + atelier-dépôt).

La commande a finalement été passée à la société Irisbus pour 396 millions de francs (sans atelier dépôt ?). Pour ce prix, nous aurons en octobre 2000 38 véhicules Agora (bus nouvelle génération, en fait tout aussi polluants et moins confortables que les actuels aux dires de ceux qui les ont empruntés !) puis entre 2002 et 2006 57 bus CIVIS «grand luxe». Mais d'autres surcoûts viennent s'y ajouter : le système de guidage pour l'arrivée en station n'est pas compris et l'agglomération a décidé en mars dernier un appel d'offre négocié pour équiper les bus ! Toujours plus cher !

### LA CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES L'AVAIT PRÉVU !

Le métrobus pesait si lourdement sur les finances du district que la chambre régionale des comptes relevait en 1997 l'augmentation de plus de 540 % de la fiscalité sur 10 ans et la taxe-transport sur les salaires au maximum. Tout investissement lourd devait être reporté au risque de majorer encore la fiscalité ou l'endettement record. Comment s'étonner alors que les appels d'offre soient trop chers ? M. Robert a eu les yeux plus gros que le ventre ... et nous le paierons tous longtemps, très longtemps.

## TEOR = IMPRÉPARATION

Depuis le début des travaux l'impréparation et la détermination à terminer les travaux coûte que coûte avant les élections municipales étaient flagrants. Peu importe le prix ... jusqu'au moment où pris financièrement à la gorge, M. Robert a été contraint d'abandonner la réalisation du projet TEOR pendant au moins un an ! Le discours officiel consiste à dire que la réponse à l'appel d'offre était trop onéreuse (+ 30 % par rapport au coût prévu) et que la bonne gestion imposait le report des travaux. La réalité est bien différente, le projet explose sous l'effet d'un calendrier électoraliste intenable du fait de l'impréparation du projet. En voici quelques exemples :

### **DES SONDAGES DE TERRAIN BIEN TARDIFS !**

Les sondages des 330 mètres de la trémie en bas de l'avenue Pasteur n'ont été réalisés qu'après l'enquête d'utilité publique. Résultat : terrain pollué par les hydrocarbures. Les travaux sont arrêtés, le coût de la dépollution du sol va gonfler encore plus la dérive financière. Comment avoir établi un devis financier sans avoir, au préalable, réalisé ce sondage essentiel pour les travaux ?

### **EXTENSION DE CANTELEU : NON CHIFFRÉE !**

Lors de l'abandon de la desserte des Hauts-de-Rouen et de Bonsecours, une liaison de substitution avec Canteleu a été décidée ... sans estimation du coût ! La lourdeur prévisible des travaux est impressionnante (élargissement de la route pris sur la montagne ...). De ce fait, le coût global des travaux

risque ainsi de ne pas baisser. Alors, pourquoi cette décision ?

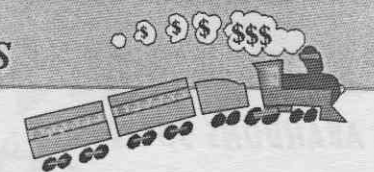
### **PLUSIEURS TERRAINS ACHETÉS A TOUT PRIX !**

Il fallait que les travaux avancent ! Alors certains terrains ont été achetés largement au dessus du prix fixé par les domaines comme celui du bout du Mont Riboudet payé 2,7 millions de francs pour une estimation à 1,5 millions ! Les exemples se multiplient. Les vanes sont ouvertes !

### **SURCOÛTS A RÉPÉTITION !**

La maîtrise d'oeuvre est payée au pourcentage du prix des travaux. Or la dérive des coûts de construction a fait augmenter la rétribution de GMOT en janvier 1998 de 22 millions de francs ! Ces frais de gestion vont s'ajouter aux autres surcoûts... et ce n'est pas terminé !

## TEOR = IMPÔTS



### **UNE ESCALADE FINANCIÈRE VERTIGINEUSE !**

Le maire de Rouen annonçait en 1997 l'abandon du télébus du fait de son coût trop élevé : 1 milliard de francs. On se rabattait alors sur le bus-diesel habillé du doux nom de TEOR qui ne devait coûter que 500 millions de francs. En mai 1998, le coût remontait à 650 millions de francs, quelques mois plus tard, le chiffre de 850 millions était avancé. Enfin, l'enquête d'utilité publique de février 1999 avançait le chiffre de 941 millions de francs (hors taxes !). Avant dépassement prévisible !

### **LES TRAVAUX CACHÉS :**

L'aménagement des stations de bus, la plus grande partie des travaux de déviation des réseaux (eau, ...) et d'autres dépenses annexes sont prises en charge directement par les communes et n'entreront pas dans le coût de construction de TEOR. Or ces travaux obligatoires coûtent des dizaines de millions de francs ... soigneusement cachés !

### **AUGMENTATION DES IMPÔTS : UN ÉCLAIRAGE ...**

Rouen est la 4<sup>ème</sup> ville la plus imposée de France pour la taxe d'habitation des ménages. Elle a connu la plus forte augmentation de taxe professionnelle

(56,62 %) entre 1995 et 1998. Or la ville a du payer environ 25 % du coût de construction du métrobus, y compris pour son extension vers Saint-Etienne-du-Rouvray (550 millions de francs pour 4,2 Km de voie). Sur un total de 3,3 milliards de francs, cela représente environ 600 millions de francs soit l'augmentation des impôts locaux à Rouen si fortement contestée par les Rouennais. Qui a parlé d'héritage ?

### **LA GESTION SOCIALISTE ÉPINGLÉE !**

Dans son rapport de septembre 1996, la Chambre régionale des comptes relevait de graves irrégularités pour les travaux de construction du métrobus par le District présidé par M. Fabius et M. Robert. Ces conclusions furent d'ailleurs reprises par la Cour des comptes en novembre 1997.

Ces nombreux surcoûts démontrent une gestion non maîtrisée voire irresponsable, des salaires extravagants non justifiés, des frais de communication très élevés. Comment ne pas imaginer que les mêmes dérives vont se retrouver avec TEOR ?

Le budget du métrobus est passé de 1,7 à 2,6 milliards de francs, soit un dépassement de 900 millions de francs. Combien pour TEOR ?