



2

ANALYSE DES COÛTS LIÉS AU PROJET



I.	Coûts d'investissement	55
1.	Précisions méthodologiques.....	55
2.	Tramway de Tours : Des investissements au-delà du seul projet de tramway.....	56
II.	Modes de financement.....	63
III.	Coûts d'exploitation.....	65
1.	Des coûts d'exploitations en évolution	65
2.	Recettes et dépenses d'exploitation	68
3.	Déficit global et taux de couverture.....	69
IV.	L'impact sur les finances publiques.....	71
1.	Le versement transport : une évolution nécessaire du taux	72
2.	Evolution des produits du versement transport	73

I. Coûts d'investissement

1. Précisions méthodologiques

La première étape de notre analyse est consacrée à une évaluation des dépenses d'investissement, par comparaison entre les coûts initiaux mentionnés dans la déclaration d'utilité publique (DUP) et dans le deuxième dossier d'appel à projets (AP Grenelle 2) avec les coûts finaux réels.

Pour une analyse pertinente, les coûts sont regroupés en 19 postes, définis par le CERTU¹, et les différentes estimations du projet sont rapportées en euro constant / Janvier 2009.

Les prix courants et les prix constants :

Les prix courants sont les prix tels qu'ils sont indiqués à une période donnée, ils sont dits en valeur nominale. Les prix constants sont les prix en valeur réelle c'est-à-dire corrigés de la variation des prix par rapport à une donnée de base ou de référence. On utilise des déflateurs, avec à titre d'exemple l'index TP01 pour les coûts des travaux et l'indice des prix du PIB pour les coûts d'exploitation.

¹ Le CERTU a disparu au 1er janvier 2014, par fusion avec d'autres composantes du réseau scientifique et technique de l'État français au sein du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

2. Tramway de Tours : Des investissements au-delà du seul projet de tramway

Le coût initial de l'opération figurant sur la DUP et le deuxième dossier d'appel à projet, réalisés successivement en mai 2010 et octobre 2010, était de 362,60 M€₂₀₀₉ HT. Ce montant a ensuite été augmenté à 369,10 M€₂₀₀₉ HT sur le rapport adressé à la banque européenne d'investissement (BEI) avec la revalorisation du poste 16 dit « Courants faibles et PCC ». En effet, a été intégré au coût global de l'opération l'ensemble des systèmes du réseau de transports en commun, contrairement au programme initial qui n'intégrait que la partie tramway. Ce nouveau coût de 6,5 M€₂₀₁₉ HT n'est donc pas lié intrinsèquement au projet de tramway mais résulte de la cohérence du projet MobiliTours incluant la réalisation de la ligne Tempo de bus à haut niveau de service et de la volonté de renforcer la qualité de l'offre bus. Il s'agissait d'équiper l'ensemble de la ligne de bus à haut niveau service existante des mêmes équipements que le tramway.

N°	Poste	Coût prévisionnel DUP en € ₂₀₀₉	Coût prévisionnel AP 2 en € ₂₀₀₉	Coût initial Rapport BEI en € ₂₀₀₉
1	Etudes d'avant-projet et de projet			
2	Maître d'ouvrage	48,80	48,80	48,80
3	Mission d'ingénierie et assistance architecturale			
4	Acquisitions foncières et libération des emprises	29,90	29,90	29,90
5	Déviations des réseaux	2,30	2,30	2,30
6	Travaux préparatoires	4,90	4,90	4,90
7	Ouvrages d'art et de génie civil (y compris Pont sur le Cher)	15,05	15,05	15,05
8	Plateforme	12,35	12,35	12,35
9	Voie ferrée	35,70	35,70	35,70
10	Revêtements du site propre	14,60	14,60	14,60
11	Voirie	20,10	20,10	20,10
12	Equipement urbains	8,40	8,40	8,40
13	Signalisation routière	5,65	5,65	5,65
14	Stations/Points d'arrêt	6,95	6,95	6,95
15	Installations nécessaires à l'alimentation en énergie de traction	17,90	17,90	17,90
16	Courants faibles et PCC	14,95	14,95	21,45
17	Centre de maintenance	22,90	22,90	22,90
18	Matériel Roulant	76,25	76,25	76,25
19	Opérations induites	10,20	10,20	10,20
	+ aléas	15,70	15,70	15,70
	Total arrondi y compris aléas	362,60	362,60	369,10

Les prévisions liées au coût d'investissement : tramway de Tours
NB : Toutes les sommes sont en hors taxe

En 2013, le plan de financement, repris dans le rapport d'activité 2013 de l'autorité organisatrice des transports, indique que le coût du projet s'élève à 385,00 M€₂₀₀₉ HT.

Cette réévaluation de 16 M€₂₀₀₉ est due à un ajustement de programme, soit 4,3% d'augmentation du budget DUP en euros 2019HT.

La différence d'environ 16 M€ se répartit en :

- 6,5 M€ liés aux acquisitions foncières,
- 9,5 M€ liés aux évolutions du projet.

Les évolutions de projet ayant impliqué une réévaluation des coûts sont notamment:

- Le remplacement de l'ensemble des systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV) et des systèmes liés à la billettique pour tout le parc de bus. Ceci a permis de donner une cohérence d'information pour l'utilisateur et aussi une optimisation de gestion pour l'exploitant ;
- L'augmentation des périmètres d'intervention dans certaines rues pour garantir la cohérence technique et architecturale du projet comme Rue Nationale ou Avenue de la Tranchée. Ces éléments n'étaient pas indispensables au projet de tramway et ont été principalement sollicités par les services de l'Etat ;
- Les modifications de programme comme la piétonisation du pont Wilson ont permis de développer les modes doux, au-delà du projet de tramway et le renforcement d'ouvrages d'art a été décidé pour des raisons techniques nécessaires au projet de tramway en tant que tel.

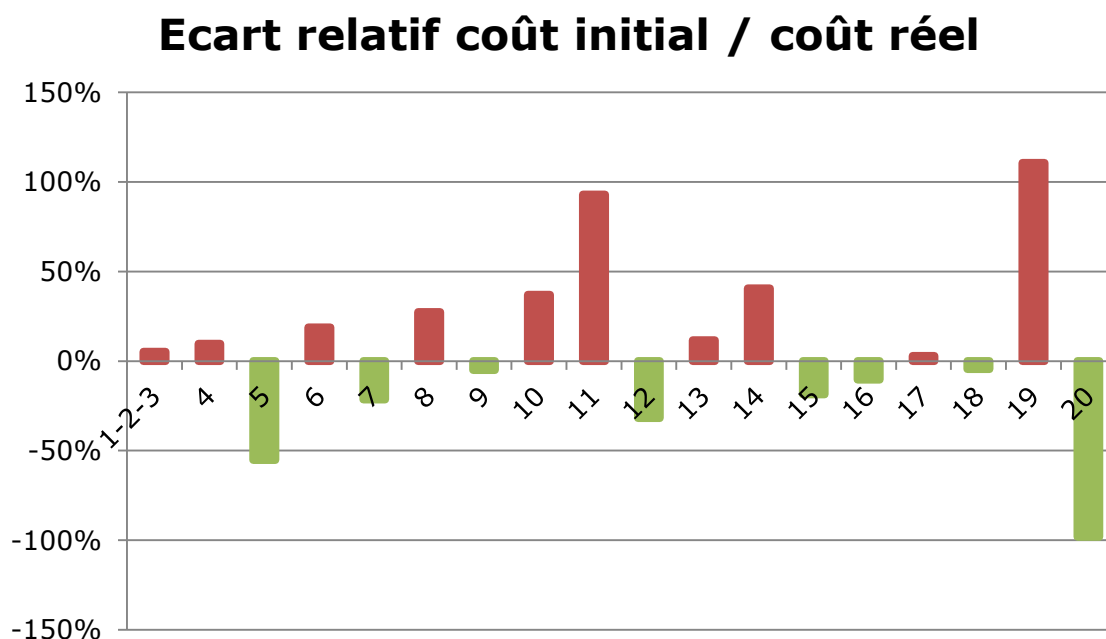
Au final le coût d'investissement de 385,00 M€₂₀₀₉ HT a représenté en euros courants 2013 433,10 M€ HT, soit une révision de 48,1 M€₂₀₁₃ HT.

N°	Poste	Pour rappel Coût prévisionnel DUP en € ₂₀₀₉	Coût initial Rapport BEI en € ₂₀₀₉	Coût réel en € ₂₀₀₉	<i>Ecart absolu</i>	<i>Ecart relatif</i>
1	Etudes d'avant-projet et de projet					
2	Maître d'ouvrage	48,80	48,80	51,36	2,56	5%
3	Mission d'ingénierie et assistance architecturale					
4	Acquisitions foncières et libération des emprises	29,90	29,90	32,80	2,90	10%
5	Déviations des réseaux	2,30	2,30	1,03	-1,27	-55%
6	Travaux préparatoires	4,90	4,90	5,82	0,92	19%
7	Ouvrages d'art et de génie civil (y compris Pont sur le Cher)	15,05	15,05	11,82	-3,23	-21%
8	Plateforme	12,35	12,35	15,73	3,38	27%
9	Voie ferrée	35,70	35,70	33,89	-1,81	-5%
10	Revêtements du site propre	14,60	14,60	19,99	5,39	37%
11	Voirie	20,10	20,10	38,77	18,67	93%
12	Equipement urbains	8,40	8,40	5,72	-2,68	-32%
13	Signalisation routière	5,65	5,65	6,31	0,66	12%
14	Stations/Points d'arrêt	6,95	6,95	9,77	2,82	41%
15	Installations nécessaires à l'alimentation en énergie de traction	17,90	17,90	14,56	-3,34	-19%
16	Courants faibles et PCC	14,95	21,45	19,24	4,29	29%
17	Centre de maintenance	22,90	22,90	23,55	0,65	3%
18	Matériel Roulant	76,25	76,25	72,82	-3,43	-5%
19	Opérations induites	10,20	10,20	21,49	11,29	111%
	+ aléas	15,70	15,70	0,28	-15,42	-98%
	Total arrondi y compris aléas	362,60	369,10	385,00	22,4	6%

Evolution de coût d'investissement : tramway de Tours

La différence entre le budget initial de 362,60 M€₂₀₀₉ HT de la DUP et le budget réel de 385,00 M€₂₀₀₉ HT représente une augmentation de 6% en euros constants.

La figure qui suit permet d'analyser par poste les écarts (négatifs et positifs) entre les estimations initiales et les coûts réels :



Le poste n°19 « Opérations induites » représente l'écart le plus important avec +11.29M€ et correspond aux extensions de périmètre. Non nécessaires au fonctionnement du tramway proprement dit, elles répondent en revanche aux logiques suivantes :

- Opérations de voirie et de stationnement : Restitution de certaines fonctions et de certains usages qui dépassent le cadre du simple réaménagement de voirie de façade à façade (voie nouvelle ou réaménagement de voie pour la circulation des voitures en dehors des emprises des voies empruntées par le site propre, parc de stationnement souterrain),
- Opérations architecturales et urbaines à la demande de l'Architecte des Bâtiments de France : Traitement architectural ou urbain d'un lieu

présentant des caractéristiques particulières (place, quai, monument, espace vert...),

- Opérations de transport collectif : Opérations d'interconnexion des transports collectifs (création ou modification de gares, pôles d'échanges...).

Dans le cas du projet de tramway de Tours, ces coûts concernent principalement les aménagements proposés par l'ABF au niveau de la rue Nationale, du pont Wilson et de l'Avenue Grammont.

Le deuxième poste présentant un écart est le poste n°11 « voirie » avec +18,67M€₂₀₀₉. Ce poste couvre le gros œuvre nécessaire à la reconstitution de l'espace public entre le site propre (y compris les stations et leurs accès) et les façades des rues empruntées par le tramway : terrassements, chaussées, trottoirs, revêtements. En effet, les services de l'Etat ont souhaité que le traitement de l'espace public se fasse de façade à façade.

Parallèlement à ces postes en augmentation, d'autres postes sont au contraire à la baisse, comme le poste 5 « Déviation des réseaux » avec 1,27 M€ de moins que prévu, mais aussi les postes 7, 9, 12, 15, 18 comme le présente le tableau. Il est à noter que le poste « Aléas » d'un montant de 0,28 M€₂₀₀₉ a rempli son rôle et a permis de compenser une partie des réaffectations des lignes budgétaires.

Le dernier récapitulatif des dépenses réalisées, fourni à la chambre régionale des comptes le 6 mars 2015, fait apparaître un coût total de 435,4 M€₂₀₁₅ HT.

En termes de coût au kilomètre, la première ligne de tramway de Tours s'élève à 29,42 M€₂₀₁₅² au kilomètre. Ce montant inclut un surdimensionnement du centre de maintenance afin de tenir compte de l'arrivée d'une deuxième ligne de tramway à terme.

Un poste financier important concerne les acquisitions foncières. Ces dernières ont représenté un coût élevé en gare de Tours sur les emprises de la SNCF. La réalisation d'importants ouvrages d'art dont un nouveau pont sur la rivière Le

² 435,4 M€₂₀₁₃ HT pour une ligne de 14,8 km avec un centre de maintenance et 21 rames de 43 mètres

Cher et un sur le périphérique à Joué-lès-Tours a aussi pesé sur le coût au kilomètre.

La Chambre Régionale des Comptes, dans son rapport d'observations définitif du 21 décembre 2015, livre l'analyse suivante ;

« Il semble donc que, si des efforts ont été accomplis par le SITCAT pour livrer aux habitants de l'agglomération un tramway globalement attractif et de qualité, cela n'a été possible qu'au prix de surcoûts importants, que la collectivité explique notamment par le choix de l'intermodalité avec la gare de Tours et la réalisation d'un pont sur le Cher et sur le boulevard périphérique.

Certes, les taux de fréquentation sont encourageants et témoignent d'un véritable engouement, mais il n'en reste pas moins que, sous un angle purement financier, le coût final de l'équipement apparaît élevé ».

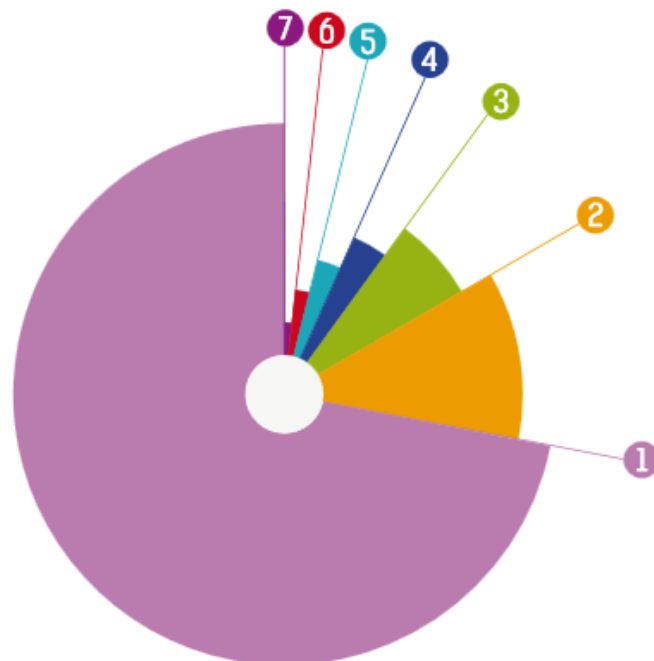
II. Modes de financement

Concernant le financement du projet, le coût de l'investissement estimé à 369,10 M€₂₀₀₉ HT en 2010 (après AVP 2), devait être financé par le SITCAT grâce à la taxe « versement transport », aux subventions de l'Etat et des collectivités locales concernées ainsi qu'au recours à l'emprunt.

En 2013, le projet s'élevant finalement à 433,10 M€₂₀₁₃ soit 385,10 M€₂₀₀₉, l'écart a pu être supporté grâce à une seconde subvention de l'Etat (4,79 M€), à la participation du département (14,6 M€) mais surtout par le SITCAT qui a vu sa contribution passer de 259,65 M€ à 310,76 M€.

Coût du projet :
433,10 M€ HT (valeur 1^{er} janvier 2013)

FINANCEURS :



- ① SITCAT : 310,76 M€
- ② Tour(s)plus : 50 M€
- ③ Etat Grenelle I : 28,20 M€
- ④ CPER : 22 M€ (Etat : 10 M€, Région : 12 M€)
- ⑤ Conseil Général d'Indre-et-Loire : 14,6 M€
- ⑥ Etat Grenelle II : 4,79 M€
- ⑦ FEDER : 2,75 M€

Les lois «Grenelle »

« Loi Grenelle 1 » : loi de programmation de la mise en œuvre du Grenelle Environnement

La « Loi Grenelle 1 » a été adoptée le 23 juillet 2009 et promulguée le 3 août de la même année. C'est une loi de programme qui donne un statut juridique au processus du Grenelle. Elle pose les grands objectifs et les engagements pris par l'État au travers des mesures relatives à la lutte contre le réchauffement climatique, la préservation de la biodiversité et des milieux naturels, la mise en place d'une nouvelle forme de gouvernance et enfin la prévention des risques pour l'environnement et la santé.

Le Grenelle 1 fixe les grandes orientations de la France en matière de transport, d'énergie et d'habitat afin de préserver l'environnement et le climat. Il cible en priorité la lutte contre le changement climatique et la division par quatre des émissions françaises de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050. Il s'agit de faire évoluer les infrastructures de transports et les comportements. L'enjeu concerne notamment le développement des infrastructures alternatives à la route, la réalisation d'un peu plus de 1 500 km de lignes de transports collectifs urbains, sans compter ceux de l'Île-de-France, ou encore la construction d'autoroutes ferroviaires et de voies maritimes, avec entre autres le canal Seine Nord Europe.

« Loi Grenelle 2 » : loi portant engagement national pour l'environnement

La « Loi Grenelle 2 » a été adoptée par le Parlement le 29 juin 2010 et promulguée le 12 juillet 2010. Cette loi correspond à la mise en application d'une partie des engagements du Grenelle Environnement. Elle décline des mesures relatives à six chantiers majeurs : les bâtiments et l'urbanisme, les transports, les consommations énergétiques, la biodiversité, les risques, la santé et les déchets et la gouvernance écologique.

Avec ces lois l'Etat se fixe un objectif majeur dans le domaine des transports :

Diminuer de 20% des gaz à effet de serre d'ici 2020 de manière à les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient en 1990.

Pour atteindre cet objectif, quatre grands axes sont établis :

- Accorder la priorité en matière d'infrastructure à l'optimisation des réseaux existants et de leur utilisation avant d'envisager leur développement
- Limiter le développement des réseaux de transport à des objectifs spécifiques en:
 - ✓ Organisant le rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien plus économes en énergie et à l'empreinte environnementale plus faible,
 - ✓ Redéfinissant le rôle de la route en conséquence et en cohérence avec l'ambition de ne plus augmenter la capacité routière globale sauf pour éliminer des points de congestion, et des problèmes de sécurité ou d'intérêt local
- Conforter la prise en compte des exigences environnementales et de réduction des consommations des espaces agricoles et naturels dans la mise en œuvre des politiques d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux d'infrastructures.
- Introduire des mesures destinées à améliorer les performances environnementales du trafic poids lourds et à encourager le renouvellement des matériels de transport au bénéfice de matériels moins polluants. Dans le domaine des véhicules particuliers, l'ambition est ici de réduire les émissions de CO₂ du parc en circulation de 176 g de CO₂/km à 120 g.

III. Coûts d'exploitation

1. Des coûts d'exploitation en évolution

Le tableau qui suit dresse les estimations des coûts d'exploitation dans la DUP³ :

Scénario	Coût d'exploitation 2014 (€₂₀₀₉)	Coûts d'exploitation 2013-2042
Scénario référence	36 547 000	674 681 000
Scénario projet	37 947 000	700 507 000
Différence	1 400 000	25 826 000

Deux scénarios ont été étudiés :

- un scénario projet avec tramway
- un autre scénario de référence, qui décline les estimations d'exploitation du réseau TC sans le tramway.

La différence entre les deux résulte la part des coûts d'exploitation supplémentaire due à l'arrivée du tramway.

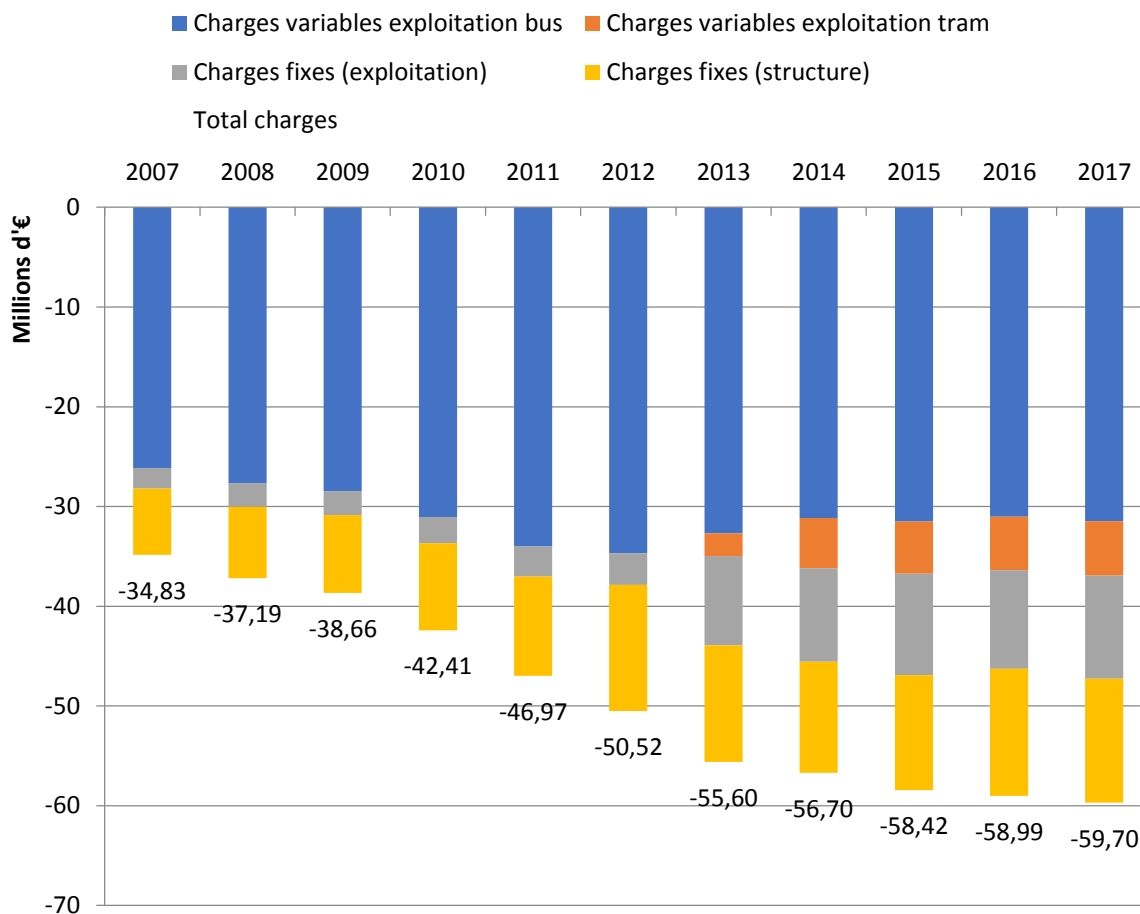
Les coûts d'exploitation sont présentés en trois catégories :

- Les charges variables liées à l'exploitation : cette catégorie est discriminée par mode et intègre notamment les salaires de conduite et le carburant ;
- Les charges fixes d'exploitation : cette catégorie concerne les coûts mutualisés et n'est donc pas discriminée par mode. On y retrouve par exemple la maintenance du SAE SAI ;
- Les charges fixes de structure : cette catégorie n'est pas discriminée par mode et regroupe notamment les frais liés au point d'accueil et marketing.

³ DUP Tome 3 pièce G p6

Le graphique ci-après⁴ permet de représenter l'évolution de ces différentes catégories :

Evolution des charges sur le réseau Fil Bleu



En 2014, les charges variables d'exploitation tram s'élevaient à 5M€₂₀₁₄ (soit environ 4,4M€₂₀₀₉). Ce chiffre semble bien supérieur à celui présenté dans la DUP de 1,4M€₂₀₀₉ pour l'année 2014.

⁴ Réalisé grâce aux Rapports Annuels du Délégué

La DUP mentionnait également les coûts au kilomètre pour l'année 2014 de :

- 4,37€₂₀₀₉ pour le bus
- 6,40€₂₀₀₉ pour le tramway

A l'aide des charges variables d'exploitation de l'année 2014, on peut calculer ces mêmes ratios soit :

- 3,08€₂₀₀₉ pour le bus
- 3,52€₂₀₀₉ pour le tram
- 3,53€ bus + tram

Cependant, ces chiffres n'intègrent que les charges variables. En intégrant les charges fixes, le coût au kilomètre bus + tram en 2014 est de 5,54€. Cependant, il est très délicat de répartir les charges fixes entre bus et tram. Il est donc presque impossible de calculer un coût réel au kilomètre seulement pour le bus ou pour le tram.

Le nombre de kilomètres réalisés

Le réseau de bus

En 2012, les bus du réseau devaient parcourir 4 523 211 kilomètres (commerciaux, techniques et haut le pied). En 2014, le nombre de kilomètres prévu est passé à 7 800 000.

Le réseau tram :

En 2012, le nombre de kilomètres réalisé par le tramway était de 0.

En 2014, 1 284 601 kilomètres (commerciaux et haut le pied) ont été prévus.

Ainsi initialement le réseau de bus de la DUP faisait état d'un réseau constant avec un remplacement par le tramway d'une partie des lignes de bus 1 et 2. En réalité, le nombre de kilomètres réalisés en bus en 2104 est le double de ce qui était prévu dans la DUP.

En revanche, les coûts au kilomètre semblent cohérents avec la réalité.

L'écart entre le scénario de projet pour 2014 à 37,95 Million d'€₂₀₀₉ et la réalité à 56,70 Million d'€₂₀₀₉ semble s'expliquer par la différence entre l'offre projetée à l'étape de la DUP et l'offre réelle, notamment pour le bus.

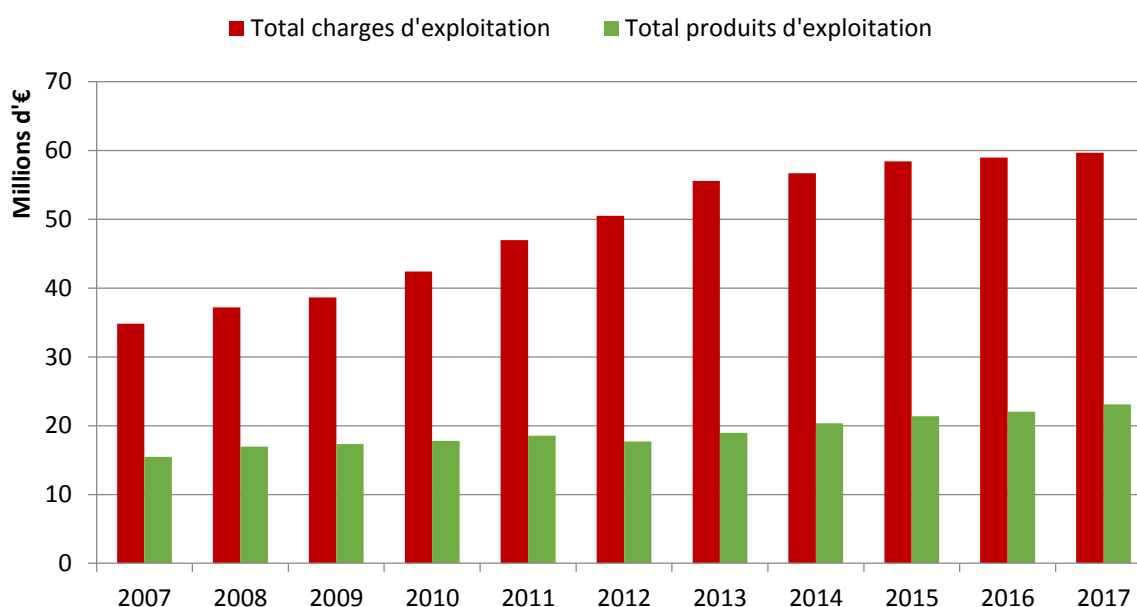
En conclusion, les coûts d'exploitation sont supérieurs aux calculs dans la DUP en raison d'une forte augmentation de l'offre de service en bus.

La vitesse commerciale du tramway

Initialement la vitesse commerciale du tramway était prévue à 19,36 kilomètres par heure. Après une année d'exploitation, la vitesse a dû être revue à la baisse et a été validée à 18,30 kilomètres par heure en 2014. Ce différentiel a entraîné une augmentation des coûts d'exploitation, l'organisation des services obligeant l'exploitant à ajouter des moyens humains pour maintenir la fréquence.

2. Recettes et dépenses d'exploitation

Evolution des recettes et charges d'exploitation

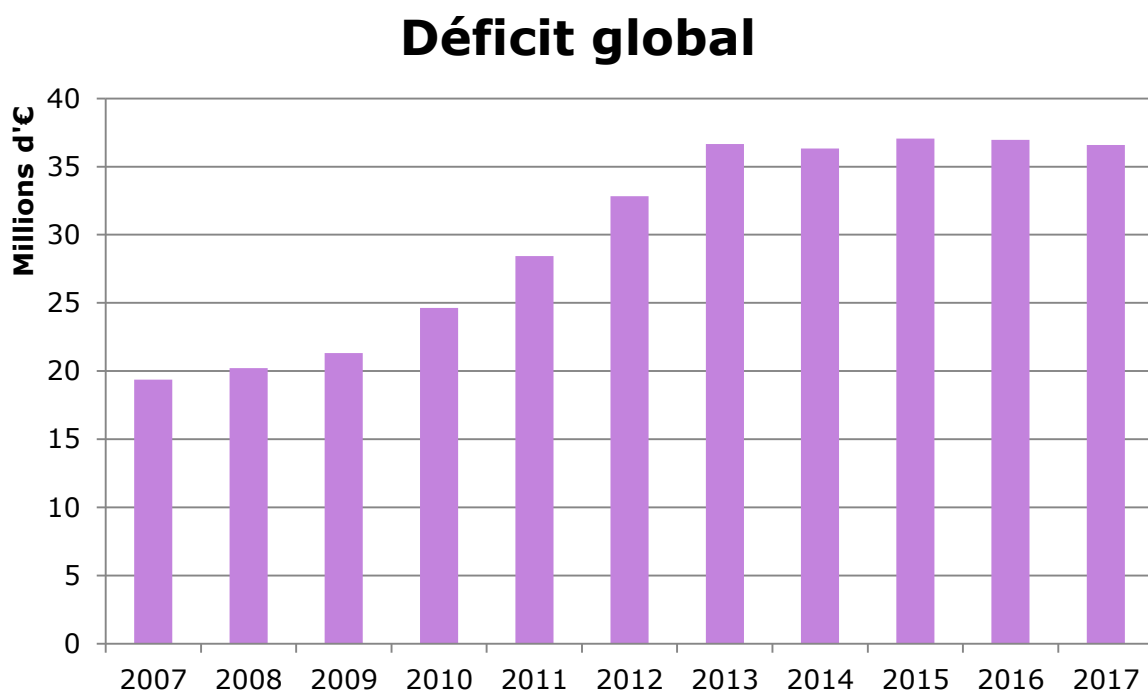


Ce graphique, établi à l'aide de données fournies dans les rapports annuels d'activité du délégataire, permet de visualiser l'écart entre les recettes et les dépenses d'exploitation.

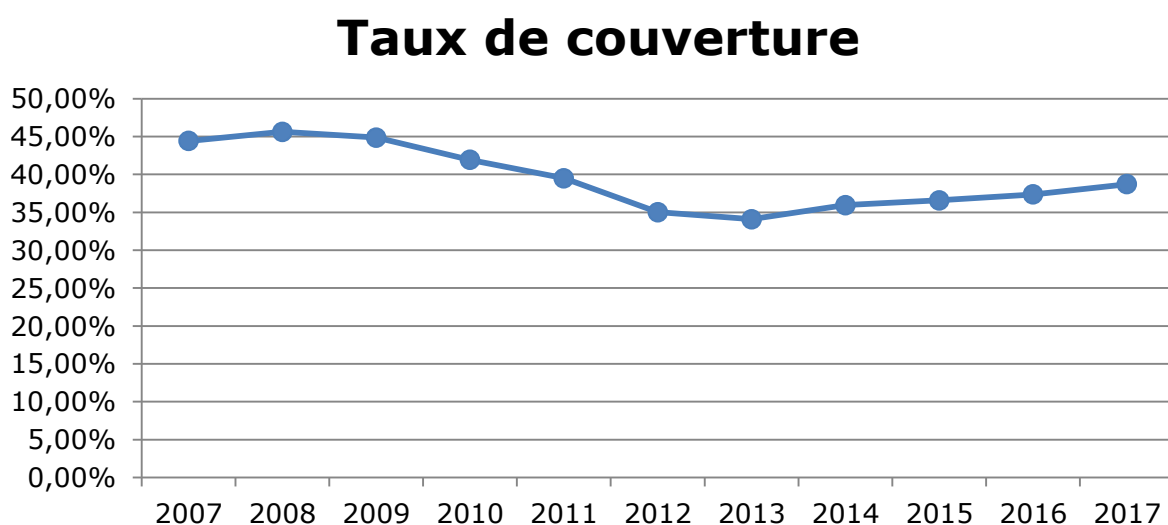
Comme on peut le constater, les dépenses et les recettes ont connu des hausses de manière décalée et dans des proportions différentes. On note que les dépenses augmentent à partir de 2009 avant de se stabiliser en 2014 tandis que les recettes n'ont augmenté qu'à partir de 2014, première année complète d'exploitation du tramway.

3. Déficit global et taux de couverture

Le déficit global correspond à la différence entre les dépenses et les recettes d'exploitation du réseau TC. L'évolution de cet indicateur dans la métropole de Tours peut être observée sur le graphique suivant :



Sur l'ensemble de la période 2007-2011 le déficit global était inférieur à 30 M€. Suite à l'augmentation des dépenses, il a augmenté pour atteindre le seuil de 40 M€.



Le taux de couverture est le rapport entre les recettes et les dépenses. A l'instar de l'évolution du déficit global, le taux de couverture a marqué une chute entre 2009 et 2013. Du fait des charges d'exploitation qui sont stabilisées et de recettes qui continuent à augmenter grâce à la hausse de la fréquentation principalement, le taux de couverture tend à remonter.

Il s'agit d'un taux supérieur à la moyenne nationale (26,2%⁵ en 2013 en moyenne pour les agglomérations de moins de 400 000 habitants dotés d'un TCSP lourd).

⁵ GART « L'année 2013 des transports urbains », p17.

IV. L'impact sur les finances publiques

Qu'est-ce que la taxe « Versement Transport » (VT) ?

Le versement transport a été instauré en France par la loi du 12 juillet 1971. Sont soumises au versement transport, selon l'article L.2333-64 du code général des collectivités territoriales, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, qui emploient plus de onze salariés (contre 9 salariés jusqu'au 31 décembre 2015) dont l'établissement est situé dans le périmètre de transport urbain d'une autorité organisatrice de transport (AOT). Instauré pour toute la durée de vie du réseau de transports.

A quoi sert le VT ?

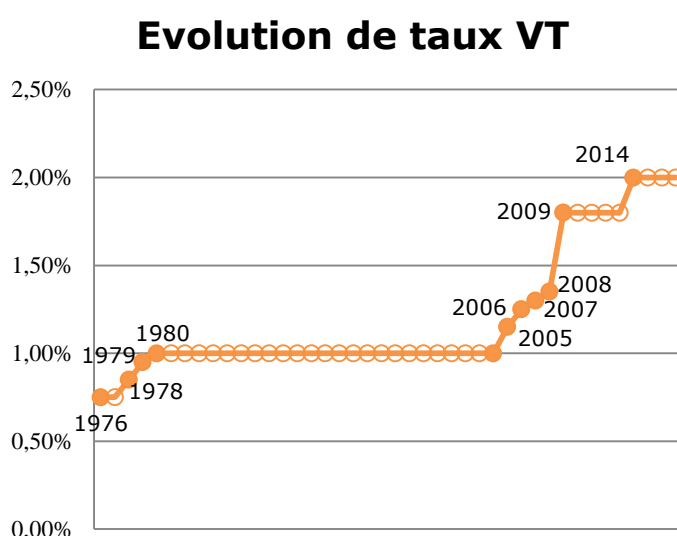
Le versement transport est destiné à financer :

- Les dépenses d'investissement des transports publics urbains et autres services de transports publics concourant à la desserte de l'agglomération,
- Les dépenses de fonctionnement de ces mêmes transports,
- Les opérations visant à améliorer l'intermodalité des transports en commun.

1. Le versement transport : une évolution nécessaire du taux

Le taux VT n'a cessé d'augmenter depuis 1976, surtout à partir de 2008 afin d'anticiper la réalisation du projet de tramway. Depuis 2014, le taux du VT est porté à 2%, ce qui constitue le maximum légal pour l'agglomération tourangelle.

Année	Taux
01/01/1976	0,75%
01/01/1978	0,85%
01/01/1979	0,95%
01/01/1980	1,00%
01/01/2005	1,15%
01/01/2006	1,25%
01/01/2007	1,30%
01/01/2008	1,35%
01/01/2009	1,80%
01/01/2014	2,00%



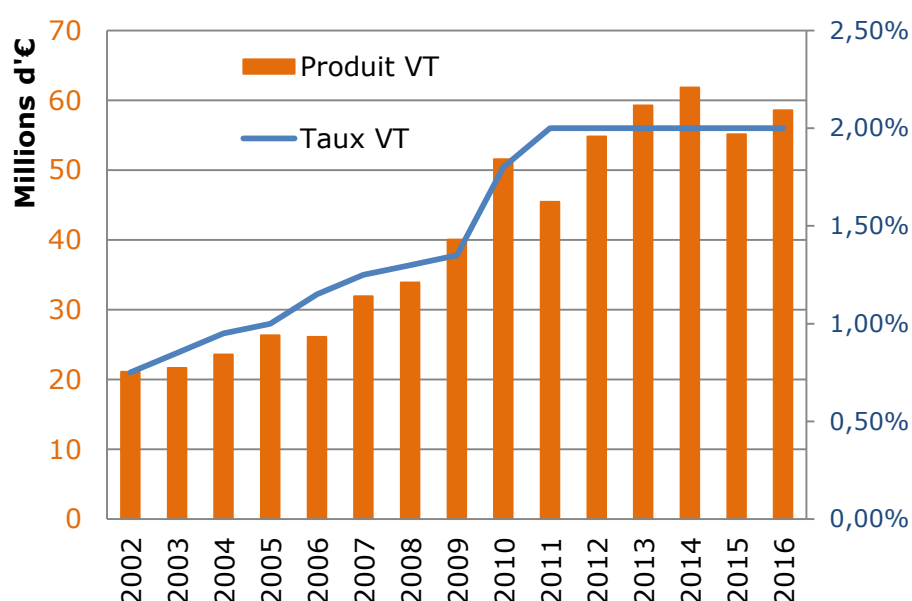
Tours Métropole a suivi la tendance de nombreuses villes qui ont augmenté leur taux de versement transport depuis le 1^{er} janvier 2014. A titre d'exemple, le taux de VT a augmenté au même moment à :

- Rennes à 2 % au lieu de 1,95 % ;
- Chambéry à 1,75 % au lieu de 1,70 % ;
- Perpignan à 1,50 % au lieu de 1,45 %.⁶

⁶ <https://www2.editions-tissot.fr/actualite/droit-du-travail/versement-de-transport-nouveaux-taux-au-1er-janvier-2014>

2. Evolution des produits du versement transport

Evolution des produits perçus du VT



Années	Montant net <i>Courants</i>	VT (€)	Evolution annuelle
2002	21 107 038,75	-	-
2003	21 666 269,12		2,65%
2004	23 604 047,90		8,94%
2005	26 329 889,12		11,55%
2006	26 088 295,88		-0,92%
2007	31 936 304,44		22,42%
2008	33 888 966,86		6,11%
2009	40 063 342,01		18,22%
2010	51 546 709,98		28,66%
2011	45 466 268,45		-11,80%
2012	54 811 730,97		20,55%
2013	59 288 154,16		8,17%
2014	61 815 129,26		4,26%
2015	55 159 536,52		-10,77%
2016	58 596 261,21		6,23%
2017	60 539 948,52		3,32%

Directement en lien avec le taux de VT, les recettes ont augmenté en anticipation de la réalisation du tramway. La diminution des recettes en 2015 s'explique par le changement de la législation concernant le nombre minimum d'employés (de 9 à 11) pour les entreprises soumises à la taxe VT.

Aujourd'hui, les recettes du versement transport sont de l'ordre de 60 millions d'euros.

En résumé

Le coût de réalisation de la première ligne de tramway de l'agglomération de Tours est évalué à 433,10 M€₂₀₁₃ HT. Pour financer cette opération, le SITCAT, en s'appuyant sur le versement transport et en contractant des emprunts, a assumé 310,76 M€₂₀₁₃ (environ 72 % du coût global de projet). Le syndicat chargé des transports en commun a reçu, par ailleurs, le concours financier de plusieurs partenaires institutionnels : la communauté d'agglomération Tour(s)Plus (50 M€), le Département (14,60 M€) et l'État (33 M€), dans le cadre du Grenelle de l'environnement 1 et 2 et du Contrat de Plan Etat Région (10 M€).

Le coût au kilomètre du tramway de Tours en fait un projet qui se situe dans la fourchette haute des projets de tramway. Le fort investissement consenti pour l'insertion urbaine dans un territoire à forte valeur historique et patrimoniale, l'anticipation d'une future deuxième ligne et le nombre d'ouvrages d'art ont participé aux importants investissements portés par ce projet de transport. La réalisation du tramway a été financièrement anticipée, notamment par l'augmentation du taux de versement transport, et le recours à l'emprunt a été indispensable. Les coûts d'exploitation ont évolué à la hausse en raison d'une évolution du réseau global du transport urbain et une vitesse commerciale du tramway constatée plus basse que ce qui avait été prévu dans la DUP.

En conséquence, bien que la fréquentation ait fortement augmentée, en corrélation avec une offre tram qui s'est ajoutée à une offre bus maintenue quasiment constante, le taux de couverture (rapport entre les recettes et les dépenses) n'est pas revenu à son niveau d'avant-projet, avec un déficit global d'environ 40 millions d'euros chaque année.