

## **Transports en commun : régie publique et accès gratuit**

### **Pourquoi une régie publique, plutôt que laisser faire les «professionnels» ?**

Parce que Veolia coûte très cher aux contribuables du Grand-Nancy :

- Chaque année, quels que soient ses résultats, la Connex-Nancy verse à sa société-mère une redevance de 2 millions d'euros en moyenne (2,2 millions en 2007), en contrepartie d'une «assistance technique» et de «frais de siège» dont la justification n'est pas démontrée. Comptabilisée comme une «charge» dans les comptes de l'entreprise, cette somme est prise en compte dans le calcul de la contribution versée par la CUGN.
- La délégation de service public entraîne un gaspillage des fonds publics, car l'objectif d'une multinationale comme Veolia n'est pas de rendre le meilleur service aux usagers au meilleur coût pour les contribuables, mais de rapporter de l'argent à ses actionnaires. Exemple : la CUGN est propriétaire des véhicules, mais c'est l'entreprise qui doit en assurer l'entretien ; celui-ci est mal fait, le nombre de pannes et de courses non effectuées est important ; ainsi, la Connex réduit ses dépenses et augmente ses bénéfices, tandis que les habitants du Grand-Nancy, pour un service de moins bonne qualité, doivent payer les grosses réparations, voire le renouvellement prématuré des véhicules, après avoir déjà payé l'entretien non effectué.

### **Pourquoi ne pas se contenter d'imposer sa volonté à l'entreprise, en organisant la concurrence, en imposant un cahier des charges contraignant, en exerçant un contrôle strict de l'activité du délégataire ?**

- Parce qu'il n'y a pas de véritable concurrence. Les rapports de la Chambre régionale des comptes montrent que les entreprises du secteur évitent de «chasser sur les terres» les unes des autres, s'assurant ainsi des quasi-monopoles de fait et des rentes de situation. D'ailleurs, en 2005, le Conseil de la concurrence a condamné les trois grandes entreprises du secteur, Connex, Keolis et Transdev, à de lourdes amendes pour ententes illicites. En outre le recours abusif (selon la Chambre régionale des comptes) à la pratique des avenants permet de transformer substantiellement les conditions des contrats sans faire appel à la concurrence.
- Parce que les éléments qui permettent d'établir les coûts de revient du service, et donc la contribution financière de la collectivité, sont fournis par l'entreprise et que la collectivité n'a pas les moyens d'en contrôler la réalité (à supposer qu'elle en ait la volonté politique).
- Parce que le moyen le plus efficace pour contrôler un service est de l'assurer soi-même, plutôt que de mobiliser d'importants moyens humains et financiers pour contrôler l'activité d'un délégataire.
- Parce qu'il y a une contradiction fondamentale et insoluble entre les objectifs du service public, qui sont de rendre le meilleur service au plus grand nombre et aux meilleur coût, et les objectifs de Veolia, qui sont de gagner de l'argent au profit de ses actionnaires.

### **Les entreprises privées, spécialisées dans les transports, n'ont-elles pas plus de compétences que des élus pour assurer un tel service ?**

A la tête d'une collectivité publique comme la CUGN, il y a des élus ; à la tête d'une multinationale comme Veolia, il y a des financiers. Ni les uns ni les autres n'ont la compétence requise pour gérer un service de transports en commun, un service des eaux ou un service des déchets, et ce n'est pas leur rôle. Leur compétence, c'est celle de leurs services, de leurs salariés ; leur rôle, c'est de fixer les orientations et les objectifs.

En cas de retour en régie publique d'un service jusque-là délégué à une société privée, la collectivité est tenue de reprendre le personnel de l'entreprise délégataire. Ce changement

de statut n'a aucune conséquence sur les «compétences» de ces salariés. En revanche, les objectifs qui leur sont assignés peuvent être fondamentalement différents : à l'objectif de rentabilité financière *peut* se substituer la mission d'assurer un service de qualité, accessible à tous et au meilleur coût, à condition, bien sûr, que la volonté politique existe.

(Signalons à ce sujet que des solutions juridiques existent pour que le transfert du personnel à la collectivité ne se traduise pas pour celui-ci par une régression, notamment en terme d'ancienneté et de salaire.)

### **Pourquoi demander l'accès gratuit aux transports en commun ?**

- Parce que les transports en commun sont un élément essentiel de la vie quotidienne et doivent être accessibles à tous. L'accès gratuit contribue à garantir cette accessibilité sans stigmatiser certaines catégories de la population. Le financement par l'impôt permet de faire contribuer tous les habitants à cette dépense d'intérêt général, y compris, par exemple, ceux qui n'utilisent que leur voiture.
- Parce que la crise écologique nécessite des mesures d'urgence et de grande ampleur pour réduire la circulation automobile, qui constitue une des causes importantes de la pollution. L'accès gratuit aux transports en commun peut contribuer à cet objectif, même s'il ne peut y parvenir seul et doit nécessairement être accompagné d'autres mesures, en termes de développement des transports en commun, de réduction de la circulation automobile, d'incitation à l'utilisation des modes de déplacement non polluants, etc..

### **L'accès gratuit ne coûterait-il pas trop cher ?**

- L'accès gratuit ne génère pas en soi un coût supplémentaire, mais un transfert de la charge de l'usager vers le contribuable. Ce n'est donc pas un problème de gestion, mais une question politique : il n'y a pas d'impossibilité, mais un choix à faire et à assumer.
- La CUGN paie déjà 70 % du fonctionnement des transports urbains et 100 % de l'investissement. Les recettes provenant des usagers ne couvrent donc que 30 % des dépenses de fonctionnement, soit environ 15 millions d'euros par an. C'est une somme importante, que la CUGN devra prendre à sa charge si elle décide l'accès gratuit, mais qui ne représente que 5 % du budget annuel total de fonctionnement de la CUGN. Par ailleurs (à titre de comparaison, non de proposition), la réfection du carrefour du vélodrome, la rénovation de la place Stanislas et les festivités «Nancy-2005» ont coûté respectivement 20 millions, 10 millions et 16 millions d'euros.
- Il y a des économies à faire sur les gaspillages engendrés par la délégation de service public (voir première question), sur les dépenses de contrôle de la délégation et sur le coût de la billetterie.
- La voiture coûte cher, non seulement aux automobilistes, mais aussi à la collectivité (voirie, stationnement, etc.). A ces coûts financiers souvent occultés s'ajoute le coût humain, sanitaire, environnemental lié à la pollution atmosphérique, au bruit, aux embouteillages.
- Quoi qu'il en soit, la mise en place de l'accès gratuit ne peut avoir un effet positif sur l'utilisation des transports en commun que si elle s'accompagne d'un développement quantitatif et qualitatif de ceux-ci (augmentation des dessertes et des fréquences, diminution des temps de déplacements, amélioration du confort, etc.) et de mesures visant à restreindre la circulation automobile (réduction des voiries qui lui sont consacrées, restriction des accès au centre-ville, création de parkings-relais) et à favoriser les modes de déplacement non polluants. Tout ceci aura nécessairement un coût financier, qui doit être mis en parallèle non seulement avec les économies qui pourront être réalisées par ailleurs, mais aussi avec l'amélioration de la qualité de la vie pour tous les habitants de l'agglomération. Aussi, quelle que soit la charge supplémentaire qui pèsera sur la collectivité, elle sera le prix à payer d'un choix politique fondé sur le principe de solidarité et sur la nécessaire protection de l'environnement et de la santé de tous.