



Justice Premier acte du procès en appel des surirradiés En Région

Basket Eurocup: le SLUC domine Charleroi (88-73) et entrevoit la qualification En Sports

Nos clients en parlent le mieux.

FERMETURES Pascal GIRARD

20 ans

Portails Clôtures Réseaux Portes de garage d'entrée et d'intérieur Vitrés roulants et battants motorisations Ferronnerie Marquises Carrecoptes Stores

Allée des Aulnes - Zone d'Activités du Parc de Haye 53840 VELAINES-EN-HAYE tél. 03 83 23 34 52 fermetures@pascalgirard.fr - www.fermetures-girard.com

L'EST RÉPUBLICAIN

Rosetta

Robot posé mission accomplie

MEURTHE-ET-MOSELLE JEUDI 13 NOVEMBRE 2014 | N° 41473 | 1,10 € | www.estrepublicain.fr

Réseau Stan: moins de bus



Les changements de fréquences des bus et du tram entreront en vigueur à partir du 15 juillet 2015. Photo Frédéric MERCENIER

TRANSPORTS Le Grand Nancy votera, vendredi, une diminution des fréquences de passage des bus et du tram. En cause : des taux de fréquentation pas à la hauteur et un manque de moyens financiers. Mais l'analyse est contestée... En pages spéciales

Nancy La police municipale fait débat En Nancy



Après l'éviction de son directeur, la police municipale de Nancy attend le feu vert du conseil pour mettre en œuvre sa réorganisation.

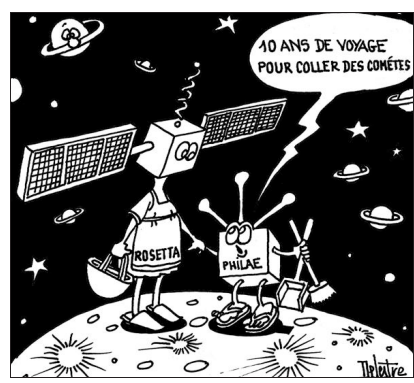
Nancy La crèche Bulle d'Eveil mise sur les dons de jouets En Nancy



Après avoir survécu à une crise financière grâce aux parents, la crèche nancéenne fait appel aux dons de jouets sur un site internet.

Vézelize Rallye: Quentin Giordano ambitieux au Pays de Galles En Sports

Santé Alzheimer: maladie, angoisse et difficultés financières



Frisson
par Philippe Marcacci

Rosetta, Philae, Tchouri. Trois noms aux consonances énigmatiques et un exploit technologique à l'échelle du défi proposé: aller chercher au fin fond de l'univers des informations sur la formation de notre système solaire. Sédéral et sidérant. Avec emphase et dans un anglais teinté d'un accent à décomplexer un élève de 6^e, Jacques Dordain, le président de l'ESA (agence spatiale européenne), a parlé hier d'« un grand pas pour la civilisation humaine ». Comme des aires du fameux « Un petit pas pour l'homme, un grand pour l'humanité » de Neil Armstrong. Une façon de

donner sa juste place à l'instant vécu hier. À 500 millions de kilomètres de notre bonne vieille Terre et après plus de dix ans de voyage, poser un robot guère plus gros qu'un coffre-fort sur une comète de la taille d'une grande prairie avec l'ambition d'y découvrir le moment des origines. Remonter le temps et accéder à des données datant de plusieurs milliards d'années. Il ne saurait y avoir de frisson plus excitant. Dans notre Europe en panne, cette prouesse invite à croire, encore et malgré tout, au génie humain. Celui qui nous fit lever les yeux au ciel et nous interroger. L'espace d'un instant, rêver un peu.

CE SONT LES 10 JOURS LIGNE ROSET.

DU 7 AU 17 NOVEMBRE

ligne roset

ESPACES BRAJOU
Rond-point La Grande Sapinière NANCY-LAXOU
www.espacesbrajou.fr

VÉRANDAS
FENÊTRES PVC
VOLETS ROULANTS
PORTES DE GARAGE
PORTAILS CLÔTURES
MAÇONNERIE
PORTES D'ENTRÉE

DEVIS GRATUIT

WERALU

41, avenue de Rosières
DOMBASLE
03 83 48 54 98
sarl-weralu@wanadoo.fr

FABRICANT
INSTALLATEUR
Particuliers & Professionnels

NOUS FABRIQUONS ET POSONS À VOS MESURES DEPUIS 26 ANS



■ Les usagers ont peur de devoir à nouveau modifier leurs habitudes avec les nouvelles fréquences.



■ Il y aura moins de bus et de tram pendant les vacances scolaires.

Textes
Philippe MERCIER et
Jean-Christophe VINCENT
Photos
Patrice SAUCOURT

La CGT à Transdev dans l'expectative

LES ÉLUS CGT de chez Transdev, société en charge de la gestion du réseau de transports en commun de l'agglomération, n'ont pas eu connaissance du contenu de la délibération qui doit être votée demain vendredi, en conseil de communauté, mais savent qu'elle existe. « On est dans l'expectative, on sait qu'il risque d'y avoir des retours en arrière. On attend de connaître les mesures exactes. On a un peu de temps pour réagir. Les modifications n'entreront pas en application avant juillet », confie Philippe Métyvier, délégué CGT.

Mais d'avertir : « Si on perd des salariés en raison de la baisse des fréquences, ça ne va pas aller ! Avec les améliorations apportées au nouveau réseau, on nous rajoute 850.000 km, et maintenant, on nous retire 650.000 km ? J'ai du mal à comprendre. Ces gens ne comprennent rien aux transports en commun. »

Le délégué CGT dénonce le gouffre financier du tramway : « Ils ont remis 18 M€ pour faire rouler le tram jusqu'en 2020. Soit 750.000 € de rénovation par rame. Et quand elles reviennent de réparation, les rames ne sont pas mieux qu'avant ! On a du mal à comprendre... »

Les délégués de chez Transdev attendent d'être reçus par leur direction, afin de connaître les conséquences des baisses de fréquences, des mesures qui seront votées vendredi.

Féron : « Pas incohérent »

HERVÉ FÉRON, député maire socialiste de Tomblaine et leader du groupe de gauche au Grand Nancy, semblait plutôt d'accord, hier, avec les propositions de baisses de fréquences qui seront soumises au vote.

« Si on a la possibilité de réaliser des économies d'argent public quand des bus roulent à vide, ce n'est pas incohérent. J'ai participé à la réunion des maires du Grand Nancy il y a quinze jours, en présence d'André Rossinot. Chaque maire a pu s'exprimer. Je n'ai pas entendu de demandes non satisfaites, je n'ai pas entendu de maires protester... »

Mais de faire remarquer que « nous n'avons eu l'ordre du jour du conseil de la communauté urbaine que



■ Hervé Féron : « Je n'ai pas entendu de maires protester. » Photo d'archives

vendredi dernier. Il faut le temps que le groupe de gauche puisse prendre connaissance du contenu exact de la délibération proposée, le temps qu'on se réunisse,

qu'on étudie les propositions, qu'on en discute... »

Hervé Féron assure qu'il va écouter ce que disent ses collègues, et « qu'on se positionnera ensuite... »

Hablot : « Du pipeau ! »

STÉPHANE HABLOT, maire socialiste de Vandœuvre, réclame « une instance permanente d'évaluation des transports publics. Quel que soit le vote de vendredi. Parce que les choses ne doivent pas être figées... »

Pour Stéphane Hablot, « les choix du Grand Nancy peuvent correspondre à une réalité de baisse de fréquentation des bus. Mais en fait, c'est l'inverse ! Parce qu'il y a moins de fréquentation, s'il y a moins de bus. Ces choix sont faits au détriment des besoins quotidiens. Je demande une mise à plat des propositions... »

Et d'interroger : « Quels sont les besoins ? Quels sont les moyens ? Qu'on ne nous joue pas du pipeau sur les moyens financiers ! Parce



■ Stéphane Hablot réclame « une mise à plat ». Photo d'archives

qu'il s'agit de choix politiques, avec des inégalités qui se creusent... »

Quant à la méthode du Grand Nancy, le maire de Vandœuvre est également

critique : « Je suis désabusé. On nous annonce de la concertation. Mais c'est une apparence de concertation. La réalité est financière. Avec un tramway qui coûte tellement cher... »

Le Grand Nancy « objectif »

« DEPUIS LA CONSTRUCTION du réseau en janvier 2012, le Grand Nancy applique une méthode d'évaluation, adaptation, afin de faire correspondre l'offre de service avec les besoins de déplacements des Grands-Nancéens », indiquait-on, hier, à la communauté urbaine.

« Par ailleurs, la baisse drastique des dotations de l'État aux collectivités (moins 55,81 M€ pour le Grand Nancy sur la période 2014/2017) impose pour toutes les collectivités une réinterrogation massive des services publics. »

Et de préciser que le Grand Nancy « a travaillé sur la mise en adéquation des niveaux de service avec la fréquentation réelle du service public de transport. Un pre-



■ André Rossinot a joué la concertation. Photo d'archives

mier bilan a pu être dressé en juillet et des études approfondies ont été menées durant l'été pour pouvoir disposer d'un bilan détaillé du fonctionnement des lignes. Soumis en conseil de

communauté ce vendredi, ce bilan a été présenté au groupe de travail transport des 10 et 31 octobre, dont les membres représentant les 20 communes du Grand Nancy ont validé la méthode objective employée. »

Werner : « La réalité en face »

FRANÇOIS WERNER, maire UMP de Villers-lès-Nancy, indique que « les propositions de baisses de fréquences ont fait l'objet d'un examen par le groupe transport du Grand Nancy qui réunit les représentants des vingt communes de la communauté. Elles ont rencontré un consensus... »

Et de préciser que « les propositions correspondent à des observations précises, à des études. À Villers, nos lignes de bus font l'objet d'un maintien. Il pourra même y avoir des améliorations en heures de pointe, avec le doublement de bus qui se suivront... »

Quant aux baisses de fréquences : « Le constat est sans appel sur les heures creuses. La fréquentation



■ François Werner : « Il faudra utiliser les outils de géolocalisation... » Photo d'archives

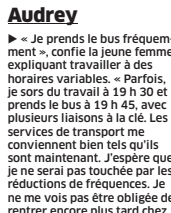
est très faible à certaines heures. Bien sûr que personne n'est heureux de prendre ce genre de mesure mais il existe un principe de réalité... »

Le maire de Villers conseille aux usagers des transports en commun « de surveiller les horaires et d'utiliser les moyens de géolocalisation des bus pour éviter les attentes... »



Maxime

« Étudiant à la Faculté de droit, Maxime prend le bus tous les jours. « C'est mon moyen de transport principal et je me suis habitué aux fréquences. J'espère que les changements envisagés ne vont pas bouleverser mon organisation, car mes horaires ne correspondent pas toujours aux heures de pointe. S'il faut jongler avec les heures de cours et attendre une heure le passage d'un bus, ça promet ! »



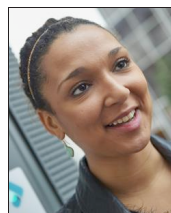
Audrey

« Je prends le bus fréquemment », confie la jeune femme expliquant travailler à des horaires variables. « Parfois, je sors du travail à 19 h 30 et prends le bus à 19 h 45, avec plusieurs liaisons à la clé. Les services de transport me conviennent bien tels qu'ils sont maintenant. J'espère que je ne serai pas touchée par les réductions de fréquences. Je ne me vois pas être obligée de rentrer encore plus tard chez moi. »



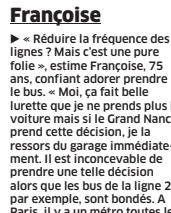
Marie-Christine

« Je prends le bus plusieurs fois par semaine, utilisant souvent la ligne 5. Attendre 30 minutes je trouve cela déjà long, alors, s'il faut patienter encore plus longtemps pour prendre le bus, je ressortirai ma voiture. On ne peut pas d'un côté encourager les gens à utiliser les transports en commun et, de l'autre, réduire l'offre de service, c'est une politique complètement incohérente. »



Nadège

Nadège est étudiante et prend le bus tous les jours. « Je peux comprendre la réduction des fréquences sur certaines lignes où le nombre de voyageurs est faible si c'est pour économiser l'argent public... Mais, pour autant, j'ai l'impression qu'on revient en arrière alors qu'on n'arrête pas de nous dire qu'il faut utiliser davantage les transports en commun. J'y vois, pour ma part, un encouragement à reprendre la voiture. »



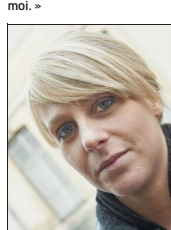
Françoise

« Réduire la fréquence des lignes ? Mais c'est une pure folie », estime Françoise, 75 ans, confiant adorer prendre le bus. « Moi, ça fait belle lurette que je ne prends plus de voiture mais si le Grand Nancy prend cette décision, je la ressors du garage immédiatement. Il est inconcevable de prendre une telle décision alors que les bus de la ligne 2, par exemple, sont bondés. À Paris, il y a un métro toutes les 5 minutes ! »



Sébastien Duchowicz

Le président des Vitrites de Nancy espère que les décisions qui seront prises découleront d'études sérieuses. « Qu'il y ait une coupe budgétaire, je dis OK... Mais il ne faut pas que ça pénalise notre clientèle ni nos commerçants utilisant le bus. J'espère que la réduction de l'amplitude de fonctionnement des lignes prendra en compte les horaires d'ouverture et de fermeture des commerces. »



Irène

« C'est vraiment idiot de revenir sur un service qui fonctionne bien. Avant de faire des économies budgétaires sur l'offre de services, on pourrait déjà faire payer les usagers qui prennent le bus sans ticket... Je prends le bus trois à quatre fois par semaine, principalement la ligne 2, et je peux vous dire qu'il y en a beaucoup ! Les gens ne vont pas attendre une heure pour prendre un bus, ils vont réutiliser leur voiture. »



Des bus moins nombreux !

Le Grand Nancy fera voter, vendredi, une diminution des fréquences des bus. Détails, réactions, explications...

Il faudra désormais attendre le bus une heure, le dimanche, pour se déplacer dans l'agglomération, si on vient de Jarville, Villers, Saulxures, Malzéville. Il faudra attendre le bus 30 minutes, le samedi, pour aller faire ses courses au centre-ville de Nancy, si on habite ces mêmes communes. 40 minutes si on réside à Ludres, Fléville, Art-sur-Meurthe, 60 minutes si on vient de Maxéville. Sans parler des correspondances.

En semaine, les fréquences vont également changer. Évidemment pas en bien. Les fréquences des heures creuses des lignes 3 et 4 passeront de 10 minutes à 15 minutes. Celles des lignes 11 à 15 seront portées de 30 minutes à 40 minutes. La ligne 2 verrouille, elle, ses heures creuses ou pleines supprimées, pour une fréquence unique, toute la journée, portée à 8 minutes.

Les fréquences changeront également pendant les vacances scolaires. Le tramway de la ligne 1 verra ses heures creuses ou pleines supprimées, au profit d'une

fréquence unique portée à 8 minutes toute la journée. La fréquence unique de la ligne 2 passera quant à elle à 15 minutes !

Ces modifications, ainsi que d'autres (lire ci-dessous), seront votées, vendredi, en conseil de communauté urbaine du Grand Nancy. Pour être appliquées à partir du 15 juillet prochain. Rien ne changera donc d'ici la fin de l'année scolaire. Les conséquences n'apparaîtront qu'à la rentrée 2015. La délibération qui sera présentée au vote est relativement claire sur le raisonnement qui conduit le Grand Nancy à effectuer ces choix de réduction de fréquences des bus.

Moins d'argent public donc moins de bus !

« Une optimisation du réseau Stan est nécessaire dans la mesure où les enjeux financiers de l'offre actuelle sont importants, au regard de la diminution des dotations de l'État, et parce que le nombre de kilomètres parcourus est considérable par rapport au nombre d'usagers, dont l'augmentation n'a pas été à la hauteur de l'extension des services... »

En clair, c'est un constat de semi-échec du nouveau réseau Stan inauguré en août 2013. C'est aussi un constat de réalité, où il s'agit, selon cette même délibération, « de mettre en corrélation les en-



La baisse annoncée des fréquences de bus est un constat de semi-échec du nouveau réseau Stan, inauguré en août 2013.

jeux financiers de l'offre actuelle et le service rendu à la population. » Moins d'argent public, moins de bus !

L'analyse et les choix qui en découlent ne sont pas loin d'être partagés par le leader de l'opposition sociale, Hervé Féron (lire ci-contre) qui, malgré quel-

ques réserves, explique que « si des bus roulent presque à vide, il n'est pas aberrant de vouloir faire des économies ».

André Rossinat a semblé-il bien préparé le terrain, prenant soin d'associer chaque maire de l'agglomération à la réforme, avec des

chiffres de fréquentation censés prouver qu'au niveau de chaque commune, les modifications apportées seraient sans graves conséquences.

Mais des hommes de gauche comme Stéphane Hablot, maire de Vandœuvre, demeurent critiques : « Ce

sont des choix faits au détriment des besoins quotidiens. Il y aura encore moins de fréquentation, s'il y a moins de bus ! Et ce sont les moins favorisés qui en pâtiront... »

L'analyse est proche de celle faite par le collectif nancéen pour une régie pu-

blique des transports en commun, groupe de gauche pour qui les choix du Grand Nancy ne sont pas pertinents.

À un raisonnement basé sur des taux de fréquentation, ils privilégient une logique d'offre globale.

Philippe MERCIER

stan PLACE CHARLES III 15:32		
Ligne	Destination	Prochains Passages (Minutes)
2	LAXOU PLATEAU DE HAYE	7
2	LAXOU PLATEAU DE HAYE	19
4	LAXOU CHAMP LE BOEUF	2
5	LAXOU CHAMP LE BOEUF	8

LIGNES TOUS LES TITRES SE VALIDENT OBLIGATOIREMENT

■ La fréquence unique de 8 minutes pour la ligne 2 en semaine. La fréquence des heures creuses passera à 15 minutes pour la ligne 4.

Les baisses de fréquences voulues par le Grand Nancy

Le Grand Nancy avance différents arguments pour justifier les baisses de fréquences des bus. Explications contenues dans la délibération qui sera proposée au vote vendredi, et que nous publions en exclusivité :

Pendant la semaine :

« L'usage des lignes 3, 4 et 15 est considérablement marqué en heures de pointe et se traduit par près de deux fois moins de clients en heures creuses qu'aux heures pleines. Il est proposé, sans pour autant diviser le niveau de fréquence par deux, de porter : la fréquence d'heures creuses des lignes 3 et 4 de 10 à 15 minutes, sans toucher au niveau de fréquence en heures de pointe ; la fréquence d'heures creuses de la ligne 15 de 30 et 40 minutes, comme sur l'ensemble des lignes 11 à 14 »

La fréquentation de la ligne 2 étant marquée par un étalement tout au long de la journée des déplacements effectués avec cette ligne (seule ligne du réseau Stan fonctionnant ainsi), une fréquence unique de 8 minutes toute la journée est proposée pour offrir un niveau de service équivalent à tous les utilisateurs de la ligne ».

Les samedis :

« L'offre importante déployée, à titre expérimental, les samedis après-midi, n'a pas permis de développer la fréquentation des lignes de bus pour les déplacements liés aux loisirs notamment. C'est pourquoi une réduction de la fréquence de toutes les lignes le samedi, sauf les lignes 1 et 2, est proposée avec les principes suivants :

Lignes 5 à 10 : fréquence identique toute la journée à 30 minutes. **Lignes 11 à 15 :** fréquence identique toute la journée à 40 minutes. **Ligne 19 :** fréquence à 60 minutes au lieu de 40 minutes. La fréquentation faible, voire inexistante, de

certains services le samedi sur les lignes 17 et 18 conduit à proposer une adaptation du niveau des services des lignes expérimentales 17 et 18 ce jour-là (diminution de fréquence) ».

Les dimanches :

« La non-utilisation des horaires tôt le matin et après 20 h 30 des lignes 3 à 19 conduit à proposer une réduction de l'amplitude de fonctionnement de ces lignes portant celle-ci à 7 h 30 - 20 h 30 au lieu de 6 h 30 - 21 h. Les lignes 1 et 2 restent inchangées. Dans la mesure où le nombre de voyageurs par service est faible le dimanche malgré une fréquence de 30 minutes et parce que les utilisateurs privilégient sur certaines lignes des horaires précis, une réduction de la fréquence des lignes 2, 5 à 10 et 6/16 est proposée avec les principes suivants :

Ligne 2 : fréquence à 20 minutes au lieu de 15 minutes. **Lignes 5 à 10 et 6/16 :** fréquence à 60 minutes au lieu de 30 minutes ».

Pendant les vacances scolaires :

« La fréquentation de la ligne 1, pendant les vacances scolaires (hors période estivale), restant égale à 70 % de la fréquentation habituelle, une fréquence unique de 8 minutes toute la journée est proposée pendant les vacances scolaires au lieu des fréquences de 7 et 10 minutes appliquées aujourd'hui en fonction des tranches horaires, offrant ainsi plus de confort aux utilisateurs le matin. La fréquentation de la ligne 2 étant marquée, pendant les vacances scolaires comme elle l'est en semaine, une fréquence unique de 15 minutes est proposée pour offrir un niveau de service équivalent à tous les utilisateurs. La moindre fréquentation de certains services pendant les vacances scolaires sur les lignes 17 et 18 conduit à proposer une adaptation du niveau de fréquence des lignes expérimentales 17 et 18 ».

La logique de réduction contestée

LA LOGIQUE qui conduit le Grand Nancy à diminuer l'offre de transports publics dans l'agglomération est radicalement contestée par le collectif nancéen pour une régie publique des transports urbains et pour leur accès gratuit. Ce collectif est composé d'une quinzaine d'associations plutôt étiquetées à gauche. Leurs membres viennent d'adresser une lettre ouverte à tous les conseillers municipaux du Grand Nancy, ainsi qu'aux conseillers municipaux des 20 communes de la communauté urbaine.

Pour le collectif, « analyser l'efficacité du réseau par groupes de lignes considérées séparément comme des entités indépendantes des unes des autres n'a pas de sens. Un réseau de transports urbains n'est pas une simple juxtaposition de lignes, mais un ensemble de lignes interconnectées. Toute

modification apportée au tracé, à la vitesse, à l'amplitude, ou à la fréquence de l'une d'entre elles a nécessairement une incidence sur celles qui lui sont connectées... »

Reprenre sa voiture...

Et de préciser que « les lignes de proximité, jugées globalement inefficaces par le Grand Nancy, alimentent des lignes plus importantes. Les supprimer ou réduire leur niveau d'offre au motif qu'elles sont trop coûteuses ferait automatiquement diminuer la fréquentation, donc l'efficacité de ces dernières, et accroîtra leur coût par voyageur transporté ».

Pour les membres du collectif, « une ligne de transports urbains n'est pas une simple juxtaposition de tronçons. Supprimer un tronçon en fin de ligne au motif qu'il n'est emprunté que par un petit nombre de

voyageurs n'a pas seulement pour effet de remettre autant de voitures individuelles en circulation dans l'agglomération - et pas seulement dans le secteur du tronçon supprimé. Cela se traduit aussi par une diminution du nombre de voyageurs sur l'ensemble de la ligne, voire sur d'autres lignes adjacentes ! »

Un cercle vicieux !

Le collectif poursuit en ironisant, et en rendant des conclusions implacables : « Comme on n'a pas encore trouvé le moyen d'avoir des lignes sans une extrémité à chaque bout - hormis dans le cas de lignes circulaires, une solution qui mériterait d'ailleurs d'être étudiée ici ou là - la fréquentation de l'avant-dernier tronçon, devenu le dernier, et désormais privé de ces quelques voyageurs, pourrait descen-

dre en dessous du seuil jugé acceptable en termes de coût pour la collectivité. Ce qui, en poursuivant la même logique, pourrait entraîner à son tour sa suppression. Ainsi, la solution censée régler le problème ne ferait que le déplacer et déclencherait une spirale de régression sans fin... »

Le collectif fait également remarquer que « la faible fréquentation d'une ligne de transports peut résulter, non pas d'une absence de besoins en termes de déplacements, mais d'une insuffisance de l'offre de transports ».

Les membres du collectif espèrent que leur courrier aura un impact sur les conseillers communautaires. « On n'est pas le porte-parole du groupe de gauche au Grand Nancy. On espère plutôt qu'ils se feront notre porte-parole... » commente Noël Le Monnier.



Le dimanche il faudra attendre une heure entre deux bus sur la ligne 16.