

# La gratuité des transports à Nancy, c'est possible

« La gratuité des transports, c'est bien, disent ceux qui n'en veulent pas, mais c'est cher... A la rigueur, concèdent-ils, on peut l'envisager dans les petites communes, mais dans les grandes villes, c'est impossible ». Un postulat qui évite de chercher des solutions... On pourrait leur faire observer que l'agglomération d'Aubagne compte plus de 100 000 habitants répartis dans 12 communes étalées sur près de 30 kilomètres, et que Tallin, capitale de l'Estonie, en compte pas moins de 400 000. Dans ces deux cas, les transports sont gratuits. Mais tenons-nous en à Nancy et son agglomération.

Prenons les résultats financiers du service des transports en commun de la Communauté urbaine du Grand-Nancy (CUGN) pour l'année 2012 (derniers chiffres connus), en millions d'euros.

Dépenses totales de fonctionnement :	<b>38.9 M€</b> dont :
- Contribution à la Connex pour l'exploitation du réseau urbain :	34.9 M€
- Quote-part au syndicat intercommunal pour le réseau suburbain :	1.3 M€
- Autres (entretien du réseau et des véhicules, frais de gestion...) :	2.7 M€
Recettes totales de fonctionnement :	<b>56.2 M€</b> dont :
- Versement transport :	54.9 M€
- Recettes diverses :	1.3 M€

Le budget de fonctionnement dégage donc un excédent de **17.3 M€**, qui sert à financer en partie les investissements. Or, la même année, la vente des titres de transports (tickets, abonnements...) a rapporté **16.6 M€** à la Connex.

Lorsqu'une collectivité investit dans un équipement ou un service public, elle doit disposer des financements nécessaires, par emprunt, subventions ou sur fonds propres. Mais elle s'engage aussi à en financer le fonctionnement chaque année, « ad vitam aeternam ». Il est donc essentiel, ici, de constater que **les recettes de fonctionnement permettent de couvrir la totalité du coût de fonctionnement, y compris en instaurant la gratuité**. Ces recettes sont constituées à 98 % du « versement transport », taxe payée par les entreprises d'au moins 10 salariés.

Bien entendu, les aménagements récents du réseau engendrent des coûts supplémentaires<sup>1</sup>, et son développement consécutif à l'instauration de la gratuité en induira d'autres. Comment les financer ?

Le taux du versement transport a été porté à 2 % à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2012. Il est à son maximum légal et ne peut plus être augmenté. Mais son produit sera supérieur dès 2013, puisque le nouveau taux aura été appliqué pour la première fois sur l'année entière.

De plus, il y a des économies à réaliser. L'accès gratuit aux transports fera économiser le coût de la billetterie et des contrôles : fabrication des tickets et des cartes d'abonnement ou d'exonération, distributeurs, valideurs, gestion des amendes... Les contrôleurs et les personnes employées à la billetterie seront affectés à d'autres tâches : conduite, accompagnement, information, services généraux... La création d'une régie publique rendra possible une meilleure gestion, prenant en compte les besoins du service et non la rentabilité de capitaux privés (ou même publics), afin que chaque euro versé puisse contribuer au fonctionnement et à l'amélioration du réseau et non au versement de dividendes. Enfin, à terme, la mise au rebut du tram, véritable gouffre financier, et son remplacement par un matériel en cohérence avec l'ensemble du réseau, et surtout moins coûteux en fonctionnement et en entretien, seront une source d'économies importantes.

Tout cela est à affiner, bien sûr, et ce sera le rôle des services de la CUGN. Mais on voit déjà qu'en matière de fonctionnement, la gratuité des transports n'est pas hors de portée, bien au contraire. A une condition, cependant : que ce projet s'appuie sur une volonté politique déterminée de la part des élus. Car l'essentiel est affaire de choix politiques.

Pour illustrer cela, examinons maintenant la question des investissements, puisque, le versement transport étant affecté entièrement au fonctionnement, il faudra les financer autrement. Si l'on ne veut pas augmenter les impôts des habitants et/ou des entreprises de l'agglomération – ce qui relève déjà d'un choix politique –, alors il faudra définir des priorités.

Généralement étalés sur plusieurs années, les investissements font l'objet de programmes sur 3 ans. Au cours de la période 2010-2012, la CUGN a investi **55.8 M€** dans les transports urbains (y compris les parkings-relais), soit environ 12 % du total de ses investissements. Et encore, cette somme est-elle surestimée : dans les dépenses attribuées à la ligne 2 sont inclus 4.5 M€ pour l'aménagement de la place Charles III et des rues adjacentes, ce qui n'a pas grand-chose à voir avec les transports !

Dans le même temps, la CUGN a investi **20.6 M€** dans la construction ou l'extension de parkings en centre-ville. Et ce n'est pas fini, puisque l'année 2013 aura vu la fin des travaux du parking République et le lancement de la restructuration du parking Thiers. Or une politique des déplacements accordant la priorité aux transports en commun devrait renoncer à construire de nouveaux parkings qui attirent les voitures vers le centre de l'agglomération. Une telle somme aurait été mieux employée à améliorer le réseau de transports en commun et à construire des parkings-relais à la périphérie.

Pendant la même période 2010-2012, la CUGN a consacré **29.1 M€** à la construction d'un second palais des congrès, dont le coût total est estimé à **75 M€**. On est en droit de poser la question : cet équipement est-il vraiment utile aux habitants du Grand-Nancy ? Est-il prioritaire par rapport à l'extension du réseau des transports en commun ? La réponse appartient aux citoyens et aux élus.

Revenons aux transports : **8.8 M€** ont été engloutis de 2007 à 2012 dans l'entretien de la plate-forme du tram, mal conçue au départ, plus de **10 M€** vont être dépensés pour qu'il puisse rouler encore pendant dix ans, et **10.4 M€** ont été investis en 2008 dans la « billettique sans contact ». On le voit, les marges de manœuvre existent, la capacité à faire des choix aussi. Car c'est bien la question des orientations, des choix politiques qui est posée. Il n'y a pas qu'une politique possible. On a le droit d'être opposé à la gratuité des transports, mais on ne peut pas dire qu'elle est irréalisable.

Il faut aussi avoir à l'esprit que si la fréquentation augmente plus que la dépense, l'efficacité de l'argent public s'en trouve améliorée. A Châteauroux, c'est en voyant passer des bus vides, alors que la communauté d'agglomération y consacrait des sommes importantes, que le président UMP de celle-ci a choisi la gratuité. Résultat : tandis que l'offre kilométrique augmentait de 31 %, la fréquentation progressait de 172 %, soit un doublement du nombre de voyages par kilomètre roulé ! A Aubagne, la majorité de gauche à direction communiste avait plutôt des motivations sociales, environnementales, idéologiques, mais le résultat fut similaire : le coût d'un voyage est passé de 3.93 € à 2.04 €, soit un quasi-doublement de la « productivité » de chaque euro dépensé.

Rappelons également que la voiture coûte cher, très cher. A la collectivité, en dépenses de voirie, de stationnement... A l'automobiliste, surtout : achat, assurance, carburant, entretien... Pouvoir laisser plus souvent sa voiture au garage est une source d'économie appréciable. Pouvoir se passer d'une deuxième voiture est un sérieux gain de pouvoir d'achat.

Mais surtout, n'oublions pas que de nombreux avantages d'un réseau de transports en commun gratuit et performant ne se mesurent pas en termes financiers : la liberté de se déplacer, sans contrôle, des trajets rapides, sans embouteillages, un air moins pollué, une meilleure santé, moins de temps perdu, d'énerverment, de stress... Vivre mieux dans sa ville, ça vaut combien ?

<sup>1</sup> Voir notre document intitulé « *Donner la priorité aux transports en commun* »