

**Collectif nancéien pour une régie publique des transports en commun et pour leur accès gratuit**

Contact : [collectif-transports@fsl-nancy.fr](mailto:collectif-transports@fsl-nancy.fr) – Site : [collectif-transports.fsl-nancy.fr](http://collectif-transports.fsl-nancy.fr)

Nancy, le 6 novembre 2014

Monsieur

Mairie de et à

54

Lettre ouverte aux Conseillers  
communautaires du Grand Nancy  
(copie aux conseillers municipaux)

Madame, Monsieur,

Vous serez amenés prochainement à examiner et à vous prononcer sur des propositions relatives aux « adaptations à apporter au réseau de transports urbains » de notre agglomération nancéienne.

Le 4 juillet 2014, un « bilan du réseau Stan adapté » vous était présenté. Ce bilan, établi par « groupes de lignes », fait ressortir pour chacun de ces groupes le niveau de fréquentation et le coût supporté par la collectivité par voyageur transporté, faisant apparaître d'importantes inégalités entre ces différents groupes. Cette façon de procéder vise explicitement à justifier par avance, pour certaines lignes, « de fortes réductions d'offres, voire leur suppression ».

En effet, la méthode retenue est la suivante : « Au regard du bilan présenté par groupe de lignes et des coûts supportés par la collectivité, il est proposé de procéder à des analyses par jour de fonctionnement, par tranche horaire, par tronçon de ligne pour mettre en corrélation les enjeux financiers de l'offre actuelle et les niveaux de service rendus à la population. » Ces analyses devront déboucher sur des adaptations dont la mise en œuvre est prévue pour l'été 2015.

L'objectif affiché est double : d'une part « mieux faire correspondre l'offre de transports urbains et la demande », d'autre part éviter de gaspiller l'argent public, en vue d'une meilleure utilisation de celui-ci. Or nous pensons que la méthode retenue et les moyens envisagés pour y parvenir ne sont pas pertinents et sont même contre-productifs au regard de ces deux objectifs.

**En premier lieu, analyser l'efficacité du réseau par « groupes de lignes » considérés séparément comme des entités indépendantes les 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. Les « lignes de proximité », jugées « globalement inefficaces », 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 accroître leur coût par voyageur transporté.

De même, 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. Et 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 descendre 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.

**En second lieu, 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.** Le succès de la ligne 2, malgré ses imperfections (site propre discontinu, parkings-relais absents ou inadaptés), en est un exemple flagrant dont il serait temps de tirer les leçons. Mise en service en août 2013, elle a transporté en moyenne jusqu'à la fin de l'année 264 000 voyageurs par mois, tandis que, sur un trajet sensiblement équivalent, les lignes 124 et 136-137 n'en transportaient auparavant que 94 000. Qui peut croire qu'une telle demande est née brusquement au cours de l'été 2013 ? En réalité, c'est l'amélioration sensible de l'offre qui a fait émerger une demande qui existait depuis longtemps.

Il est grand temps d'en tirer les conclusions et d'accepter enfin l'évidence : ce n'est pas d'une insuffisance de la demande de déplacements que souffre notre réseau urbain, mais d'une insuffisance de l'offre de transports. Ce n'est pas en réduisant encore celle-ci qu'on augmentera l'efficacité du réseau et qu'on fera une meilleure utilisation de l'argent public, bien au contraire. Nous ne sommes pas les seuls à le dire : les conditions d'une meilleure efficacité tant de nos transports publics que de l'argent des contribuables résident d'abord dans l'amélioration de l'offre de transports et de l'attractivité du réseau, et notamment :

– Une bonne couverture spatiale. Comme l'affirmait le Conseil de Développement Durable dans son rapport intitulé *Contribution au projet de réseau Stan 2013*, publié en juillet 2012, « *un arrêt disponible à moins de 300 mètres pour la plus grande majorité de la population doit rester un objectif fort* », objectif qui n'est pas encore atteint aujourd'hui. De même, les zones d'activités périphériques, où se rendent chaque jour des milliers de salariés, doivent être desservies, avec des horaires adaptés, d'autant que les entreprises financent en grande partie les transports en commun. Par ailleurs, un maillage plus dense permet de multiplier les connexions, de limiter les correspondances et de réduire les temps de parcours.

– Une fréquence de passage suffisante. Le même rapport posait la question clairement, à propos notamment des « lignes de maillage » (11-12-13-14) : « *Le cadencement en heures creuses pour ces lignes est programmé à 40 minutes. Peut-on imaginer qu'une offre de moins de deux bus par heure soit incitative pour les usagers ? Ces lignes qui sont peut-être actuellement de faible fréquentation le seront encore plus dans ces conditions.* »

– Une meilleure information des usagers, mais aussi des usagers potentiels. Ainsi, par exemple, l'expérimentation des lignes Stan Express vers Brabois a sans doute été arrêtée prématurément. Certes, on ne peut pas maintenir durablement une ligne pour 2 ou 3 voyageurs seulement ; mais on ne peut pas non plus mettre fin à une expérimentation aussi nouvelle sans avoir mis en œuvre les moyens suffisants pour informer les personnes susceptibles d'être intéressées – des témoignages prouvent que nombre d'entre elles, notamment parmi les salariés du CHU, n'étaient pas au courant – et sans laisser un temps suffisant pour que ces changements puissent s'intégrer dans les habitudes. Il en va de même de l'expérimentation des services de nuit sur les lignes 1 et 2, trop vite abandonnée.

**Une politique des transports doit se fonder sur l'analyse des besoins et sur un projet politique, non sur des statistiques de l'existant, lui-même déterminé par l'insuffisance de la couverture de ces besoins.**

Quand un responsable de la CUGN nous explique qu'une meilleure liaison Vandoeuvre-Villers-Laxou ne se justifie pas parce que 16 % seulement des usagers du réseau au départ de Vandoeuvre prennent cette direction, alors que 52 % d'entre eux se dirigent vers le centre de Nancy, on peut s'étonner d'un tel raisonnement. Car ces chiffres ne reflètent pas tant une disparité dans le nombre des déplacements – même si elle existe – que dans le niveau de l'offre de transports : d'un côté un tram toutes les 5 minutes qui rejoint la gare de Nancy en 10 minutes en site propre, en ne laissant qu'une voie de circulation pour les autres véhicules, de l'autre un bus toutes les 15 ou 30 minutes qui met plus d'un quart d'heure pour arriver sur le plateau de Haye, tandis qu'une voiture individuelle, avec un boulevard et une onde verte, mettra moins de 10 minutes pour le même trajet. D'ailleurs, si l'on suivait le raisonnement de ce responsable, on lui suggérerait de supprimer totalement cette ligne : il constaterait que plus personne ne la prend et en conclurait sans doute qu'il n'y a plus de demande...

Plus généralement, plutôt que payer très cher des bureaux d'études, il aurait suffi de faire appel à Monsieur de La Palice pour découvrir que les lignes où l'on a mis le plus de moyens sont les plus efficaces et, en même temps, les moins coûteuses par voyageur transporté. Encore faut-il en tirer les conclusions. Car enlever encore des moyens à ces lignes jugées peu efficaces s'apparente à la politique de Gribouille, qui se mettait à l'eau pour échapper à la pluie...

Et quand, lors d'une réunion publique, un représentant de la CUGN répond à une habitante de Vandœuvre qu'on ne peut pas étendre le transport à la demande au quartier de Vand'Est car il y a dans ce secteur défavorisé une demande trop élevée qui nécessiterait la mise en service d'un second minibus, on croit rêver ! Et on se plaint que ces lignes de proximité ne sont pas assez « rentables »...

D'autres collectivités mènent des politiques plus ambitieuses, fondées sur des choix politiques volontaristes. Ainsi, en 2001, la communauté d'agglomération de Châteauroux, faisant le constat que son réseau de transports était à la fois sous-utilisé et trop coûteux au regard de cette sous-utilisation, a décidé à la fois un réaménagement complet de celui-ci et l'instauration de la gratuité totale. Le résultat fut sans appel : l'amélioration de l'attractivité et de l'efficacité du réseau due à la conjonction de ces deux décisions s'est traduite par une augmentation de la fréquentation de 81 % dès la première année, 122 % en deux ans et 172 % en sept ans, pour une augmentation de l'offre kilométrique de 25 % seulement. De même, la communauté d'agglomération d'Aubagne, suite à des décisions similaires, a vu la fréquentation de son réseau augmenter de 70 % en six mois, 100 % en deux ans et 155 % en quatre ans, pour une offre en hausse de 20 %. Dans les deux cas, le « rendement » de chaque euro d'argent public a plus que doublé.

Les dirigeants de la CUGN affirment qu'ils n'ont pas les moyens d'une telle politique. Porteurs d'une vision étriquée de la politique et de l'évolution de la société selon laquelle ce qui ne s'est pas encore fait ne se fera jamais, ils nous expliquent qu'aucune collectivité de la taille du Grand-Nancy n'a fait de tels choix. On pourrait leur objecter que si le constat est exact pour la France, il n'est pas universel : la ville de Tallin, capitale de l'Estonie, qui compte 420 000 habitants, a instauré la gratuité des transports urbains pour les résidents en janvier 2013. Mais regardons plutôt la réalité locale.

Certes, le coût d'une telle politique serait plus élevé pour le Grand Nancy que pour des agglomérations plus petites comme celles de Châteauroux (75 000 habitants à l'époque) et d'Aubagne (108 000 habitants). Mais les ressources ne sont pas les mêmes non plus. A Châteauroux, le produit annuel du versement transports, payé par les entreprises de plus de 9 salariés, s'élevait à 3,4 millions d'euros en 2002, année du réaménagement du réseau et de la mise en place de la gratuité. A Aubagne, en 2009, il a été porté à 8,9 millions. Au Grand Nancy, il rapporte chaque année 56 millions d'euros à la collectivité... La comparaison n'est donc pas de mise.

Actuellement, les recettes de fonctionnement du budget transports du Grand Nancy couvrent la totalité des dépenses, y compris la charge annuelle des investissements (intérêts des emprunts et amortissements). Une politique volontariste de développement des transports en commun impliquerait donc de compenser l'absence de recettes commerciales (un peu moins de 17 millions d'euros) et de financer le surcoût lié à l'amélioration du réseau. Ce n'est pas négligeable, mais avant de déclarer péremptoirement que c'est impossible, cela mériterait une étude sérieuse tant des besoins que des possibilités de financement. Celles-ci relèvent de considérations financières, mais surtout de choix politiques.

En premier lieu, un certain nombre de dépenses sont actuellement affectées abusivement au budget transports. C'est le cas, notamment, de grosses dépenses de voirie comme la réfection du carrefour du vélodrome jadis, de la place Charles-III hier et de la place Thiers aujourd'hui... pour le prix de quelques dizaines de bus à haut niveau de service.

D'autre part, il y a des économies à réaliser, en fonctionnement comme en investissement. L'accès gratuit aux transports ferait 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 seraient affectés à d'autres tâches : conduite, accompagnement, information, services généraux... La création d'une régie publique rendrait 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 adapté à sa fréquentation, et surtout moins coûteux en fonctionnement et en entretien, seront une source d'économies importantes.

Mais avant tout, un développement volontariste des transports en commun relève de choix politiques. On ne peut considérer les transports en commun comme une priorité et dans le même temps englober des millions d'euros dans la construction ou l'extension de parkings qui attirent les voitures dans le centre de l'agglomération. Par ailleurs, nous vous invitons à examiner chacune des dépenses de la collectivité dont vous avez la charge et à vous interroger sur sa pertinence ou, du moins, sur son caractère prioritaire par rapport à la mise en place d'un réseau de transports publics efficace et gratuit.

Car, faire le choix d'un réseau de transports publics efficace et gratuit, c'est faire le choix du droit au transport pour tous, de la capacité pour chacun de se déplacer librement, sans contraintes ni contrôles, de se déplacer rapidement, sans embouteillages, sans énervement, sans stress, c'est faire le choix d'un air moins pollué, d'une meilleure santé, d'une meilleure qualité de vie... Permettre à ses concitoyens de vivre mieux dans leur ville, n'est-ce pas la principale ambition d'un élu ?

C'est pourquoi, nous vous demandons de ne pas valider ni cautionner des décisions qui constitueraient une régression pour notre réseau de transports en commun, mais au contraire de promouvoir une politique fondée sur son développement et sur l'amélioration de son efficacité et de son attractivité.

Comptant sur votre attachement à la qualité des services publics et à l'utilisation optimale des impôts de nos concitoyens, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Pour le collectif,

- Denis BILLON – 34, rue Jean-Rostand – 54510 TOMBLAINE
- Grégoire BRIQUET – 8, rue Lothaire-II – 54 000 NANCY
- Yves CASSUTO – 25, rue de la Source – 54000 NANCY
- Pierre CHRISTOPHE – 34, rue Saint-Nicolas – 54000 NANCY
- Charles HENRY – 28, rue Verlaine – 54000 NANCY
- Christian LEFEBVRE – 29, rue Wilson – 54500 VANDOEUVRE-LES-NANCY
- Noël LE MONNIER – 30, rue de Houdemont – 54500 VANDOEUVRE-LES-NANCY
- Michel MIETKIEWICZ – 14, rue de la Salle – 54000 NANCY
- Slavko MIHAJLCEK – 23, rue Augustin-Hacquart – 54000 NANCY
- Edith MOREAU – 7, rue de Venise – 54500 VANDOEUVRE-LES-NANCY
- Gabriel PELTE – Rue des Aulnois – 54410 LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY
- Michel TILLIER – 15, rue Danton – 54510 TOMBLAINE