Collectif pour une régie publique des transports en commun dans l'agglomération nancéienne et pour leur utilisation gratuite

c/o ATTAC-54 - 19, rue Emile-Bertin
54000 NANCY - Rép. : 03.83.35.95.01
Courriel : attac54@attac.org

Nancy, le 5 mars 2009

A Mesdames et Messieurs
les conseillers communautaires
du Grand-Nancy

Copie aux conseillers municipaux
des communes du Grand-Nancy

Madame, Monsieur,

Le Conseil de la Communauté Urbaine du Grand-Nancy a voté à la majorité, le 6 février 2009, une délibération intitulée *«Grands axes de la politique des transports en commun pour la période 2009-2015»*.

L'exposé des motifs de cette délibération présente les orientations de la Communauté urbaine en matière de transports publics pour les prochaines années et précise dans sa conclusion : *«Sur la base de ces grands axes, la Communauté urbaine sera amenée à délibérer au prochain Conseil sur le choix du mode de gestion du service public de transport dans l'agglomération nancéienne»* (p. 5).

Or, au détour de quelques phrases, que le rapporteur a d'ailleurs soigneusement «omis» de lire en séance, le même exposé des motifs anticipe sur cette future décision en évoquant *«un nouveau contrat de gestion des transports en commun courant 2010»* (p. 1), et en mentionnant à plusieurs reprises *«le futur exploitant»* et les tâches qui lui seront confiées. Qui plus est, non seulement cette délibération entérine par avance la signature d'un nouveau contrat de délégation de service public, excluant ainsi toute forme de gestion publique directe, mais elle prévoit également l'extension de cette délégation, notamment aux investissements, et par conséquent, bien que le mot ne soit pas prononcé, le passage d'un contrat d'affermage à un contrat de concession de service public.

Ainsi, concernant la ligne 1 : *«La responsabilité totale de la maintenance du système (matériel roulant, rail, plate-forme, infrastructures...) sera confiée au futur exploitant»* (p.3).

Concernant la future ligne 2, *«l'acquisition du matériel roulant, la réalisation des infrastructures et équipements nécessaires (lignes aériennes, sous-stations électriques, poteaux...) et la construction des parking-relais* (seront assurées par) *le futur exploitant à qui seront confiés ces investissements»* (p.4).

Le projet initial de délibération prévoyait même que les études pour la réalisation de la future ligne 3 seraient *«confiées au futur exploitant dans le cadre de sa mission de gestion du réseau»* (p.5). Cette clause, qui n'avait d'ailleurs pas d'effet immédiat, a été retirée du texte avant le vote, mais les éléments constitutifs d'un contrat de concession subsistent.

Une telle décision, si elle était maintenue, serait lourde de conséquences pour la collectivité et pour ses habitants, comme usagers et comme contribuables :

– Le coût pour la collectivité serait augmenté : le délégataire prélèverait ses bénéfices non plus seulement sur le fonctionnement, mais aussi sur l'investissement. En effet, l'objectif premier d'une société privée multinationale est de réaliser des bénéfices afin de servir des dividendes à ses actionnaires

– La collectivité abandonnerait encore davantage la maîtrise du service public : tout en restant en principe maître de l'offre de transport et du choix des investissements, elle serait encore plus dépendante des intérêts d'un délégataire qui, en l'absence de véritable concurrence, est en mesure d'imposer ses conditions et de faire valoir ses propres intérêts, au détriment de ceux des usagers et des contribuables.

La Chambre régionale des comptes de Lorraine, notamment dans ses deux derniers rapports, établis respectivement en 2000 et 2007, a clairement mis en évidence les conséquences dommageables,

pour la collectivité, de ses différentes délégations de service public : absence de véritable concurrence, pratique abusive des avenants, prise en charge de l'essentiel des risques par la collectivité, forte progression des coûts à la charge de celle-ci, etc.

– Enfin et surtout, en raison de la durée d'amortissement des infrastructures et du matériel roulant, les contrats de concession portent nécessairement sur une longue durée, qui peut atteindre 15 ou 20 ans (au lieu de 5 ans et 7 ans pour les deux derniers contrats). Ainsi la Communauté urbaine se lierait les mains pour plusieurs mandats, s'interdisant, le cas échéant, de tirer les conséquences d'un éventuel échec et de choisir un autre mode de gestion, sauf à risquer de très lourdes pénalités financières.

Le poids de la dette de la Communauté urbaine du Grand-Nancy et la volonté de ne pas l'alourdir davantage sont généralement invoqués pour justifier le choix d'une concession de service public. En réalité, il s'agit d'une illusion pure et simple, d'une manipulation comptable, pour ne pas dire d'un «tour de passe-passe». Certes, la collectivité n'aurait pas à emprunter pour la réalisation de la ligne 2, puisque l'entreprise délégataire le ferait à sa place. Mais à qui veut-on faire croire qu'en définitive, la charge de l'emprunt reposerait sur cette entreprise ? Chaque année, la CUGN devrait lui rembourser les annuités d'emprunts et tous les frais occasionnés par la concession, augmentés d'une marge bénéficiaire. En définitive, l'engagement financier pris par la collectivité constituerait une dette qui n'en aurait pas le nom, plus élevée encore que si celle-ci recourait directement à un nouvel emprunt.

Ainsi, la confirmation du choix d'un nouveau contrat de délégation, a fortiori sous la forme d'une concession de service public, ne conduirait pas seulement à abandonner les prérogatives de votre assemblée, qui représente les différentes communes et les habitants du Grand-Nancy, et à livrer encore davantage les services publics locaux à une société privée (selon toute vraisemblance le groupe Veolia, déjà omniprésent dans l'agglomération à travers ses filiales). Elle aurait aussi pour effet d'alourdir encore la charge des contribuables que vous représentez, sans que cela donne lieu pour autant à un service de meilleure qualité.

Madame, Monsieur, le suffrage universel vous a confié la responsabilité de la gestion des services publics locaux. Comme l'ensemble de ceux-ci, le service des transports urbains répond à un besoin social. A ce titre, il doit non seulement être accessible à tous, mais peut également jouer un rôle déterminant dans la préservation de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie de tous les habitants de l'agglomération, y compris de ceux qui ne l'utilisent pas directement. Dans ces conditions, le choix du mode de gestion n'est pas un choix anodin, il est lourd de conséquences pour la collectivité, surtout s'il engage celle-ci pour une longue période. C'est une décision qui ne peut être prise à la légère et sans un véritable débat.

C'est pourquoi, nous vous invitons à peser mûrement votre décision, à refuser, lors de la prochaine séance du Conseil de la Communauté urbaine, une nouvelle délégation du service public des transports en commun, et à décider le report de ce vote, afin d'organiser un débat public sur les différents modes de gestion possibles, et notamment sur la création d'une régie publique, qui est, selon nous, la solution la mieux adaptée en la matière.

Par ailleurs, afin d'apporter notre contribution à ce débat et d'exposer les raisons qui militent en faveur de ce mode de gestion public, nous vous invitons à participer à la réunion publique que nous organisons sur ce thème le vendredi 13 mars 2009 à 20 h 30, à la Maison du Peuple, 2 rue Drouin, à Nancy.

Comptant sur votre attachement au débat démocratique, à la qualité des services publics et à une utilisation optimale des ressources fiscales au service des habitants du Grand-Nancy, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Pour le collectif

Noël Le Monnier

Les membres du collectif : ATTAC-54 ; CGT-Trams-Nancy ; FCPE-54 ; FSU-54 ; GA-54 ; MJS-54 ; MRC-54 ; NPA-54 ; PCF-Nancy ; Solidaires-54 ; SUD-PTT-54 ; UES-54 ; UNEF-Nancy ; UL-CGT-Nancy ; Les Verts-54.