

## Activons nos réseaux...

### Un bon réseau de transports en commun, c'est...

- ➔ Un réseau dense : un arrêt à moins de 300 mètres de chez soi, de nombreuses interconnexions.
- ➔ Une fréquence de passage rapprochée, car si l'on doit attendre le bus pendant une demi-heure, on sort sa voiture.
- ➔ Dans les quartiers moins fréquentés, le transport à la demande. À Essey, à Vandœuvre, ça marche...
- ➔ Des véhicules accessibles à tous : enfants, personnes âgées, personnes handicapées...



Dessin reproduit avec l'aimable autorisation de Philippe Geluck

- ➔ Un réseau rapide : des transports en site propre partout où c'est possible, la priorité aux feux, des temps de correspondance courts.
- ➔ Des parkings-relais à la périphérie de l'agglomération.

### Un bon réseau de transports en commun, on s'en sert...

➔ Pourquoi le tram de Nancy est-il bondé aux heures de pointe ? Parce qu'il passe toutes les 5 minutes. Parce qu'il roule en site propre sur la quasi-totalité de son parcours. Parce qu'il est presque toujours prioritaire aux feux. Parce que, malgré tous ses défauts, il est relativement rapide.

➔ Pourquoi la ligne 2 a-t-elle rencontré un certain succès, transportant 265 000 voyageurs par mois (contre 94 000 pour les lignes 124 et 136 qu'elle a remplacées) ? Parce que, depuis sa création jusqu'en juillet 2015, les bus passaient toutes les 5 minutes aux heures de pointe et toutes les 10 minutes aux heures creuses. Et parce qu'ils roulent en site propre sur une partie de leur trajet.

➔ Pourquoi, sur d'autres lignes, y a-t-il des bus qui roulent à vide ? Parce qu'il faut les attendre 20 minutes, une demi-heure, une heure. Parce qu'ils ne passent pas toujours à l'heure prévue. Parce que les temps de correspondance sont souvent trop longs. Parce qu'ils sont souvent bloqués dans la circulation, pris au piège dans les embouteillages.

### Deux logiques opposées

**La logique comptable** des dirigeants du Grand Nancy. Lors de la mise en place du nouveau réseau, ils ont supprimé des tronçons peu fréquentés, notamment en bouts de ligne. Aujourd'hui, ils calculent pour chaque ligne le «coût par voyageur» ; les lignes «trop chères» parce que trop peu fréquentées voient leur fréquence de passage ou leur amplitude réduite, ce qui va inévitablement réduire encore la fréquentation. C'est un cercle vicieux, une logique de régression.

**La logique de service public** que nous proposons : répondre aux besoins (et non à la seule demande existante), développer le réseau, instaurer la gratuité, assurer l'information, construire des parkings-relais en périphérie (et non des parkings-aspirateurs de voitures au centre-ville) et parallèlement réduire la place de la voiture (voirie et stationnement). Et la demande viendra... Si des bus roulent à vide, nous proposons de les remplir, au lieu de les supprimer !

Ce n'est pas parce qu'ils n'ont pas besoin de transports en commun que trop de Grand-Nancéiens prennent leur voiture, mais parce qu'il n'y en a pas assez. À Aubagne et à Châteauroux, une augmentation de l'offre kilométrique respectivement de 20 et 25 %, conjuguée avec la gratuité totale et une campagne d'incitation, a presque fait tripler la fréquentation (+ 155 % et + 172 %).

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

<http://collectif-transports.fsl-nancy.fr/>

0000

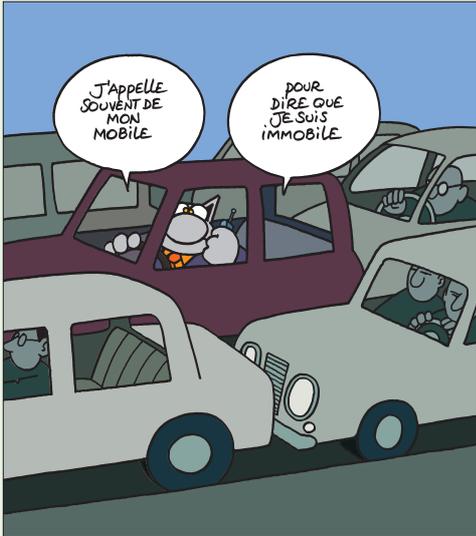
# Liberté, égalité, gratuité !

## Liberté...

La première liberté de l'enfant, c'est quand il fait ses premiers pas.

La première liberté de l'être humain, c'est la liberté d'aller et venir.

La liberté dans la ville, ce sont des transports en commun accessibles à tous.



Dessin reproduit avec l'aimable autorisation de Philippe Geluck

Des transports libres d'accès, comme les rues, les places, les parcs publics.

La gratuité, c'est plus de liberté.

## Égalité...

Égalité pour tous, pour tous les âges.

Égalité quels que soient les moyens de chacun.

Tout le monde à égalité. Fini les pleins tarifs, les réductions, les exonérations...

Personne ne triche. Personne n'est contrôlé.

Personne n'est sanctionné.

La gratuité, c'est plus d'égalité.

## Gratuité !

## Des transports gratuits, c'est la liberté d'aller et l'égalité pour tous

### Gratuité, égalité...

Depuis la Révolution française, les hommes naissent libres et égaux en droit. Mais les inégalités sociales existent toujours. Une somme d'argent ne représente pas le même effort pour le riche et le pauvre. Pourtant chacun a le droit de vivre.

On peut apporter de l'égalité par la gratuité. Chacun est libre de respirer, c'est gratuit. La santé est nécessaire pour tous, c'est la Sécu. L'éducation, c'est pour tous, c'est l'école gratuite. Bien d'autres choses pourraient être gratuites, comme l'eau, l'énergie.

Si l'homme n'est plus une marchandise depuis l'abolition de l'esclavage, il reste malgré tout achetable. Certaines industries achètent des cerveaux ou des savoir-faire. D'autres une force de travail. Certains pays acceptent la marchandisation du corps humain, la vente d'organes ou leur location, au profit des plus riches.

Tout est sujet à marchandisation, on veut tout faire payer. Même les renseignements téléphoniques, les WC publics deviennent payants. Le moindre site touristique est payant. Bon sang ! La culture, ce devrait être pour tous, les pauvres comme les riches.

La rue est à tout le monde, comme on dit. Les trottoirs, les places, les parcs pour tous, gratuits. Nous pensons que se déplacer dans un espace urbain est un droit. D'où la gratuité des transports.

### Gratuité, liberté...

«Maintenant qu'elle est établie, cette gratuité, qu'est-ce que les citoyens vont bien pouvoir en faire ? C'est pire que prévu. Enfin, pire sur un point. Les experts avaient menacé : ils vont en profiter pour se déplacer à n'importe quelle occasion, pour n'importe quel motif. Gagné ! Découvrir un café éloigné mais sympa, profiter de la pause de midi pour aller donner un bisou à sa copine et remettre ça le soir à la sortie du bureau, quitter la ville sans autre raison que de profiter de la campagne ou l'inverse, faire ses courses en trois fois au lieu d'une pour l'agrément d'un caddy moins lourd et les blagues de la poissonnière... Les habitants inventent de nouvelles façons de bouger. Non pas bouger pour la survie, mais pour le plaisir. L'hiver, quand ils disposent d'une heure de battement entre deux cours, des lycéens prennent le bus pour réviser au chaud ou engager confortablement la conversation avec des amis. Les adolescents naguère vissés aux murs de leurs cités jouent désormais les explorateurs du centre-ville. Pas sérieux, diront certains. Ça se discute, mais admettons. Et alors ? Du "pas sérieux" qui ne coûte pas plus cher, pourquoi s'en priver ?»

Extrait de *Voyageurs sans ticket, Liberté, Égalité, Gratuité, Une expérience sociale à Aubagne*, Magali Giovannangeli et Jean-Louis Sagot-Duvaurox, Au diable vauvert, 2012, p. 41-42.



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

<http://collectif-transports.fsl-nancy.fr/>

oooo

# Nancy pollué, Nancy enfumé, Nancy encrassé...

Quand la pollution augmente à Paris,  
On limite la circulation automobile,  
On rend les transports en commun gratuits.

**... Mais Paris soulagé !**

Mais la pollution, ce n'est pas qu'à Paris.  
Et c'est tous les jours.  
Alors vite, dépolluons !  
À Paris comme à Nancy.  
Et 365 jours par an.

## Davantage de transports en commun et moins de voitures dans les villes...

C'est donner plus de place aux piétons, aux cyclistes, aux poussettes.  
C'est rendre la ville aux familles, aux enfants, aux personnes âgées ou en fauteuil roulant.  
C'est moins de bruit, moins de danger, moins d'accidents, moins de bouchons, moins de stress, plus de sécurité.  
C'est la préservation des monuments, des statues, des façades, c'est une ville plus gaie, plus propre... Les arbres respirent.  
C'est un début d'économie des énergies fossiles. C'est moins d'effet de serre. C'est bon pour la planète, qu'il est urgent de préserver.

***Un bon réseau de transports gratuits, c'est une ville où l'on respire !***

### Quand l'air est pollué, Nancy et Pékin se ressemblent comme deux nuages de gaz

L'oxyde d'azote, les composés organiques volatils non méthaniques, le benzène et les particules constituent les polluants de l'air les plus représentatifs. Le transport en est l'un des principaux contributeurs : en 2010, l'agglomération nancéienne a rejeté dans l'atmosphère environ 4 600 tonnes de ces déchets gazeux.

Quand le seuil d'alerte des particules fines (inférieures à 2,5 millièmes de millimètres) est dépassé, les autorités publiques sont tenues de déclencher un «plan pollution». Cela revient à informer la population, à délivrer des recommandations sanitaires et comportementales, et à lancer des actions de réduction des émissions. Le public est invité à éviter ses activités à l'extérieur, surtout quand elles demandent un effort physique. Les collectivités peuvent décider de l'arrêt des chaufferies urbaines de biomasse, de la limitation de la vitesse maximale autorisée sur route, de la réduction des épan-



Dessin reproduit avec l'aimable autorisation de Philippe Geluck

dages d'engrais et des rejets industriels de gaz carbonique et de dioxyde de soufre... Lors de ces phases critiques, il arrive même qu'elles instaurent la gratuité des transports en commun...

La pollution atmosphérique constitue un facteur aggravant de l'asthme et de toutes les pathologies des bronches et des poumons de ceux qui en souffrent. Les autres ont juste droit à des picotements d'yeux, à des toux, à des sensations d'oppression et d'essoufflement. Les effets sont variables d'une personne à une autre, mais frappent particulièrement les enfants. Les particules fines ont été classées comme des «cancérogènes certains» par l'Organisation mondiale de la santé. Le lien entre le degré de pollution atmosphérique et le risque de développer un cancer bronchique est désormais établi.

Dire qu'il faut brûler du plastique dans sa cheminée pour obtenir la gratuité des transports en commun est un pas que nous ne franchissons pas !

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

<http://collectif-transports.fsl-nancy.fr/>

0000

# Ils ne savaient pas que c'était impossible, alors, ils l'ont fait

## La gratuité des transports en France



Ceux qui, par idéologie ou frilosité, refusent la gratuité des transports, prétendent que c'est impossible dans une grande agglomération. La preuve ? Aucune ne l'a fait...

Certes, c'est vrai pour la France. Mais une capitale européenne l'a fait : celle de l'Estonie, Tallin, forte de 420 000 habitants.

Certes, en France, aucune n'a encore osé. Mais il faut bien commencer un jour...

Certes, le réseau de Nancy est beaucoup plus important - et devrait l'être encore plus - que ceux d'Aubagne et de Châteauroux. Mais les ressources ne sont pas les mêmes non plus.

À Châteauroux (75 000 habitants), les élus ont instauré la gratuité en 2002 avec un produit du versement transport de 3,4 M€.

À Aubagne (108 000 habitants), celui-ci s'élevait à 8,9 M€ en 2009, année de la mise en place de la gratuité.

À Nancy (265 000 habitants) le versement transports a rapporté 56,3 M€ en 2013.

Vous avez dit : «Impossible» ?

## Les transports gratuits, c'est une question de choix politique

**Compiègne**, Oise (1975). Face à la baisse de la fréquentation d'un réseau insuffisant, la gratuité a été instaurée dans un premier temps pour rééquilibrer le centre-ville riche en équipements et une périphérie en pleine croissance et raviver le commerce du centre concurrencé par les grandes surfaces. Elle a conduit à une hausse de la fréquentation de 150 %. Dans un second temps, l'amélioration de l'offre a entraîné une nouvelle hausse de 51 %.

**Vitré**, Ille-et-Vilaine (2001). La décision visait à améliorer la fréquentation d'un réseau largement sous-utilisé. Celle-ci a augmenté de 45 % en un an, créant un phénomène de saturation qui nécessite une amélioration du réseau.

**Châteauroux**, Indre (2001). Les élus de la communauté d'agglomération, qui connaissent l'importance du budget des transports, voient pourtant passer des bus vides. C'est dans un souci de bonne gestion de l'argent public qu'ils font le choix de la gratuité et d'une amélioration sensible du réseau. L'offre kilométrique augmente de 25 %, la fréquentation de 172 %.

**Moselle-et-Madon**, près de Nancy (2007). La gratuité a un objectif à la fois environnemental et social : favoriser les transports alternatifs à la voiture et faire en sorte que tous les habitants aient accès aux déplacements, quels que soient leur situation, leur âge et la commune où ils vivent. Cette politique tarifaire entraîne une croissance importante de la fréquentation d'année en année.

**Aubagne**, près de Marseille (2009). La municipalité de gauche fait un choix éminemment politique : la défense du pouvoir d'achat, une volonté de justice sociale, d'égalité, une conception du service public, le refus du tout-marché, un pas vers la vieille utopie toujours moderne «De chacun selon ses capacités, à chacun selon ses besoins».

**Le Muretain**, agglomération proche de Toulouse (2010). La démarche vise d'abord à préserver l'environnement et le cadre de vie. Le réseau gratuit, qui dessert toute l'agglomération, amène vers les gares les milliers de voyageurs qui se rendent chaque jour à Toulouse, pour éviter que leurs voitures s'agglutinent autour de ces gares ou encombrant les accès à la ville-centre : «Avec 15 000 ou 16 000 habitants de plus chaque année, c'est 1 000 voitures de plus tous les mois sur la rocade toulousaine. Soit on met l'argent sur des équipements de transports publics et on essaie de maintenir un équilibre entre des modes et des cadres de vie qui restent vivables, soit c'est le doublement de la rocade, donc c'est encore des voitures, des coupures urbaines, un étalement de l'urbanisation... Un vrai choix de société.»

La gratuité des transports urbains va de pair avec la qualité du réseau. Car si le bus, même gratuit, ne passe qu'une ou deux fois par heure, on sort sa voiture.

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

<http://collectif-transports.fsl-nancy.fr/>

# A Nancy, nous savons que c'est possible, alors, faisons-le...

Le versement transports, payé par les entreprises d'au moins 10 salariés, couvre la totalité des dépenses de fonctionnement du réseau. La contribution des usagers est égale au coût des investissements (amortissements et intérêts des emprunts). La fiscalité directe (taxes foncières, taxe d'habitation, contribution économique territoriale des entreprises) n'est pas sollicitée.

## Comment financer la gratuité et le développement du réseau ?

Le budget transports du Grand Nancy (2013)	
Dépenses	Recettes
Amortiss <sup>ts</sup> 12.5 M€	Versement transports 56.3 M€
Intérêts 4.5 M€	
Scol/sub 4.8 M€	
Transports urbains (fonctionnement) 56.8 M€	
	Divers 5.7 M€
	Billetterie, abonnements 16.9 M€

➤ En n'imputant pas au budget des transports des dépenses qui n'ont rien à y faire, comme l'aménagement de la place Charles-III (6 M€ en 2012-2013) et de la place des Vosges (3 M€ en 2013).

➤ En économisant le coût de la billetterie et des contrôles.

➤ En économisant, par la création d'une régie publique, les profits de l'entreprise : l'actionnaire prélève chaque année une redevance au titre des «frais de siège» (2 M€ en 2012, 1,6 M€ en 2013).

➤ En remplaçant le tram, véritable gouffre financier, par un matériel moins coûteux en fonctionnement et en entretien : «remise à niveau» de l'infrastructure et entretien de la plate-forme (2,6 M€ en 2012-2013), «grandes révisions» des trams pour pouvoir les faire rouler dix ans de plus (15 M€ sur 4 ans, en 2012-2015).

On le voit, il y a des marges de manœuvre. Mais surtout, **il y a des choix à faire**. Si l'on prétend faire des transports en commun une priorité, est-il cohérent d'investir dans des parkings au centre-ville (38 M€ sur 6 ans) ? Et un deuxième centre des congrès (au moins 74 M€ sur 6 ans) était-il vraiment prioritaire ? À chacun de juger...

## Les transports gratuits, c'est une question de courage politique

### Les transports en commun profitent à tous

➤ A ceux qui les utilisent, pour aller au travail, faire leurs courses, aller au spectacle, rendre visite à leur famille ou à des amis, se promener, faire visiter la ville à leurs hôtes...

➤ Aux piétons, aux cyclistes et autres utilisateurs de moyens de locomotion «de plein air» (rollers, trottinettes, poussettes...), par la réduction des émissions de gaz d'échappement et de particules.

➤ Aux commerçants : dans un centre-ville engorgé par la circulation, les clients ne viennent plus. Les commerçants du centre de Nancy s'en plaignent suffisamment.

➤ Aux employeurs, en rapprochant les salariés de leur lieu de travail. D'ailleurs, s'ils ont plus de 9 salariés, ils paient pour ça : c'est le versement transport. Pourtant, des zones d'activités comme le Dynapôle de Ludres-Fiéville (8 000 emplois) sont mal desservies.

➤ A tous les habitants du Grand Nancy : quand un bus ou un tram remplace vingt, cinquante, quatre-vingts voitures individuelles, la pollution diminue, la santé des habitants s'améliore, les façades sont moins sales ; les embouteillages diminuent, et avec eux le temps perdu, le stress, l'énervement, les injures, les accrochages...

«Pourquoi est-ce que dans les rues de Paris je peux circuler ? Parce qu'il y a un certain nombre de centaines de milliers de braves gens qui sont sous terre dans le métro. Ils me rendent service en étant là, s'ils n'étaient pas dans le métro, ils seraient dans les rues et je ne pourrais plus bouger, ce serait complètement engorgé. Par conséquent, le métro rend service aux gens qu'il transporte mais il rend encore plus service aux gens qu'il ne transporte pas. Par conséquent ce service, il faudrait le payer. Par conséquent, c'est parce que je ne prends pas le métro mais ma voiture que je dois payer le métro.» (Albert Jacquard)

\*\*\*\*\*

Comme l'école, les transports urbains sont un bien commun qui bénéficie à toute la société. Il n'est donc pas juste d'en faire reposer la charge financière sur les seuls passagers. En faisant financer entièrement les transports par le budget public, l'accès gratuit permet de faire contribuer l'ensemble des bénéficiaires, directs ou indirects.

0000

## ... sans actionnaires, sans dividendes

Une délégation de service public, c'est un service public confié à une entreprise.

Un service public confié à une société privée, c'est un service rendu aux actionnaires de cette société.

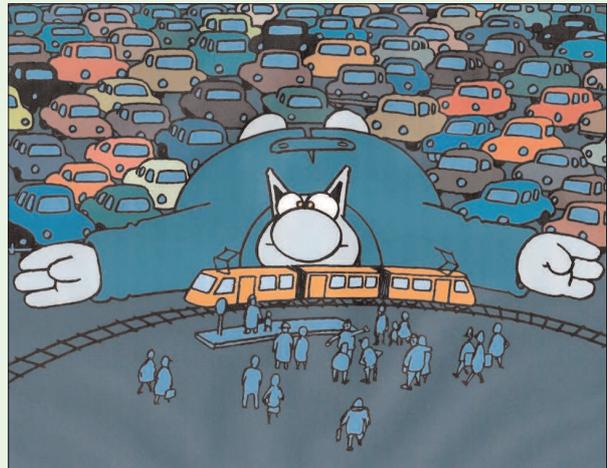
Leur objectif, c'est le profit. C'est plus d'argent dans leurs poches. C'est moins de service pour nous.

Une **régie publique**, c'est un service public géré par nos représentants.

Certes, tout n'est pas réglé pour autant. La régie publique obéit à des choix politiques. Qui ne sont pas toujours bons.

Va-t-on réduire à tout prix les dépenses publiques ou rendre le meilleur service aux usagers ? Garder l'œil rivé sur les tableaux de bord financiers ou mener une politique des transports ambitieuse ? Mettre en place une tarification sociale, qui trie les usagers par catégories, avec des pièces justificatives, des contrôles, des sanctions, ou bien oser la gratuité ?

C'est aux citoyens de le décider, de choisir leurs élus, de les contrôler. Mais au moins, il n'y a pas d'actionnaires, donc pas de dividendes à distribuer. Et ça peut tout changer...



Dessin reproduit avec l'aimable autorisation de Philippe Geluck

### Les transports publics, ça doit rester public

#### La délégation de service public (DSP), comment ça marche ?

«Chasses gardées»... La «loi Sapin» de 1993 impose la concurrence dans les appels d'offres. Mais, à Nancy comme ailleurs, la concurrence est factice. En 1997, la CGFTE, qui exploite le réseau depuis des décennies, est la seule candidate à sa reconduction. Rachetée par Véolia, elle se voit à nouveau attribuer la DSP en 2002, face à un autre candidat, Transdev. En réalité, tout montre que cette dernière société n'a répondu à l'appel d'offres que pour la forme et n'a rien fait pour l'emporter. Et en 2012, à l'issue de nombreuses péripéties, la nouvelle DSP est encore attribuée à Véolia, candidat unique. En 2005, les trois grandes sociétés françaises de transports urbains, Kéolis, Véolia et Transdev, ont été condamnées par le Conseil de la concurrence à de fortes amendes pour ententes illicites. Et en 2011, Véolia et Transdev fusionnent.

... et «pompes à fric». On assiste aujourd'hui à un mouvement de retour en régie dans les secteurs de l'eau et l'assainissement, où des multinationales comme Suez et Véolia «trustent» les DSP. Les résultats obtenus en disent long «en creux» sur leurs pratiques : la Ville de Neufchâteau a diminué le prix du m<sup>3</sup> d'eau de 25 % - soit une économie de 150 € par an et par abonné -, puis a investi 6 M€ dans la construction d'une station d'épuration, et lancé un programme de renouvellement des canalisations, que Véolia avait laissées se dégrader (car elle gagnait aussi de l'argent sur l'eau perdue). Tout ceci alimentait auparavant les profits de Véolia.

► La délégation de service public est un abandon de responsabilité : si l'on confie une responsabilité à quelqu'un, ce n'est pas pour qu'il s'en décharge sur quelqu'un d'autre.

► La délégation de service public, ce n'est pas bon pour la qualité du service : si nous confions l'organisation de nos transports à nos élus, c'est pour nous permettre de nous déplacer librement et rapidement, de mieux respirer dans la ville ; ce n'est pas pour qu'ils la redonnent à une entreprise qui se moque de tout cela.

► La délégation de service public coûte cher aux contribuables. Hier, Véolia voulait des dividendes. Aujourd'hui, le nouveau groupe Véolia-Transdev affiche une double ambition : «devenir une référence mondiale en matière de mobilité durable» et «procéder à l'introduction en bourse du nouvel ensemble». Où est notre intérêt dans tout ça ?

#### Il nous faut des transports en régie publique, c'est-à-dire gérés par la collectivité. Mais...

► Cette gestion ne doit pas être seulement l'affaire des élus. La «régie autonome», sous le contrôle de ceux-ci, responsables de la bonne utilisation de l'argent public, peut être administrée aussi par des représentants des usagers, des chauffeurs de bus, etc.

► Cette gestion ne doit pas être seulement l'affaire de «spécialistes». Les usagers, les chauffeurs, les habitants devront y être associés, selon des modalités à inventer.



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

<http://collectif-transports.fsl-nancy.fr/>