

Après la « restructuration » chaotique et sans ambition du réseau Stan

Donner la priorité aux transports en commun

Nous l'avions annoncé depuis longtemps : fondé sur une logique purement financière et comptable – économiser 5 millions d'euros par an –, le nouveau réseau de transports en commun du Grand-Nancy mis en place en août 2013, malgré quelques points positifs comme la ligne 2, constituait globalement une régression en termes de service rendu aux usagers. N'ayant pas été consultés avant, ces derniers se sont invités au débat après, et ont obtenu quelques améliorations pour le début de 2014. Mais la question reste entière : le Grand-Nancy saura-t-il tirer les leçons à la fois des échecs, des ratés et des avancées du nouveau réseau pour promouvoir une politique des déplacements cohérente et ambitieuse donnant résolument la priorité aux transports en commun ?

La ligne 2, malgré ses imperfections (site propre sur 60 % seulement du parcours, guidage optique prévu mais non réalisé, nombreux retards et dysfonctionnements au cours des premiers mois...), a déjà, paraît-il, atteint l'objectif de fréquentation fixé pour 2017. Les dirigeants du Grand-Nancy s'en glorifient, c'est de bonne guerre. Mais ils seraient mieux inspirés d'en tirer les leçons. Car ce succès prouve qu'il y avait des besoins, jusqu'alors sans réponse. Et qu'ils ne doivent plus arguer du fait que certaines lignes sont peu fréquentées pour conclure qu'il n'y a pas de demande... là où c'est l'offre qui ne répond pas aux besoins.

Construisez une ligne de tram qui traverse l'agglomération d'est en ouest toutes les 5 minutes, elle est rapidement saturée, malgré tous ses défauts. Installez, douze ans après, une ligne de bus qui la traverse du nord au sud toutes les 5 ou 10 minutes, les voyageurs sont aussitôt au rendez-vous. Si, dans le reste de l'agglomération, le réseau, insuffisamment dense, délaisse des quartiers, impose des correspondances multiples entre des bus qui font des zigzags, noyés dans la circulation, bloqués par les feux et les embouteillages, avec une fréquence de 30, 40 ou 60 minutes, ne vous étonnez pas qu'ils soient presque vides.

Le président du Grand-Nancy a déclaré que toute ligne « qui n'aura pas rencontré sa clientèle sera supprimée ». C'est déjà le cas pour les deux lignes « Express » qui reliaient – trois fois par jour dans chaque sens – le CHU de Brabois aux communes du sud de l'agglomération. Pourtant, la bretelle d'autoroute de Brabois est bloquée tous les matins par les embouteillages ! Il faut donc raisonner autrement. Certes, on ne peut pas faire circuler durablement des bus pour 2 ou 3 passagers. Mais avant de décréter qu'un service « n'a pas rencontré sa clientèle », il convient de s'interroger : permet-il de répondre aux besoins existants ? Les dessertes, les horaires sont-ils bien choisis ? Les usagers potentiels sont-ils bien informés ? De même, telle ligne de bus peu fréquentée est-elle assez rapide, sa fréquence est-elle suffisante, est-elle bien connectée à d'autres lignes, avec des correspondances suffisamment courtes ? Ou bien la voiture individuelle permet-elle de se rendre trois ou quatre fois plus vite au même endroit ? Auquel cas les bus ne seront fréquentés que par ceux qui doivent impérativement se déplacer sans avoir d'autre moyen pour le faire.

En réalité le nouveau réseau, comme le précédent, n'est fondé ni sur les besoins, ni sur une politique volontariste de développement des transports en commun qui en ferait une priorité absolue. En témoignent les millions dépensés chaque année pour multiplier les parkings qui attirent au centre-ville des milliers de voitures venues de l'extérieur et de la périphérie de l'agglomération. En témoigne aussi la déclaration du président de la Communauté urbaine annonçant fièrement avoir « négocié serré » avec la Connex pour économiser 5 millions d'euros par an sur la contribution qui lui est due. Mais qui pouvait croire que cette société privée ferait cadeau d'une telle somme aux contribuables du Grand-Nancy sans contrepartie ? Le contrat initial prévoyait déjà 200 000 kilomètres en moins sur les 8 millions parcourus chaque année par le tram et les bus de l'ancien réseau. Et sachant que la nouvelle ligne 2 représente 500 000 kilomètres de plus que les deux anciennes lignes qu'elle

remplace, ce sont 700 000 kilomètres qui manquaient sur le reste du réseau. Ce qui se traduisait par des dessertes en moins, des arrêts supprimés, des passages plus espacés.

Dès la mise en œuvre du nouveau réseau, les usagers, qui n'avaient pas été consultés – hormis sur la couleur des sièges ! –, ont subi les conséquences de cette régression et ont réagi de différentes façons. Certains s'en sont pris aux conducteurs, qui n'y étaient pour rien, qui avaient même tenté en vain d'alerter les décideurs sur ces conséquences prévisibles, et qui de plus, subissaient une dégradation brutale de leurs conditions de travail consécutive à cette « restructuration » mal ficelée. D'autres se sont invités au débat, par des réclamations, des pétitions, des articles de presse, des rassemblements dans les tribunes lors de réunions de la Communauté urbaine. Leurs revendications ont parfois été relayées par leurs élus municipaux.

Cette levée de boucliers a contraint la Communauté urbaine à faire machine arrière, c'est-à-dire... à aller de l'avant. Des améliorations ont été apportées, des dessertes rétablies, des lignes modifiées, des fréquences augmentées. L'offre kilométrique passe de 8 millions de kilomètres par an à plus de 10 millions, et 68 nouveaux chauffeurs ont été ou vont être embauchés par l'entreprise. De ce fait, la contribution forfaitaire annuelle de la Communauté urbaine, qui devait passer de 39 à 34 millions d'euros, atteindra près de 42 millions en 2014 (en euros 2011), tandis qu'un investissement supplémentaire de plus de 4 millions est prévu pour l'achat de 19 nouveaux bus et minibus..

Il reste que « restructurer » à la baisse le réseau de transports en commun à partir d'objectifs purement financiers, et sur la base de propositions élaborées par l'entreprise privée qui l'exploite, puis, sous la pression des usagers, « bricoler » quelques améliorations ici ou là, cela ne constitue pas une politique des transports à la hauteur des enjeux.

A l'opposé de cette politique « à la petite semaine », pusillanime, comptable, étriquée, ces enjeux nécessitent une politique volontariste et fortement incitative qui accorde la priorité aux transports en commun : un réseau dense, avec de nombreuses interconnexions, permettant des déplacements rapides (site propre, priorité aux feux, correspondances rapides), des parkings-relais à la périphérie de l'agglomération (et non en centre-ville), une diminution des surfaces dédiées à la circulation et au stationnement des voitures individuelles – avec des mesures en faveur des résidents de proximité –, une signalisation et une information efficaces.

En outre, un facteur majeur d'attractivité des transports en commun, lorsqu'il existe un réseau performant, est leur accès gratuit : là où la gratuité a été instaurée, la fréquentation a explosé, la circulation automobile a diminué. De plus, la gratuité des transports, facteur d'égalité, c'est aussi une nouvelle liberté, la liberté de se déplacer... librement. Et même, l'expérience le prouve, la fin de l'obligation d'acheter un ticket ou de présenter une carte, la suppression des contrôles, la disparition des différences entre ceux qui payaient, ceux qui en étaient dispensés et ceux qui fraudaient, tout cela tend à apaiser les tensions et à induire de nouveaux rapports entre les usagers comme avec les conducteurs, dans ce qui devient un espace public au même titre qu'une rue, une place ou un parc.

Enfin, à Nancy comme ailleurs, la mise en œuvre d'une politique donnant la priorité aux transports en commun suppose que la collectivité, à travers ses élus et sous le contrôle des citoyens, retrouve la maîtrise de son service des transports. Cela implique de rompre avec la délégation de service public à des sociétés privées à la recherche de rentabilité financière et de créer une régie publique associant élus, usagers et salariés du service.

Les futurs dirigeants du Grand-Nancy, quels qu'ils soient, sauront-ils tirer les leçons de cette restructuration chaotique et apporter enfin une réponse adaptée à cet enjeu capital pour notre agglomération ?

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

Contact : collectif-transport@fsl-nancy.fr – Site : <http://collectif-transport.fsl-nancy.fr/>