

# Voyager sans billet

*Un collectif de 14 associations et syndicats milite pour la gratuité des transports en commun et leur gestion en régie publique. Réunion débat ce soir.*

L'avenir des transports ? Il est, depuis des mois, au cœur des débats de la Communauté urbaine. Et de ses partenaires (ER du 18 janvier). Tout y passe: projet de ligne 2, possibilités de dessertes urbaines par le fer, future «*ligne campus*» pour soulager le tram, installation d'une commission tarifaire... Mais la gestion même des transports est sur la table: le contrat de délégation de service public de Connex (groupe Veolia), signé fin 2001, s'achèvera en mars 2010. Sachant qu'il a été prolongé d'un an dans l'attente de l'expertise sur les coûts du tram.

## « Mieux maîtriser »

C'est dans ce contexte qu'une autre voix se fait entendre depuis quelques mois. Celle d'un Collectif de 14 syndicats et associations de l'agglo (1) qui milite «*pour une régie publique des transports en commun*» (gestion directe par la collectivité) et «*pour leur utilisation gratuite*». «*Même si l'on ne prétend pas résoudre ainsi tous les problèmes*».

Il entend ainsi, pour «*informer le public*», multiplier les réunions débats dans les communes. Une première a eu lieu à Essey en novembre. La seconde est fixée ce vendredi soir au Centre



**La gratuité, la gestion en direct des transports au cœur d'une réunion débat ce soir au centre culturel André-Malraux.**  
Photo Denis MOUSTY

culturel Malraux à 20 h 30 à Vandœuvre. «*Nous allons accélérer le rythme de ces réunions...*», explique le porte-parole du Collectif Noël Le Monnier. Qui plaide donc pour la régie directe. D'abord «*parce qu'il y a, avec les transports, les ordures ménagères, le chauffage urbain, une emprise de Veolia sur l'agglomération, une*

*sorte de rente de situation qui ne donne pas lieu à vraie concurrence*».

Nul doute qu'on réfutera du côté du Viaduc Kennedy. Mais pour Noël Le Monnier, la régie directe permettrait «*de mieux utiliser et maîtriser les fonds publics, d'éviter par exemple que Connex Nancy verse près de 2 M € à sa société mère*». Et de préci-

ser: «*Passer en régie directe n'a pas pour but de faire baisser les impôts mais, à somme égale, de proposer un meilleur service*».

Cette régie directe, certains estiment que c'est transformer le Grand Nancy en «*garagiste*», lui faire assurer «*un métier qui n'est pas le sien*». «*L'essentiel est d'embaucher des gens qualifiés et*

*de mettre en place les structures*», réplique le Collectif. Qui redoute à l'inverse un autre scénario: «*L'extension de la délégation de service public aux investissements. Et pas seulement à l'exploitation*».

## 5 % du budget

Autre chapitre: la gratuité. Pour laquelle ont opté quelques villes moyennes (pas d'agglo). Le sujet est, on le sait, beaucoup plus complexe qu'il n'y paraît. Il a même alimenté la campagne, sur fond de fiscalité. Car qui dit gratuité dit certes fréquentation massive, mais nécessité de véhicules en plus. Donc coût accru. Et quand ce n'est pas l'utilisateur qui paie, c'est le contribuable.

Le Collectif, lui, rappelle que les recettes actuelles sont de l'ordre de 15 M €. Soit de quoi couvrir «*30 % des coûts*». Mais c'est moins de 5 % du budget du Grand Nancy ! Or, régie directe et gains sur les coûts de voirie pour la voiture, peuvent permettre des économies». Débat ouvert...

## Ghislain UTARD

(1) Attac 54, CGT Trams, Comité pour une nouvelle force anticapitaliste, MRC, FCPE, FSU, LCR, MJS, Sud PTT, Unef, UL CGT, Verts du Grand Nancy, Gauche Alternative, Solidaires 54, PCF.