

# Des transports sans concession

*Le Collectif pour une régie publique proteste contre l'idée d'ajouter l'investissement des transports en commun dans l'escarcelle déjà bien garnie des groupes privés.*

Forcément, le pot de terre a du souci à se faire... Mais le collectif ne se démonte pas pour autant. Et s'oppose à deux poids lourds du panorama nancéien : la communauté du Grand Nancy d'un côté et la société Connex-Véolia de l'autre. Accusant la première de laisser la seconde poser une emprise toujours accrue sur l'agglomération. Objet de la polémique : les transports en commun. Et surtout, qui doit s'en occuper ?

Jusqu'à présent, la gestion en avait été déléguée à la Connex, filiale de Véolia. Mais la délégation de service public se limitait à l'entretien. « Or on a appris, lors du dernier conseil de la CUGN le 6 février dernier, que nos élus comptaient étendre cette délégation à l'investissement. Autrement dit, en plus de l'entretien classique, la Connex sera chargée de construire la ligne 2, avec tous ses équipements. » Perspective qui a le don de mettre aux alarmes le Collectif pour une régie publique des transports en commun et pour leur utilisation gratuite (1). La raison en figure dans son nom : « Nous, on plaide pour une régie publique, dès le stade de la maintenance », rappelle Noël Le Monnier, d'ATTAC-54. « Là, non seulement la maintenance de la ligne 1 serait toujours assurée par le privé, mais en plus il se chargera des inves-



**Les membres du collectif ouvrent le débat « pour qu'enfin les gens prennent conscience de ce à quoi les engagent leurs élus ».**

Photo Dominique CHARTON

*tissements sur la ligne 2. Dangereux à tout point de vue. »*

## **Trop long terme**

Dangereux à leurs yeux d'abord pour son coût. Le privé n'est pas réputé briller pour son désintéressement, « son premier objectif étant de reverser des bénéfices à ses actionnaires ».

Dangereux pour sa durée : Si une entreprise prenait à sa charge l'investissement, il va de soi qu'elle compterait

alors rester maîtresse du jeu sur le long terme. Une concession de service public peut s'étaler sur 15-20 ans, « voire 30 ans », au lieu de 5 et 7 ans pour les deux derniers contrats. « Et alors, impossible de revenir dessus, même s'il devait y avoir un changement de majorité à l'avenir. » (NDLR : en fait, les responsables du Grand Nancy annoncent que la durée en sera limitée à 12 ans, lire notre édition d'hier).

Dangereux, enfin, parce que cette nouvelle concession aggraverait « l'abandon généralisé des services publics au privé ». Et de rappeler que ramassage des ordures, chauffage urbain, production d'eau potable, remplacement des compteurs, parkings, jusqu'à la station d'épuration de Maxéville sont déjà tombés dans l'escarcelle de grands groupes. Dans le dossier transports, la prochaine étape devrait être

franchie le 20 mars prochain. Le conseil du Grand Nancy acterait le nouveau mode de gestion, et donc le principe même d'une concession. D'ici là, les membres du collectif comptent bien faire valoir leurs arguments. Une salve de lettres a déjà été expédiée à tous les conseillers municipaux des 20 villes membres de la CUGN. En outre, une réunion publique est organisée vendredi, à la maison du peuple, à 20 h 30.

## **Esprits critiques**

« C'est la première fois que sont posées des questions aussi clairement sur le transport en commun à Nancy », signale Noël Le Monnier. « Il ne s'agit pas de prétendre qu'une régie publique pourrait tout régler du jour au lendemain, mais elle nous dégagerait des exigences financières des actionnaires. » Et comme le souligne Solange Ducamin, des Verts, en pleine crise économique et alors que les questions de l'environnement entrent dans les esprits, « ce type de débat peut enfin commencer à avoir de l'emprise sur les consciences ». Quitte à l'avoir mauvaise, la conscience...

## **Lysiane GANOUSSE**

(1) ATTAC ; CGT-trams ; FC-PE ; FSU ; GA ; MJS ; MRC ; NPA ; PCF ; Solidaires ; SUD-PTT ; UES ; UNEF ; UL-CGT ; Les Verts.