

NANCY

Aujourd'hui

Début de la réalisation de « Street painting#8 », une œuvre à même l'asphalte de la rue des Ponts, entre la place Charles-III et la rue Saint-Jean.



En vue

Étienne Martin

L'auteur animera la prochaine rencontre du Cercle Garen et portera « Un autre regard sur les trésors méconnus de l'École de Nancy », apportant un nouvel éclairage sur ce mouvement. Le 15 à 18 h 30 et le 23 sept à 20 h 30, à la MJC Pichon.



À suivre

2.000 choristes

La 4^e édition des 2.000 choristes se déroulera les 23, 24 et 25 octobre prochains. Les répétitions reprennent dès le 1^{er} septembre avec Jacky Locks et Anne Victorion.

Billet

Le coût du timbre...

Moins de bus pour un prix du ticket plus cher. Les Nancéens qui utilisent les transports en commun vont faire grise mine... Les tarifs du réseau Stan ont globalement augmenté de 1,3 %, depuis le 1^{er} août. Le Grand Nancy assure qu'il était nécessaire de rationaliser le système et de réaliser des économies, en raison de la diminution des dotations venues de l'État. Mais certains trouvent que les économies ne devraient pas être faites au détriment des transports en commun, seul moyen de se déplacer pour les plus démunis. D'autres estiment qu'une agglomération qui ne manque pas une occasion de rappeler qu'elle œuvre pour le développement durable ne devrait pas contraindre ses habitants à prendre leurs voitures polluantes en

diminuant les fréquences de passage des bus. D'autres encore relèvent que le Grand Nancy et son organisme chargé du réseau Stan, Transdev, seraient bien avisés de gérer le budget transports de manière plus sérieuse. Les étudiants boursiers titulaires d'un abonnement Pass Flex ont, en effet, reçu une lettre leur annonçant une augmentation de leur tarif mensuel de 14,80 € à 15 €. Ces étudiants, qui savent compter, ont réalisé qu'il faudra plus de trois mois à Transdev pour amortir le coût du timbre à 65 centimes avec une hausse de leur abonnement de 20 centimes par mois ! La remarque n'est évidemment pas destinée à inciter le gestionnaire du réseau Stan à augmenter davantage les tarifs...

Philippe MERCIER

Hervé Féron : « On a voté contre ! »

Le député maire de Tomblaine, Hervé Féron, président du groupe de gauche à la communauté urbaine, rappelle que sa formation « a voté, de façon unanime, contre la délibération diminuant les fréquences de passages des bus du réseau Stan ».

« Une baisse des fréquences peut se comprendre s'il existe des lignes qui ne sont pas utilisées. Mais ce n'est pas le cas. Le minimum aurait été que l'argent économisé avec ces baisses de fréquences serve à améliorer le dispositif. Ce n'est pas le cas non plus... », poursuit le leader de la gauche au Grand Nancy, pour qui « l'exécutif a trop emprunté, a mal investi, et gère maintenant les pots cassés en essayant de faire des économies ».

Le député maire estime que « là où on réduit les cadences, les gens vont prendre leur voiture. Alors que ce qu'il faut faire, ce n'est pas de dissuader les gens de prendre leur voiture, mais de les inciter à utiliser les transports en commun ! »

« Arrêter de décréter par le haut ! »

Hervé Féron assure que « le Grand Nancy a fait les choses à l'envers en ne prenant pas en compte les résultats de l'enquête réalisée sur les transports. Il faut d'abord connaître les besoins en lançant une concertation avec la population et avec les commerçants. Il faut d'abord écouter ce que les gens ont à dire sur les transports ! »

Le leader de la gauche dénonce la manière dont l'exécutif du Grand Nancy s'y est pris. « Je ne jette pas la pierre à Christian Para ou à Laurent Garcia, ce n'est pas une question de personne. Mais



■ Hervé Féron : « Les gens vont reprendre leur voiture ! » Photo archives

il faut arrêter de décréter par le haut ! Un dysfonctionnement démocratique est à pointer du doigt. Les maires de l'agglomération ont été rencontrés. Mais juste pour leur présenter ce qui devait être mis en place. Pour valider des décisions... »

Hervé Féron estime « qu'il faut bien sûr rationaliser les transports, c'est une question d'argent public. Mais aujourd'hui, si l'objectif est de faire des économies, c'est insuffisant. En supprimant des bus, on incite des gens à reprendre leur voiture. Alors qu'on n'arrive déjà plus à rouler à Nancy ! »

Quant à la gratuité des transports publics, « à titre personnel, idéologiquement, je ne suis pas contre. Mais budgétairement, ce n'est pas possible », assure le leader de la gauche, pour qui « il faudra néanmoins en réparer. Le problème, c'est que le conseil de communauté urbaine n'est pas un lieu où on peut discuter... C'est un lieu où on parait ! Dommage qu'il n'y ait pas un endroit où les élus puissent discuter... »

Ph. M.



■ Attention aux changements de fréquences ! Photo P. Saucoeur

Moins de bus à la rentrée

Bouleversement des horaires et diminution des fréquences des bus à partir d'aujourd'hui. Pour « rationaliser » le réseau...

Les Nancéens qui utilisent les transports en commun vont faire une drôle de tête, à partir de ce lundi. L'attente sera de 30 minutes, le samedi, pour aller faire ses courses au centre-ville de Nancy, si on vient de Jarville, Villers, Saulxures, Malzéville. 40 minutes si on habite à Ludres, Fléville, Art-sur-Meurthe. 60 minutes si on vient de Maxéville. Sans parler des temps d'attente aux correspondances...

En semaine scolaire, la fréquence d'heures creuses des lignes 3 et 4 sera portée de 10 à 15 minutes, sans toucher au niveau de fréquence en heures de pointe. La fréquence d'heures creuses de la ligne 15 passera quant à elle de 30 à 40 minutes, comme sur l'ensemble des lignes 11 à 14.

Toutes les lignes touchées !

La ligne 2 bénéficiera d'un traitement particulier. Une fréquence unique de 8 minutes toute la journée sera appliquée « pour offrir un niveau de service équivalent à tous les utilisateurs de la ligne », justifie le Grand Nancy.

Une réduction de la fréquence de l'ensemble des lignes de bus, à l'exception des lignes 1 et 2, a été décidée le samedi, avec les principes suivants :

Sur les lignes 5 à 10, la fréquence sera identique toute la journée à 30 minutes, sur les lignes 11 à 15, fréquence identique toute la journée à 40 minutes. Pour la ligne 19, la fréquence passe à 60 minutes au lieu de 40 minutes. Les fréquences di-



■ Moins de bus que l'année dernière à partir de lundi, pour un prix du ticket plus cher.

Photo archives

minuent également sur les lignes expérimentales 17 et 18. Les lignes 3 à 19 verront par ailleurs leur amplitude horaire baisser. Depuis le 1^{er} juillet, les horaires de fonctionnement vont de 7 h 30 à 20 h 30, au lieu de 6 h 30 à 21 h. Les lignes 1 et 2 restent inchangées.

Dur du dimanche...

Une réduction de la fréquence de l'ensemble des lignes de bus, à l'exception des lignes 1 et 2, a été décidée le dimanche, avec les principes suivants :

La fréquence passe à 20 minutes au lieu de 15 minutes, pour les lignes 5 à 10 et 6/16, elle passe à 60 minutes au lieu de 30 minutes. Pendant les vacances scolaires, la fréquence de la ligne 1 (hors période estivale) restant égale à 70 % de la

fréquentation habituelle, une fréquence unique de 8 minutes toute la journée a été décidée, au lieu des fréquences de 7 et 10 minutes appliquées auparavant en fonction des tranches horaires.

La fréquentation de la ligne 2 étant marquée, pendant les vacances scolaires, comme elle l'est en semaine, une fréquence unique de 15 minutes est appliquée.

Ph. M.

Laurent Garcia : « L'offre de transports, en nombre de kilomètres parcourus, sera supérieure à celle qui existait en 2012. »

Pourquoi réduire l'offre de transports publics dans l'agglomération tout en augmentant les tarifs ?

Faux ! L'offre de transports, en nombre de kilomètres commerciaux parcourus, sera supérieure à l'offre qui existait en 2012, avant la refonte du réseau Stan. On sera même à 2,22 % de transports en plus. Quant à l'augmentation des tarifs intervenue au 1^{er} août, elle est de 1,3 %, soit inférieure à l'inflation et à l'augmentation de la TVA depuis la dernière hausse des tarifs en 2012. Ce qui signifie que nous n'effectuons même pas de rattrapage, et faisons bénéficier les Nancéens des gains de productivité obtenus dans nos transports publics.

Des baisses de fréquences de passages des bus interviennent tout de même ce lundi ! Depuis l'entrée en service du nouveau réseau Stan, il y



■ L. Garcia, vice-président de la CGN chargé des transports : « Je suis le garant du respect des horaires par Transdev. » Photo archives

a deux ans, nous avons effectué des études de fréquentation. Il y a également eu deux ans de concertations avec les maires des communes desservies. À la lumière de l'existant, chacun comprend que lorsqu'un bus roule avec cinq

personnes en moyenne tout au long de son parcours, il y a besoin de rationaliser le réseau ! Est-ce que c'est le rôle d'un service public de faire rouler des bus presque à vide ? Évidemment non ! Si un utilisateur souhaite obtenir un transport d'un

point A à un point B, il appelle un taxi. Les transports en commun sont faits pour être utilisés par le plus grand nombre. 70 % de la fréquentation s'effectue d'ailleurs sur les lignes 1, 2, 3 et 4.

Que pensez-vous de la proposition d'instaurer un transport public gratuit ?

Le terme de gratuité est incorrect. Parions plutôt de transport public financé à 100 % par les contribuables. C'est un choix qui entraînerait vingt points de fiscalité en plus, un choix de société confronté à l'exigence d'argent public. Mais il faut également revenir sur le sens des mots services publics. Pourquoi choisir la gratuité pour le service public des transports de bus ? Pourquoi pas l'eau ou l'électricité gratuites ? Pourquoi pas la SNCF ? Où est l'équité ? Il

n'y a rien de plus facile que de dépenser l'argent des autres...

Ne craignez-vous pas de décourager les Nancéens de prendre le bus, avec des attentes qui vont passer de 30 mn à 40 mn, ou d'une demi-heure à une heure, par exemple ?

Qui est-ce qui attend une heure à un arrêt de bus ? Celui qui vient de le rater. Attention à ne pas se tromper de débat. Le dimanche les bus rouleront presque à vide. Passer à des fréquences d'une heure permet de rationaliser les choses. Les gens doivent faire attention aux horaires de passage des bus. Je suis d'ailleurs le garant du respect des horaires par le gestionnaire du réseau, Transdev. Même si la problématique vient en fait davantage des bus qui sont en avance.

Propos recueillis par Philippe MERCIER



Gratuité des transports publics et hausse des fréquences de bus ?

Un collectif nancéen plutôt étiqueté à gauche propose une alternative révolutionnaire...

« La gratuité peut être financée par des choix politiques. Le transport et la qualité de vie sont des priorités ! Analyser l'efficacité du réseau par groupes de lignes considérées séparément comme des entités indépendantes les unes des autres n'a pas de sens... »

« La faible fréquentation d'une ligne de transports peut résulter, non pas d'une absence de besoins, mais d'une insuffisance de l'offre de transports », estiment les membres du collectif nancéen pour une régulation publique des transports urbains et pour leur accès gratuit. Ce collectif, constitué de particuliers et d'une quinzaine d'associations plutôt étiquetées à gauche, défend une logique totalement inverse de celle qui conduit le Grand Nancy à diminuer le nombre de

fréquences de bus. « Analyser l'efficacité du réseau par groupes de lignes considérées séparément comme des entités indépendantes les unes des autres n'a pas de sens », poursuivent les membres du collectif. « Un réseau de transports urbains n'est pas une simple juxtaposition de lignes, mais un ensemble de lignes interconnectées. Toute modification apportée au tracé, à la vitesse, à l'amplitude, ou à la fréquence de l'une d'entre elles, a nécessairement une incidence sur celles qui lui

sont connectées... » Et de préciser que « les lignes de proximité, jugées globalement inefficaces par le Grand Nancy, alimentent des lignes plus importantes. Les supprimer ou réduire leur niveau d'offre au motif qu'elles sont trop coûteuses fera automatiquement diminuer la fréquentation, et accroîtra leur coût par voyageur transporté ». Pour les membres du collectif, « une ligne de transports urbains n'est pas une simple juxtaposition de tronçons. Supprimer un tronçon en fin de ligne au

motif qu'il n'est emprunté que par un petit nombre de voyageurs n'a pas seulement pour effet de remettre autant de voitures individuelles en circulation. Cela se traduit aussi par une diminution du nombre de voyageurs sur l'ensemble de la ligne, voire sur d'autres lignes adjacentes ! » Pour Michel Mietkiewicz, membre du collectif, « la baisse des fréquences de bus va entraîner une désaffection des gens pour les transports en commun, et favoriser le recours à la voiture. La baisse des fréquences, avec les

problèmes d'attente aux correspondances, va décourager les gens... » Le collectif, qui lance ce jour une pétition, préconise une augmentation des fréquences, ainsi que de la qualité de service et des capacités, avec gratuité des transports. « Seule une régulation publique peut réaliser ça. La gratuité peut être financée par des choix politiques. Le transport et la qualité de vie sont des priorités. Les politiques doivent faire des choix », conclut Michel Mietkiewicz.

Ph. M.