

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

Nancy, le 22 novembre 2010

Mesdames et Messieurs  
les conseillers communautaires  
du Grand-Nancy

Madame, Monsieur,

Vous avez certainement, comme nous, pris connaissance du rapport de deux experts du Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable sur le diagnostic et la prospective des réseaux de transports urbains de Caen et Nancy. Au-delà de ses aspects techniques, ce rapport contient un certain nombre d'informations qui méritent, selon nous, d'être portées à la connaissance de nos concitoyens et au débat public.

**Une ligne 1 sous perfusion...**

Concernant l'avenir du « tram » de la ligne 1, les rapporteurs estiment que, moyennant d'importants travaux de révision et de remise à niveau, celui-ci pourra être maintenu en service jusqu'en 2022, date à laquelle il devra être « retiré » (au lieu de 2014-2015, échéance précédemment envisagée).

Le coût des travaux à effectuer sur les véhicules est estimé à environ 750 000 euros par rame. L'Etat prendrait en charge, non pas 30 % de cette dépense comme cela a été annoncé, mais 30 % d'une dépense subventionnable de 500 000 euros, soit en réalité 20 % de la dépense totale (p. 31). L'apport de l'Etat serait donc de 3,75 millions d'euros, comme l'indique le dernier numéro de la revue *Avenir Magazine* de la Communauté urbaine, qui omet cependant d'indiquer le montant de la dépense et de préciser qu'il resterait donc 15 millions à payer par les contribuables du Grand-Nancy. Selon le rapport, ce solde pourrait être financé par les « opérateurs industriels », ce qui implique bien entendu remboursement et versement d'intérêts.

Il convient d'ajouter à cela le coût des travaux à effectuer sur les infrastructures, que les rapporteurs n'ont pas chiffrés, mais qu'ils estiment nécessaires. Il s'agit notamment de remplacer les parties en enrobés par une plate-forme en béton partout où cela n'a pas encore été fait (les enrobés d'origine s'étant révélés inadaptes et ayant subi des phénomènes d'orniérage), de colmater les fissures de la plate-forme et d'améliorer les zones de droppage. Les rapporteurs concluent d'ailleurs par un avertissement : « *In fine, il faut insister sur le fait que la bonne qualité de l'infrastructure est un facteur déterminant d'un vieillissement maîtrisé du matériel* » (p.18).

Toutes ces dépenses n'auront cependant pour effet que d'assurer une durée de vie de 20 ans à des véhicules prévus pour rouler pendant 30 ans, ainsi qu'à des infrastructures prévues pour durer bien plus longtemps encore, mais qui, selon les choix qui seront faits, devront soit être en partie détruites, soit faire l'objet de transformations majeures dont le coût pourrait approcher, voire dépasser celui de la construction de la ligne. Rappelons que celle-ci a coûté 162 millions d'euros selon la Communauté urbaine (chiffre d'ailleurs incomplet selon la Chambre régionale des comptes). Or la solution de remplacement qui semble privilégiée par les rapporteurs, le système « Translohr », coûterait entre 100 et 150 millions d'euros (p. 20).

.../...

En attendant, il faudra continuer à doubler la ligne 1, aujourd'hui saturée, « *par des lignes parallèles ou des doublages autobus* ».

Nous pensons que les habitants du Grand-Nancy ont le droit d'avoir ces informations, dont les conséquences sont et seront durablement très lourdes pour les finances de la Communauté urbaine, mais aussi pour la poursuite de l'extension du réseau, en particulier pour le projet de ligne 2.

### **... qui assèche les ressources de la ligne 2**

En effet, les dépenses nécessitées par la remise à niveau de la ligne 1 engloberaient une partie des financements destinés à la réalisation de la ligne 2, y compris celui promis par l'Etat : l'apport de 3,75 millions mentionné ci-dessus « *pourrait être financé par redéploiement de la subvention annoncée pour Nancy au titre de la ligne 2, dont la réalisation devrait être reportée* » (p. 31). D'ailleurs, selon les rapporteurs, les dés sont jetés : « *la collectivité semble s'orienter vers une stratégie de mise en place différée et/ou progressive* » de la ligne 2 (p. 28).

Ayant déjà dénoncé les incohérences et les gaspillages d'une politique « à la petite semaine » qui consiste à créer des lignes de transport les unes après les autres sans vision d'ensemble (*L'Est Républicain* du 23 juin 2010), nous ne regretterons pas ce report. Peut-on même espérer que cela évitera aux Nancéiens de voir des lignes électriques et des véhicules de transport en commun passer dans trois rues parallèles en centre-ville du fait de matériels provisoirement différents, alors que la disparition du « tram » dans une dizaine d'années aura rendu inutiles ces réalisations coûteuses ?

Encore faut-il que, d'ici-là, afin de répondre rapidement aux besoins des usagers, soient mises en place des solutions d'attente plus légères et n'engageant pas des investissements onéreux et irrémédiables.

Encore faut-il, surtout, que ce délai soit mis à profit pour élaborer enfin une politique cohérente de transports en commun qui réponde aux besoins d'une agglomération comme la nôtre, en termes de qualité de service, mais aussi en termes de réduction de la pollution et d'amélioration de la santé et du cadre de vie de ses habitants. Cela suppose que l'évaluation des besoins et l'élaboration des décisions ne soient pas réservées à une poignée de décideurs « éclairés » par quelques experts, mais qu'elles fassent l'objet d'un grand débat public et d'une véritable concertation avec les usagers des transports et l'ensemble des habitants du Grand-Nancy.

A cet égard, si l'appel d'offres lancé en septembre dernier par la Communauté urbaine en vue de la réalisation d'une étude sur « la superposition de deux lignes de transports en centre ville de Nancy entre la Gare et Division de fer » peut laisser entrevoir une approche plus raisonnable de la gestion des fonds publics et de l'espace urbain, pourquoi ne pas mettre ces nouvelles réflexions sur la place publique ? Et si, comme on peut l'espérer, elles concernaient notamment la ligne 2, pourquoi ne pas informer les lecteurs d'*Avenir Magazine* du report de cette réalisation en vue d'une réflexion plus approfondie, qui rendrait alors obsolète l'enquête publique à laquelle plusieurs centaines d'entre eux ont participé ? Par ailleurs, si le recours à des experts peut sembler justifié en raison du caractère technique de la question posée, les salariés qui travaillent sur le réseau n'auraient-ils pas, eux aussi, des choses à dire en la matière ?

### **Droit dans le mur...**

Enfin, le rapport révèle au passage quelques informations fort intéressantes sur un sujet en marge de son objet, mais d'une grande importance pour le service des transports urbains, à savoir la gestion du réseau dans les années à venir et l'état d'avancement de la procédure d'appel d'offres en vue du renouvellement de la délégation de service public.

D'une part, il confirme la volonté de l'exécutif de la Communauté urbaine de se décharger de ses responsabilités politiques sur des entreprises privées : « *La consultation, compliquée dans ses dispositions, témoigne à la fois des hésitations de l'AO [la CUGN] sur les scénarios d'évolution du réseau (lignes 1 et 2) et de sa volonté de transférer au délégataire l'évaluation des choix et la gestion des investissements* » (p. 27).

Rappelons à cet égard, comme nous vous l'écrivions dans notre courrier du 24 mars 2010, que même pour le choix du délégataire, il est fait appel à un bureau d'études extérieur pour « assister le Grand Nancy dans l'analyse des aspects financiers des offres remises par les candidats (...) ainsi que dans les négociations et la mise au point de la convention ».

D'autre part, et surtout, le rapport nous apprend que, confrontée à une candidature unique, la Communauté urbaine « *n'a pas tranché sur les suites à donner à l'appel à concurrence : 1) déclarer infructueux et relancer une nouvelle consultation sur des bases moins ambitieuses et plus traditionnelles devrait être organisée, 2) négocier avec l'unique soumissionnaire sur la base de sa proposition et ainsi éviter de prolonger une nouvelle fois le délégataire actuel selon un montage qui reste à étudier* ». Au cas où cette seconde solution serait retenue, les rapporteurs précisent ce qui va de soi, mais qui va encore mieux en le disant : « *Une concurrence réduite pourrait conduire à une reconduction de facto du délégataire actuel sur des bases économiquement peu favorables* » (p. 28).

Ainsi, l'acharnement de l'exécutif de la CUGN à déléguer coûte que coûte à une entreprise privée la gestion d'un service public aussi important que celui des transports la conduit une fois de plus dans une impasse qui risque fort de se traduire par de nouvelles catastrophes financières pour les contribuables du Grand-Nancy, sauf à choisir la solution – totalement illégale – d'une troisième prolongation de la convention en cours. Même dans ce cas, rien ne permet cependant d'affirmer qu'une nouvelle consultation donnerait d'autres résultats et ne nous ramènerait pas au même point qu'aujourd'hui.

Dans ces conditions, comment ne pas reconnaître la nécessité de la création d'une régie publique ? Outre les raisons de fond qui militent en sa faveur et que nous ne cessons d'exposer, c'est la seule issue à cette situation inextricable, le seul moyen d'échapper aux exigences d'une entreprise privée en situation de monopole de fait, la seule façon de préserver les intérêts des usagers, des contribuables et de tous les habitants du Grand-Nancy.

Madame, Monsieur, vous allez devoir prochainement vous prononcer à nouveau sur la gestion du service public des transports en commun de l'agglomération nancéienne, puisque le contrat passé avec la Connex arrive à échéance pour la troisième fois le 31 mars 2011. Une fois de plus, nous intervenons auprès de vous pour vous demander de mettre fin à un mode de gestion dont le caractère néfaste est encore aggravé par l'état actuel de nos transports en commun. Il faut tirer les conséquences des choix désastreux qui ont été faits en termes d'organisation comme de gestion du réseau et ne pas les aggraver par une fuite en avant qui nous mène « droit dans le mur ». Il est temps de mettre fin à une délégation de service public qui met la Communauté urbaine sous la coupe d'une multinationale omniprésente dans l'agglomération, et de décider la création d'une régie publique qui permettra un fonctionnement et un développement de nos transports en commun, sous votre autorité directe, dans l'intérêt de ceux qui vous ont élu(e).

Dans l'attente, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Pour le collectif,

- Denis BILLON – 34, rue Jean-Rostand – 54510 TOMBLAINE
- Yves CASSUTO – 25, rue de la Source – 54000 NANCY
- Pierre CHRISTOPHE – 34, rue Saint-Nicolas – 54000 NANCY
- Jean-Henri EGLOFFE – 13, rue du Maure-Qui-Trompe – 54000 NANCY
- Noël LE MONNIER – 30, rue de Houdemont – 54500 VANDOEUVRE
- Michel MIETKIEWICZ – 14, rue de la Salle – 54000 NANCY
- Slavko MIHAJLCEK – 23, rue Augustin-Hacquard – 54000 NANCY
- Gabriel PELTE – Rue des Aulnois – 54410 LANEUVEVILLE DEVANT NANCY
- Laurence PILLOY – 70, rue Joseph-Mougin – 54000 NANCY
- Michel STRICHER – 68, avenue du Général-Leclerc – 54270 ESSEY LES NANCY
- Gino TOGNOLLI – 8, rue Camille-Claudé – 54000 NANCY