

# Les villes serrent la ceinture aux transports publics

**MOBILITÉ.** Discrètement, de plus en plus de collectivités, confrontées à des restrictions budgétaires, réduisent leur offre de bus, de tram ou de métro.

**SALE TEMPS** pour les transports publics urbains. Selon la Fnaut (Fédération nationale des associations d'usagers des transports), au moins une vingtaine de collectivités ont diminué leur offre de transport public depuis le début de l'année. Concrètement, moins de bus en circulation ou des fréquences de métro et de tramway moins importantes. « C'est le cas à Nancy, Metz, Valenciennes, Belfort, Grenoble ou encore Chambéry, énumère Jean Sivardière, vice-président de la Fnaut. Après vingt ans de progression constante des transports publics, on assiste maintenant à une régression. Et ce n'est que le début. Que ce soit chez des villes de gauche ou de droite, on s'attend à ce que ce mouvement s'amplifie. » Pas vraiment une surprise. La crise écono-

mique est passée par là. « Pour la première fois, les dotations de l'Etat ont vraiment baissé, constate Frédéric Baverez, directeur général de Keolis, leader du marché du transport urbain en France, avec 91 villes desservies. Et, en trois ans, la TVA est passée de 5,5 % à 10 %

**« Dans 90 % des appels d'offres de cette année, on nous demande de faire des économies »**

Frédéric Baverez, directeur de Keolis

dans les transports. Une hausse souvent absorbée par les collectivités. » A cela il faut ajouter une érosion du versement transport. Cette contribu-

tion versée par chaque employeur privé ou public pour financer les transports rapporte environ 3,5 Mds€ par an rien qu'en province. « Quand vous avez 600 000 chômeurs en plus, forcément cela a un impact sur cette rentrée d'argent, poursuit Frédéric Baverez. Jusqu'à présent, les collectivités nous demandaient tou-

jours plus de transports. Mais 2015 marque une rupture. Dans 90 % des appels d'offres de cette année, on nous demande de faire des économies. »

La tendance inquiète. « On est en train de faire un état des lieux parmi nos adhérents, reconnaît Roland Ries, premier vice-président du Gart (Groupement des autorités responsables de transport) et surtout maire PS de Strasbourg. Quand le transport public recule, c'est la voiture qui progresse. » Et avec elle toutes les nuisances.

« Cela veut dire du bruit, de la pollution, des embouteillages, égrène Jean Sivardière. Quand on sait que la France organise en fin d'année la 21<sup>e</sup> conférence sur le climat, ça laisse perplexe. Au final, c'est l'usager qui n'a pas les moyens d'avoir une voiture, soit 25 % des ménages, qui trinque. C'est d'autant plus scandaleux que cette diminution de l'offre de transport public se fait de manière

insidieuse. » Plusieurs opérateurs interrogés le confirment : « Souvent, quand des élus nous demandent de baisser le nombre de bus, ils veulent aussi que ça soit invisible pour les usagers... »

VINCENT VÉRIER

## Des billets plus chers ?

■ Quand les collectivités n'ont pas d'argent... les opérateurs ont des idées. « Plutôt que de supprimer une ligne de bus, on fait preuve d'imagination pour assurer la même qualité de service à moindre coût », confie Frédéric Baverez, directeur général de Keolis. Ainsi, à Rennes, la collectivité s'est organisée avec les administrations et les établissements scolaires pour modifier de quelques minutes les horaires de bureau et ceux des cours. Objectif : étaler la période de pointe. Au final, deux rames de métro ont été économisées. Si le millefeuille administratif est bien connu, on connaît un peu moins le millefeuille transports. « On essaye de développer des synergies entre les lignes de bus communales, départementales et régionales, détaille Frédéric Baverez. Parfois, certaines effectuent le même trajet. » Autre mesure de bon sens, l'achat groupé. Ainsi, Brest et Dijon ont acheté en commun leurs tramways. Economies engendrées : 15 %. Bref, selon le directeur général de Keolis, environ 5 % à 10 % d'économies peuvent être trouvées avec un peu de créativité. Toutefois, la mesure qui a les faveurs des opérateurs... c'est l'augmentation du prix des tickets. « Il y a vingt ans, l'usager payait 55 % de la recette ; aujourd'hui, c'est 31,7 %. C'est trop peu, estime Frédéric Baverez. A euro constant, tous les services, l'eau, le gaz, l'électricité ont augmenté, sauf le transport. Les usagers doivent payer au moins 50 % du prix du ticket. »



Metz (Moselle). La ville fait partie d'une vingtaine de collectivités où la fréquence des passages a été diminuée selon la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, (PhotoPQR/« l'Est républicain »/Alexandre Marchi)