



Libre accès aux transports publics

Réflexions sur les services publics - Revendication de la gratuité – Mutuelles d'entraide

Face au modèle marchand du « client » présenté comme seul valable, avec juste à la marge des aides aux plus pauvres (dans la définition administrative de titulaire de minima sociaux), il faut revenir à une conception sociale des services publics. Pour nous, leur principe est de garantir l'accès égalitaire des membres d'une société aux biens et services qu'on juge essentiels ou simplement utiles (selon le degré de socialisation). Quelle mesure, si ce n'est la gratuité pour l'utilisateur, permet mieux de garantir un accès libre et égalitaire ?

D'autant que la justification des transports payants n'est pas économique. Si l'on compare les ressources tirées du billet (entre 10% et 30% du budget des systèmes de transports urbains, périurbains ou régionaux) avec les coûts directs (production des billets, matériel d'accès et de contrôle toujours plus technologiques avec les cartes à puce, matériels de surveillance, campagnes d'affichage contre la fraude, etc.) et les coûts indirects (pollution, santé publique, accidents dus à la congestion automobile des villes, coût de la violence et des dégradations liées ou aggravées par les situations de contrôle, etc.), on s'aperçoit que les transports gratuits ne coûteraient pas plus chers à la collectivité que les transports payants. De plus, ils inciteraient à utiliser les ressources sociales à la satisfaction des vrais besoins et non à la marchandisation des transports et de leurs espaces (publicité et commercialisation des emprises de transport).

En réalité, les transports payants servent à justifier une multitude de polices dans ces espaces publics : police des étrangers, police des chômeurs, police des jeunes, police des sans-abris, police des militants (anti-pub notamment), vidéo-surveillance généralisée, etc., renforçant la criminalisation de la misère et de la précarité, et l'apartheid social (car les transports sont organisés de manière inégalitaire : voyez la différence entre les lignes 1 et 13 du métro parisien). Les transports gratuits ouvriraient en revanche un champ de liberté, d'égalité et de solidarité.

Sur un plan écologique, les transports gratuits favorisent le transfert massif de la voiture vers les transports en commun, moins énergivores et moins polluants à l'échelle collective, avec des implications en matière d'environnement et de santé publique (congestion des centres villes et pollutions associées) ou d'aménagement urbain (c'est la ville qu'il faut repenser en fonction de l'usage régulier et intensif des transports publics). Il s'agit d'un instrument pour renverser le modèle suicidaire de la croissance capitaliste.

Au-delà encore, les transports gratuits limités aux seuls « assistés » (selon la définition de nos décideurs), entretiennent la séparation entre ceux qui ont un « travail » et les autres. On fait donc perdurer la valeur travail comme seul gage d'intégration sociale (sauf entre exploitateurs !), alors que les critiques du travail font aussi leur chemin.

Certaines de ces vertus de la gratuité pour tous peuvent d'ailleurs être constatées depuis plusieurs années, à Châteauroux ou Argenton-sur-Creuse (Indre), à Vitré (Ille & Vilaine), à Compiègne (Oise), à Hasselt ou Mons (Belgique), notamment. C'est possible !

Mais pendant ce temps, la répression s'abat sur les personnes pauvres et/ou revendicatives. Dans les transports en commun, ce sont les lois LSQ de 2001 (Jospin), LSI de 2003 (Sarkozy) et Perben I et II de 2002 et 2004. Résultat : jusqu'à 7.500 € d'amende et jusqu'à 6 mois de prison pour le sans-ticket qui a plus de 10 amendes impayées sur une période de 12 mois. Et ces lois sont vraiment appliquées : plusieurs dizaines de milliers de dépôts de plainte par les transporteurs, plusieurs milliers de jugements, dont grosso modo 1/3 de prison ferme, 1/3 de prison avec sursis et 1/3 de simple amende.

Face à cela, l'action individuelle est limitée ; seuls des outils collectifs et solidaires ouvrent une perspective concrète et efficace. Depuis quelques années, se sont donc créées à Paris et en banlieue des mutuelles d'entraide de sans-tickets (comme chez nos voisins scandinaves : Helsinki, Stockholm ou Göteborg). Le principe consiste à cotiser entre 5 et 10 € par mois à la mutuelle, qui prend ensuite en charge le remboursement des amendes auxquelles on n'a pas pu échapper (après avoir vérifié les moyens de la contester). On échappe ainsi aux abonnements, en se donnant les moyens concrets de boycotter la politique des transporteurs avec leurs cartes à puces qui nous fliquent partout. C'est simple et ça marche. Il suffit d'être un groupe d'amis, salariés, étudiants, chômeurs pour en créer une.

Pour en discuter, le Groupe Albert Camus de la Fédération anarchiste vous invite à une :

RÉUNION PUBLIQUE

avec **Martial LEPIC**, militant pour la gratuité des transports publics

Mercredi 20 janvier à 19 h 30

Salle Claude TERRASSE

**2, rue Claude Terrasse
LE BLANC-MESNIL**