

## Services publics et gratuité.

### D'une évidence mal partagée à une revendication de rupture : l'exemple des transports

**Martial Lopic**

*Sur son front était marqué « AGCS » ! (1)*

**F**ace à la **Bête capitaliste**, les ex-hérauts du deuxième monde effondré brandissent volontiers certains services publics pour leur solidarité fondée sur une relative gratuité. Et nos chevaliers rouges – du sang des autres ! – de citer l'Éducation Nationale ou la Sécurité Sociale. Mais évoquez la gratuité des transports et ils crieront à la fausse bonne idée, acceptant à la rigueur une gratuité pour les chômeurs nécessiteux, mais revendiquant surtout un travail pour chacun, qui le mette en mesure de payer. Les plus verts d'entre les rouges s'interrogeront sur la gratuité pour favoriser certains transports et taxer les autres, conduisant à dissuader le populo et réserver le luxe de l'opprobre sociale aux riches zéloteurs du tyran. Incorrigibles autoritaires qui craignent confusément que la gratuité n'égratigne leur cher État, leur doux travail et leur brillant argent !

A côté, mais épars, de noirs Don Quichotte justement révoltés chantent la prémisse du Grand Soir : « Tu veux bâtir des cités idéales, détruis d'abord ces monstruosités... ». Mais la Bête a la peau dure et un autre chant rappelle que « nous ne trouvons que des pelles et couteaux pour nous armer ».

Entre soutien inconscient et destruction illusoire, reste la voie de la déconstruction qui mettra à jour les parties faibles de l'édifice, et ouvrira des perspectives de reconstruction nouvelle selon le principe de l'utilité sociale. Or, en matière de services publics et de gratuité, les transports offrent un champ fécond, dans lequel les réflexions anarchistes ont été renouvelées et enrichies ces dernières années, pour développer de vraies revendications de rupture, qui, pour peu qu'on s'y implique, peuvent trouver leur place dans les interstices de la carapace du monstre et y déposer un poil à gratter émancipateur.

---

1) AGCS (Accord Général sur le Commerce et les Services) : instrument juridique privilégié de l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce) pour livrer aux appétits mercantiles les zones rentabilisées des services publics.

## Services publics : droit et solidarité

Face à une notion aujourd'hui pervertie<sup>2</sup>, il nous faut affirmer une définition claire des services publics : leur fondement est de garantir l'accès égalitaire des membres d'une société aux biens et services qu'ils jugent essentiels ou utiles (selon le degré de socialisation).

Incidentement, une société humaine digne devrait d'abord garantir un service public de la nourriture et du logement. La particularité des transports, dans cette logique, est qu'ils sont à la fois un service et un moyen d'accéder aux autres services (publics comme privés), à l'intérieur d'espaces urbains qui s'étalent et ruraux qui se désertifient.

Au-delà du débat sur le champ des services publics, cette définition a également le mérite de faire s'interroger sur la gratuité – pour l'utilisateur – comme moyen d'assurer l'égalité d'accès.

### Les transports gratuits économiquement possibles, et moins coûteux

Pour les transports urbains, périurbains et régionaux, les recettes de la billetterie ne représentent qu'entre 15% et 25% des ressources, qu'il faut mettre en regard de tous les coûts du système.

Les coûts directs tout d'abord. Coût de la production des billets. Coût des portillons commandés à Dassault Automations, toujours plus perfectionnés avec les billets électroniques sans contact (Navigo en Ile-de-France, Transcarte dans le Nord-Pas-de-Calais...). Coût de

l'énorme investissement en recherche & développement informatique et électronique nécessaires à ce flicage à grande échelle. Coût des automates de vente fournis, approvisionnés et maintenus par les Thalès, Schlumberger et autres caciques du capitalisme. Coût des matériels de surveillance (caméras, écrans, câblages, ...). Coût des marchés de gardiennage que se partagent une douzaine de sociétés privées, souvent sous-filiales des tentaculaires Générale des Eaux ou Lyonnaise des Eaux (pour parler en anciens Francs, car l'un des masques de ces entreprises, c'est leurs changements de noms réguliers). Coût des campagnes d'affichage de la SNCF commandées à TBWA (géant des agences de communication) et placardées sur les panneaux de France Rail Publicité (ex-filiale SNCF, cédée majoritairement au géant américain Dauphin) ; et les autres exploitants font de même (les panneaux de la RATP sont exploités par Métrobus, filiale dont l'agence Publicis détient une part juteuse du capital).

Les coûts indirects ensuite. Coût de la pollution et des problèmes de santé publique (y compris accidents) dus à la congestion automobile des villes (car les transports payants freinent le transfert modal de la voiture vers les transports en commun). Coût de la violence et des dégradations liées ou aggravées par les situations de contrôle.

Le coût des personnels de contrôle est à considérer à part. C'est bien un coût des transports payants, car il mobilise des agents pour des tâches improductives en termes de services et de solidarité, mais il existe suffisamment de tâches plus utiles et valorisantes, non assurées aujourd'hui, vers lesquelles réorienter l'action de contrôleurs devenus inutiles.

Enfin, les transports payants incitent à penser les lieux de transport comme des

(2) Pour un résumé du dévoiement de la notion de service public, lire la brochure *Service Public, un besoin essentiel* (p.9 à 13) de l'Union Syndicale Solidaires, déc.2004.

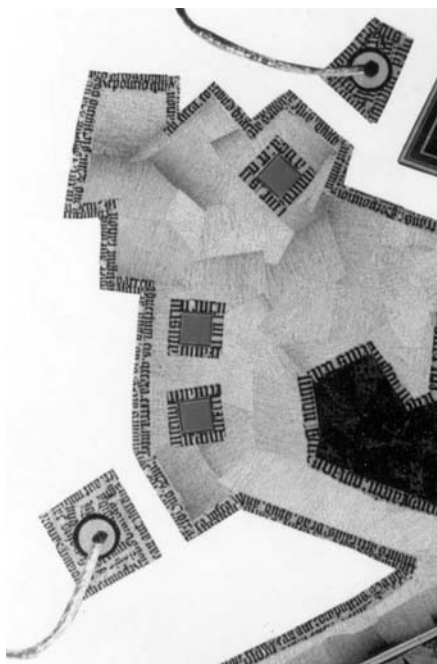
espaces de profits (cf. la pub et la commercialisation à outrance des emprises de transport), conduisant à détourner les ressources de ces services publics vers des aménagements non directement utiles aux usagers.

En faisant l'économie de tous ces coûts, les transports gratuits ne coûtent pas plus cher à la collectivité que les transports payants, voire coûtent moins cher. Ils incitent en outre à utiliser les ressources sociales à la satisfaction des vrais besoins et non à la marchandisation des transports et de leurs espaces.

Sans en reprendre tous les termes, loin s'en faut, c'est malgré tout ce genre de raisonnement économique qu'ont tenu les autorités de villes comme Châteauroux, Argenton, Vitré ou Compiègne en France, Hasselt ou Mons en Belgique, Seattle aux USA, pour instaurer la gratuité des transports pour tous<sup>3</sup>.

### **Les transports payants, d'abord instrument du contrôle social**

Parce qu'ils sont nécessaires aux flux (essentiels au capitalisme) et à la maîtrise physique d'un territoire (exigence du pouvoir étatique), mais parce qu'ils renvoient aussi à la liberté de circuler, les transports sont un lieu privilégié des contradictions du système. La mobilité est valorisée lorsqu'il s'agit d'accepter un travail dégradé loin des siens à la suite d'un licenciement, d'aller consommer dans les zones commerciales, d'aller consommer du tourisme, ou encore d'affirmer un statut social au mépris des considérations environnementales (voitures puissantes et polluantes, transports aériens aux nuisances disproportionnées par rapport à leur utilité sociale, etc.). Mais la mobilité devient un danger pour la politique



d'apartheid social qui, en criminalisant la misère, n'a d'autre choix que de reléguer les classes dangereuses dans des quartiers réservés et périphériques : banlieues pour tous types d'exclus, mais aussi abords d'autoroutes, de parkings ou de décharges pour les sans-abris ou les gens du voyage, ou encore zones de rétention pour les condamnés à l'expulsion, ou enfin la prison pour les récalcitrants... Le vocabulaire est d'ailleurs symptomatique de cette dualité : le « voyage » de l'agence de voyage n'est pas le même que celui des gens du voyage, et la « rétention » des centres du même nom est d'un cynisme achevé lorsqu'il s'agit d'expulser.

Les cerbères du système ne savent dès lors gérer ces contradictions qu'en renforçant toujours davantage les instruments « sécuritaires », c'est-à-dire

(3) Pour une mise en perspective des expériences capitalistes de gratuité des transports collectifs, voir l'article « Retour sur les transports gratuits et autogérés » (*Monde Libertaire* n°1350, 11-17 mars 2004).



de calibrage et contrôle d'une normalité et de répression des anormalités. Cela saute aux yeux dans les transports : grillages électrifiés contre les clandestins autour du tunnel sous la Manche, barrières de portillons étroits dans les transports urbains, vidéo-surveillance généralisée, billet à puce électronique qui fiche vos déplacements, contrôleurs en nombre, vigiles et maîtres chiens de tous acabits, agents de sécurité de la SNCF et de la RATP disposant du port d'arme, patrouilles des différents services de police, voire patrouilles de l'armée avec Vigipirate.

Le droit pénal vient en appui zélé. En sur-pénalisant les espaces de transports en commun (une même infraction est punie plus sévèrement si elle est commise dans une gare, la seule nature du lieu étant qualifiée de circonstance aggravante). En créant des infractions spécifiques (cf. le délit de fraude habituelle qui punit jusqu'à 6 mois de prison ferme et 7500 euros d'amende l'infortuné qui aura accumulé plus de dix PV non réglés sur 12 mois). En visant tous les modes de transports (la répression des infractions routières s'est aussi considérablement accrue depuis 1999 ; quant au transport aérien, il est né sous le signe du contrôle douanier).

Or ces lois répressives sont bel et bien appliquées puisqu'à la mi-2005, pour le délit de fraude habituelle (instauré par la loi Vaillant de 2001, étendu par la loi Sarkozy de 2003, et mis en œuvre dans le

cadre de la comparution immédiate des lois Perben I et II de 2002 et 2004), on peut estimer à plus de 8000 les dépôts de plainte des exploitants (environ 5000 par la SNCF sur toute la France, 2000 par la RATP en Ile-de-France, et 1000 cumulés sur tous les autres réseaux urbains), ayant conduit à quelque 2700 jugements déjà rendus, dont grosso modo un tiers de peine de prison ferme, un tiers de peine de prison avec sursis et un tiers de simple amende. (4)

Derrière l'arsenal anti-« fraude », ce sont toutes ces polices qui s'exercent : police des pauvres (sans-tickets, sans-abris, précaires de toutes sortes...), police des étrangers, police des actions de désobéissance civile (répression des actions anti-pub), renseignements généraux... Maintenir des transports en commun payants permet surtout de justifier cet arsenal global du contrôle social répressif.

### Transports gratuits et décroissance

Au-delà de la résistance au contrôle – qui serait déjà une victoire, tant le totalitarisme capitaliste est prégnant aujourd'hui – les transports gratuits sont aussi un instrument d'application immédiate pour aller vers la décroissance.

Là où ils ont été mis en œuvre, les transports gratuits favorisent le transfert massif de la voiture vers les transports en commun, moins énergivores, polluants et accidentogènes à l'échelle collective, avec des effets en matière d'environnement et santé publique (congestion des centres villes et pollutions associées) ou d'aménagement urbain (c'est la ville qu'il

(4) Pour une critique chiffrée de la campagne anti-« fraude » de la SNCF en 2004, voir l'article « Déjà 5% de prisonniers en plus » (*Monde Libertaire* n°1354, 8-14 avril 2004).

faut repenser en fonction de l'usage accru des transports en commun).

Cela ne dispense pas d'une interrogation sur quels moyens techniques, pour quels transports, pour quelles natures de déplacements. Une ville à échelle humaine, appropriable dans toutes ses dimensions, quartier par quartier, pourrait conduire à un besoin moindre en transports collectifs lourds et un usage plus répandu des moyens à énergie animale (marche, patins, vélo...), tout en garantissant ce qui a fait la ville, en Europe, jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale, à savoir cette confrontation permanente et immédiate entre lieux d'activités créatrices plus ou moins aliénées (usines, ateliers d'artisans, d'artistes...), lieux de l'intimité plus ou moins possible (logements, « recoins » de la ville...) et lieux de représentation de toutes ces confrontations (rue, places, lieux de spectacles...).

De plus, en étant fondés sur la solidarité entre tous, et non sur la consommation individuelle des moyens de sa propre vie, les transports en commun gratuits invitent à sortir du mythe du développement et de la croissance comme buts et moyens du système.

### **Les transports gratuits pour tous : reconsidérer les valeurs travail... et argent**

De droite ou de gauche, des discours ont toujours souligné les abus du capitalisme, et la nécessité d'atténuer la souffrance à sa marge. Les transports gratuits sont alors politiquement tolérés comme une charité faite à ceux que l'on catégorise comme victimes du système, dans l'attente de leur « réinsertion ». Cela donne généralement des systèmes d'allocations complexes et coûteux, qui ne doivent pas remettre en cause le

principe des transports payants (il faut toujours un ticket, même s'il est gratuit, pour maintenir l'usager en situation de contrôle), ni la valeur travail (car les bénéficiaires sont définis par rapport à la situation de chômeur ou d'allocataires des minima sociaux). (5)

On entretient donc la séparation entre ceux qui sont au travail et ceux qui n'y sont pas, et la valeur travail comme seul gage d'intégration sociale (sauf pour ceux qui exploitent le travail des autres !). On encourage donc cette forte contradiction actuelle du système qui érige plus que jamais comme principe premier une situation – le travail – qu'il ne peut garantir à chacun. C'est un des rouages de la machine à exclure du capitalisme moderne.

Or les critiques de fond de la valeur travail se développent à nouveau et ouvrent des perspectives sociales renouvelées, par la déconnexion du revenu et du travail. Les transports gratuits pour tous sont un outil de ces réflexions en créant, de fait, un « revenu » social par la capacité à se déplacer sans bourse délier.

En allant jusqu'au bout du raisonnement, on pourrait même remettre en cause l'argent comme monnaie universelle, à laquelle serait substitué un régime de droits accordés à chacun du seul fait de sa participation à la création de richesses socialisées. Ce chemin théorique et pratique reste à faire, et engage beaucoup d'aspects de nos vies, mais il montre à quel point la gratuité peut être un outil révolutionnaire.

(5) Pour une critique des gratuités catégorielles, voir l'article « Transports Gratuits Vite » (*Monde Libertaire* n°1367, 16-22 septembre 2004).

(6) Pour une réflexion complémentaire sur la gratuité, voir l'essai *Pour la gratuité* de Jean-Louis Sagot-Duvaurox, (Desclée De Brouwer, 1995), aujourd'hui gratuitement diffusable via le site Internet « Peripheries ».

## Des transports gratuits socialisés pour une vraie revendication de rupture

Révolutionnaire, le mot est lâché ! Car la gratuité en elle-même n'est pas le but de la revendication. Elle n'est que le moyen pour rompre avec la logique capitaliste et remettre les besoins sociaux véritables au cœur de la préoccupation des services publics. C'est la légitimité de la gratuité pour l'usager. (6) Reste à construire les instruments propres à s'assurer de l'utilité sociale. Or si l'on doit écarter les sociétés capitalistes privées du rôle de décider de la consistance des transports publics, il faut aussi écarter l'État qui, s'il a pu freiner un temps certaines ardeurs marchandes, roule fondamentalement pour le capitalisme, dont il entretient les conditions d'existence. Il n'est qu'à voir aujourd'hui la destruction méthodique de la sphère « moins marchande » (car il est difficile de parler de sphère véritablement « non marchande ») à laquelle se livrent les gouvernements successifs, à la demande du MEDEF et de ses alliés : retraites, système de santé, Éducation Nationale, grands réseaux historiques de service public, etc.

Seule une véritable socialisation, c'est-à-dire l'autogestion de ceux qui font les transports publics (les salariés dans la société actuelle) et de ceux pour qui ils sont faits (les usagers), peut garantir leur réelle utilité sociale. Au sein de ces instruments collectifs pourront s'exprimer, se confronter et se concilier les exigences parfois conflictuelles de l'étendue des services et des conditions de travail (on dépasse ici l'opposition faite par nos tyrans entre service minimum et droit de grève), de l'urbanisme et de l'environnement (quelle ville pour quels modes de vie), ou encore de l'aménagement et des techniques (quelles natures de déplacements nécessitent

quels types de transports et quels moyens techniques et humains méritent d'être mis en œuvre).

Ce sont bien ces structures d'auto-gestion qu'il faut revendiquer et mettre en place, et c'est en cela que la gratuité des transports peut être une revendication de rupture, donc révolutionnaire. Le milieu militant se plaît en effet à la dialectique révolutionnaire/réformiste dans une perspective de renversement global du capitalisme. Pour notre part, et



sans renoncer à l'espoir du Grand Soir, il nous semble que raisonner en termes de rupture/continuité permet une construction plus fine des conditions de ce Grand Soir, en visant les interstices de l'édifice capitaliste, en s'appuyant sur ces contradictions, en proposant à nos compagnons de lutte « réformistes » un discours qu'ils peuvent intégrer à leur socle conceptuel actuel pour le mettre à l'épreuve et faire craquer, là aussi, ce qui le limite et l'empêche d'être « révolutionnaire ».

À ce stade, faisons un peu de reprise individuelle dans les poches de l'autoritaire Vladimir Ilitch Oulianov et questionnons-nous : « Que faire ? »

## **S'emparer de la revendication, la diffuser, la travailler, l'étendre à d'autres services publics**

Au sein des collectifs pour les transports gratuits, et notamment le RATP (Réseau pour l'Abolition des Transports Payants) en région parisienne, la réflexion exposée jusqu'ici tient autant à l'expertise partagée des militants qu'aux retours des actions directes menées vers les usagers, les salariés et plus rarement des institutionnels. (7) De fait, seules les logiques de terrain – caractérisées par l'ouverture d'espaces autonomes, de discussion, de rencontres, de diffusions de tracts – permettent d'ancrer durablement la revendication auprès des personnes directement intéressées.

Par ailleurs, ce type d'analyse de la gratuité dans les services publics n'est évidemment pas réservé aux transports et peut être transposée à beaucoup de services publics dits industriels et commerciaux, c'est-à-dire présentés comme devant par principe être majoritairement payés par l'utilisateur (même au mépris de la répartition réelle des ressources).

Pour les transports néanmoins, la charité sociale-démocrate ou chrétienne-démocrate a amené et amènera sans doute encore des pratiques de gratuité totale, plutôt capitalistes ici (Châteauroux, Vitré ou Compiègne), un peu plus socialistes là (Argenton-sur-Creuse, Hasselt ou Mons), ou de gratuité pour les chômeurs (dans plusieurs Régions de France). Or ces situations créent des conditions concrètes propres à asseoir nos revendications, qui elles vont plus loin. Là se trouvent des interstices de la carapace du monstre. Voyons dès lors quelques axes de lutte à placer comme des coins, dans ces interstices.

## **Gratuité pour les chômeurs et gratuité pour tous / Mutuelles de sans-tickets**

La gratuité pour certains précaires est évidemment bonne au plan individuel pour ceux qui pourront ainsi voyager sans stress ou bien utiliser leur peu de ressources à d'autres nécessités. En termes de rupture toutefois, la gratuité des transports ne peut être partielle, sauf à accentuer les contradictions : poids démesuré de la billetterie et de son contrôle pour des recettes moindres, catégorisation accrue des individus et motifs supplémentaires de contrôle social répressif, bénéfices écologiques minimes (ce ne sont pas les précaires qui engorgent les villes de 4x4 !), etc.

Ceci dit, la répression des sans-tickets est telle, aujourd'hui, que l'on ne peut être avare de notre soutien, à la condition d'être nous-mêmes clairs sur l'affirmation de notre revendication, inscrite dans un esprit de solidarité qui doit porter plus loin que la seule gratuité pour les chômeurs.

Toujours dans un esprit de résistance solidaire, une autre attitude peut consister dans les mutuelles de sans-tickets dont on apprend l'existence ici et là, notamment chez nos voisins scandinaves. Le principe est simple : on cotise à une mutuelle qui prend ensuite en charge le paiement des amendes auxquelles on n'a pas pu échapper, en pariant que collectivement, on aura moins d'amendes à régulariser que le cumul des tickets que chacun aurait dû acheter pour n'être pas inquiété. Cette voie n'est pas sans poser question (par exemple : ne crée-t-on pas un contre-

(7) Pour un exemple d'action non représentative mais utilisant les outils mêmes de l'adversaire, voir l'article « Du bon usage de l'art.18 » (*Monde Libertaire* n°1355, 15-21 avril 2004).

modèle de transports payants, basé sur le tarif de l'amende plutôt que celui du billet ?), mais, bien cadrée dans ses motivations, ses objectifs et ses mécanismes internes par rapport à la revendication des transports gratuits, cette piste mérite intérêt. (8)

### Revendication des transports gratuits et action syndicale

Si des militants syndicalistes ont rejoint à titre individuel les collectifs pour les transports gratuits, il est un fait que les syndicats de salariés des entreprises de transports publics – comme des constructeurs de véhicules ou d'infrastructures pour ces transports – accueillent souvent nos discours avec une méfiance corporatiste (particulièrement chez les contrôleurs).

Dans la logique de socialisation, il y a pourtant une convergence des luttes à faire comprendre, selon au moins trois axes : les transports comme lieu de répression sociale, la place des transports publics pour promouvoir la décroissance, et la solidarité nécessaire entre usagers et salariés.

Chez les syndicalistes de base un peu conscients, rares sont ceux qui ne sont pas en mesure de faire les liens, dans la logique capitaliste, entre précarisation, répression de la pauvreté et répression du mouvement social dans lequel s'inscrit le syndicalisme. Cette situation est exacerbée pour les immigrés,

notamment sans-papiers, qui sont à la fois une cible privilégiée des contrôles, et par ailleurs une main-d'oeuvre sur-représentée et sur-exploitée dans les secteurs difficiles. La revendication des transports gratuits comme lutte anti-apartheid social peut donc aussi aider ces salariés (et leurs enfants) à lutter contre ces situations en développant une conscience précise des mécanismes qui les génèrent.

Stimuler une réflexion commune entre syndicats et collectifs d'usagers sur les liens entre contrôle et violence dans les transports (notamment la violence contre les agents) devrait être un acte de résistance élémentaire pour tous, neutralisant l'utilisation de cette violence pour opposer salariés et usagers d'une part, usagers avec ou sans ticket d'autre part.

La question de la décroissance, ensuite, qui aboutit nécessairement à la critique du capitalisme lui-même (9), doit aussi bousculer les habitudes syndicales qui, dans leurs postures défensives au coup par coup, ont elles aussi enfermé les revendications dans le carcan de la croissance, via la nostalgie du compromis fordiste : plus de salaires pour maintenir la croissance par la consommation. Or, si le retour aujourd'hui d'une économie libérale à l'ancienne (moins de salaires pour plus de profits) est incohérente avec une économie asservie à la consommation de masse, la réponse keynésienne est tout aussi obsolète. Pas plus que les autres, les syndicats ne peuvent donc faire l'impasse sur la manière de penser une alternative sociale et économique, et sur la nature des revendications à porter jusque dans le travail syndical quotidien.

Pour tout syndicaliste, où qu'il se trouve affilié, qui veut encore faire vivre un projet de transformation sociale, le champ des transports est un enjeu clair :

(8) Pour des exemples de solidarité individuelle ou collective voir les articles « Solidarité attitude » (*Monde Libertaire* n°1372, 21-27 octobre 2004) ou « Amendes gratuites, réflexions sur les mutuelles de fraudeuses et de fraudeurs » (*Monde Libertaire* n°1387, 24 février-2 mars 2005).

(9) Voir la brochure *Du Développement à la Décroissance, pour sortir de l'impasse suicidaire du capitalisme* de J.-P. Tertrais, (Ed. du Monde Libertaire, 2004).



utilité sociale et contraintes pour l'environnement de chaque mode de transport (véhicules comme infrastructures), liens entre infrastructures de transport et le type de villes ou de campagnes que l'on construit, liens entre infrastructures de transports et organisation mondiale de la production... Or en France, avec quelques grandes entreprises nationales, les transports sont encore un secteur de présence syndicale, et gâcher le possible d'une révolution syndicale, consubstantielle à la révolution sociale espérée, serait une défaite de plus. Là encore, la revendication des transports gratuits peut aider à la réflexion et à l'action. (10)

Enfin, face à nos tyrans qui ont créé le « client » comme arme contre le salarié et contre le sans-ticket, le service public ne pourra plus que jamais être défendu que dans une solidarité effective entre salariés et usagers. Or la revendication des transports gratuits, avec ce qu'elle porte de réflexions pour chacun, favorise une vraie solidarité qui donne un sens à l'action de chacun, notamment dans la perspective d'outils d'autogestion à promouvoir.

### **Des outils d'autogestion possibles : les comités de lignes et la réappropriation des lieux du transport**

Sur ce terrain, il nous semble que l'expérience des comités de ligne, initiés à la SNCF sous l'aiguillon des Régions, dans le cadre de la régionalisation des transports en 2000-2001, est une idée intéressante, à condition de la sortir du dévoiement d'une vision au mieux social-démocrate.

Pour des axes ferroviaires définis (généralement en fonction d'une structure de production), l'idée était de permettre aux usagers et aux élus de

débattre avec les responsables SNCF des problèmes rencontrés, des aspirations exprimées et des moyens envisageables à mettre en œuvre pour l'amélioration du service. Mais déjà n'y sont pas admis les salariés et leurs organisations. Tout au plus a-t-on admis des représentants de la Préfecture (l'État, toujours l'État !) en plus des élus et des associations d'usagers. Ensuite ces associations doivent être jugées représentatives par la SNCF et les élus, et ce sauf-conduit s'obtient par la bénédiction de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transport), peu réputée pour son audace et dans la dépendance de la SNCF. La représentation des usagers est ainsi verrouillée. Enfin, ces structures n'ont pas de vocation décisionnaire sur la consistance du service (objectifs et moyens).

À la lumière de ces précédents, il faut donc revendiquer des comités de ligne garantissant une vraie représentation directe des salariés et des usagers, avec voix décisionnaire ; les services des exploitants de transport d'une part et de l'autorité organisatrice d'autre part (Région, Conseil Général, collectivité locale) ne fonctionneraient que comme des experts, pour examiner la faisabilité des solutions envisagées.

Par représentation directe, il faut entendre qu'il suffirait pour l'usager de

(10) Seuls les syndicats SUD RATP de bus ont inscrit officiellement les transports gratuits pour tous dans leurs revendications, mais sans encore le faire vivre dans la pratique. Certaines équipes SUD-RAIL tentent d'ouvrir le débat, notamment sous l'aspect du rapport entre contrôle et violence. Certains syndicats CNT (le syndicat unifié du bâtiment notamment) s'intéressent à ce qui s'articule bien avec leur vision d'un syndicalisme qui embrasse la vie du travailleur et ne le limite pas à sa seule situation de salarié dans une entreprise. Sorti de ces cas, c'est plutôt le désert d'indifférence ou d'hostilité.

justifier d'être résident sur l'axe et pour le salarié de travailler dans l'une des structures de production qui concourent au service de l'axe (encore qu'il faille ici réfléchir car cela peut mener loin, dans l'organisation actuelle de la SNCF : en Ile-de-France par exemple, les conducteurs ne sont pas tous attachés aux dépôts des régions SNCF parisiennes ; l'ouvrier de maintenance peut être à l'atelier de Saint-Pierre-des-Corps, près de Tours, qui entretient des séries de matériel de banlieue parisienne ; et l'employé des services transverses peut être à Nantes, Lille, Lyon ou Paris). Rien

Cette revendication pour des structures autogestionnaires peut d'ailleurs trouver un champ d'expression dès le stade des enquêtes publiques sur des projets d'infrastructure, ce qui donnerait tout leur sens aux débats sur quelles infrastructures, avec quels moyens et ressources techniques pour quels aménagements du territoire, pour quel type de vie.

Un autre axe de réflexion et d'action, complémentaire, peut partir des lieux où s'exerce le service public, et tout particulièrement les gares, ferroviaires ou routières, qui sont les points de



n'empêche, dans ce mode de représentation, qu'un individu intervienne comme mandaté par une association ou un syndicat, mais ce ne peut être un mode de représentation unique, ni institutionnel de ces comités d'axes.

Par voie décisionnaire, il faut entendre que l'on donne à ces comités le pouvoir de fixer les orientations et les conditions dans lesquelles elles doivent être conduites.

correspondances et/ou de rupture entre modes de transport. Là encore, l'objectif est de promouvoir la réappropriation solidaire, par les salariés et les usagers, de l'espace public confisqué par les exploitants qui l'ont livré aux intérêts mercantiles. (11)

Pour prendre l'exemple des gares SNCF, elles étaient initialement occupées par les locaux des services faisant fonctionner la gare, les espaces accessibles aux voyageurs étant conçus pour l'attente, individuelle (bancs, abris-quais, pissotières...!) ou collective (lieux des « vices » traditionnellement liés à un échange social : buffet de gare, tabac, presse). Ainsi entretenait-on la possibilité de solidarités simples et immédiates ;

(11) Les développements qui suivent résument l'article « Gare.s au travail », *Monde Libertaire* n°1379, 9-15 décembre 2004.

l'exemple souvent cité est celui de l'usager qui se blesse et qui est soigné à l'infirmerie du personnel de la gare.

Progressivement, les espaces de travail et leurs salariés ont été rejetés aux limites, voire hors de la gare, qui n'a plus été « habitée » que par la fonction guichet (réduite souvent aux seuls automates) et la fonction contrôle (réduite aux seuls composteurs), le reste étant confisqué pour des espaces commerciaux (réduits dans les petites gares au distributeur automatique de friandises/boissons). Toute blessure d'un usager dans ces nouvelles gares exige aujourd'hui qu'on appelle les pompiers ou le SAMU local.

Fut alors servie la farce de la ré-humanisation avec force commerces et vigiles, dont le seul mérite est de montrer le lien entre logique policière d'État et logique mercantile du capital. Les gares les plus désertées, décidément inaptes à l'acte de consommer, furent fermées. L'illustration est une fois de plus faite du mensonge idéologique de nos tyrans : c'est bien l'éloignement des salariés et la soumission aux seuls intérêts mercantiles qui engendre déshumanisation et perte de l'utilité sociale.

Pour faire ici le lien avec les habitudes syndicales évoquées plus haut, il faut reconnaître que cette ségrégation des usagers et des salariés a été accompagnée par une certaine conception syndicale de la défense du service public comme tout entière contenue dans la défense du statut public ou para-public des salariés, sans se soucier d'associer les usagers à la définition et à l'organisation du service public (y compris en proposant une appropriation commune de l'espace des transports).

Il faut donc aujourd'hui nourrir nos imaginaires pour repenser des espaces de transport où pourraient s'exprimer la solidarité entre usagers et salariés. On pense bien sûr à tout ce qui permet un

vrai droit d'accès de tous aux transports : aides aux handicapés moteur, mise à disposition et/ou réparation de vélos, vélo-taxis, ou tout projet proposant un prolongement du transport collectif sur un mode socialisé et compatible avec les exigences de décroissance. Pour illustrer l'exemple des vélos, la réponse actuelle des exploitants et de prévoir, soit en propre soit en sous-traitance, de coûteuses consignes à vélo qui participent de la déshumanisation des gares, alors que l'on pourrait promouvoir des projets associatifs de location / dépôt / réparation de vélos, qui apporteraient un vrai lien entre de vraies gens, tout cela pouvant se faire en lien avec l'activité des salariés de l'exploitant de transport.

Le cas des associations d'aide aux sans-abri est plus pervers, car si elles ont pour mérite d'apporter une aide immédiate à la survie, la logique de nos tyrans conduit souvent à les instrumentaliser dans une gestion collaborante de la misère. Tout dépendrait donc de l'autonomie du projet associatif et des perspectives construites au-delà de l'aide immédiate.

Pour faire le lien avec les comités de lignes, les gares ont vocation à accueillir toutes les structures porteuses de projets directement liés à la définition de la consistance et de l'organisation du service public local ou national.

Militons enfin pour faire rentrer dans les gares les espaces de travail qui la font fonctionner et leurs salariés. C'est de la convergence entre l'accomplissement de leur travail par les salariés et l'émergence de projets associatifs pensés en fonction de l'utilité sociale par leurs militants, que naîtront de nouvelles évidences sur un service public de transport socialisé avec de nouvelles missions exercées différemment.

## Paris / Province

Il n'est pas inutile, pour finir, de souligner que les expériences de gratuité pour tous ont vu le jour dans des petites agglomérations – Châteauroux ou Argenton-sur-Creuse (Indre), Vitré (Ille & Vilaine), Compiègne (Oise), Hasselt ou Mons (Belgique) – c'est-à-dire là où un certain sens du commun est encore possible sans la médiation – et la médiatisation – forcée des « élu-crates »<sup>12</sup>.

Cela n'étonne pas les anarchistes qui savent de réflexion et d'expérience que la vie se conquiert et s'organise depuis la base, et qui ont su faire la critique des concentrations urbaines au seul bénéfice de l'accumulation des profits capitalistes (la Commune de Paris ne proposait-elle pas déjà, comme modèle, le développement libre et équilibré des communes, réunies en fédération, à l'opposé du développement autocentrique sur Paris dans la vision hiérarchique et autoritaire de la France ?).

Ce constat invite à réfléchir sur le champ pertinent de lutte. Certes, il nous faut nous battre partout, et l'Ile-de-France est exemplaire des contradictions du régime capitaliste des transports payants. Mais les enjeux de pouvoir dans la région capitale sont tellement prégnants (n'a-t-on pas toujours dit que tenir Paris c'est tenir la France) qu'il faut s'armer de beaucoup d'illusion et d'idéal pour y militer sans désespérer.

En outre, dans le droit fil de nos réflexions et actions pour la décroissance, le développement de la gratuité des transports depuis les petites et moyennes agglomérations peut être une incitation à un aménagement du territoire plus harmonieux, de moindre empreinte écologique.

Pour la déconstruction et la recherche des interstices de l'édifice, posée en fil rouge de cet exposé, il se pourrait donc qu'en France, la « Province » offre des réalités politiques, économiques et sociales plus propices à engranger des avancées sur le chemin de notre revendication : transports gratuits et autogérés.

## Martial Lepic

Milite au groupe Louise Michel de la Fédération Anarchiste et au collectif RATP

Outre les articles cités du *Monde Libertaire*, des brochures permettent de juger des réflexions libertaires récentes autour des transports gratuits :

▫ *Textes sur la gratuité* du Collectif FRAUDE DE MIEUX, Paris, Ed. REFLEX, 2000.

▫ *Zéro Euro zéro fraude, transports gratuits pour toutes et tous*, Paris-Bruxelles, Ed. du Monde Libertaire - Alternative Libertaire, 2002.

▫ *Déplacements sous contrôle - manuel juridique de l'arsenal répressif dans les transports* du collectif RATP (Réseau pour l'Abolition des Transports Payants), 2004 : voir le site du collectif ou écrire, pour les conditions de diffusion.

▫ 4 pages irrégulier *Lignes Gratuites* du collectif RATP ; 3 numéros parus à l'été 2005.

Collectif RATP (« Réseau pour l'Abolition des Transports Payants »)

145, rue Amelot - 75011 PARIS

Mél : [gratuit@samizdat.net](mailto:gratuit@samizdat.net)

Site : <http://ratp.samizdat.net>

(12) Voir l'article de *l'Humanité* du 5 août 2003 sur l'expérience de la Communauté de Communes du Pays d'Argenton-sur-Creuse.