

== INTRODUCTION ==

Au cours des manifestations contre le G8 de Gênes, la presse a donné de nous, anarchistes, une image de casseurs sans projet politique. D'une manière générale, dans la société, les anarchistes sont soit considérés comme des poseurs de bombes, des marginaux ou des rêveurs utopistes. Or, nous ne nous reconnaissons pas du tout dans ces images.

Durant ces prochaines semaines, les anarchistes de Strasbourg vont tenter de vous montrer qu'ils sont loin de ces préjugés. Pour cela, nous présentons des analyses sur notre société et des propositions...

contacts

... table de presse Place Kléber (devant la fnac) tous les samedis à partir de 14H30

... permanence à la Maison des Associations (Place des Orphelins) les 1er et 3e lundis du mois à partir de 18H30

Association Culturelle
Libertaire de Strasbourg
1A Place des Orphelins
67000 Strasbourg
tél. 06 67 83 76 13

www.fa-strasbourg.fr.st

fa-strasbg@yahoo.com

Transports gratuits pour tous !

La gratuité et l'autogestion

Malgré l'utilité sociale indéniable des services publics, l'Etat, depuis le milieu des années 80, s'en débarrasse petit à petit: privatisations (France Telecom, Air France, service des eaux...), voire fermeture d'établissements non rentables ou jugés trop coûteux (écoles, hôpitaux, postes, petites gares...). Cela montre que l'Etat n'est pas synonyme de services publics, ni qu'il en est son meilleur garant. La re-nationalisation ne représente donc pas une solution à leur gestion. Et, de son côté, le privé n'a pas pour objectif d'être au service du public mais de maximiser le profit dans l'intérêt des actionnaires ; c'est donc à la société de se les réapproprier pour qu'ils soient véritablement au service du public.

Pourquoi la gratuité ?

Les transports en commun sont un élément essentiel des services publics. Leur gratuité représenterait une réelle avancée pour l'égalité sociale et économique : l'accès serait enfin possible à tous. Par ailleurs, la gratuité présente bien d'autres avantages :

- une fréquentation plus importante, donc une meilleure circulation urbaine et une diminution de la pollution ;
- leur utilité se trouvant ainsi accrue, le développement en serait facilité (hausse de la fréquence des bus et trams, horaires étendus, dessertes élargies...) ;
- une diminution de la violence qui est pour une bonne part due à la tension qu'implique la perception du titre de transport et son contrôle. Selon la CTS, la fraude représenterait actuellement 17 à 18% du trafic voyageur. La mairie de Strasbourg a mis en place comme seule réaction la dépense de 12 millions de francs dans la mise en place d'un système de vidéosurveillance ;
- le coût de fonctionnement des transports serait abaissé puisque disparaîtraient: billets, cartes, machines à composer (par



ailleurs pléthoriques sur les lignes de tram), distributeurs automatiques de tickets...

Le corollaire de la gratuité: l'autogestion

Exiger uniquement la gratuité des transports publics sans son corollaire de l'autogestion entraînerait une logique de passivité et de consommation. En revanche, la participation des usagers et des employés à la gestion et à l'organisation des transports publics permettrait une plus grande responsabilisation individuelle et collective. La gratuité et la participation des usagers et des employés éloigneraient ce service public de la sphère capitaliste dont les intérêts sont éminemment sélectifs: le profit pour quelques-uns et non le bien-être pour tous. Ce secteur échapperait aussi à la coupe de l'Etat qui déresponsabilise la société dans son ensemble.

Comment c'est financé ?

Actuellement, le fonctionnement des transports publics de Strasbourg est financé par les impôts locaux, le "versement transport" (taxe prélevée sur les entreprises de plus de 9 salariés, représentant environ 1,75% de leur masse salariale), et bien sûr par les voyageurs ! En résumé, à travers l'impôt et le ticket, c'est bien le contribuable strasbourgeois qui assume les deux tiers du coût des transports publics! Qu'en est-il de

certaines grosses entreprises qui profitent directement des retombées du tram, comme par exemple les hypermarchés et centres commerciaux situés de part et d'autre du réseau, ou encore certaines agences immobilières ayant fort opportunément investi dans des logements construits le long des lignes, afin d'encaisser de juteux loyers (selon Rémi Haegenbach, PDG de Stradim, le prix des loyers pour les logements situés à proximité du passage des lignes A et B, ont augmenté d'environ 15%). Pourquoi ne pas inviter ces heureux gagnants à mettre la main au portefeuille. En outre, le surcoût dû à la gratuité - limité par les économies réalisées par le coût de fonctionnement - pourrait être assuré par une augmentation des subventions publiques. Comme l'a reconnu Roland Ries lors d'un débat sur les transports publics organisé par la CTS au moment de l'inauguration des lignes C et D, la gratuité n'est pas impossible mais dépend d'un «choix politique». C'est d'ailleurs la CUS qui décide des tarifs appliqués sur l'ensemble du réseau CTS (parfois sur proposition de la CTS).

Comment c'est géré ?

Derrière l'expression "autogestion par les usagers et les employés", il y a l'idée de décisions prises obligatoirement avec l'accord des deux parties. C'est ainsi qu'une ligne, et a fortiori la coordination du



réseau, seraient gérées lors d'assemblées générales. Dans ces dernières, l'on prendrait d'abord les décisions, puis dans un deuxième temps l'on désignerait des personnes mandatées de façon précise pour appliquer ces décisions. Ces personnes seraient révocables à tout moment si elles n'appliquaient pas, ou de manière non satisfaisante, leur mandat.

La lutte

Avoir de bonnes idées c'est bien joli, encore faut-il pouvoir les inscrire dans la réalité. Et il est évident que si nous attendons que les choses nous tombent du ciel, nous n'obtiendrons jamais rien. La lutte organisée est donc tout à fait indispensable.



**Un bus à moitié plein
ne coûte pas plus
cher qu'un bus
complètement vide ...**

**0 franc - 0 fraude
Transports gratuits pour tous !**

Ce qu'il se passe ailleurs...

Certaines villes ont déjà mis en place la gratuité des transports publics pour tous. C'est ainsi que Vitré (Ille-et-Vilaine) a adopté cette mesure. Dans son cas, similaire à bien d'autres, les recettes de la billetterie ne représentaient que 11,5 % du coût d'exploitation. Cela a eu pour principaux résultats d'augmenter de 60 % la fréquentation des bus et de diminuer le trafic automobile au centre. La gratuité s'est mise en place sans augmentation des coûts car l'exploitation se fait à moyens constants. En effet, auparavant les bus étaient peu utilisés, même aux heures de pointe.

A Hasselt, ville flamande de 70 000 habitants, la municipalité paie à la société régionale de transports "De Lijn" 38 millions de FB, ce qui correspond aux recettes d'abonnement et de tickets vendus dans la zone urbaine. Pour cela, le budget communal n'a augmenté que de 1%. Le nombre de bus, quant à lui, a été multiplié par 4 et la fréquentation par 8. Du fait de la baisse du trafic automobile, le coût d'entretien de la voirie a été réduit. D'autre part, la ville est devenue plus tranquille et agréable et les visites à l'hôpital ont même augmentées de 30% !

D'autres villes comme Compiègne (Oise, 30 000 hab.) et Issoudun (Indre, 18 000 hab.) appliquent également les transports gratuits pour tous. Malheureusement, peu de municipalités ont suivi leur exemple. Pour l'instant ce sont surtout les plus favorisés qui bénéficient des transports gratuits : les cadres avec leurs voitures de fonction ou les parlementaires européens qui bénéficient gratuitement des bus et trams de la CTS...