

Intervention de Bernard Calabuig

Chers amis,

Permettez-moi tout d'abord de vous remercier de votre invitation. C'est avec plaisir que je vais vous parler de l'expérience sociale et de l'innovation que constitue la gratuité des transports publics sur le territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile. Je le ferai humblement car, si nous sommes fiers de ce que nous réalisons, nous ne prétendons pas que cela soit transposable dans les mêmes conditions partout. Nous disons seulement que, partout, nous pouvons examiner, en fonction des réalités concrètes de nos territoires, les possibilités pour aller dans ce sens.

Une gratuité totale

Le Pays d'Aubagne et de l'Etoile, c'est 103 000 habitants, 12 communes à proximité de Marseille, une ville centre : Aubagne, 45 000 habitants.

La gratuité des transports a été mise en place le 15 mai 2009. L'idée de la gratuité est venue de la ville centre, Aubagne ; elle a aussitôt été adoptée par les 12 maires du territoire, ce choix a été effectué, d'abord parce qu'il constitue un signe fort en terme de politique de déplacement. **On a inséré la gratuité**

dans la politique de déplacement, car la gratuité ne fait pas à elle seule une politique de déplacement, nous avons toujours été attentifs à conjuguer les deux questions. La gratuité ce n'est pas le transport des pauvres. Ce n'est pas le cache-misère d'un réseau inexistant. Nous avons mis en place un réseau performant qui porte aussi sur les modes doux, le prêt de vélos gratuit sur le territoire, le projet de deux réseaux de transports en site propre pour les prochaines années, dont le tramway d'Aubagne qui sera gratuit.

Il s'agit **d'une gratuité totale pour les utilisateurs du réseau** quel que soit leur lieu d'habitation, c'est-à-dire habitant l'agglomération ou habitant hors de l'agglomération, **la gratuité n'est pas réservée aux habitants du territoire.** Donc il n'y a pas de carte, ni pour les jeunes, ni pour les anciens, ni pour les pauvres.

Je vais commenter notre expérience à partir d'une approche politique.

Qui paye ?

En France, dans les territoires de plus de 100 000 habitants, les collectivités perçoivent une contribution des entreprises de plus de 9 salariés, celle-ci est assise sur un pourcentage de la masse salariale : 0,6 % pour les collectivités de moins de 100 000 habitants ; 1,05 % jusqu'à 400 000 ; 1,8 % au-delà. Et quand le réseau compte des transports en site propre, comme le tramway ou le

métro, le taux de 1,8 % s'applique quel que soit le niveau de population. Ce qui est le cas pour notre agglomération. Soit pour l'agglo du Pays d'Aubagne : 8,6 millions d'euros. **C'est le versement transport, c'est ce versement qui couvre l'intégralité des dépenses de fonctionnement et l'investissement.**

La gratuité ne coûte rien aux contribuables du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, ce ne sont pas les ménages qui la payent, ce sont les entreprises. Les employeurs ne s'en plaignent pas, car des salariés bien transportés qui arrivent à l'heure, des zones d'activité avec moins de véhicules, c'est bénéfique pour tout le monde.

Notons que les entreprises ne sont pas les seules bénéficiaires des réseaux de transports publics. Chaque fois que l'on ouvre une ligne de métro ou une station de tramway, les immeubles situés à proximité prennent de la valeur et les commerces mieux desservis augmentent leur clientèle.

Enfin, il y a un bénéfice très concret dont l'évaluation monétaire est souvent négligée : l'amélioration de l'environnement naturel et social. Moins de trajet en voiture, c'est une usure moins rapide des chaussées, moins de places de parking à construire, moins de CO² expulsé dans l'atmosphère.

De la valeur marchande à la valeur d'usage

Avec la gratuité des transports, c'est la valeur d'usage qui se substitue à la valeur marchande. Nous partons du principe suivant : **les rues sont d'accès gratuit. Nous trouvons cela normal et bénéfique, même si chacun sait ce qu'elles coûtent. L'école est gratuite et personne ne s'en plaint**, pourtant elle coûte, c'est le plus gros budget de l'Etat, personne ne cherche à remettre en cause ce principe ; au contraire, le camp progressiste se mobilise pour le défendre, lorsqu'il est menacé.

Le « sans prix » n'est pas sans valeur. Le temps marchandise que nous vendons à notre employeur sur le marché du travail est évalué en monnaie. Cela lui confère-t-il une plus grande importance que le temps gratuit consacré à la culture, à la politique, au plaisir ?

On ne voit pas pourquoi, à partir de cela, il serait absurde **que la collectivité assure la gratuité des transports publics**. Si la politique a un sens, c'est pour **effectuer librement des choix de société**. Sinon ce que l'on appelle politique n'a aucun sens. Bien sûr, il faut que ces choix soient praticables du point de vue du financement.

L'air du temps fait que nous pensons **le financement des transports publics sous la forme d'un service marchand**. J'ai besoin de me déplacer, j'en paye le

prix. L'idée marchande est la suivante : le déplacement a pour seul bénéficiaire celui qui se déplace. Pour certains usages parmi les plus répandus, il est bien difficile de parler de bénéfice. **Ce n'est pas par plaisir que l'on effectue les trajets domicile-travail, mais par nécessité, celui qui habite à côté de son lieu de travail bénéficie gratuitement d'un avantage plus désirable que celui de passer 1 heure dans les transports souvent bondés.** Les familles les plus pauvres, celles qui sont rejetées dans les périphéries des grandes villes du fait de la ségrégation, sont souvent celles qui effectuent le plus de transport pour se rendre au travail, avec une tarification qui reste basée sur le nombre de kilomètres parcourus.

Une démarche de novation du service public

Nous nous situons dans une démarche de novation du service public, nous ne sommes pas en régie, nous avons un délégataire, Veolia, et nous l'obligeons à faire de la gratuité. **Nous introduisons de la maîtrise publique dans une délégation de service public.** C'est une rupture avec les politiques d'inspiration libérale qui font de la marchandisation un horizon indépassable.

Lorsque nous avons signé le contrat avec le délégataire, les conditions étaient les suivantes : augmentation de la fréquentation de 2 % par an, avec un objectif de 15 % en 2017. Pour l'entreprise, le défi n'est pas simple. Un peu partout en

France, les transports publics urbains perdent des usagers. En prévision de la gratuité, nous avons évalué une fréquentation de 58 %, les pourcentages contractuels de fréquentation sont donc revus à la hausse : plus 87 % en 2017. Au regard des anciens critères, les chiffres sont vertigineux. La réalité va montrer qu'ils sont sous-évalués. Quarante jours après le lancement de la gratuité, les 58 % que l'on espérait atteindre en vingt-quatre mois sont déjà dépassés. En un an seulement, on atteint les 100 %. Et la progression se poursuit, aujourd'hui 142 % de voyageurs supplémentaires. La hausse de fréquentation nécessite de mettre le réseau au niveau du nombre plus important de voyageurs, trois véhicules devront être ajoutés en 2009, quatre en 2010, deux en 2011.

Les modifications dans la vie quotidienne

Une étude d'opinion réalisée par l'institut Carniel, un an après la mise en place de la gratuité, permet d'adosser et de visualiser statistiquement les modifications que la gratuité a introduites dans la vie quotidienne. Les nouveaux usagers, ceux qui ne prenaient jamais le bus avant la gratuité, représentent 20 %. Beaucoup d'anciens usagers ont eux aussi modifié leurs habitudes. 52 % d'entre eux déclarent se déplacer davantage qu'au temps des tickets. 18 % indiquent d'ailleurs que, sans la gratuité, ils n'auraient pas

effectué le trajet à l'occasion duquel ils sont interrogés. **C'est chez les jeunes que l'impact est le plus important.** 40 % des trajets n'auraient pas été effectués si la gratuité n'existait pas. 44 % des déplacements en bus provoqués par la gratuité ont pour motif le travail ou les études. Aller faire ses courses : +15 %, ou effectuer des démarches : +9 %. **Mais c'est sur les trajets loisirs et les visites à des proches que l'impact est le plus important, ils sont désormais 31 % à utiliser les transports publics pour ces motifs contre 18 % quand il fallait payer.** L'indice de satisfaction est très élevé : 88 % sont très satisfaits et 8 % plutôt satisfaits, 1 % plutôt pas ou pas du tout. La simplicité d'utilisation est très appréciée : 93 % de satisfaits. Le sentiment que les bus gratuits sont plus conviviaux est lui aussi très majoritairement partagé ; 80 % des personnes interrogées en conviennent. Tandis que 84 % ne sont pas d'accord avec l'idée que les bus gratuits sont moins sécurisants.

De nouveaux critères de gestion de l'argent public

La gratuité des transports, c'est une autre façon de gérer l'argent public. La gratuité, ce n'est pas le gaspillage de l'argent public, c'est le contraire. Avec la gratuité, le budget dévolu par l'agglomération aux transports publics a, c'est vrai, augmenté de 20 % en valeur absolue, tout cela a été couvert par le versement transport. Cependant, avec l'augmentation de la fréquentation, le

coût de l'investissement public a baissé ; hier, un déplacement coûtait 3,93€ ; aujourd'hui, avec la hausse de fréquentation, le déplacement revient à 2,04€. Avec le même investissement, on transporte deux fois plus de passagers. C'est ce que j'appelle de nouveaux critères de gestion de l'argent public. Un gain de productivité qu'aucune recette « marchande » n'a jamais pu atteindre !

La gratuité c'est du pouvoir d'achat distribué

La gratuité des transports, c'est une redistribution du pouvoir d'achat aux familles, **soit près de 600 à 700 euros par an pour une famille de quatre personnes qui prennent deux fois par jour les transports (sur la base des tarifs aubagnais avant la gratuité)**. C'est l'équivalent d'un petit caddie par mois. Ou encore l'équivalent de trois fois le coup de pouce au SMIC accordé par la gauche.

La gratuité ça dérange l'ordre établi

Les institutions financières en tout cas n'apprécient pas une politique qui tient davantage compte des besoins des gens que des profits des banques. En 2012, l'agglomération est rappelée à l'ordre par l'agence de notation Fitch Ratings, à laquelle la collectivité est abonnée pour la somme rondelette de 50 000 euros par an, et qui note la capacité de ses clients à emprunter sur les marchés financiers. Trop

d'innovations, trop d'investissement, pas suffisamment d'épargne, une politique contraire à l'orthodoxie austéritaire, elle somme la collectivité à changer de politique, à dépenser moins, à renoncer à la gratuité. Les élus ont conscience qu'ils dépendent des électeurs et non des agences de notation. Nous avons décidé de renvoyer Fitch Ratings, **ce ne sont pas les financiers qui décideront de nos politiques locales.**

Des obstacles, nous en avons eus aussi avec le Préfet, représentant de l'Etat. En février 2009, la communauté d'agglomération adopte l'avenant qui permet d'inclure dans la délégation de service public signée avec les autobus aubagnais, le choix de la gratuité. Un mois et demi plus tard, le Préfet demande au président de l'agglomération de retirer cet avenant, en clair de renoncer à la gratuité. L'argumentation du Préfet invoque la définition de la DSP telle que la fixe le code général des collectivités territoriales. Pour faire court : il faut que la rémunération du délégataire soit liée aux résultats de l'exploitation du service. Nous avons passé outre et maintenu la gratuité, le Préfet a porté l'affaire devant le tribunal administratif de Marseille, celui-ci, en décembre 2011, a rejeté le référé du Préfet des Bouches-du-Rhône. Selon les juges, le fait que le délégataire ne perçoive plus de recettes liées au paiement de titres de transport « est en l'espèce sans incidence sur l'économie globale du contrat et sur l'existence d'un risque exploitation pour le délégataire ». En effet, la

rémunération du délégataire est liée aux résultats d'exploitation. L'histoire ne s'arrête pas là, le Préfet fait appel du jugement et l'affaire est toujours en cours.

La gratuité c'est un choix de société

Rien n'est plus alternatif au marché que la gratuité, puisqu'elle instaure, dans les faits, la vieille utopie communiste et libertaire, non plus « **à chacun ses moyens financiers** », mais « **à chacun selon ses besoins...** ».

Au départ, les habitants n'ont pas cru que ce qui est payant, depuis la nuit des temps, devienne gratuit. Ensuite, ils ont vite été enthousiastes. La gratuité est aujourd'hui un acquis irréversible.

Nous avons également eu à faire face à une opposition politique violente, avec des affirmations du type « *Avec la gratuité, il n'y aura plus de qualité de service, il y aura plus de violence, plus de dégradations, plus d'incivilités. Quand c'est gratuit, les gens ne respectent plus rien, il faut que les usagers sachent ce que ça coûte...* ». **Et surtout la hantise pour les adversaires de la gratuité que l'expérience se généralise.**

La gratuité engendre des liens sociaux complètement modifiés, le métier des agents a changé, les contrôleurs sont devenus des agents de vie sociale, les

conducteurs sont concentrés sur leur métier celui de conduire, pas sur le compostage du ticket, la seule règle dorénavant est de dire bonjour. La gratuité, ce n'est pas qu'une question de transport, c'est une question de transformation de la société et de la vie des gens.

Elle n'a pas engendré de tensions, au contraire celles-ci ont disparu, il n'y a plus d'argent en circulation dans les bus, donc pas de tentation, plus de course-poursuite avec les contrôleurs, plus de campagnes coûteuses contre la fraude.

Davantage de monde dans les bus, c'est plus de sécurité. Plus de déplacements, c'est davantage de gens qui vont au cinéma, dans les commerces.

Il y a de l'induit économique dans la gratuité.

Avec la gratuité, il n'y a pas de centre-ville réservé à quelques-uns, il n'y a pas de communes inaccessibles, on désenclave les cités populaires, chacun va où il veut, il est libre, libre de se déplacer aussi longtemps et autant de fois qu'il le désire. Liberté, égalité, gratuité, c'est la devise qui donne le droit à la mobilité, au déplacement, le droit pour tous à la ville, au territoire.

C'est un choix innovant, **c'est ce que j'appelle la « Radicalité de gestion »**.

Régulation ou dépassement du marché

Prédominant en politique deux courants de pensée :

- A. La pensée de gauche, qui s'efforce d'imposer des règles sociales au système marchand pour en atténuer la violence. Elle s'appuie pour ça sur les pouvoirs publics et l'administration, censés représenter l'intérêt général et le protéger contre les intérêts privés. Ce que l'on appelle la « régulation », les pauvres payent moins que les riches, l'Etat joue un rôle de redistribution.

- B. La pensée de droite, pour qui le marché est « autorégulateur » et assure la meilleure répartition possible, pour qui les inégalités sont naturelles. Il y a ceux qui s'en sortent et les autres, ceux qui n'ont pas su saisir leur chance et qui se sont exclus.

La gratuité n'entre pas dans ces catégories. Ni l'une, ni l'autre. Elle ne se soumet pas aux rapports marchands. Elle ne les régule pas non plus. Elle les dépasse. Si l'utilisateur peut voyager autant de fois qu'il le veut et sans ticket, la loi du marché n'est pas simplement corrigée, elle est abolie.

Elle permet de ne plus faire **la distinction entre les riches et les pauvres** en attribuant le même avantage, la gratuité s'évite de contrôler et de mettre en évidence la hiérarchie des positions sociales.

La collectivité peut faire, mais elle ne peut pas tout

Quelques mots sur la délégation de service public, car on nous dit quelquefois « Oui, tout cela est bien, mais vous engraissez des actionnaires avec de l'argent public ». Notre partenaire, je l'ai dit, est Veolia : 331 000 salariés, 30 milliards d'euros de chiffre d'affaire.

Il est difficile de rompre le contrat aujourd'hui, cela entraînerait trop de complication juridique, mais, à terme, il reste envisageable de passer en régie directe. Car on peut se poser la question : pourquoi un service entièrement financé par de l'argent public viendrait-il renforcer les profits d'un conglomérat capitaliste ? Néanmoins, cela prend du temps, on ne peut pas de façon hasardeuse remplacer une entreprise qui dispose de matériels, des savoir-faire, de l'expérience, sans être certain que la qualité de la prestation restera au moins équivalente.

Et puis il y a une question de fond. Le Pays d'Aubagne et de l'Etoile n'est pas en capacité de nationaliser Veolia. Par contre, ses choix politiques ont su contraindre une entreprise emblématique du pouvoir capitaliste sur la vie

publique à servir une logique contraire à celle du marché. **La collectivité a fait sa part de travail en contraignant un géant capitaliste à s'éloigner le plus possible de la logique marchande**, la question de l'appropriation sociale des moyens de travail, c'est une autre question qui ne peut se résoudre seulement à l'échelle d'un territoire. Les alternatives mises en œuvre dans les collectivités ne dédouanent pas la nécessité de choix macropolitiques, novateurs.

Un réseau européen de la gratuité

En France, il y a une vingtaine de territoires qui ont adopté la gratuité des transports, d'autres s'interrogent. Nous nous sommes réunis, à Aubagne en septembre 2011, pour échanger nos expériences, avec l'ambition de nous constituer en réseau. **La capitale de L'Estonie est en gratuité des transports depuis le début de l'année, le Maire de cette ville a invité, à la fin de l'année dernière, notre Présidente pour traiter de ce sujet.** Nous participons pour l'agglomération à des réunions qui regroupent une douzaine de villes qui s'inscrivent ou qui réfléchissent à s'inscrire dans cette démarche.

Nous ne disons pas que l'expérience Aubagnaise est applicable dans les mêmes conditions partout, **c'est une avancée locale sur un champ limité, on peut néanmoins la lire comme un petit pas dans un mouvement politique plusieurs fois millénaire qui s'appelle « Emancipation ».**

Elle renoue avec les grands moments d'utopie qui ont marqué notre histoire : gratuité de l'école, gratuité des soins avec la sécu. Ce mouvement est tenace ; dans d'autres communes, des élus ont ouvert d'autres espaces de gratuité : gratuité des obsèques, gratuité de l'eau. Des citoyens ouvrent des espaces « sans argent » où chacun apporte et prend ce dont il a besoin. Il y a une dizaine d'années, un groupe d'élus, dont notre regretté Bernard Birsinger Président de l'ANECR, maire de Bobigny, avait porté l'idée controversée de « Gratuité du logement social. ».

La gratuité de l'émancipation

Chacun aura compris que l'intuition de la gratuité à Aubagne n'est pas d'abord venue d'une préoccupation écologique. **Elle prend naissance dans une conception politique qui s'attache en tout domaine à rechercher des alternatives progressistes de nature anticapitaliste.**

Des courants politiques différents qui, historiquement, ont été opposés, travaillent dans ce sens. Je pense au travail de Paul Ariès sur la mondialisation et la décroissance « La gratuité du bon usage et le renchérissement du mésusage », une recommandation mise en pratique par les collectivités qui propose un « quota d'eau vitale gratuite et des prix beaucoup plus élevés pour remplir sa piscine ». La croissance du bon usage se traduit en même temps par

une « décroissance de carburant nécessaire à chaque déplacement, une décroissance des tonnes d'acier déplacées pour faire bouger une personne, une décroissance des besoins en parking ou en réparation voirie ».

La question de la gratuité des services publics locaux ou nationaux divise la gauche, y compris la gauche radicale. C'est une des questions non résolues.

Ceux qui, à gauche, s'opposent à la gratuité, le font souvent avec l'argument que ceux qui peuvent payer, doivent payer. Si on accepte cette argutie pour les transports, pourquoi ne pas l'admettre pour l'école ou la santé ?

Il y a deux types de gratuité qui s'opposent : **une gratuité d'accompagnement** du système, à savoir : une gratuité pour ceux qui sont « tombés », toujours condescendante destinée aux pauvres, et il y a **la gratuité d'émancipation**, celle qui permet à tous les dominés, exploités, de s'émanciper de la loi de l'argent. Ce qui est beau avec l'école publique, c'est que l'on ne demande pas aux enfants s'ils sont gosses de riches ou de pauvres.

La création politique

Faire reculer l'emprise de l'argent sur la société, ouvrir des espaces de gratuité et de droit universel, c'est donner un autre sens à la vie.

Je suis persuadé que chaque fois que l'on rogne de l'espace, de la puissance au libéralisme, au règne de l'argent, on permet à l'histoire de s'ouvrir à nouveau, on crée de l'espoir. On invente de nouveaux rapports sociaux et **surtout on permet la rencontre avec la création politique** qui aujourd'hui, c'est mon point de vue, fait tant défaut.

Merci de votre attention.