



Extrait du Association pour l'Économie Distributive

<https://www.economiedistributive.fr/Metro-gratuit>

**LES DOSSIERS DE LA GRANDE RELEVÉ**

# Métro gratuit ?

- La Grande Relève - N° de 1935 à nos jours... - De 1976 à 1987 - Année 1986 - N° 844 - avril 1986 -

Date de mise en ligne : mardi 23 juin 2009

Date de parution : avril 1986

---

**Copyright © Association pour l'Économie Distributive - Tous droits réservés**

---

### UNE OBSCURITE VOULUE

En 1936 certains hommes politiques prÃ©conisaient le poinÃ§onnage des tickets de mÃ©tro Ã l'entrÃ©e, mais aussi Ã la sortie des voyageurs, afin d'Ã©viter le chÃ¢mage (I), d'Ã©jÃ ... Plus tard nos camarades distributistes, prenant le contre-pied de cette initiative, lancÃrent l'idÃ©e du mÃ©tro gratuit. C'Ã©tait le temps des petits trous dans les tickets et du poinÃ§onneur des Lilas de la chanson populaire restÃ©e cÃ©lÃ©bre. Au-delÃ du folklore, voyons comment se posait et se pose le problÃme soulevÃ© qui, comme on l'apprendra me prÃ©sente pas que des aspects anecdotiques, humoristiques et superficiels.

Sans entrer dans des dÃ©tails par trop techniques et particuliers, il est tout de mÃªme nÃ©cessaire de rappeler que la situation de 1936 me diffÃ©rait guÃre, en ce qui concerne la vente et contrÃ´le des billets de celle d'origine et qu'elle se perpÃ©tua, sur le mÃ©tro proprement dit, jusqu'Ã la fin de 1973, comme nous le verrons plus loin. La vente Ã©tait assurÃ©e dans la salle de distribution et la validation des diffÃ©rents tickets et cartes par un ou des poinÃ§onneurs, suivant la disposition des accÃ©s aux quais. Des appareils Ã©taient en place afin d'empÃªcher la resquille par le passage cÃ¢tÃ© sortie (portes ou battants verrouillÃ©s). La fabrication des billets, d'abord obtenue au moyen de machines imprimeuses dÃ©centralisÃ©es fut ensuite regroupÃ©e dans un atelier spÃ©cialisÃ©.

Le coÃt du pÃ©age comprend donc des frais de personnel (buralistes, poinÃ§onneurs, contrÃ´leurs sur lignes, imprimeurs, etc...) et des frais d'installations (amÃ©nagements des locaux et des accÃ©s, Ã l'investissement et Ã l'entretien). Cette notion de charges de personnel englobe aussi les agents de maÃ®trise, les cadres et cadres supÃ©rieurs, y compris au niveau des autoritÃ©s de tutelle et des ministÃres qui, Ã un degrÃ© quelconque travaillent et rÃ©flÃ©chissent Ã la conception et Ã la gestion du paiement du transport en gÃ©nÃ©ral.

Il convient de remarquer, d'Ã©s ce stade du raisonnement, que le personnel vendeur ou poinÃ§onneur avait Ã©galement une fonction de prÃ©sence humaine sur les quais et dans les accÃ©s dont on mesure mieux l'importance dans les circonstances prÃ©sentes.

Si le coÃt direct du personnel peut, dans une certaine mesure, Ãªtre Ã©valuÃ© avec prÃ©cision, Ã condition de se trouver en possession des documents de rÃ©fÃ©rence, le coÃt indirect et les frais supplÃ©mentaires dus aux dispositions spÃ©ciales nÃ©cessitÃ©es par le pÃ©age est difficile, sinon impossible Ã chiffrer. Ajoutons que, Ã l'Ã©poque des premiÃres propositions de gratuitÃ©, il Ã©tait impossible d'en Ã©valuer le coÃt. (Le coÃt direct est encore imprÃ©cis pour nous en 1986, dans la difficultÃ© oÃ¹ nous sommes de retrouver les bilans financiers indispensables). N'oublions pas que, pour des raisons que nous verrons plus loin, les sommes correspondantes ont Ã©tÃ© soigneusement dispersÃ©es dans diffÃ©rentes rubriques afin d'en empÃªcher la totalisation.

On peut toutefois penser que la suppression de toutes les charges dues au paiement du transport aurait pÃº, au cours de la pÃ©riode qui se situe entre 1936 et 1973, Ã©quilibrer en totalitÃ© ou en grande partie la perte des recettes voyageurs.

Un autre motif inavouÃ© s'opposait Ã une telle mesure : la chute importante, de l'ordre de cinq mille emplois, qui en aurait rÃ©sultÃ©. C'est ce qui explique que la proposition des distributistes ait fait, d'Ã©s l'origine l'unanimitÃ© contre elle : gouvernement, directions, syndicats des diffÃ©rentes obÃ©diences et des diffÃ©rentes catÃ©gories, ainsi m'est-elle pas parvenue Ã la notoriÃ©tÃ© suffisante pour obtenir le soutien de ceux qui auraient pÃº la dÃ©fendre : les usagers.

Par contre l'intÃ©rÃªt, plus que rÃ©duit, du travail de poinÃ§onneur, malgrÃ© le contact avec le public qui l'enrichissait un peu, avait, surtout aprÃs la seconde guerre mondiale, suscitÃ© le dÃ©tachement des intÃ©ressÃ©s et la mauvaise conscience des responsables. Ces remords allaient Ãªtre apaisÃ©s par la vague d'automatisation survenue Ã partir de 1968. Le progrÃs technique se substituait, sur ce point, Ã la gratuitÃ© (2).

## L'AUTOMATISATION DU CONTROLE

Les premiers tourniquets furent installés sur le réseau métro en 1968-69 et sur la section Nation-Boissy-Saint-Leger du R.E.R. inaugurée le 12 décembre 1969. La première phase d'automatisation du métro proprement dit fut achevée à la fin de 1973, date à laquelle les poinçonneurs ont disparu et ont été reclassés ou ont pris leur retraite. Les portillons étaient débloqués, au début, par l'introduction de billets ordinaires, identiques à ceux des autobus depuis l'unification réalisée en 1967. Ce fut d'ailleurs une période, de plusieurs années parfois, tout-à-fait faste pour les fraudeurs, car il suffisait d'introduire dans les composteurs un carton ordinaire au format adéquat pour débloquer les tripodes. La hâte des autorités et de quelques responsables avait été telle qu'ils n'avaient pu supporter d'attendre la magnétisation des billets et celle des appareils, terminée seulement en juillet 1974. Une préoccupation qui a coûté bien cher à la R.A.T.P., donc à la collectivité et a accru la tentation à chercher des moyens de ne pas payer. Le système fut complété, au fil des années, par des distributeurs de tickets à codage magnétique, aussi bien à l'usage du public qu'à celui des buralistes-receveurs. Le traitement informatique des titres de transports construits par plus de 2000 cartes magnétiques est centralisé dans un immeuble du Boulevard Bourdon au moyen d'un réseau câblé, dont la longueur dépasse 32000 km, et de douze ordinateurs.

L'investissement nécessaire pour toutes ces installations a été très élevé et, au reste, encore une fois, extrêmement difficile à chiffrer en raison de son étalement sur plusieurs années et de sa répartition sur des lignes budgétaires très variées. Vive la transparence des documents administratifs ! - La durée d'amortissement de ces capitaux varie, suivant les spécialistes, entre deux ans et l'infini ! C'est dire l'imprécision et le vague des financiers sur un point aussi important pour l'orientation qui nous intéresse ici. Peut-être des études exhaustives existent-elles, mais, dans ce cas, elles sont tenues soigneusement confidentielles.

Sans être tout-à-fait complet, il convient néanmoins d'évoquer le R.E.R. dont l'interconnexion, de plus en plus poussée avec les lignes de banlieue parisienne de la S.N.C.F., poserait le problème de l'extension de la gratuité éventuelle à cette partie du réseau de la société nationale (3). Afin d'éviter, au moins dans un premier temps, une telle complication, il faudrait, peut-être se limiter au métro urbain. - Le système de péage doit aussi s'adapter à une tarification devenue de plus en plus compliquée avec le temps et, il faut bien le dire, la magie des autorités de tutelle qui ont instauré des différenciations innombrables entre les prix payés par les différentes catégories de voyageurs. Par contre la carte orange, bien que s'ajoutant aux titres de transports existants, sans en supprimer jusqu'à présent, apporta une simplification relative dans la perception du prix des places, en 1974. La structure des péages évoluée techniquement vers une maintenance plus réduite, car elle fut longtemps hors de prix, et vers une plus grande décentralisation, afin de limiter le nombre des pannes générales (4) ; tout ceci grâce à l'emploi généralisé des microprocesseurs.

## LA GRATUITE PAR LA FRAUDE ET LA GREVE !

Toutes ces dispositions ne suppriment pas la fraude. L'esprit traditionnellement fertile du parisien dans ce domaine s'est toujours exercé ; il a été attisé par les décisions maladroites prises entre 1969 et 1974, ainsi que nous l'avons vu ci-dessus. Le transporteur a agi tous azimuts en lançant des campagnes d'affichage (« Frauder c'est bête »), des études par sondage à prévision scientifique en vue de classer les différents types de fraudeurs, de la répression par intensification des contrôles, enfin des dispositifs divers (portes et portillons anti-fraude). Ces appareils sont en cours de généralisation. Mais un reliquat très difficilement réductible semble être admis à l'instar du vol dans les grandes surfaces. A quel niveau se situe la fraude ? Il est également délicat de répondre à cette question. D'après des recherches internes le taux aurait atteint 5,6 % en 1981, 4,6 % en 1982 et 4,3 % en 1983 sous l'effet des mesures prises. Cette fraude présente un caractère irritant car c'est finalement le contribuable et l'utilisateur qui paient la place du fraudeur.

Cette affaire serait évidemment réglée par le métro gratuit. Le bourrage et le bris des composteurs cesseraient.

Des « Groupes d'action pour la gratuité des transports qui ne se manifestent apparemment plus, ont engagé à frauder. D'autres veulent atteindre la gratuité par la grève. L'idée apparait, en mars 1951, dans le journal Agir 'des Groupes d'action pour l'économie distributive. Dans les années 1975 les Groupes de salariés pour l'économie distributive reprennent le mot d'ordre d'une grève de gratuité dans les transports, première étape de la grève générale productrice et distributive qui était censée déboucher sur l'instauration de l'économie distributive (5). La date était même fixée : du 1er au 31 août 1975. Ce fut un échec complet pour deux raisons d'ailleurs prévues mais écartées : ce type d'action est illégal et il n'engage que le personnel chargé du ménage. Sans oublier que la structure nouvelle de perception décrite précédemment modifie l'aspect du problème, examinons un instant l'illégalité de la grève envisagée. Une action en faveur de l'économie distributive peut-elle amener ses adeptes à enfreindre la loi ? Oui disent les uns : le syndicat lui-même n'est-il légal que depuis 1883, le droit de grève date de 1864 et encore sous certaines conditions très restrictives ; avant il fallait bien agir quand même, d'ailleurs « la loi n'est que la volonté du fort ». C'est que, justement, tout au moins pour le moment, et peut-être pour longtemps encore, nous ne sommes par conséquent en position de force. Considérons, c'est du moins l'opinion du signataire, que la loi est surtout maintenant la sauvegarde des modestes, et travaillons patiemment à la diffusion de nos idées avant de lancer des directives inconsidérées.

### UNE EVOLUTION ENCOURAGEANTE

Remarquons aussi que, sauf exceptions momentanées, nulle part dans le monde ni le métro, ni les transports publics ne sont gratuits. A Moscou le tarif unique devenu presque symbolique avec le temps, est de 5 kopeks soit 0,5 F environ au cours officiel. Des expériences de gratuité, à titre de promotion, ont été menées ces dernières années à Marseille et également à Paris lors du lancement de prolongements nouveaux. Dans quelques villes moyennes (Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Montpellier, etc...) les lignes de transport municipales sont gratuites pour l'usager, étant entendu que la collectivité locale verse au transporteur qui les assure le prix de son service. Enfin chacun sait que, depuis le 1er octobre 1983, les employeurs sont tenus de rembourser à 50 % les frais de déplacements domicile-travail de leurs salariés. Ce point qui peut être considéré comme un premier pas vers la gratuité, bouleverse complètement les données de notre étude. (6)

### LA GRATUITE VUE DE « L'INTERIEUR »

Comment se présente la question posée vue de l'intérieur de l'entreprise elle-même, la R.A.T.P. ? L'on peut considérer comme purement corporatiste la réaction de ceux qui ne manqueront pas de trouver tout à fait insupportable la perte du contrôle des sommes importantes : 4,6 Md F pour le R.E.R. perçues directement sur les usagers (7). On retrouve là l'état d'esprit de personnes qui, à tous les niveaux, ont la sensation que l'affaire est leur chose et leur appartient presque, ce qui est évidemment faux.

Le point essentiel où se retrouveraient la quasi-totalité des agents, de ceux d'exécution, jusqu'aux responsables les plus élevés, serait la diminution des effectifs qui pourrait atteindre environ 3000 personnes dans l'hypothèse de la gratuité complète, 2500 dans celle du réseau ferré et 2000 dans celle du seul métro. Ces chiffres estimés approximativement tiennent compte de la suppression des postes de receveurs-buralistes, de contrôleurs et de tout le personnel commercial en général. Etant entendu que les receveurs d'autobus et les poinçonneurs de métro ont déjà disparu. Bien sûr tous ceux qui s'occupent de publicité ou de promotion du transport (8), à l'intérieur comme à l'extérieur de la société seraient également touchés ; l'accès libre étant une incitation suffisante.

Ajoutons aussi qu'il faudrait limiter l'absence des agents dans les stations, afin d'assurer la sécurité. Rien que ce chapitre suppose une véritable révolution dont on ne voit pas bien quelle force serait capable de l'imposer dans l'état actuel des mentalités et, en considération du niveau de chômage atteint.

### L'ASPECT FINANCIER

Continuons à être concret et citons quelques résultats financiers de l'année 1984 : les charges d'exploitation étaient de 13291 MF dont 7921 MF soit 59,6 % pour les charges de personnel. Les recettes directes du trafic de 4969 MF, les remboursements pour réductions tarifaires et l'indemnité compensatrice pour non-augmentation des tarifs, au total de 7520 MF, soit une répartition de 34 % payés directement par les voyageurs. 27 % par l'état, 18 % par les employeurs, 12 % par les collectivités locales et 9 % de recettes diverses (9).

Il résulte de ces éléments que si l'on désirait passer à la gratuité sur l'ensemble du réseau R.A.T.P. en recherchant la compensation des sommes perdues, c'est environ 4 Md F qu'il faudrait trouver, soit 3 de la contribution actuelle de l'état, 0,1 % du produit intérieur brut marchand ou 0,47 % des recettes du budget national. Ce montant serait réduit à 2,5 MdF pour le réseau ferré et à 1,6 MdF pour le seul métro.

Ces calculs sont faits sans tenir compte d'une éventuelle augmentation du trafic résultant de la gratuité qu'il paraît impossible de chiffrer et dont on peut admettre qu'elle se stabiliserait assez vite : pourquoi voyager lorsqu'on n'en a pas besoin ? mais d'autres diront qu'elle sera forte : pourquoi se priver de transports publics lorsqu'on peut le faire gratuitement ? Ils affirmeront que cet accroissement de fréquentation nécessitera un renforcement en matériel et en personnel qui renchérira le coût estimé. Ils citeront en exemple les lignes d'ajout surchargées et se confieront aux études faites lorsqu'on imaginait une crise de l'approvisionnement pétrolier telle qu'aucune automobile ne circulerait plus dans les villes.

Quoi qu'il en soit comment ventiler les 4 MdF recherchés ? Plusieurs solutions peuvent être envisagées. D'abord celles déjà proposées par la R.A.T.P. pour lui permettre d'investir plus sans augmentation importante des tarifs : à savoir participation accrue des grosses sociétés et des grandes surfaces de vente (10) dont le personnel et les clients sont véhiculés en toute sécurité et sans perte de temps. Ensuite progressivement augmente sur la Taxe intérieure sur les produits pétroliers payée par les automobilistes en contre-partie des facilités de circulation obtenues grâce aux transports en communs. Enfin, financement au moyen de l'impôt national ou local. Le premier serait mal vu des provinciaux qui n'utilisent pas les transports parisiens ; le second serait élevé : 4 milliards de francs font environ 400 F par habitant de la région (11) et par an. À ce sujet les habitants de Lyon et de Marseille déjà pourvus de métros et d'autres villes qui le seront ou possèdent des transports routiers ne manqueraient pas de réclamer, eux aussi, la gratuité. Ils se plaignent déjà de payer leur billet plus cher que les parisiens. Sans compter que l'idée viendra ensuite à certains de réclamer l'eau, l'électricité, le gaz gratuits, mesures qui nous rapprocheraient de l'économie distributive...

### LES ASPECTS PSYCHOLOGIQUES

Arrêtons-nous un instant sur un argument psychologique souvent ignoré par les distributeurs et qui va d'ailleurs à l'inverse de la crainte de surcharge. Il s'agit de la désaffection et, souvent, de la dévalorisation qui tend à affecter tout ce qui est gratuit. L'eau du robinet est presque gratuite il ne faut donc pas en boire, mais acheter de l'eau minérale ; des services médicaux ou des médicaments sont gratuits : ils sont donc forcément inefficaces, il faut payer cher pour être bien soigné, etc... Il est vrai qu'un réflexe ancestral tend à associer qualité et cherté. Remarquons, quand même, que les consommateurs s'affranchissent de plus en plus de ce genre de sophisme et que l'une des caractéristiques du mouvement qui les rassemble en grand nombre est la quête du meilleur rapport

qualité - prix ; alors quand le dénominateur est nul...

## LA TRANSITION

L'une des préoccupations majeures des lecteurs de la G.R. reste les moyens de transition à proposer et à développer en vue de passer à la nouvelle économie. Un groupe de travail se penche actuellement sur cette importante question. La principale difficulté de cette démarche est que le fonctionnement des deux systèmes est incompatible. Ainsi l'une des thèses favorites de M. Pierre Drouin du journal « Le Monde » et qui lui sert à refuser toute allusion, même la nôtre, aux idées de Jacques Duboin dans ce journal, est que nos propositions sont inflationnistes. Il est exact qu'elles le sont souvent dans le cadre du régime capitaliste et comme M. Drouin est incapable d'en imaginer un autre... Elle ne le sont nullement à partir du moment où la monnaie gagée sur la production s'annule à la première transaction. D'autres, au contraire, surtout parmi nous, raisonnent comme si nous étions déjà installés dans la nouvelle économie et lancent des projets qu'il serait effectivement facile de réaliser dans ce cas, mais qui seraient néfastes à présent. C'est tout le problème du passage d'un système à l'autre et, il faut l'écarter c'est l'explication de quelques échecs des gouvernements du P.S.. Retenons que le parti socialiste, beaucoup plus puissant que nous, n'a pas obtenu le soutien estimé nécessaire pour mettre en œuvre sa stratégie prévue de rupture avec le capitalisme et, en attendant que les grandes lois du système ne soient plus considérées comme immuables par nos contemporains, restons modestes dans nos propositions.

Le métro gratuit est-il utopique ? Il est plutôt difficile à atteindre, comme nous l'avons vu. Malgré le remboursement partiel déjà acquis en faveur des salariés, ce serait un slogan encore attirant et un moyen de transition envisageable. Il pourrait être décidé tout en restant provisoirement, dans le cadre des règles comptables actuelles (12). Chacun, après avoir pris connaissance des éléments du dossier, en mesurera les chances de réalisation pratique. Pour ou contre le projet, il serait bon que les lecteurs se manifestent. Nous leur proposons un large débat à ce sujet. Les réponses à cet appel constitueront un test d'intérêt et nous permettront d'orienter notre stratégie dans ce domaine.

(1) Rappelé par L. Tissot dans « Quand le peuple s'éveillera ». Voir La G.R. de janv. 1986. Notons que, sur le R.E.R. actuel, où le tarif est différencié, les billets sont, effectivement contraires à l'entrée et à la sortie, ce qui est superflu avec le tarif unique.

(2) Pour plus de détails voir « Notre Métro » par J. Robert, chez l'auteur, 32, av. du Roule, 92200 Neuilly-sur-Seine.

(3) A signaler que La G.R. du 10 mai 1952 se fait l'écho d'une revendication pour un titre de transport S.N.C.F. gratuit en faveur des bénéficiaires de congés payés.

(4) Cas où les passages magnétiques sont mis en « passage libre », souvent à l'insu des voyageurs, comme il est fait les jours de grève du personnel des stations.

(5) Voir La G.R. N° 726 de juillet 1975.

(6) Dans le même esprit, rappelons la suppression partielle de la 1ère cl. le 1er mai 1982.

(7) Dans tout le texte : MF = Millions de francs, MdF = Milliards de francs.

(8) Dont le budget, probablement sousestimé, est évalué à 15 MF en 1984.

(9) Il s'agit des comptes courants de l'exercice. Les investissements qui se sont élevés à 2904 MF la même année ont été financés pour 61 % par les emprunts, 20 % par des subventions d'équipement et 19 % par l'auto-financement.

(11) Selon la loi de décentralisation, c'est la région qui a la responsabilité des transports en commun urbains. Pour des raisons de priorité et surtout de financements ce principe n'a pas pu être appliqué, encore, en Ile-de-France.

(12) Il y aura alors, c'est vrai, redistribution. La transition peut-elle ne pas passer par là ?