

MAGALI GIOVANNANGELI  
JEAN-LOUIS SAGOT  
DUVAUROUX

**VOYAGEURS SANS TICKET**

**LIBERTÉ**

**ÉGALITÉ**

**GRATUITÉ**

**UNE EXPÉRIENCE SOCIALE À AUBAGNE**

AU DIABLE VAUVERT

# Voyageurs sans ticket

Liberté, égalité, gratuité :

une expérience sociale à Aubagne

AU DIABLE VAUVERT

Magali Giovannangeli  
Jean-Louis Sagot-Duvaouroux

# Voyageurs sans ticket

Liberté, égalité, gratuité :  
une expérience sociale à Aubagne

## Autres ouvrages de Jean-Louis Sagot-Duvaurox

### Essais

ON NE NAÎT PAS NOIR, ON LE DEVIENT, *Albin Michel*, 2004.

DE LA GRATUITÉ, *Éditions de l'Éclat*, 2006.

ÉMANCIPATION, *Éditions La Dispute*, 2008.

ILOTOPIE – LES UTOPIES À L'ÉPREUVE DE L'ART, *l'Entretemps*, 2008.

### Ouvrages collectifs sur la gratuité

POUR LA GRATUITÉ DES SERVICES PUBLICS, *Golias*, 2010.

DROIT ET MARCHANDISATION, *LexisNexis Litec-CREDIMI*, 2010.

LA GRATUITÉ, ÉLOGE DE L'INESTIMABLE, *La Découverte, MAUSS*, 2010.

### Films et pièces de théâtre disponibles en DVD

LA GENÈSE (Scénario), film de Cheick Oumar Sissoko,  
Sélection officielle Cannes 1999 « Un certain regard »,  
*Médiathèque des trois mondes*, 1999.

BOUGOUNIÉRE INVITE À DÎNER, *BlonBa/Copat*, 2005.

SUD-NORD, LE KOTÉBA DES QUARTIERS, *BlonBa/Copat*, 2007.

VÉRITÉ DE SOLDAT, *BlonBa/Copat*, 2010.

ISBN : 978-2-84626-433-4

© Éditions Au diable vauvert, 2012

Au diable vauvert  
[www.audiable.com](http://www.audiable.com)  
La Laune 30600 Vauvert

Catalogue disponible sur demande  
[contact@audiable.com](mailto:contact@audiable.com)

Introduction

## Ceci n'est pas une préface !

Par Hervé Di Rosa\*

Lorsque Magali Giovannangeli et Jean-Louis Sagot-Duvauroux m'ont sollicité pour écrire la préface de cet ouvrage, je fus saisi d'une grande joie, mêlée de surprise, et un peu intimidé par cette belle invitation : écrire sur la gratuité ? Moi, l'artiste ? J'étais comme ces voyageurs incrédules qui pour la première fois de leur vie sont montés dans un bus gratuitement, un peu grisés et comme saisis d'un petit vertige : « Tiens c'est vrai, c'est gratuit... »

Mais une fois la surprise digérée et ma timidité remise à sa juste place, reste la joie, le bonheur de l'aventure : dans le bus pour les uns, dans l'écriture pour moi. Comme un voyageur sans ticket, qui n'a plus peur des contrôles, je me suis lancé, plume en main, sur les sentiers de la gratuité !

Moi qui enfant ne payais pas le train grâce au travail de mon père à la SNCF, je sais mieux que quiconque que sans la gratuité ma vie aurait été transformée. Ces voyages gratuits m'ont permis d'aller à Paris durant les vacances scolaires. Je courais les expositions, les libraires, les cinémas, à une époque, avant la décentralisation, où peu de culture parvenait jusqu'à Sète.

Le mot qui me vient à l'esprit immédiatement, c'est le mot « lien ». Pas au sens d'entrave mais de liaison, de trait d'union. Et c'est évident : il y a un lien intime et profond entre la gratuité des transports et l'art contemporain. J'exagère ? Vous ne voyez pas ? Je m'explique : la gratuité dans les transports est une innovation, une audace formidable, et l'art contemporain doit, lui aussi, être innovant et audacieux, sinon à quoi sert-il ? L'artiste contemporain, sans

arrêt, recherche des pistes nouvelles, est en mouvement pour ouvrir les esprits et s'ouvrir aux autres, est en lien avec ses semblables.

Ce lien entre humains, la gratuité le permet, le nourrit, l'embellit, l'amplifie. C'est ce que démontre l'expérience de la gratuité dans les transports en Pays d'Aubagne et de l'Étoile. C'est la reconnaissance d'un droit : celui d'aller et venir sans entrave, de découvrir de nouveaux lieux et d'autres que soi-même, en se riant des frontières, celles de l'argent mais pas que : celles que l'on peut aussi avoir dans la tête. L'analogie avec la démarche de l'artiste contemporain, en tout cas telle que je la conçois et telle que je la vis, est saisissante : lui aussi va et vient, se joue des frontières, les abolit, circule, se nourrit des autres et crée !

« L'homme voiture » me terrifie. Ces petites boîtes en tôles roulantes rendent les hommes tristes, isolés et révèlent malheureusement leurs réelles ambitions sociales et leurs échecs. Tandis que les transports publics sont les derniers lieux de rencontre non virtuels de nos sociétés, auxquels on peut ajouter le bistrot du quartier, quand il existe encore ! Du coup, rendre les transports gratuits, c'est

reconnaître la haute importance des relations humaines et mettre tout le monde à égalité. L'art lui aussi doit être accessible et son enseignement démocratique, il ne peut pas être que l'objet d'un échange financier.

On sait que la marchandisation est partout et que l'art aussi est un vaste marché. Eh bien non. La marchandisation n'est pas partout : les bus peuvent être gratuits, l'accès à l'art peut être gratuit. Et du coup, tout le monde y a droit. Et cela tombe bien parce que rien n'est plus humain que de se déplacer, bouger, et rien n'est plus humain que d'ouvrir les yeux pour voir le monde qui nous entoure et vouloir le comprendre ! Entrer dans un bus ou dans un tramway, c'est facile. Ça l'est encore plus quand ce bus et ce tramway sont gratuits. Entrer dans l'art contemporain, ce n'est pas compliqué si l'on permet à tous de s'en régaler, c'est-à-dire d'avoir les clés pour le comprendre et savoir d'où il vient.

J'ai accepté d'habiller le futur tramway du Pays d'Aubagne et de l'Étoile parce qu'il sera bien plus qu'un moyen de transport mais aussi un lieu de rencontres. Ce sera le premier tramway gratuit au monde ! Le travail engagé avec les

enfants sera un temps d'éducation artistique et un temps d'appropriation du tramway qui va, demain, les transporter. Grâce au tram, ces enfants vont découvrir les territoires immenses de l'art moderne et de l'art contemporain. Et justement, l'histoire de la gratuité c'est un peu comme l'histoire de l'art : elles sont toujours en train de s'écrire parce qu'elles sont le fruit d'expériences, de tâtonnements, de prises de risques. Et puis, ce sont les humains qui les font, ces histoires. Pour les transmettre et les faire partager, ils doivent les raconter. C'est ce que font ici Magali Giovannangeli et Jean-Louis Sagot-Duvaurox. Ils écrivent une page de l'histoire de la gratuité. Une idée, j'espère, qui fera son chemin.

\* Hervé Di Rosa est artiste peintre. Dans les années 1980, il fut l'un des principaux acteurs du mouvement de la Figuration libre. De nombreuses expositions lui ont été consacrées à travers le monde. Né à Sète en 1959, il y a créé en 2000 le MIAM (Musée international des Arts modestes).

Parmi ses projets, il travaille actuellement à l'habillage du tramway du Pays d'Aubagne et de l'Étoile. Un projet mené auprès des enfants de 3 à 10 ans avec les enseignants et animateurs des centres de loisirs et des maisons de quartier d'Aubagne.

Chapitre 1

« Ils vont croire  
que tout est permis »

« 2 % de voyageurs de plus chaque année ?  
Mais vous n'y pensez pas. C'est quasiment  
irréalisable !

— Ce sera 2 %, ou nous attribuons le  
marché à une autre entreprise. »

Toutes les collectivités qui confient la  
gestion de leurs transports publics à des  
entreprises spécialisées, toutes les entreprises  
spécialisées qui concourent pour ces missions  
de service public engagent avant de conclure

un bras de fer sur le niveau de fréquentation du réseau. En 2007, la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile renouvelle pour dix ans sa « délégation de service public » avec la société des Autobus aubagnais, une entreprise locale rachetée par la Générale des eaux, devenue depuis Veolia. Les relations sont bonnes, mais musclées. L'agglomération est dirigée par des communistes un peu originaux, qui ont su prendre de tout temps des libertés avec les orientations du PCF, mais qui restent fermes sur la défense du service public. L'inévitable question de la fréquentation vient sur le tapis. Ce sera bien 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. Pour inverser la tendance, il faudra faire de gros efforts de communication, maintenir une haute qualité de service, jouer les réflexes écologiques qui commencent à travailler l'opinion... Mais pas question d'abandonner à la concurrence les onze lignes du réseau. Marché conclu !

Une vingtaine de kilomètres de campagne, de villages et de garrigue séparent Aubagne de Saint-Zacharie. Cette bourgade fichée dans le massif de la Sainte-Baume, non loin de la grotte où, dit-on, sainte Marie-Madeleine, la pécheresse aimée de Jésus, vint pieusement finir ses jours, est le terminus de la ligne 8, la plus longue de l'agglo. La Bouilladisse, ligne 5. La Penne-sur-Huveaune, ligne 6. La Destrousse, Cadolive, Saint-Savournin, « bus à la demande »... On est en Provence et les noms de lieux le disent. Le territoire, protégé du mistral par la chaîne de l'Étoile, touche à Marseille, mais sa forte personnalité l'a toujours empêché de s'y fondre. Le cours de l'Huveaune, petit fleuve camouflé en torrent de montagne, en dévale les pentes, s'offrant même quelques hectomètres de gorges à la sortie de Roquevaire. Il y a huit mille cinq cents ans, ses riverains y mangeaient déjà des escargots. Prouvé par l'archéologie ! Et le massif du Garlaban, rendu célèbre par Pagnol l'Aubagnais, vient s'y rafraîchir les pieds. L'Huveaune court toujours, mais l'écrivain provençal aurait

du mal à reconnaître les marais aujourd'hui asséchés où s'est construite la vaste zone d'activité des Paluds (ligne 1 direction Quartier de Jouques) et le bon Pr Topaze serait certainement déconcerté par les casquettes ou les capuchons des collégiens du Charrel (ligne 1, direction La Garenne). Ce n'est pas pour distraire les cigales que cette agglomération à la si forte identité provençale a conçu une des politiques de déplacement les plus originales de France. Ses douze communes abritent de nombreuses activités : services, industries, commerces... Même quand ils vivent au milieu des vignes ou des oliviers, ses 103 000 habitants sont pris dans les turbulences d'une contrée travaillée par l'urbanisation depuis des millénaires.

Dans la commune d'Aubagne, les élections municipales de 2008 s'annoncent difficiles pour les sortants. Cette ville qui vote à droite aux consultations nationales, s'est donnée en 1965 une municipalité de gauche à direction communiste et l'a conservée depuis. Une

campagne participative originale se met en place. Les idées iconoclastes sont bienvenues. Des innombrables rencontres, controverses, enquêtes qui alimentent le débat, la question des déplacements apparaît comme une préoccupation majeure : encombrements, perte de temps, inconfort, part trop importante sur le budget des ménages... Les transports publics assurés par la compagnie des Autobus aubagnais ne sont pas particulièrement visés. C'est un malaise plus général, plus diffus, bien de notre époque : ça ne va pas comme ça devrait aller. Et en effet le sujet est complexe. Il touche à la liberté d'aller et venir, à la sauvegarde de l'environnement, à l'emprise de l'automobile, au sentiment d'insécurité, à la place des jeunes dans la ville, au revenu disponible, etc. Par quel fil démêler ce nœud de questions ? Le maire d'Aubagne, Daniel Fontaine, le président de l'intercommunalité, à l'époque Alain Belviso, et l'équipe municipale réfléchissent à une mesure forte du point de vue social, environnemental, et qui permette de faire respirer la ville tout en répondant à l'enjeu des déplacements. Une

mesure qui aurait aussi l'avantage de mettre sur pied d'égalité tous les citoyens.

Les bus aubagnais sont de bonne qualité, bien entretenus. Le notaire et la caissière s'y retrouvent et en bénéficient ensemble. Sauf que le notaire et sa famille n'ont pas de difficulté à s'acquitter de l'avantageux abonnement annuel, tandis que la caissière peine à réunir en une fois la somme qu'il lui faudrait, à elle et à ses enfants, pour voyager librement pendant douze mois, que du coup, elle paye voyage après voyage et dépense finalement beaucoup plus que le notaire. Sauf que les jeunes des familles populaires hésitent à prendre le bus, que souvent, quand ils le prennent, ils fraudent, que quand ils fraudent, un malaise circule inévitablement et que la vieille hantise des « classes dangereuses » s'y alimente quotidiennement.

Et si cet espace public devenait libre d'accès pour tous ? Gratuit. Comme la voirie, comme la place de la mairie, comme la bibliothèque municipale... Le détour de

la pensée est plutôt insolite. Généralement, la gratuité est associée au social, voire à « l'assistanat » : gratuité de la cantine scolaire pour les enfants pauvres. Sans d'ailleurs théoriser son intuition, l'équipe municipale en fait la clé d'une autre préoccupation, une préoccupation non pas sociale, mais politique. Comment vivons-nous ensemble ? Quels dispositifs nous permettent de nous retrouver ensemble à égalité ? Quelle place donner à l'espace public ? L'idée est mise en discussion. Débat vif mais amical. Les arguments pour et contre sont épluchés. Certains tombent. D'autres se renforcent. Le plaisir provocateur de concocter une mesure à contre-courant, si clairement alternative au tout-marchand, emporte le morceau. La municipalité sortante proposera d'inscrire la gratuité des bus au programme du prochain mandat. Reste à convaincre les autres communes de l'agglomération, la compagnie des autobus aubagnais, les alliés politiques, l'administration locale, la justice administrative et bien sûr les électeurs.

Pour la plupart des citoyens, cette idée est un OVNI. Elle ne répond à aucune revendication explicitement formulée. Qui oserait la croire possible ? Elle paraît utopique, irréalisable. Gratuité des bus ? Bien sûr, on est d'accord. Comment s'opposer à ça ? Mais quand l'opposition municipale s'en gausse et la présente comme une énième promesse politicienne vouée à meubler demain les fonds de tiroir, beaucoup y prêtent l'oreille. Le sujet occupe les conversations, mais le scepticisme l'entoure. Avec le service public territorial, la partie sera plus serrée. S'il n'est pas question de remettre en cause l'autorité des élus, le technicien a le devoir de placer le politique devant les conséquences techniques de ses choix. Règle de base : donner à cette éventuelle mesure un objectif sérieux, quantifiable. Si la gratuité a pour objectif non une imprécise exaltation de l'espace public mais l'augmentation de la fréquentation, alors oui, il devient possible d'en rendre compte en technicien. Dans les études effectuées, quand on demande aux gens ce qui les empêcherait d'emprunter les transports publics, le prix

n'est quasiment jamais invoqué. Par ailleurs, si l'on cherche à développer la fréquentation, la recette est statistiquement établie : soit on développe le kilométrage des lignes, soit on ouvre des lignes supplémentaires, soit on augmente la fréquence des bus. D'ailleurs, le GART<sup>1</sup>, très sérieux Groupement des autorités responsables des transports, se méfie sérieusement de la gratuité. Plutôt que de partir à l'aventure, si vraiment l'agglomération tient à distribuer de l'argent, il sera plus sûr d'investir dans une augmentation de l'offre plutôt que dans l'implosion des recettes.

Ces remarques se heurtent cependant aux quelques expériences de gratuité déjà engagées, notamment à Châteauroux, une agglomération de taille analogue et dirigée par la droite, dont les bus sont gratuits depuis 2001, décision prise quelques mois

---

1. Le Groupement des autorités responsables des transports (GART) compte 280 adhérents, dont 192 agglomérations, 63 départements et 23 régions.

à peine après les élections municipales. Les statistiques sont formelles, quoique rarement mises en avant : aucune mesure, et de loin, ne permet une augmentation de la fréquentation équivalente aux effets de la gratuité. Ce n'est cependant pas suffisant pour dissiper les réticences. Si les transports sont gratuits, n'est-ce pas la porte ouverte à des usages socialement futiles ? Gratuit pour aller au travail, d'accord, si c'est le patron qui paye. Gratuit pour se rendre à l'hôpital, à l'école, pour aller voter ou rejoindre une manifestation, à la rigueur. Mais vous allez voir qu'ils profiteront de la gratuité pour baguenauder, musarder, aller d'un ami à l'autre, pire peut-être. Ils vont croire que tout est permis ! Nos impôts sont-ils vraiment faits pour que les transports publics servent les transports de joie ?

Du côté des Autobus aubagnais, le débat est balisé par une maxime à laquelle chacun se soumet par prudence commerciale : le client est roi. L'entreprise se met immédiatement au travail, plonge dans les études spécialisées, élabore des scénarios. Les plus inquiets

sont les conducteurs : la gratuité, n'est-ce pas la porte ouverte au n'importe quoi ? Mais contrairement à l'administration territoriale, l'entreprise soumissionnaire n'est pas invitée à donner son avis sur le principe de la décision. On lui demande seulement de la mettre en pratique. Pour les Autobus aubagnais et Veolia, la maison mère, la gratuité est une contrainte, pas une ennemie. Comment convaincre les conducteurs, eux qui devront entraîner leurs milliers de passagers dans cette *terra incognita* ? Le plus simple est de juger sur pièce. Une délégation composée des délégués du personnel et de quelques conducteurs est dépêchée à Châteauroux. Une journée d'étude leur permettra de jauger le dispositif et de s'y préparer. Les personnels aubagnais veulent être sûrs qu'on ne leur bourrera pas le mou. Arrivés la veille, ils s'offrent, sans guide, une petite escapade en bus. Rien à signaler. Les inquiétudes baissent d'un cran.

L'agglomération castelroussine compte douze communes, comme la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de

l'Étoile. Un peu moins peuplée (76 500 habitants), elle est desservie par une quinzaine de lignes de bus. En dix ans d'existence, la gratuité s'y est inscrite dans les mœurs. Pour les conducteurs embauchés après la révolution, c'est la nature des choses. Les plus anciens, qui ont connu les temps préhistoriques où les bus étaient encore payants, ont un souvenir apaisé de la métamorphose : « Quelques dégradations en plus sur le moment... Oui, peut-être, rien de bien net... » C'est rassuré que les conducteurs aubagnais quittent le Berry et retournent rendre compte à leurs collègues de Provence.

Convaincre les autres communes de l'agglomération se fait tout seul. La « capitale » Aubagne, moteur de cette innovation, donne le *la*. Son poids économique et démographique vient solidement à la rescousse de l'argumentaire politique. Et puis, quand on habite sur les hauteurs de Saint-Zacharie, à une vingtaine de kilomètres du centre de l'agglomération, qui est aussi la porte de Marseille, la perspective de déplacements entièrement

gratuits est évidemment bienvenue. Le mouvement est donné. Toutes les communes vont y concourir de bon gré.

Reste l'air du temps, qui n'est pas à la gratuité. Traduction : « La gratuité des bus est une mauvaise chose, parce que les usagers penseront que le service proposé est sans valeur et qu'ils auront la tentation de ne pas en prendre soin. » Le marché s'est installé dans les faits et dans les têtes comme une mécanique universelle, seule efficace, seule légitime, seule en mesure de conférer de la « valeur » aux biens et aux services produits par l'activité humaine : un infranchissable horizon. Si c'est gratuit, c'est donc sans valeur. À moins que le mot « gratuit » ne vienne jouer la danse du ventre, comme il le fait dans les hypermarchés (50 % de produit gratuit en plus !), leurre cynique et jovial auquel le plus souvent nous acceptons, semi-conscients, indifférents, ravis ou penauds, de nous laisser prendre. Ces automatismes marchands n'ont pas toujours imposé leurs évidences. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, quand

la République des Jules institue l'école publique, elle la décrète « gratuite ». Le sentiment général intériorise sans peine cette notion fondatrice. Aucun contribuable n'a pourtant la naïveté de penser que l'école gratuite est sans coût. Elle se traduit, chacun le sait, par un des plus gros budgets publics. Mais ce que le mot gratuité couve de sa sollicitude, c'est une autre histoire. C'est l'affirmation d'un droit : tous les enfants de France doivent pouvoir bénéficier de l'instruction. C'est la liberté d'apprendre contre le travail des enfants pauvres. C'est l'égalité en acte. C'est la fraternité qui réunit autour du même instituteur et du même programme l'enfant du médecin et celui du métayer. La taille du bas de laine ou du compte en banque ne constitue plus une frontière intégrant les uns, écartant les autres. Le régime républicain se stabilise définitivement autour d'une innovation qui place la liberté politique du peuple au-dessus de la mécanique marchande. Cet optimisme démocratique est-il aujourd'hui perdu ? Lorsqu'on parle de gratuité, beaucoup de responsables, élus ou

administrateurs, rectifient doctement : rien n'est gratuit, tout a un coût. Et en effet, la route qui descend d'Auriol à Roquevaire ou le va-et-vient des Autobus aubagnais sont inscrits aux budgets publics. Mais quand on leur demande si donc il ne faudrait pas retirer des textes officiels l'expression « école gratuite », leur conscience républicaine sort de sa somnolence et leur suggère de laisser la question ouverte.

Ce balancement des consciences, même engourdi par le poids démesuré pris par le marché, plonge profond. Quotidiennement, à cent occasions, notre expérience intime nous murmure une évidence toute simple qui nous reconforte : « 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 importance plus grande que le temps gratuit consacré à l'amour, à la culture, à la politique, au plaisir ? Il y a eu des époques où des êtres humains pouvaient être évalués et vendus comme des marchandises, où leur

« valeur » était estimée sur le marché, par le marché. Abolir l'esclavage, décréter que la personne humaine est inaliénable, sans prix, « gratuite » n'a pas diminué la valeur de l'existence. C'est le contraire. Les amours tarifés valent-ils davantage que l'étreinte librement partagée des amoureux ? Quand il s'agit de ce qui fait le sens de nos existences, c'est l'évaluation monétaire et non la gratuité qui dévalorise. À l'inverse, on peut comprendre que les tarifs des services publics provoquent dans certaines situations des sentiments hostiles. Si on n'a pas d'argent, ou trop peu, être obligé de payer pour se déplacer dans sa ville provoque non pas de la déférence vis-à-vis des transports payants, mais souvent de l'aigreur et parfois de la rage.

Ces expériences intimes et répétées font de nous des humains, des êtres qui savent fonctionner différemment des tiroirs-caisses ou des poulets de batterie. Notre savoir-faire en matière de gratuité a de solides fondations. Et si les dénégations de gratuité, plutôt qu'un verdict de la raison, étaient

avant tout un symptôme signalant l'emprise  
de l'imaginaire marchand sur l'époque ?  
L'enquête continue.