

“ FRAUDER N'EST PAS JOUER,



C'EST TROP SOUVENT UNE NÉCESSITÉ...”

Parlons argent (public...)

45 millions d'euros pour la carte técély en 2001 et 45 millions de plus pour la "fermeture" du métro, ce sont donc 90 millions d'euros qui sont dépensés pour le contrôle des usagers en attendant les prochains travaux). Sans compter l'augmentation des effectifs de contrôleurs depuis plusieurs années et les fameuses campagnes anti-fraude que nous subissons de façon régulière. Or les TCL estime la fraude à environ 10 millions d'euros par an...

Le ticket à l'unité augmente de 10 centimes, cette année encore ainsi que le carnet qui augmente de 40 centimes (alors qu'il avait été promis que l'augmentation ne concernerait que le ticket...) L'agglomération lyonnaise reste donc l'une des agglomérations où le ticket est le plus cher et où le versement transport est le plus faible (taxe versée par les entreprises, basée sur la masse salariale.) Or de nombreux déplacements se font entre le domicile et le lieu de travail ou en direction de commerce. Ce sont donc bien les entreprises et les commerces les premiers bénéficiaires du développement du réseau TCL.

A propos de contrôle

Il apparaît que les mesures anti-fraudes ne sont pas destinées aux seules fraudeurs mais à l'ensemble des usagers dans une logique de contrôle social. Il y a un terminal Técély à la police... (sans oublier les caméras). Les TCL sont la 1^{ère} cause d'arrestation de sans papiers. La généralisation des moyens de fichage et de surveillance tendent à réduire de façon dramatique nos libertés.

Un service public?!?

Il est temps de redéfinir la notion de service public. Un service réellement collectif non soumis à la rentabilité. Un service financé collectivement, dont l'accès serait gratuit. Un service qui prendrait en compte tous les aspects de son rôle dans la société. Un service répondant à des besoins sociaux en assurant l'égalité entre tous et toutes. Or les TCL sont une société mixte dont le but est d'assurer un bénéfice constant à ses actionnaires quelles que soient les circonstances. Il apparaît inacceptable que des droits fondamentaux, comme celui de se déplacer librement, soient soumis aux besoins de profits d'entreprises privées. Un vrai service public ne peut être géré que par le public.

Une campagne anti-fraude agressive et scandaleuse

Cette campagne, faisant un parallèle avec la lutte contre le tabagisme, présente les fraudeurs comme des malades, des gens intoxiqués, mettant en péril la communauté par plaisir. Une fois de plus les TCL stigmatisent les "fraudeurs" en écartant les problèmes financiers des chômeurs et précaires (sans parler des sans papiers) et cultivent la discrimination et la haine envers les plus démunis.

Nouvelles tarification sociales et stratégie de communication

En effet les nouvelles tarification annoncées à grands renforts de publicités ne sont qu'une entreprise de communication tape à l'œil sans conséquences réelles (-2€ sur l'abonnement étudiant !!) et qui excluent pleins de gens. De plus elles divisent les usagers en les catégorisant (étudiants, chômeurs, familles nombreuses, ...), alors que le problème de l'accès aux transports est global et commun à tous.

Qui paye les transports publics?

Nous payons la totalité du coût des transports. De manière individuelle comme usager (le prix du ticket) et collectivement comme contribuable et travailleurs.
Pour les TCL, le prix du billet ne représente que 22% du prix du transport. Les 78% restants sont payés:
Par l'impôt (impôts locaux et nationaux, dont la TVA) sur la base d'un système fiscal particulièrement injuste (les bas revenus paient proportionnellement plus d'impôts que les riches),
Par la "taxe sur les transports", c'est à dire une partie des richesses produites par les salariés dans les entreprises ou les services, et qui est utilisée (sous contrôle patronal) pour assurer une partie de leur transport.
En augmentant d'environ 1% cette taxe, l'accès aux TCL serait gratuit et le financement totalement collectif.
De plus ces fameux 22% ne servent-ils pas avant tout à payer les actionnaires privés (leurs bénéficiaires assurés équivalents actuellement à 75% des revenus tickets, abonnement) ; ainsi qu'à nous contrôler, à mettre en place des portillons, la carte técély, à payer les poursuites judiciaires contre les "fraudeurs" ou à faire des campagnes anti-fraude excessivement chères?!?

Les bénéficiaires de la gratuité?

L'abandon de la voiture au profit du bus, même s'il n'était "que" de 15 à 20%, provoquerait des économies globales considérables à court et à long terme (pour l'ONSS : moins d'accidents, moins de maladies liées à la pollution et au stress, ... ; plus largement : économies en terme d'investissements et d'entretien de la voirie; ... Le transport routier des personnes et des marchandises non seulement constitue le mode de transport de loin le plus coûteux (et le plus meurtrier), mais son coût pour la collectivité atteint des sommes vertigineuses. En dehors d'un avantage purement économique, chaque habitant y gagnerait en qualité de vie (facilité de déplacement, diminution des nuisances sonores....)
Et également un gros progrès au niveau écologique....

En attendant l'accès gratuit, donné votre ticket, il peut servir !!



Une solution tarifaire intelligente: la gratuité pour tous.

Edité par le collectif Transport en Commun libérés. Vous pouvez nous contacter par mail : tcl@no-log.org

Frauder
est trop souvent une nécessité.
Controler et fermer le métro
c'est exclure les plus précaire.
Les traiter de malade
par une campagne d'affichage débile
c'est vraiment intelligent.
Bravo Rivalta, Bravo le Sytral.



Pourquoi les pouvoirs publics décident-ils de fermer l'accès au métro ?

Pourquoi faire une campagne contre la fraude, présenté comme un concert et les fraudeur comme des malades ?
Les TCL ont ils besoin de boucques émissaires pour faire passer le fait qu'on flique de plus en plus les usagers des transports en commun, pour justifier les 90 millions d'Euros qui auront été nécessaire à la mise en place de la carte Técély et des portillons filtrant ?

Pourtant l'accès gratuit aux transports en commun existe bien dans certaines villes.

Alors pourquoi s'entêter dans une politique de transport en commun payant et de plus en plus stressante tandis que l'accès gratuit permettrait plus de justice sociale, une plus grande utilisation des transport en commun, une ville moins polluée et moins engorgée par une politique du tout voiture ?

EN 2005, L'EXCLUSION ÇA NE PASSE PLUS !

Pour que partout et pour tous il y ai des transports:
Accès libre et gratuit !

