

<http://www.pressegauche.org/Le-but-premier-que-devrait-avoir-la-refonte-de-la-tarification-du-transport>



Le but premier que devrait avoir la refonte de la tarification du transport collectif que mène en 2019

I'ARTM

Publication date: vendredi 21 décembre 2018

- Opinions -

Copyright © Presse-toi à gauche ! - Tous droits réservés

« Selon l'IRIS, chaque dollar investi pour l'auto solo coûte 9,20\$ à la société (pollution, réseau routier, congestion, etc.) alors qu'il n'en coûte que 1,50\$ pour chaque dollar investi dans les transports collectifs. »

La principale raison d'être du transport collectif c'est que c'est une excellente solution pour l'environnement, pour l'économie de la métropole, que c'est rentable, globalement, pour la société, et que c'est profitable pour le portefeuille et la qualité de vie des utilisateurs.

Le but de la tarification devrait donc surtout être de réduire le nombre de véhicules sur les rues et sur les ponts, et d'ainsi diminuer les coûts financiers et écologiques pour la société, au niveau du transport.

L'objectif est de faire en sorte qu'après 5 ans d'implantation de la nouvelle tarification, la majorité des utilisateurs du transport collectifs jugent qu'ils ont, de meilleures facilités et qu'ils utilisent moins de temps pour se déplacer dans le territoire, par rapport aux automobilistes solos, qui congestionnent ses ponts et ses rues.

La refonte de la tarification du transport en commun doit être perçue, par le plus grand nombre de citoyens, comme faisant du transport collectif, le mode de transport le plus attrayant et le plus efficace, pour se déplacer en ville, si on exclu la marche et le vélo.

Les gens qui n'ont pas d'auto, ou qui n'utilisent pas leur auto en ville, devraient être davantage des propagandistes du transport collectif, après cette réforme ARTM de la tarification.

Pour les automobilistes, la refonte des tarifs de 2019 devrait leur faire davantage voir le transport en commun comme une alternative attrayante, simple et permettant des déplacements plus rapides que l'auto solo au centre-ville.

En 2012, un dénommé Georges Poulos a compilé les données suivantes sur le coût des déplacements dans la région de Vancouver :

- ▶ Si marcher vous coûte 1 \$, la société paie 0,01 \$
- ▶ Si vous déplacer à vélo vous coûte 1 \$, la société paie 0,08 \$
- ▶ Si prendre le bus vous coûte 1 \$, la société paie 1,50 \$
- ▶ Si utiliser la voiture vous coûte 1 \$, la société paie 9,20 \$ (pollution, réseau routier, congestion, etc.)

La refonte de la tarification du transport collectif doit donc absolument se faire en même temps que d'autres mesures, pour que les automobilistes paient leur juste part des vrais coûts de transport.

Une tarification du transport en commun qui devrait comporter une tarification sociale, pour un véritable droit à la mobilité

Pour que les personnes à faible revenu aient un droit plus juste à la mobilité, il devrait y avoir un tarif social.

Il y a quelques années, le Baromètre CIRANO avait mesuré que 82% des Québécois adhéraient à l'idée d'une tarification sociale pour le transport collectif.

1. Dans un premier volet, le tarif social serait de 50% du tarif de base, quand la personne obtient un "statut tarif social", après avoir prouvé qu'elle est à faible revenu, soit moins de 20,000 \$ par année (en \$ de 2019), et qu'elle réside dans un des territoires de la région, permettant la tarification sociale. Certains suggèrent que ça soit Revenu Québec qui certifie si une personne a droit au tarif social.

Pour un ménage de plus d'une personne, le seuil serait de 40,000 \$ par année, pour le premier volet du tarif social.

2. Dans un deuxième volet, sous 12,000 \$ de revenus annuels, pour une personne seule ou pour un assisté social, le tarif social serait de 75% du tarif de base.

Il faudrait aussi penser aux personnes démunies financièrement, mais qui ne peuvent pas prouver facilement qu'elles ont un revenu annuel sous 12,000 \$, par exemple, en fournissant une déclaration d'impôt. Par exemple, une nouvelle arrivante au pays, (depuis moins de 12 mois) en tant que réfugiée, pourrait se qualifier avec le "statut tarif social".

Par exemple, pour une personne seule, dont la déclaration d'impôt indique un revenu annuel de 19,000 \$, avec le tarif social, premier volet (50%), elle pourrait aller où elle veut en bus (Montréal, Laval, Longueuil, etc.), pendant 24 heures (06h00 à 05h59), pour 3\$, quand le tarif de base "une journée" serait 6\$.

Autre exemple, mais avec le tarif social, deuxième volet (75%) : Un assisté social pourrait faire le même déplacement de 24 heures, pour 1,50\$, et/ou avec un coupon fourni par le Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale.

3. Troisième volet : Si on considère l'introduction de la tarification sociale dans d'autres villes, normalement une telle politique de transport collectif a pour effet d'augmenter considérablement la fréquentation du réseau.

Les décideurs ne savent pas, par exemple, combien de nouveaux autobus ça prendrait ? Autre exemple : Combien il faudrait y avoir de kilomètres de nouvelles voies réservées ou semi-réservées ?

Si des études venaient à confirmer qu'il n'y aurait pas d'impacts négatifs, dans un avenir plus ou moins rapproché, le troisième volet du tarif social pourrait comporter des périodes de gratuité, par exemple, les fins de semaines et les jours fériés, ainsi que la semaine, le soir et la nuit, de 19h00 à 05h59 le lendemain, toujours pour les personnes qui auraient obtenu ce "statut tarif social".

Ces périodes de gratuité ne doivent cependant pas être offertes aux personnes à faibles revenus au détriment du tarif social les jours de semaine entre 06h00 et 19h00.

Toujours au niveau du troisième volet, d'autres périodes gratuites pourraient s'ajouter graduellement, comme à la Fête Nationale, autour de Noël, etc. pour les personnes qui ont obtenu le "statut tarif social".

Pour les 3 volets : Ces réductions, par le tarif social, s'appliqueraient autant aux tarifs genre abonnements, que pour des entrées simples avec titres en carton ou avec montants chargés sur une carte électronique, genre portefeuille électronique, comme OPUS présentement.

Qu'il soit étudiant ou non, jeune ou non, aîné ou non, etc., une personne bénéficierait de la tarification sociale, en étant une personne vivant seule ou faisant partie d'un ménage, qui a donc obtenu le "statut tarif social".

Par exemple, parce qu'il vit avec une mère qui, elle, est monoparentale et a obtenu le "statut tarif social" pour sa famille, un jeune aurait droit automatiquement au tarif social. Autre exemple : une dame âgée et retraitée, aurait obtenu le "statut tarif social" pour son ménage, alors son conjoint bénéficierait automatiquement, lui aussi, du tarif social.

Le corollaire de cette politique est qu'une personne qui a un revenu annuel supérieur à 20,000 \$, devrait payer le tarif de base, qu'elle soit, par exemple, une personne aînée, une étudiante, une travailleuse autonome, une chercheuse d'emploi, une aidante naturelle, une femme en congé de maternité, une handicapée, si elle se déplace en famille, etc.

Vu l'implantation de la tarification sociale, il n'y aurait donc plus de tarifs réduits pour les étudiants ou pour les personnes âgées. Par contre, comme la plupart du temps ces deux catégories d'utilisateurs ont un revenu de moins de 20,000 \$, on peut prévoir que l'extrême majorité de ces personnes s'abonneraient au tarif social.

Si on apprend qu'une personne bénéficie du "statut tarif social", on ne peut donc pas nécessairement savoir s'il s'agit d'une étudiante, d'une personne âgée, d'une personne dont le revenu est entre 12,000 \$ et 20,000 \$, d'une utilisatrice au revenu annuel de moins de 12,000 \$, d'une assistée sociale, d'une réfugiée, etc.

Un touriste ne pourrait pas bénéficier de la tarification sociale, à moins que son patelin ait une entente de réciprocité avec la région d'ici. Par exemple, si la ville de Montréal et la ville de Québec signent une telle entente, un abonné au tarif social de Montréal pourrait utiliser sa carte OPUS de Montréal, pour se déplacer à Québec, avec ce même avantage tarifaire.

Par contre, si, par exemple, la municipalité de Brossard ne veut pas se prévaloir de la tarification sociale, ses résidents ne pourraient utiliser que les tarifs réguliers, autant dans la région de Montréal qu'ailleurs.

Mais, parions que les maires de la région vont se rappeler que 82% des Québécois sont pour le principe de la tarification sociale...

En admettant que les municipalités puissent choisir quand elles adhèreraient à la tarification sociale, on peut considérer que son implantation pourrait s'effectuer de manière graduelle. Par exemple, une ville pourrait choisir le troisième volet du tarif social pour soutenir, par exemple, ses assistés sociaux. Après une année, elle pourrait ajouter le deuxième volet de 75% de réduction pour les personnes dont le revenu est de moins de 12,000 \$. L'année suivante, elle pourrait choisir d'aider les 12,000 \$ à 20,000 \$ avec une réduction de 50% avec le premier volet du tarif social.

Une autre municipalité pourrait faire son implantation dans le sens inverse de ces trois volets.

Pour un enfant ou un jeune de moins de 14 ans, qui voyage accompagné d'un adulte (bénéficiant ou non du tarif social), il n'y aurait pas de frais supplémentaire au tarif de cet adulte, pas plus que de frais pour le jeune. Il pourrait y avoir un maximum de 10 jeunes encadrés par cet adulte.