

Université du Québec à Montréal

**La tarification du transport en commun montréalais :
un enjeu central de gouvernance**

Rapport de stage (mémoire)

Présenté au professeur Pierre Delorme,
Département d'Études urbaines

Normand Lalonde

Mai 2011

REMERCIEMENTS

Merci à messieurs Pierre Delorme et Myroslaw Smereka
pour leur patience.

Merci ma conjointe Emmanuelle,
relever la tâche eut été impossible sans elle.

À mon fils Antoine.

La tarification du transport en commun montréalais : un enjeu central de gouvernance

TABLE DES MATIÈRES

LIMINAIRE

CHAPITRE I Contexte, problématique et question de recherche

1.1. Dresser l'état de la tarification	p. 9
1.1.1 Problème intellectuel de départ	
1.1.2 Pertinence de l'étude	
1.1.3 Mandat du stage	
1.1.4 Hypothèses	
1.1.5 Le milieu de stage : T2000Qc	
1.1.6 Activités de stage	
1.2 Contexte politique	p. 15
1.2.1 Un glissement néolibéral	
1.2.2 L'utilisateur-payeur démasqué	
1.2.3 Gouvernance d'agglo	
1.2.4 Perspectives politiques générales	

CHAPITRE II Cadre d'analyse : Services publics, gouvernance et développement durable

2.1 Services publics	p. 23
2.2 Gouvernance	p. 25
2.2.1 Définition de la gouvernance	
2.2.2 L'État opérateur	
2.3 Développement durable	p. 28
2.3.1 Théorie des conventions et la STM	
2.3.2 Point de vue de l'opérateur sur le DD	
2.3.3 Au cœur du développement durable	
2.3.4 Des indices	
2.3.5 Mobilité urbaine durable	
2.3.6 Transferts modaux et santé	
2.3.7 Modèle de gouvernance nordique	
2.3.8 Le plan stratégique montréalais	

CHAPITRE III : Les inégalités sociales

3.1 L'approche sociopolitique de la mobilité	p. 46
3.1.1 Mise en lumière des mutations de la modernité	
3.1.2 Pérennisation des inégalités	
3.1.3 Transports décloisonnés	
3.1.4 Épaississement des inégalités	
3.1.5 Temps et vitesse	
3.1.6 «Affordance»	
3.1.7 Confort, sensations	
3.1.8 Motilité	
3.1.9 Identité	
3.1.10 Spatialisation	
3.1.11 Un espace de recherche prometteur	

3.2 Le Conseil des Montréalaises et la tarification	p. 59
3.2.1 Contre toute hausse	
3.2.2 « <i>Pour qu'elles embarquent !</i> »	
3.2.3 La motilité limitée	
3.2.4 La tarification	
3.2.5 STM : tarification sociale non viable	
3.2.6 Modèles de politiques tarifaires	
3.3 Montréal Council of Women (MCW) et la tarification	p. 66
3.4 Le NON de la STM	p. 69
3.5 Alternatives au <i>statu quo</i>	p. 71
3.5.1 Le paradoxe de Smereka	
3.5.2 Le vert et le rouge	
3.6 Lutte à la pauvreté et à l'exclusion	p. 73
3.6.1 Politique commerciale et droit au transport	
3.6.2 Politique nationale tarifaire	
3.6.3 Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale	
3.6.4 Remplacer l'IPC par le MPC	

CHAPITRE IV : Actualités

4.1 Dans le feu de l'action	p. 79
4.1.1 Un écart important	
4.1.2 Pas de détente tarifaire	
4.1.3 La STM et la fréquentation	
4.1.4 S'adresser au gouvernement du Québec	
4.1.5 Le tarif subordonné aux infrastructures	
4.1.6 Valorisation à point nommé	
4.1.7 Fin des problèmes de financement à la STM ?	
4.1.8 Pas de répit pour les usagers	
4.1.9 Projet Montréal (PM)	
4.1.10 Le tabou	
4.2 Choix de financement	p. 87
4.2.1 Deux principes d'équité	
4.2.2 Impôt foncier	
4.2.3 Taxe sur la masse salariale (Versement transport)	
4.2.4 Fractionnement de la taxe de vente	
4.2.5 Taxes vertes	
4.2.5.1 Stationnements	
4.2.6 Re-municipalisation	
4.3 Esprit du service public	p. 94
4.3.1 À l'origine du retrait de l'État	
4.3.2 Faire se peut, pour une fiscalité juste et équitable	
4.3.3 Une solution interministérielle	
4.3.4 Autres ministères	

CHAPITRE V : Démographie et développement

5.1 Démographie et politique familiale	p. 98
5.1.1 Vieillessement de la population	
5.1.2 Prévisions	
5.1.3 Un vieillissement plus marqué au centre	
5.2 Développement et politique tarifaire	p. 102
5.2.1 Fréquentation	
5.2.2 Revitalisation en priorité	
5.2.3 Montréal, ville de savoir	
5.2.4 Effets urbanistiques	
5.2.5 Alerte au smog	

CHAPITRE VI : Programme tarifaire

6.1 Typologie des tarifs : gratuité et bas tarifs	p. 108
6.1.1 Simplement gratuit	
6.1.1.1 Des modèles de gratuité	
6.1.1.2 Avantages de la gratuité	
6.1.1.3 Objection récurrente	
6.1.1.4 Fréquentation +	
6.1.1.5 Attractif et non rédhibitoire	
6.1.1.6 Mouvements sociaux	
6.1.2 La technologie et la modulation des tarifs	
6.1.3 Le tarif étudiant	
6.1.3.1 Mutualisation : le U-Pass	
6.1.3.2 Tarif Alpha	
6.2 Revendications tarifaires	p. 126
6.2.1 Recommandation principale à T2000Qc	
6.2.2 Autres recommandations	
6.2.2.1 Politique de remboursement juste et équitable	
6.2.2.2 Quelques autres recommandations	

CONCLUSION

Péroration	p. 130
C.1 Absence de mouvement social	
C.2 Retour sur la gouvernance et le DD	
C.3 Entre science et société	
C.4 La tarification, miroir du développement durable	
BIBLIOGRAPHIE	p. 134
Autres sources consultées.....	p. 140
NOTES	p. 141
TABLEAU I : « Consultation on proposed public transit fare rate setting »	p. 68
TABLEAU II : Revendications tarifaires	p. 127

Ce présent rapport de stage (mémoire) est une recherche réalisée au sein de Transport 2000 Québec (T2000Qc), un organisme de la société civile spécialisé dans le transport collectif (TC). Le choix de réaliser un stage au sein d'un organisme compétent et reconnu vient d'une volonté de contribuer personnellement à un changement de cap des politiques publiques, et pour ce faire, l'élaboration de l'étude destinée à l'usage du terrain partira des conditions du terrain.

La tarification du TC, particulièrement celle de la Société de transport de Montréal (STM), est examinée sous l'angle pluridisciplinaire des sciences humaines. La tarification du TC répond à un enjeu de la gouvernance de l'État qui, à l'aulne du développement durable, tend à perpétuer les inégalités sociales, économiques, spatiales et de genre. L'approche méthodologique ancrée au sein de T2000Qc permettra de dégager un cadre théorique général, formulant une proposition tarifaire et des voies de financement du TC pour favoriser l'émergence d'un mouvement social.

Précisions conceptuelles

Il sera question dans ce mémoire de gouvernance. Non pas de l'ancienne notion de puissance publique, ni de la simple gestion administrative des services publics, mais du mode opératoire de l'État découlant de choix politiques placés sous les enjeux du développement durable et de la régulation sociale.

Dans «*Tarification solidaire des transports collectifs*»¹, **Myroslaw Smereka (2009)** souligne ces éclaircissements provenant de la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques de l'Université de Sherbrooke. La tarification des services publics se situe dans l'approche de l'équité selon le bénéfice reçu. En intégrant dans son financement le mécanisme des prix, la tarification permet de moduler l'offre et la demande des biens et services publics selon les besoins véritables de la population. Le recours au financement selon l'avantage reçu fournit à l'État une rétroaction indiquant d'abord jusqu'à quel niveau l'utilisateur est prêt à payer pour obtenir ce bien ou ce service et permet aussi de décortiquer quel type et quelle qualité de service il veut obtenir. Par l'application du principe fondamental utilisé dans le secteur privé, soit le prix, l'État peut ainsi moduler son offre selon les besoins de ses «clients» et améliorer son efficacité.

Le problème de cette forme d'équité provient du fait que certaines personnes peuvent ne pas posséder les ressources financières suffisantes pour bénéficier de certains services publics s'ils devaient en payer le juste prix. La tarification est donc un financement régressif.

Le législateur se retrouve alors devant le dilemme d'offrir des modalités d'assouplissement pour ces personnes ou de choisir délibérément de les exclure. La gouvernance est le mode contemporain de trancher l'enjeu de la perpétuation des inégalités sociales, particulièrement dans le transport collectif. À l'application stricte du principe de l'utilisateur-payeur, sera donc ici opposée des assouplissements, tels qu'une tarification sociale et une tarification solidaire.

Il importe également de définir les concepts de **tarification sociale** et de **tarification solidaire**, puisqu'il en sera question tout au long de cette présente étude. Il faut entendre par «**tarification sociale**», une mesure corrective offrant une réduction de tarif selon le **revenu** des usagers, afin de permettre l'accessibilité du TC aux moins nantis. Il existe plusieurs formules, dont celle française, qui lie des tarifs plus bas à la participation des individus aux programmes d'assistance sociale ou d'employabilité (minima sociaux). La «**tarification solidaire**» concerne le **statut** de l'utilisateur (enfants, élèves, étudiants, handicapés, aînés, etc.). Les deux types de tarification couplés sont destinés à corriger les inégalités sociales d'ordres différents.

Il existe un grand malentendu. Lorsqu'il est question de tarif réduit, les autorités organisatrices du TC au Québec confondent la tarification sociale et celle solidaire. Par exemple, le tarif réduit pour les aînés de 65 ans et plus à la STM est une tarification basée sur un critère d'âge et non de revenu. C'est une tarification solidaire et non pas sociale. Par souci de précision, voici la définition du **Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) de France (2006)** :

*«- La **tarification sociale** se distingue par un strict critère de ressources basé sur un montant de revenus évaluable par des indicateurs (généralement les minima sociaux ou un certain pourcentage du SMIC (salaire minimum interprofessionnel de croissance);*

*- (...) par contre, la **tarification solidaire** concerne les catégories d'utilisateurs dont les politiques tarifaires sont à la limite du domaine social et du domaine commercial. Il ne s'agit pas de catégories d'utilisateurs définies par un strict niveau de revenus mais pour lesquelles les indicateurs statistiques montrent un accès plus tardif à l'emploi, des revenus généralement plus faibles, des inaptitudes manifestes à l'utilisation d'une voiture particulière ou des situations personnelles ou familiales impliquant que les dépenses de transport peuvent devenir problématiques. Sont donc concernées les catégories d'utilisateurs suivantes : les jeunes et les étudiants, les personnes âgées (sans critère strict de ressources), les personnes handicapées (idem), les familles nombreuses» (p. 13).*

Dans son avis sur les répercussions des hausses tarifaires le **Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (2008)** a plutôt choisi de mettre de l'avant une proposition au niveau national, qui touche l'ensemble de la population, et n'a pas évalué les coûts de la tarification sociale ni solidaire – sans toutefois les rejeter.

Recommandation 6 : «(...) les divers paliers de gouvernement mettent en place, selon leurs responsabilités et leur capacité fiscale, des mesures visant à diminuer progressivement, d'ici dix ans, le prix du laissez-passer mensuel de transport en commun de 50 % dans les municipalités du Québec» (p. 27).

1.1 Dresser l'état de la tarification

Subissant des hausses de tarif répétées, et ne jouissant pas de la réduction pour le transport des étudiants, mes propres conditions de vie et d'études m'ont amené à considérer l'inéquité de la tarification du transport collectif (TC) à Montréal. Explorant les articles sur le thème, j'ai été frappé par les salmigondis, les stéréotypes fixés sur des modèles, et une grande ignorance dans la majorité des discours publics sur la nature de la tarification du TC. Mon premier leitmotiv fut donc d'intervenir sur le réel, mais auparavant, de répondre au besoin de décrire l'état de l'objet «*tarification*» ou tenter de l'expliquer à partir de la littérature.

1.1.1 Problème intellectuel de départ

Le transport est capital pour toutes les activités humaines. Il structure l'espace, conditionne des trajectoires de vie. C'est l'accès à l'accès. La culture du transport durable prend actuellement de l'expansion et la mobilité est en pleine mutation, avec son lot d'inégalités sociales. Quel est donc le rôle de la tarification ? Quels en sont les ressorts ?

L'étude de la tarification du transport collectif se compare à un livre ouvert, au sujet débattu et aux certitudes contestées, re-questionnées selon des nouveaux principes. Peut-être parce qu'elle est une clé (ou un cadenas) de problèmes plus grands. Alors, c'est muni de cette intuition d'urgence d'ouvrir une véritable «*boîte-noire du transport*»², cela nécessairement à partir des conditions du terrain, que j'aborde la question de la tarification du TC.

Il n'existe aucun manuel sur la bonne tarification du TC en milieu urbain. De nombreux urbanistes ne la considèrent que peu ou prou dans les politiques de développement urbain. Pourtant, l'ensemble des impacts des décisions tarifaires est méconnu et souvent sous-évalué. Le problème intellectuel premier du travail est de dissiper l'écran de fumée entourant la tarification du TC. Insatisfait des réponses et surpris par l'émergence de tant de questions débordant souvent des sujets stricts des études consultées, j'ai choisi d'agir avec une méthodologie inductive, de débroussailler le thème, de prendre le sujet à bras le corps de manière très large, sachant les difficultés subséquentes à en réaliser une synthèse.

1.1.2 Pertinence de l'étude

Vu l'absence quasi-totale d'ouvrages qui abordent le sujet dans toutes ses dimensions, les études antérieures ne fournissant pas d'explications satisfaisantes des phénomènes (trop partielles, aux conclusions contradictoires, etc.), l'approche heuristique choisie me permettra de remettre en cause le caractère généralisable de certaines études antérieures, aux lacunes méthodologiques justifiant un nouvel examen. Ce rapport de stage prétend fournir de nouveaux outils conceptuels ou théoriques qui pourraient apporter un éclairage neuf, afin de rendre plus pertinente ou plus efficace les décisions et les actions des organismes de la société civile.

Il est admis que la tarification ne peut pas faire office de politique de transport à elle seule. Car même à tarif très bas, si l'offre est insuffisante ou inexistante, l'accès est quand même limité. Pourtant, à l'inverse, le tarif peut agir tel un frein, même lorsque l'accessibilité physique est facilitée par les moyens techniques et une offre améliorée. Or, l'attention est surtout portée au développement des infrastructures, aux technologies, à l'accessibilité physique, à l'aménagement des réseaux, à la construction... Ces sommes investies représentent des coûts nécessitant une ponction de fonds d'autres sources, alors que l'assiette fiscale serait pleine, ponction qui est présentée comme impensable. Cette pensée est pourtant un anneau de Möbius qui écarte tous les choix d'un développement alternatif, nie les impacts externes, oublie les aspects sociaux, etc. Cela peut expliquer que la tarification du TC est un objet d'étude qui, sous l'optique de toutes ses dimensions, n'est que balbutie au Québec, mais qui préoccupe de plus en plus toutes les organisations, dont celles qui ne sont pas vouées au départ à réfléchir sur la chose.

Car un changement s'est opéré dans notre société. Tous les secteurs de l'activité humaine sont maintenant concernés par la mobilité des personnes et le transport des personnes se situe au centre de la convergence des sphères économiques, environnementales et sociales. Le problème de la tarification du TC est multifactoriel. De plus, la nouvelle hypermobilité a ajouté une offre inédite d'interactions et de trajectoires, amplifiant ou frustrant la motilité des individus. **La tarification du TC est donc un enjeu pour la gestion publique, qui implique des sphères multiples de connaissances pour la prise de décision.**

Puisque le tarif du TC est un objet plurivoque, la complexité du sujet est telle, qu'il mérite une observation multidisciplinaire mettant en scène plusieurs spécialités (science politique, sociologie, environnement, économie, finances publiques, urbanisme, démographie, histoire,

etc.), invalidant parfois les conclusions générales qu'une seule discipline peut apporter, et nécessitant davantage qu'une analyse transversale de chaque enjeu aligné, puisque chaque silo jusqu'alors isolé n'a pas la même valeur, n'est pas chargé du même pouvoir que les autres. Il faut donc choisir l'axe d'attaque, prioriser le regard de chaque analyse dans une perspective impliquant un choix.

Ainsi la tarification n'est pas ici considérée seulement sur le strict angle du levier de contrôle économique, comme c'est le cas des nombreuses études consultées. Plutôt que de partir d'une question de recherche particulière, sur un sujet plus obtus qui n'observerait par exemple, que l'objet à partir d'une théorie préconçue, j'ai choisi la théorie ancrée³ qui favorise le travail sur le terrain, *in vivo*, au sein d'un organisme qui participe à tous les débats. Ce choix est celui d'inscrire cette étude dans une perspective de lutte aux inégalités sociales et pour un environnement durable.

1.1.3 Mandat du stage

Transport 2000 Québec souhaite réaliser une coalition autour d'une proposition tarifaire qui puisse faire consensus et éventuellement être instaurée. Mon mandat, en tant que stagiaire, sera d'aider cet organisme de la société civile, dédié et compétent en matière de TC, à poursuivre l'approfondissement des fondements théoriques de ses positions tarifaires, et à réaliser des alliances avec d'autres organismes oeuvrant dans des domaines divers, menant éventuellement à une mobilisation autour d'un programme tarifaire commun élaboré en partie grâce à cette présente étude.

L'objectif du stage est donc de participer à l'édification d'un modèle théorique porté par des mouvements sociaux et destiné à l'instauration éventuelle d'un programme tarifaire.

1.1.4 Hypothèses

La tarification du TC à Montréal est un enjeu de gouvernance d'un État opérateur qui régularise les rapports sociaux en fonction du marché.

La gouvernance (Delorme) établit de nouvelles règles de gestion néolibérale (IRIS) des services de l'État, typique du transport en commun (Casteigts), menant à l'accroissement des inégalités, à l'appauvrissement et à l'exclusion, ceci en modifiant les règles de l'échange fondées sur le marché (Smereka). Se crée un interstice entre les besoins de la population, ses conditions de vie.

Cette mise à distance de la société civile de l'État est la résultante des contradictions entre ses politiques et les mouvements sociaux, qui sont alors les mieux placés pour innover et modifier les politiques dominantes avec l'instauration de nouvelles pratiques (Castells), malgré qu'ils soient traversés des mêmes contradictions induits par la gouvernance (Smereka).

Mon hypothèse ne devrait pas être un carcan restreignant les possibilités de découvrir la «réalité» dans toute sa complexité et ses subtilités. La définition de la gouvernance, où se situe le siège des choix politiques, est un point de départ de la démonstration, qui suggère une idée centrale, et qui permet de proposer des explications plus générales.

D'après **Lucie Gélinau, 2001** (p. 40) : *«La théorie ancrée permet de porter un regard sur une pratique ou un phénomène, de le conceptualiser et d'en dégager le modèle explicatif sous-jacent, et ce, en faisant appel au savoir pratique des acteurs et à la réceptivité théorique (theoretical sensitivity) du chercheur. L'objectif d'un tel cadre théorique n'est donc point de décrire une pratique, de reproduire un phénomène ou de vérifier une hypothèse à l'aide de catégories et de variables prédéfinies par le chercheur. Ce cadre théorique vise plutôt le processus inverse; en premier lieu, s'investir d'une réalité en prenant les principaux protagonistes comme guides; puis dégager, à partir des observations et du discours des sujets, les concepts clés qui se présentent, mettre en lumière les catégories qui les regroupent et repérer les liens qui les unissent de sorte à faire émerger une théorie de la pratique».*

Cette approche sied bien à l'environnement du groupe de pression placé au cœur des débats de l'heure, selon M. Myroslaw Smereka, le mentor du stage au sein de Transport 2000 Québec :

«L'attention portée à ce qui émerge du terrain (ou des acteurs qui vivent les phénomènes) permet de «découvrir» des points de vue inédits, d'autant plus que cette attention implique que l'analyse se développe selon des questionnements qui proviennent du terrain et non des cadres théoriques existants. Les résultats sont ancrés dans les données (All is data) et ces données sont soit des positions des acteurs sur le terrain ou la littérature sur le phénomène»⁴.

La théorisation ancrée me permettra donc d'utiliser une situation concrète bien délimitée, pour mieux comprendre les processus sociopolitiques plus larges. J'étudierai des phénomènes, des modèles pour élaborer un cadre théorique, puis une proposition de programmation. Quelles sont les solutions tarifaires ? La réponse anticipée, plausible ou vraisemblable de l'examen des conditions d'instauration d'un tarif équitable est d'abord le refus de toute nouvelle hausse; la revendication d'une réduction tarifaire universelle de 50 % et/ou d'une proposition de tarification sociale, solidaire et durable ; ainsi que la revendication du droit à la mobilité, tel que formulé par T2000Qc.

Bien sûr, les limites méthodologiques de cette présente étude sont liées à l'actualité changeante, dont les développements produits en rapport aux fins du stage, et à l'exclusivité du contexte montréalais et québécois dans lequel le modèle est produit.

1.1.5 Le milieu de stage : Transport 2000 Québec

Le milieu d'accueil est un organisme sans but lucratif (OSBL) et non-gouvernemental (ONG) voué à la défense des usagers du transport en commun et qui contribue à l'instauration d'une politique de transport durable pour le Québec. Membre d'un réseau mondial d'associations, T2000Qc a été créé en 1977 par des usagers du transport public favorables au maintien du réseau des trains de voyageurs. Le développement de tous les moyens de transport de personnes (sauf la voiture personnelle) font désormais partie des préoccupations de T2000Qc. Sa quadruple mission est de défendre les usagers du TC, promouvoir et viser à améliorer les transports collectifs, ainsi que favoriser l'intermodalité. Le parrain du stage au sein de l'organisme est M. Myroslaw Smereka, responsable du dossier de la tarification et du financement du TC :

«Maire de Saint-Jean-sur-Richelieu entre 1994 et 2002, Myroslaw Smereka est le trésorier de T2000Qc. M. Smereka détient une maîtrise en économie de la Rice University de Houston, au Texas, et enseigne pendant près de vingt ans dans diverses universités québécoises et au Collège militaire royal de St-Jean. Depuis 2005, M. Smereka est conférencier sur le sujet des tarifications dans le transport collectif»⁵.

Les positions du Comité consultatif de lutte à la pauvreté, ainsi que les études du Conseil des Montréalaises sont grandement inspirées de ses travaux. T2000Qc s'oppose aux hausses des tarifs et prône plutôt leur baisse.

1.1.6 Activités du stage

Le stage comporte trois activités principales. La première concerne l'accompagnement de T2000Qc à un second organisme. La deuxième activité concerne les discussions entre le transporteur montréalais et les groupes sociaux. La troisième activité relève de la recherche, de la production de divers écrits sur le thème général.

Une **première activité** pour T2000Qc est le soutien au Montreal Council of Woman (MCW)⁶ dans sa démarche de réflexion pour l'adoption de ses revendications tarifaires. Supervisé par M. Myroslaw Smereka, j'examinerai les questions liées à la tarification et au financement du TC en rapport avec la mobilité des femmes. Fondé en 1893, le MCW est une coalition indépendante de femmes anglophones, qui travaille à améliorer les conditions sociales et la qualité de vie des femmes, leurs familles et la société. Son crédo : l'étude, la discussion et l'action.

Mandat : présenter une synthèse des différentes options tarifaires, selon ce qu'ont exprimé les groupes de femmes, afin que l'organisme mène une consultation auprès de ses membres, ceci afin

de l'aider à déterminer sa position officielle. L'activité a consisté à : a) s'instruire de la problématique liée à la mobilité des femmes montréalaises; b) préparer un document de références, bibliographie et outils pour des consultations ; c) rédiger éventuellement des recommandations au MCW.

Le document produit («*Consultation on proposed public transit fare rate setting*») présente une synthèse des options tarifaires soulevées par les différents groupes de femmes et autres organisations de la société civile. Les principes tarifaires qui y sont énoncés sont complémentaires ou contradictoires. Le but est de permettre la discussion au sein des sections locales du MCW. Il ne s'agit pas d'un sondage ou d'une enquête scientifique, mais d'un outil de sensibilisation et de débat.

La **seconde activité** importante est la tenue d'une rencontre à l'invitation de T2000Qc, le 19 novembre 2010, devant réunir le président et des fonctionnaires de la Société de transport de Montréal (STM) et les organismes sociaux montréalais (dont le MCW) qui sont préoccupés par les hausses de tarif anticipées. Hélas! Les représentants de la STM ne se sont pas présentés. Cette réunion se tenait au moment où des mouvements sociaux, initiés notamment par la Fédération des femmes du Québec, entreprenaient des actions de désobéissance civile et des manifestations visant à dénoncer les hausses de tarif dans plusieurs secteurs.

Je comparerai ultérieurement la caractérisation de la gouvernance aux informations énoncées par la STM dans ses communications, le but est d'en repérer le *modus vivendi*. J'observerai aussi, par exemple, quelles sont les positions des organisations de la société civile, en rapport à l'ambivalence identifiée par T2000Qc (Smereka), soit les difficultés du choix d'option tarifaire (la gratuité, la baisse généralisée de 50% pour cause environnementale, des tarifs commerciaux ciblés, des tarifs solidaires, ceux de flexibilité, une tarification sociale), etc.

La **troisième activité** sera l'occasion de travaux secondaires. D'une part, des résumés de textes et avis ont été produits, dont : «*La mobilité des montréalaises et la tarification*»; «*La recherche décloisonne les transports*»; «*Hypermobilité et information collaborative*» ; «*Pratique du droit au transport en Europe*»; «*Vieux-Québec : Taxi 1, gratuité 0*»; «*La judiciarisation des TC*».

D'autre part, abonné aux «*alertes*» de moteurs de recherche et à des sites spécialisés⁷, j'ai recensé quotidiennement des articles de journaux internationaux, nationaux et locaux, communiqués de presse, blogues, analyses, recherches, annonces des opérateurs, des ministères, des municipalités

et autorités en transport, des partis politiques, des sites spécialisés et organismes sociaux. Ces communications sont répertoriées chronologiquement et un chef-lieu (ex. : une ville, une agglomération, une région, un pays) a été attribué à chaque source. Le titre cité mène par hyperlien à la page Internet. Sont inscrits la date et parfois le nom de l'auteur et/ou du média. Une brève résume quelquefois l'article et un texte jugé particulièrement intéressant est surligné en jaune. Cette «revue de presse» quotidienne est communiquée au responsable du stage.

Cette petite agence d'information m'a permis d'identifier les initiatives municipales et les tendances dans le monde, une typologie des tarifs, une synthèse des arguments contre la gratuité, une autre des réponses du camp du OUI, ainsi que la publication de nouvelles études. Une foule d'observations ont surgi, tels les arguments de l'heure, les innovations, les actions sociales, etc.

1.2 Contexte politique

T2000Qc s'est engagé dans un processus de consultation sur la tarification et le financement du TC, en organisant un Forum national en 2008. L'organisme a aussi présenté un mémoire lors des audiences publiques du Comité consultatif contre la pauvreté et l'exclusion. Suite aux nombreuses discussions qui surviennent lors des rencontres avec les autorités organisatrices de transport, les groupes sociaux, et le public en général, T2000Qc affine depuis ses positions.

Nous verrons dans ce rapport, les difficultés des politiques de gouvernance de l'État qui bloquent l'adoption de tels tarifs. Le stage s'insère dans une démarche des mouvements sociaux en défense des services publics et en faveur de leur accessibilité pour tous. Au Québec, la tendance des gouvernements et de la plupart des partis politiques semble sclérosée sur les notions économiques et idéologiques propres au libéralisme conservateur en matière de finances publiques et de tarification. Le ministre des Finances du Québec, Raymond Bachand, souhaite une «révolution tarifaire»⁸ afin d'accroître la tarification *a contrario* de hausses d'impôt. Il a tenté d'adopter, toutefois sans succès, sur le principe canonisé de «l'utilisateur-payeur», un ticket modérateur sous la forme d'une «franchise-santé». Il a reçu le courroux du public.

L'**Institut de recherche et d'informations socio-économiques (IRIS)** a publié en octobre 2010, une étude éclairant le virage tarifaire «lucide» du gouvernement libéral du Québec, et son impact sur les dépenses des ménages. Une véritable mise à nue de la «révolution tarifaire» néolibérale et du principe de l'utilisateur-payeur.

Les chercheurs de l'IRIS signalent qu'un appauvrissement d'une forte proportion des ménages (ceux de la classe moyenne et ceux à bas revenu) est à prévoir si le gouvernement va au bout de son idée d'accroître l'utilisation de la tarification pour l'utilisateur-payeur. Pour mesurer l'impact sur les dépenses des ménages du virage tarifaire, les chercheurs ont utilisé les données des études qui recommandent des hausses dans les secteurs de l'électricité, l'éducation, les services de garde et la santé.

1.2.1 Un glissement néolibéral

Face à leur constat, les chercheurs mènent une charge sans précédent contre la politique gouvernementale et certains analystes adeptes de la prédominance du concept de l'utilisateur-payeur. Sous prétexte du rétablissement de l'équilibre budgétaire, un projet politique est imposé, visant à transformer profondément le rôle de l'État, procédant à «(...) *un démantèlement du financement collectif des services publics au profit d'un financement individualisé*», (p. 3). Les chercheurs y voient l'abandon de la solidarité sociale, modifiant radicalement la relation qu'entretiennent les Québécois et leurs services publics : «*Au final, la révolution tarifaire vise à instaurer un rapport purement marchand, de type coûts-bénéfices, entre la population et les services publics qui lui sont offerts*» (id.).

Cette forme de fiscalité régressive compromet l'accessibilité universelle aux services publics. On souhaite plutôt favoriser le développement de la concurrence inter-établissements, et adopter des mesures de performance à leurs administrateurs (ex. : Fonds Santé), incluant l'analyse de leurs capacités d'autofinancement. Ces indicateurs seront désormais utilisés pour déterminer le financement des services publics. Les chercheurs de l'IRIS professent que les objectifs économiques à court terme ne devraient pas être les seuls critères d'attribution, mais doivent plutôt viser à satisfaire les besoins : «*Les services ne sont plus traités en fonction des bienfaits sociaux qu'ils induisent, mais uniquement en termes d'avantages fournis à tel ou tel individu*»⁹ (p. 15).

1.2.2 L'utilisateur-payeur démasqué

Le **Rapport Montmarquette**¹⁰ est le produit d'un *think tank* dont le gouvernement s'inspire pour ses politiques tarifaires. Selon le rapport, l'utilisateur est le principal bénéficiaire (ou *bénéficiaire direct*) du service qu'il utilise : «*L'imposition de tarifs pour les services publics se justifie par le principe de l'utilisateur-payeur, qui implique que les bénéficiaires d'un bien ou d'un service doivent en assumer les coûts*» (op. cit., p. 29).

Le principe de l'utilisateur-payeur vise donc à «(...) faire payer à l'utilisateur les coûts qu'il impose au reste de la collectivité», et il faut même lui exiger un supplément «(...) pour l'obtention d'un bien de qualité supérieure» (id.). Le financement des services publics ne compte plus seulement sur l'impôt sur le revenu des particuliers et entreprises (relativement équitable), mais sur la contribution individuelle lors de leur utilisation à la pièce.

Les chercheurs font la démonstration des principes microéconomiques associés à l'idéologie néolibérale inspirant le virage. Le tarif doit être déterminé à son *juste prix*, c'est-à-dire équivalent à son prix sur le marché. Il faut donc une mise en concurrence, pour une compétition sur les prix, et rendre l'offre de service profitable pour le privé. Le *juste prix* du marché est un signal au consommateur, qui l'instruit sur la valeur du service et évite le gaspillage. Le principe de l'utilisateur-payeur est un modèle d'équité, car pour en mériter l'accès, il faut participer à payer ces services (même accepter un supplément). Cette reconnaissance d'une responsabilité individuelle accrue se mesure par la ferveur des consommateurs pour le service.

L'entreprise ou le service, ainsi que leurs administrateurs, doivent être évalués au mérite, selon leur performance d'autofinancement. Des gains de productivité grâce à une pratique managérielle copiée sur celle du privé, permettent d'en réduire les coûts. Moins d'impôt, plus de tarifs (à égale hauteur) signifie un refinancement des services publics et un allègement fiscal important de la classe moyenne. Un tel rééquilibrage stimule la consommation et la croissance (qu'il ne faut d'ailleurs pas freiner) libérant ainsi du capital pour les classes favorisées. Ceci se traduira par de l'épargne, des investissements et de la spéculation foncière. L'accroissement de la tarification permet de réduire la part démesurée des impôts dans les revenus de l'État. Avec les mesures ci-haut décrites, la distinction entre le service public et celui privé sera alors très mince, jusqu'à s'interroger sur la pertinence de maintenir le service public.

S'inscrivant en faux, les auteurs de l'IRIS soutiennent que le virage suit une «*logique de substitution, non de financement*» (p.18). La «*révolution tarifaire*» n'est pas une recherche de nouvelles sources pour pérenniser les services, mais de renversement du régime fiscal progressif : «*Il s'agit (...) de battre en brèche le principe d'une redistribution de la richesse, opérationnalisé par le régime d'impôt*» (id.). L'universalité est attaquée, avec la création de barrières tarifaires (ex. : ticket modérateur) pour restreindre l'accès aux services publics, qui ne sont pourtant pas des quantités dont la consommation est à modérer, puisqu'ils sont pour la plupart une nécessité

pour la population. Fragiliser les services de plus en plus commercialisés met la table pour leur privatisation. À l'inverse des pronostics des «*lucides*»¹¹ et du gouvernement qui occultent les impacts sociaux de leurs choix, la classe moyenne et les familles moins fortunées paieront le prix de l'utilisation accrue de la tarification des services publics.

1.2.3 Gouvernance d'agglomération

Voyons maintenant le contexte politique métropolitain d'organisation des TC. L'**Agence métropolitaine de transport (AMT)** a été créée le 1^{er} janvier 1996 par la Loi sur l'AMT. Elle relève du ministre des Transports. Son territoire regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake ; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecoeur dans l'axe est/ouest :

«Ce territoire correspond au territoire de la région métropolitaine de recensement (RMR) de 1996, ajusté à celui du Fonds des contributions des automobilistes au TC qui existe depuis 1992»¹².

En matière tarifaire, le rôle de l'AMT est de formuler des politiques et d'harmoniser les systèmes de transport des personnes, ceci à la satisfaction de ses composantes :

«(...) la Communauté a la responsabilité d'approuver le plan stratégique de l'AMT et des trois sociétés de transport de la région de Montréal, d'approuver le budget de l'Agence et de désavouer, le cas échéant, les tarifs métropolitains établis par celle-ci» (p. 43).

L'agglomération est divisée en huit (8) zones tarifaires servies par plusieurs modes (train, autobus, métro et bientôt le tramway). De nombreux organismes de TC et municipalités de l'agglomération sont conviés à harmoniser leurs réseaux et tarifs, dont la STM, la STL (Laval), la RTL (Longueuil), etc.

La **Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)** est présidée par le maire de Montréal, dont la ville détient la majorité des voix. Composé des 31 élus des villes reconstituées de l'île (donc sans la Rive-Sud, ni la Rive-Nord), ses champs de compétence sont fondés sur son pouvoir de taxation lié à l'évaluation foncière nécessaire à dispenser des services (police et pompiers, transport collectif, gestion du réseau routier, etc.). Les villes participent au financement du métro, mais se sentent constamment lésées par les décisions tarifaires de la STM qui relève de la ville-centre. Par exemple, en augmentant ses tarifs, la STM a réduit l'écart entre ceux de Laval et de Longueuil. Mais le maire **Gilles Vaillancourt** de Laval estime que sa ville est injustement traitée, et a retenu deux des 2,4 M \$ qu'elle devait verser en contribution en 2011: *«Quand elle les ajustera entièrement, nous la paierons entièrement»¹³.*

«L'administration du maire Gilles Vaillancourt veut ainsi dénoncer l'iniquité dont seraient victimes les milliers d'usagers lavallois du métro. L'an prochain, ils devront payer 113\$ par mois, soit le prix de la carte TRAM 3, pour prendre le métro à l'une des trois stations de Laval. En comparaison, la nouvelle carte CAM-Longueuil coûtera 82 \$ et, à Montréal, la CAM coûtera 72,75 \$» (id.).

Malgré un discours fédérateur de la CMM, il y a tension constante entre les villes, que l'AMT règle difficilement. L'agence relève du ministère des Transports et doit approuver les grilles tarifaires. Pour assurer un financement stable du TC, le maire-président de la CMM demande au gouvernement de décentraliser vers cette instance les pouvoirs de l'AMT. D'après le **Plan de transport (2008)** :

«Les élus de Montréal et de la région métropolitaine revendiquent depuis longtemps une responsabilité et une imputabilité accrue en matière de transport en commun, d'autant que les choix en matière de transport interpellent également les questions d'aménagement, d'habitation et d'infrastructures» (p. C-20).

L'entente de principe avec le ministère des Transports sur le partage du déficit du métro entre les partenaires métropolitains constitue une reconnaissance du métro de Montréal comme un équipement de transport métropolitain, comme les trains de banlieue. Mais cette nouvelle contribution des municipalités adoptée en 2008, a relancé le débat sur la gouvernance du transport dans la région métropolitaine, cela malgré l'épanchement du déficit notamment par l'augmentation de la taxe sur le pétrole.

« L'attribution à la CMM, en 2001, d'une compétence «pour planifier le TC, le coordonner et en financer les aspects ayant un caractère métropolitain en tenant compte des orientations gouvernementales en matière de transport» ouvrirait la voie à une révision du rôle des principaux acteurs du transport en commun dans la région» (p. C-45).

La gouvernance pose donc la question de l'État dans l'État. Est-ce au gouvernement de voir au développement urbain, ou à la ville-centre de dominer ses banlieues, effaçant du coup le gouvernement ? L'évolution des structures de gestion publique est à observer dans l'avenir. Elle pose la question de la complexité des dimensions non seulement territoriales, mais aussi d'organisation du politique. Lorsque l'on discute du TC, de son financement et de ses tarifs, les difficultés d'échelle impliquent nécessairement une certaine mise à distance du strict niveau local, là où l'emprise démocratique des citoyens est la plus forte. D'où l'importance d'une action métropolitaine globale, de responsabilité ministérielle.

1.2.4 Perspectives politiques générales

La voie d'une tarification sociale ou de baisses tarifaires semble bloquée. Principal parti d'opposition, le Parti Québécois est à l'origine de l'adoption de la Loi 112 visant à lutter contre la

pauvreté et l'exclusion sociale¹⁴, alors qu'il était au pouvoir, sous pression de la Coalition pour l'élimination de la pauvreté. Mais le droit à la mobilité n'a pas été introduite dans la loi. Par ailleurs, c'est ce gouvernement qui a adopté le principe de la tarification de l'utilisateur-payeur. La tarification sociale ne figure pas à son actuel programme. La seconde opposition, l'Action démocratique du Québec (ADQ), inspirée sensiblement des mêmes principes économiques que le gouvernement du Parti libéral de Jean Charest (PLQ), renforcerait la tarification à l'usage. *A contrario*, la troisième opposition, le parti Québec Solidaire (QS), s'appuie sur le rapport du *Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion*, et a inséré la tarification sociale dans son programme.

Le développement durable (DD) est présent, à forte ou à faible intensité, dans tous les discours politiques, plans d'urbanisme, plans de transport, etc. Mais ce n'est que récemment (septembre 2009) que le Congrès de l'Ordre des urbanistes a adopté le principe de DD. À Montréal, des sommes colossales sont investies dans les infrastructures (achat de nouveaux wagons de métro, construction de nouvelles stations, technologie de perception, électrification des véhicules, instauration de lignes de tramway, etc.). Le maire compte notamment sur des futurs postes de péages aux ponts pour financer les infrastructures du TC. Dans cette ville, le premier parti d'opposition est d'accord avec le principe du U-Pass étudiant. Le second parti d'opposition Projet Montréal (PM) a un programme environnementaliste voué à transformer radicalement la mobilité en modernisant le plan de transport, le réseau de TC, de fortes réductions tarifaires et un financement basé sur l'internalisation des coûts du mode automobile (éco-taxes) visant la réduction de la dépendance au pétrole.

Quelques innovations se pointent du côté des municipalités québécoises. À Saint-Joseph-du-Lac, le bus est gratuit! L'écolobus électrique à 1 \$ roule en circuit fermé dans le Vieux-Québec. Le U-Pass pour étudiant est adopté dans plusieurs villes (ex. : Sherbrooke). La Société de transport Laval (STL) offre sur tout son réseau d'autobus le passage à un dollar (1 \$) plutôt que 2,60 \$, le lendemain d'une alerte au smog de troisième niveau («*mauvais*»). La modulation tarifaire et le *Cocktail transport* dans les grands centres prennent de l'ampleur grâce à la croissance de la commercialisation des titres et de la carte à puce.

De leurs côtés, les organismes sociaux et les syndicats québécois se coalisent¹⁵ contre la privatisation des services publics et pour faire contrepoids à la droite. Mais la mobilisation

concrète reste assez marginale (voire inexistante en rapport au TC), quoique l'insatisfaction défraie la manchette chaque semaine. Les finances publiques sont une préoccupation constante: le déficit justifie la limite des dépenses et les demandes de baisse ou de gel tarifaire sont jugées impensables par les décideurs en général. Par ailleurs, l'unité n'est pas complète entre les organismes de pression. On s'oppose aux hausses dans le TC, mais on revendique soit la gratuité universelle, soit des baisses généralisées, soit des bas tarifs ciblés (telle la tarification sociale ou solidaire), c'est selon. Il n'y a pas d'offensive concertée à ce sujet précis. Aussi, les solutions de financement sont embryonnaires.

En outre, la Loi 112 demeure un acquis, selon T2000Qc, mais les suites sont incertaines. Si le rapport établi entre les hausses de tarifs et l'exclusion sociale est tel que décrit par Myroslaw Smereka, les augmentations subies depuis l'adoption de la Loi 112 auraient donc aggravé la situation. Ce qui poursuivrait la tendance à l'appauvrissement des ménages depuis 30 ans¹⁶, remarquable aussi par la hausse de la fréquentation des banques alimentaires¹⁷, particulièrement par les travailleurs et étudiants à bas revenus. Enfin, T2000Qc s'assure que le transport collectif, ainsi que sa tarification soit un dossier actif. Tel est donc le portrait général, le contexte dans lequel sera réalisé ce stage sur la tarification du TC.

CHAPITRE II

CADRE D'ANALYSE : **Services publics, gouvernance et développement durable**

Nous verrons dans ce chapitre, d'abord des définitions de «*service public*», soit celles du père du libéralisme économique, Adam Smith, des économistes du récent Rapport Montmarquette, et du sociologue ex-marxiste Manuel Castells. Ces définitions introduisent la notion générale de la gouvernance (Pierre Delorme) typique dans le domaine du TC (Michel Casteigts), où l'État devient opérateur en changeant la valeur de l'échange des services publics non rentables (Myroslaw Smereka). L'État articule ses interventions selon des enjeux de développement durable (Casteigts) souvent antagonistes à l'équité sociale (Smereka). Les mouvements sociaux se confrontent à des contradictions instituées par la gouvernance, mais sont mieux à même d'innover, avec leurs revendications et leurs pratiques en opposition à l'État dominant (Castells).

2.1 Service public

Pour **Adam Smith (1723-1790)**, à l'inverse du travail productif de l'ouvrier («*travail qui ajoute à la valeur de l'objet sur lequel il s'exerce*»), le militaire, le fonctionnaire, l'amuseur public ou le domestique ne produisent rien. «*Leur service, tout honorable, tout utile, tout nécessaire qu'il est, ne produit rien avec quoi l'on puisse ensuite se procurer une pareille quantité de service*». Ces travailleurs ont en commun de produire seulement un service non matériel.

Pour l'économiste, les services publics sont des services non marchands de consommation collective (ex : justice, police, éducation, routes, etc.), que les entreprises et les ménages utilisent. Ils sont produits par les administrations publiques et sont financés par les prélèvements obligatoires. Ces «*biens publics*», dont la production et la régulation relèvent de la puissance publique, sont sensés satisfaire des besoins de consommation collective. Pour Smith, ce bien collectif est indivisible (son usage ne peut être consigné à un individu en particulier). Il peut être utilisé par plusieurs personnes simultanément. Il répond donc à un besoin collectif qui ne relève pas de la logique du marché, en particulier parce qu'on ne peut pas le faire payer par l'utilisateur de manière individuelle.¹

¹ Remarque: Smith ne mentionne pas le transport collectif dans son texte. Rappelons que le TC, encore à ses débuts en 1776, est attribué à Blaise Pascal qui opéra en 1662 un service privé de calèches à Paris.

Le **Rapport Montmarquette (2008)**¹⁸ distingue toutefois les services ou biens publics «*purs*» de ceux «*mixtes*». Les premiers bénéficient à tous et se distinguent par leur «*non-rivalité*» (la consommation par un individu n'empêche pas la consommation par un autre) et leur «*non-exclusion*» (aucun individu ne doit être exclu de sa consommation). Cependant, le rapport oublie que l'on ne peut distinguer qui, parmi les individus, consomme ou pas le bien ou le service. «*À l'inverse, les biens privés «purs» seraient ceux dont il est possible d'identifier les utilisateurs et dont les bénéficiaires ne rapportent qu'à ces derniers*» (p. 16). À ce moment-là, la tarification doit être «*pleine et entière*» (id.). Aussi, les «*biens publics mixtes*», d'après le rapport, produisent des externalités négatives et le tarif rééquilibre ce désavantage partagé entre individus et société.

Notons par ailleurs que le Rapport passe sous silence sur la tarification du TC : «*Dans le mandat qu'il lui a confié, le gouvernement a demandé au groupe de travail de lui «proposer de nouveaux champs possibles de tarification et leur mise en application», en mentionnant explicitement le péage des autoroutes*» (p. 112) Pour les auteurs, le Rapport présente «*une réflexion d'ensemble sur l'éventualité de péages routiers et urbains – toute la question du transport en commun ayant été cependant exclue de l'analyse, car elle débordait manifestement du mandat défini par le gouvernement*» (id.).

Une critique du Rapport : le TC produit plus d'externalités positives. Il faut plutôt considérer les bénéfices reçus par la société, pour ensuite assurer le financement par l'État des services publics. De plus, il est faux de prétendre qu'un accès universel est inéquitable, parce que les riches en bénéficient même s'ils ont les moyens de payer. C'est oublier le correctif qu'est l'impôt progressif sur le revenu.

La théorie en économie classique considère donc le tarif, comme la résultante des deux forces du marché, l'offre et la demande. Le tarif est, en quelque sorte, la réplique du marché. La part relative de l'utilisateur détermine le niveau «*privé*» du bien «*mixte*».

Une analyse historique nous révèle la genèse du service public de TC, soit le moment où il est passé du privé au public. Au départ un bien privé, alors que la *Montreal Tramways Company* exploitait un réseau de tramway électrique, la non rentabilité a prédisposé la création du service public par l'État, qui a racheté les actions de la compagnie et comblé l'écart de rentabilité. Se peut-il que les principes de la tarification actuelle soient issus originellement de ceux des entreprises privées qui exploitaient le système avant qu'il ne devienne public ? De plus, il serait

intéressant d'observer les circonstances et les raisons pour lesquelles les tarifs réduits sont apparus.

Manuel Castells (1973) fournit une perspective sociologique marxiste, avec sa théorie de la consommation collective. L'État fournit aux citoyens une série de biens et services indispensables à la reproduction de la force de travail, mais que l'entreprise privée ne fournit pas, car ces services sont non rentables. Puisque la vie quotidienne est composée d'actes et de situations «(...) dont le déroulement et les caractéristiques dépendent étroitement de l'organisation sociale générale» (p. 8), des «problèmes urbains» influencent de manière décisive la productivité. Le gestionnaire recherchera donc à établir «(...) un fonctionnement efficace de l'appareil productif, en dépit des conséquences d'un tel fonctionnement sur la vie des travailleurs» (p. 10).

La conquête dans certains pays de garanties sociales a mené à l'établissement de «besoins collectifs», qui entrent directement en contradiction avec l'exigence de la rentabilité, dans sa logique misant sur la consommation individuelle :

«La consommation collective (logement, équipements, transport) devient ainsi à la fois l'élément fonctionnel indispensable, objet permanent de revendications et secteur déficitaire en économie capitaliste» (p. 11).

La collectivisation de services non rentables est cependant contrecarrée par le caractère privé des agents économiques d'une part, et par un certain décalage d'une vision globale, vu leur parcellarisation. Ainsi, le «problème urbain» du service de TC place en relief l'opposition entre le mode individuel d'appropriation des conditions de vie et le mode collectif.

Pour Castells, ces contradictions «(...)déterminent la présence massive de l'État dans le traitement et la gestion des problèmes urbains» (id.). L'État devient un véritable «(...) aménageur de la vie des masses et, sous couverture de l'organisation de l'espace, c'est vraiment de la prédétermination du temps vécu qu'il s'agit ». (p. 12). L'État étant l'instrument d'intégration et de régulation des contradictions, le système de planification urbaine par lequel l'État prétendra résoudre les contradictions, au nom de la rationalité technique, sera alors présenté comme conciliateur d'intérêts divergents.

Caractériser ainsi le service public, au sens de Castells, permet notamment d'identifier « les véritables sources du changement et d'innovation de la ville» lorsqu'une mobilisation surgit sur

un thème issu des contradictions, soit lorsque *«des intérêts sociaux deviennent volonté politique et que d'autres formes d'organisation de la consommation collective, en contradiction avec la logique sociale dominante sont mises en place»* (p. 14). Ainsi, la notion de mouvement social urbain, accompagne celle de la consommation collective pour Manuel Castells.

2.2 Gouvernance

2.2.1 Définition

Ces définitions de service public méritent une grande attention en regard de la gouvernance actuelle, constatant certaines mutations dans le rôle de l'État, notamment sur la gestion politique qui tend à son désengagement. **Pierre Delorme (2005)** expose l'évolution du concept de gouvernance urbaine, aux notions souvent floues, au contenu manipulable selon d'aucuns. La gouvernance est un terme qui apparut vers les années 1980, en pleine crise de l'État providence, et à la même époque que l'émergence du concept de *développement durable*. Nouveau paradigme ou maquillage du *«business as usual»*?

Au cours des années 1980, le besoin accru de programmes sociaux entraîne un endettement des États, qui appellent la population à contribuer davantage en taxes et impôts, et annonce une crise financière. Un discours qualifié de néolibéral propose *«un désengagement de l'État et une prise en charge grandissante des individus de leur propre vie»*, (p. 19). L'État providence est tourné vers la collectivité et ignore l'individu. Ce qui porte celui-ci à s'endormir, à ne plus compter sur les initiatives individuelles, à devenir paresseux, à vivre au crochet de la collectivité. Le contexte de croissance économique de l'État providence dans une société assez homogène, c'est du passé.

Pour Delorme : *«(...) ce qui est fortement remis en question, c'est la notion de partage entre les individus, tout comme celles d'efficience et d'efficacité de l'action publique pour contrer les inégalités sociales»* (id.).

Ce qui est central dans la gouvernance, c'est l'idée-force que l'État n'est plus le seul responsable de la dispensation de biens et services à la collectivité, mais où il partage cette responsabilité avec d'autres intervenants de la sphère privée (sous-traitance, partenariats, etc.). Ce qui implique que le pouvoir est partagé entre les différents acteurs (gouvernement, secteurs privés), jusqu'à estomper les barrières entre les secteurs privés et publics. La gouvernance signifie que les nouveaux mécanismes étatiques n'ont plus besoin de l'autorité de la puissance publique pour gouverner, cela se traduit notamment par des méthodes qui placent le contrôle politique hors de la portée de bras du gouvernement. La propension à réduire la taille de l'État, pour un *«État*

moderne, État modeste»¹⁹ signifie un «*re-engineering*» calqué sur le modèle de l'entreprise privée. Cela annonce la séparation de l'économique et du social, mettant fin aux pesants systèmes de protection, signifiant une confusion des rôles entre l'État et le marché, celui-ci étant davantage capable de l'autorégulation du social. L'exemple faillitaire du TC de Londres, selon Delorme, rappelle que :

«(...) les entreprises privées ont des objectifs de rentabilité économique qui ne sont pas toujours compatibles avec une universalité des services indispensables au développement équitable des personnes dans les villes» (p. 31).

2.2.2 L'État opérateur

Myrosław Smereka (2005) explique comment l'État devient un opérateur du marché, par la manipulation des fondements économiques du tarif le soumettant aux lois du marché. Selon lui tout le débat sur la tarification versus la gratuité du TC tourne autour de la définition du «*juste prix*». Juste pour qui, selon qu'on parle de prix en termes de «*justice*» ou de «*justesse*»? L'échange se produit selon cette formule:

(Valeur pour l'acheteur > prix > coût du vendeur)

où

(valeur pour l'acheteur > prix) indique la satisfaction de l'acheteur.

et

(Prix > coût du vendeur) indique du profit pour le vendeur, ce qui lui est nécessaire

Une mutation des politiques publiques transformant le citoyen en «*client*» a fait disparaître la double inégalité dans l'échange. Le clientélisme comme notion du commerce privé a envahi le champ public, dénaturant l'échange lui-même. La notion de «*justesse du prix*» devint alors centrale et celle de «*justice*», disparaît, ou est adjuvante, seulement utile aux justifications des politiques. Ainsi, le besoin social est remplacé, recentré sur l'individu-consommateur de biens marchands et non marchands, et surtout sur la justesse des coûts. Désormais, c'est l'opérationnalisation qui prime comme logique motrice de politique publique.

Pour que l'acheteur soit satisfait, il faut aussi que l'option alternative soit disponible (pour juger d'un rapport valeur/prix) et que le public soit en moyens de se l'offrir. De son côté, le vendeur veut offrir son produit ou service à «*juste prix*»:

«Il peut calculer avec précision son coût de production, estimer ceux de ses concurrents, choisir un nouveau processus de production tout aussi efficace (i.e. qui atteint le but recherché) mais plus

efficient (i.e. efficace mais à moindre coût). Son calcul est strictement financier, précis donc juste. Il aura à se choisir une marge bénéficiaire qu'il jugera nécessaire tenant compte de la concurrence de son secteur. Donc, dans la perspective du vendeur, «juste prix» dérive de «justesse»» (p. 4).

Myrosław Smereka discute de gouvernance en matière de service public, en appuyant sa démonstration sur la thèse «*La gestion déléguée et la réforme de l'État*» de **Matthias Finger**² (1997) de l'École de Rome :

«Quand on parle de la modernisation de l'État, de la réforme administrative ou de la nouvelle gestion publique, on parle en fait uniquement de la modernisation de sa fonction d'opérateur. Or, cette modernisation de la fonction d'opérateur néglige la modernisation de l'État dans son ensemble, dont notamment (a) la modernisation du système politique d'une part et (b) la transformation de la relation entre politique et opération d'autre part... En effet, la gestion par prestations, résultat de la modernisation de la fonction d'opération, implique un changement fondamental dans la manière de considérer le service public : dorénavant le point de départ est le citoyen/usager à qui l'administration offre des services ou des prestations mesurées par des indicateurs de qualité, de volume et de coût» (Op. cit., pages 4 et 5).

Smereka abonde. Il se crée un conflit entre la valeur d'échange et la valeur d'usage, en soustrayant de l'échange du produit ou service entre l'acheteur et le vendeur, par le biais d'un mode opérationnel, la notion de «*justice*» incluse dans la fixation des prix, et accorde désormais toute l'attention des politiques publiques sur la «*justesse*» du prix en fonction de clientèles.

«L'État moderne sépare ses fonctions politiques de sa fonction d'opérateur et cela a pour conséquence de négliger voire supprimer le bénéficiaire de services publics (le citoyen-usager) au profit du citoyen-client face à un opérateur dont la seule logique est de nature gestionnaire ou managériale. Le «juste prix» cesse de dériver de «justice» et dérive maintenant de «justesse». Ainsi, sans mise en œuvre d'une politique publique de fourniture de services publics (par exemple, transport en commun), on se cantonne dans un dialogue sur comment fournir des services» (id., p. 5).

La gouvernance cherchera donc, sans regarder de front la question de la gratuité comme principe universel, tous les moyens de particulariser tel programme, de diviser les avantages, de cerner telle clientèle plutôt qu'une autre. Le TC n'est plus la réponse à la non-mobilité relative des citoyens, mais enjeux de financement, de partenariat et des modes organisationnels de fourniture des services axés sur la récupération des coûts.

La conception actuelle de la tarification origine de l'époque des Trente Glorieuses (1945-1975), dite de croissance économique sous l'égide de l'État-Providence, un État social passif qui accordait un soutien à des individus abstraits sur la base qu'ils correspondaient à un critère d'une catégorie ciblée. Smereka remarque depuis 1975, le désengagement de l'État et l'apparition d'un État social actif où les individus concrets doivent se responsabiliser et être co-producteurs de leur

² FINGER, M., «*La gestion déléguée et la réforme de l'État*» (1997), in Smereka, M. (2005)

propre réussite. Or, les catégories ayant droit aux tarifs réduits correspondent davantage à un critère d'âge (élèves, étudiants, aînés), soit ceux qui étaient traditionnellement hors du marché du travail. Rappelons qu'à Montréal, le TC se substitue au transport scolaire. Or, le monde a changé, la jeunesse est repoussée à 35 ans, le vieillissement de la population stigmatise les aînés comme un fardeau fiscal en devenir, etc. La redistribution sociale de l'État ne s'est pas réajustée aux changements d'époque, mais propose davantage d'isoler les individus et de les désolidariser par la commercialisation des services de TC.

2.3 Développement durable

2.3.1 Théorie des conventions et STM

Nous verrons dans cette partie que le TC est devenu un enjeu de gouvernance associé au développement durable (DD). Les transports urbains mettent en jeu à la fois l'efficacité de l'activité économique des territoires ainsi que la cohésion sociale.

Pour caractériser la gouvernance, **Michel Casteigts (2003)** s'appuie sur la théorie de l'économie des conventions, qui *«permet de comprendre les décisions logico-rationnelles déterminant les processus régulatoires»*. Il soutient que l'émergence et l'extension du concept polysémique de DD est intimement lié à celui de la gouvernance. Les deux participent à déplacer la frontière entre biens marchands et biens collectifs, même si ces derniers ne relèvent pas du marché, mais de régulations sociales par les collectivités et autorités publiques. Car de nombreux biens et services sont collectifs et nécessaires à la qualité de vie, tout comme à l'activité économique elle-même. L'air et l'eau, par exemple, sont des biens non-marchands au sens classique.

Il s'agit centralement d'articuler l'activité marchande aux enjeux de la régulation publique des biens collectifs, malgré leurs fondements distincts. Ceci implique notamment des dimensions reliées aux économies d'agglomération, telle l'internalisation des externalités (l'intégration dans le calcul économique du coût social des pollutions d'origines techniques). Ceci pose d'énormes difficultés, car comment peut-on internaliser (intégrer dans le calcul économique) le coût social des pollutions d'origine technique ?

Le DD intrinsèque à la gouvernance, se propose de décroisonner les logiques et enjeux de croissance, de développement social et environnemental. Puisqu'aucun *«modèle mécanique décisionnel intégré»* (id.) n'existe, cette nature systémique des enjeux du DD se traduit par des

nouveaux modes de gestion collective, de procédures décisionnelles et de modes organisationnels ou («*design organisationnel territoriaux*») :

«Fondé sur le principe de l'articulation de logiques jusque-là contradictoires (compétitivité économique, cohésion sociale et protection de l'environnement), **le paradigme du développement durable** bouleverse en profondeur un système de décision collective conçu pour gérer des antagonismes et non pour produire du consensus» (id.).

D'après Casteigts, la gestion optimale des externalités désormais traverse aussi les politiques du transport collectif. Elle concerne l'internalisation financière, la pénalisation des externalités négatives et la production d'externalités positives²⁰. Le terrain de coopération public-privé se pose d'ailleurs différemment, recherchant un nouveau type de partenariat autour de la production de la compétitivité globale des territoires.

Selon **Casteigts (2003)**²¹, puisque le discours de la gouvernance a comme objet idéologique la mission «*d'accompagner les ajustements du dispositif conventionnel*», la régulation passe par l'idée d'un consensus à former autour de conventions d'appartenances territoriales, soit un ensemble de règles, de formulations vagues. Ces consensus de *proximité*, de communauté de destin (*solidarité*), de confiance ou de *qualité*, et pour le développement durable (*durabilité*) sont des mécanismes qui permettent l'échange d'information, le partage du savoir, ainsi que de l'évaluation commune des problèmes et solutions.

Toutefois, Casteigts constate une émergence de la logique collective *a contrario* de la logique marchande de base, soit «*une évolution de fond des systèmes de la tarification des transports publics en Europe et au Canada*» (id.). Il observe de plus en plus «*une mutualisation, une péréquation, donc de régulation collective, et de moins en moins de rémunération directe du service, i.e de coordination marchande*» (id.). L'accessibilité serait parfois recherchée comme une «*qualité globale du territoire*», mais domine toutefois sur «*les moyens particuliers qui permettent de l'atteindre*» (id.).

Par exemple, la mise en cohérence des systèmes et des tarifications à l'ensemble des échelles territoriales (ex. : agglomération) supposent un accord difficile des collectivités, dont les structures politiques territoriales ne sont pas nécessairement formatées pour régler les nouveaux problèmes. On peut y voir la demande de l'agglomération montréalaise (CMM)³ à remplacer l'AMT.

³ Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et Agence métropolitaine du transport (AMT)

Enfin, selon Casteigts, la gouvernance a également ciblé la gestion du temps lié à la distance, comme un nouvel objet de gestion collective : on ne peut solutionner les embouteillages en multipliant les moyens de transport ou en élargissant les autoroutes. Désormais, on considère l'aménagement des quarts de travail, le décalage des heures d'embauches, la modification des rythmes, etc. Nous verrons plus loin l'importance qu'accordent la STM, les organismes civils et les sociopolitologues à la relation distance-temps.

2.3.2 Le point de vue de l'opérateur

Dans cette section, j'examinerai les **conventions territoriales** décrites par Casteigts en comparaison du discours de la STM. D'abord, son positionnement stratégique mise sur une réputation d'excellence basée sur sa «*performance*»²² : l'amélioration de son offre de service et de son achalandage. Le tarif n'entre pas dans le carré. La société se targue d'avoir les plus bas tarifs en Amérique du Nord, soit des tarifs «*abordables*». Les résultats d'un sondage démontreraient un très haut taux de satisfaction de la clientèle. Ces postulats sont assez occultes, basés sur des facteurs comparatifs assez flous, mais permettent de justifier moralement l'ensemble des politiques.

Les conventions se frappent à une mise en incohérence des systèmes et des tarifs à l'ensemble des échelles territoriales. L'agglomération montréalaise vit des tensions. Par exemple, Longueuil est réfractaire à payer davantage pour l'accès au métro, Anjou réclame son métro, etc.

Le discours de l'entreprise reprend toutefois des conventions propres au monde des affaires et englobe l'agglomération. En 2009, la firme Moody's a attribué à la STM une cote de Aa2. M. Claude Trudel (ex-président du conseil d'administration), donne ici un exemple de la **gestion optimale des externalités**, à l'idée de Michel Casteigts :

«Grâce à une saine gestion, à nos stratégies financières innovatrices (SWAP de pétrole) et aux efforts soutenus de rationalisation de nos dépenses d'exploitation, nous avons réussi à geler certains tarifs, à introduire de nouveaux produits tarifaires et à limiter la hausse des abonnements à un bas niveau», a soutenu, M. Trudel. (...) «Grâce aux investissements des gouvernements fédéral, provincial et de l'agglomération de Montréal, la STM poursuit sa croissance. En effet, l'achalandage a augmenté de 4 %, et nos évaluations nous laissent croire que nous terminerons l'année avec une hausse de 15 millions de déplacements, un résultat exceptionnel. Dans ce contexte, la STM doit maintenir ses programmes d'amélioration de service et de modernisation de son réseau. C'est pourquoi elle doit assumer un accroissement de ses dépenses en investissements»²³, a expliqué M. Trudel.

La STM se dit à la fois être constamment à la recherche de solutions novatrices, mais nous verrons plus loin qu'elle refuse de discuter de tarification sociale. La STM soutient que l'accessibilité au TC est géographique et universelle, des éléments qui recourent les dimensions (sociale, économique et environnementale) liées au DD. La STM assure que l'universalité de l'accessibilité au TC est garantie grâce à une tarification dite «équitable»²⁴ (p. 15).

J'ai pu observer *a contrario*, que l'accessibilité «universelle» économique était subordonnée à celle physique. Pour ce qui est de l'accessibilité économique : la STM la définit par le niveau de satisfaction des clients et admet sans détails l'impact social que d'hypothétiques tarifs élevés pourraient causer:

«Une tarification équitable facilite à tous les groupes sociaux l'accès à ce service alors qu'un prix trop élevé devient une barrière qui entrave l'inclusion sociale des personnes ayant des revenus plus faibles»²⁵ (p. 4).

Ainsi, la gouvernance du TC «*Le moins cher et le plus utilisé au Canada*» (id.) passe par la médiation du terme «équitable» et «abordable», pour justifier la contribution grandissante des usagers aux coûts :

«Environ 40% de la clientèle bénéficie du tarif réduit qui procure un rabais d'environ 45% par rapport au tarif ordinaire. Chaque jour, près de 200 000 clients empruntent le réseau de la STM avec ce titre, dont 70 000 écoliers, et plus de 85 000 étudiants montréalais âgés de 18 à 25 ans. Près de 40 000 personnes de 65 ans et plus se déplacent quotidiennement dans le réseau. Elle offre également la gratuité aux enfants de moins de six ans. En 2010, la STM estime faire économiser plus 60 M \$ à l'ensemble des montréalais bénéficiant du tarif réduit»²⁶ (p. 15).

L'administration Tremblay promet de hausser une onzième fois des tarifs. Michel Labrecque, président de la STM²⁷, avait déjà annoncé que la tarification des usagers s'ajustera régulièrement à l'indice des prix à la consommation au cours des prochaines années :

«À une époque, je n'étais pas très chaud à l'idée que les tarifs augmentent, mais je me suis rendu compte de deux choses. Si on ne les augmente pas pendant un nombre d'années puis que, d'un coup, on les hausse, on perd du monde. Ce n'est pas le cas lorsque les tarifs sont indexés»²⁸.

Cet indice d'indexation est appliqué variablement, et il est maintenant contesté précisément dans le sens d'intégrer les économies externes. Il ne semble y avoir aucune volonté de réviser la méthode et l'indice sur lesquels se basent les augmentations tarifaires qui permettrait de qualifier d'équitable ou d'abordable les tarifs actuels et ceux futurs.

Ce discours du *statu quo* tarifaire – soit des hausses – a été récemment réconforté par l'American Public Transportation Association (APTA) qui décerna en 2010 le prix de la meilleure société de

transport en Amérique du Nord à la STM, parmi les sociétés ayant postulé. Parmi les dix critères retenus²⁹, aucun ne mentionnait la tarification «*abordable*». L'accroissement de l'offre, l'augmentation du taux de déplacements et le taux de satisfaction générale de la clientèle sont les principaux facteurs retenus pour la société lauréate.

La recherche optimale des externalités est tenue lorsqu'il est question d'équité sociale. Par exemple, la STM refuse d'évaluer les coûts internes et externes des contrôles mobiles sensés réduire la fraude évaluée à 20 M \$ par an³⁰ (p. 15). Le système est-il efficient, efficace, équitable??? Les amendes distribuées aux contrevenants n'ayant pas gardé sur soi sa preuve de paiement sont salées, et puisque la grande majorité de la «*clientèle*» est peu fortunée, les coûts sociaux anticipés par les groupes communautaires signifient que ces contrôles représentent selon eux une véritable «*taxe à pauvres*» menant à la judiciarisation des usagers du métro.

Michel Casteigts souligne aussi la mise à distance de bras politique de la gouvernance, concourant à la non-imputabilité d'instances décisionnelles, ceci grâce à un partenariat d'affaires visant l'exploitation commerciale optimale. C'est aussi une réalité observée à la STM.

D'abord, le président actuel, Michel Labrecque, est un non-élu (il a perdu ses élections à la mairie de l'arrondissement Plateau-Mont-Royal). Nommé représentant des usagers au conseil d'administration de la STM par le maire Gérald Tremblay, il a ainsi pu être porté à la présidence. Cette apparence de conflit d'intérêt ne semble pas l'inquiéter, ni le maire. L'utilisateur mécontent ne saura s'il s'adresse pour le défendre à son représentant, ou au président dont le rôle est plutôt de défendre la société de transport.

L'exemple le plus patent de mise à distance est la structure complexe et opaque des organismes gérant l'affichage commercial dans le métro. Transgesco est une société en commandite, soit une entité complètement indépendante, créée par la STM en 2004. Les partenariats d'affaires passent par cette entreprise, sans avoir de comptes à rendre aux élus. Pour assurer la gestion, la location et le développement des aires commerciales du métro, la compagnie s'est associée à Gestion Beaurival pour fonder la société en commandite Métrocom. Ainsi, Transgesco évite les processus d'appel d'offres et met ses opérations à l'abri du regard du public.

Les profits tirés de la pub sont partagés par plusieurs entreprises non-imputables, sauf à leurs propriétaires. Le chef Richard Bergeron du parti Projet Montréal a dénoncé l'intention de la STM de faire commanditer ses lignes de métro : «*(...) la majeure partie des profits ne trouverait*

jamais le chemin du trésor public»³¹ Le parti s'indigne de la privatisation des espaces publics. La menace de renommer les lignes, voire les stations de métro du nom de commanditaires fut perçue telle une dilapidation du patrimoine public. Et puisque qu'une petite portion seulement de la vente de publicité se rend dans les coffres de la Ville, la majeure partie revient à Transgesco.

Du côté plus précisément du tarif, il existe des ententes de partenariats avec des entreprises privées, par exemple, avec des clubs sportifs professionnels (Le Canadien, les Alouettes). Elles permettent des réductions des tarifs et même la gratuité. Des modulations impliquent aussi le *Cocktail transport*, composé de réductions selon l'emploi de divers modes, avec l'entreprise privée d'auto-partage Communauto, ou le service de location de vélo Bixi. Ce service nouvellement développé est déficitaire, largement subventionné par Rio Tinto Alcan, soutenu par les revenus publicitaires (dont les panneaux conçus à même les stations sont situés notamment dans les rues résidentielles), et dont la rentabilité escomptée à court terme est assise sur la vente de la technologie et du savoir-faire à l'étranger. Le partenariat, nous le verrons lorsqu'il sera question des revendications tarifaires, ne se limite pas au privé, mais concerne aussi la concertation auprès des organismes volontaires.

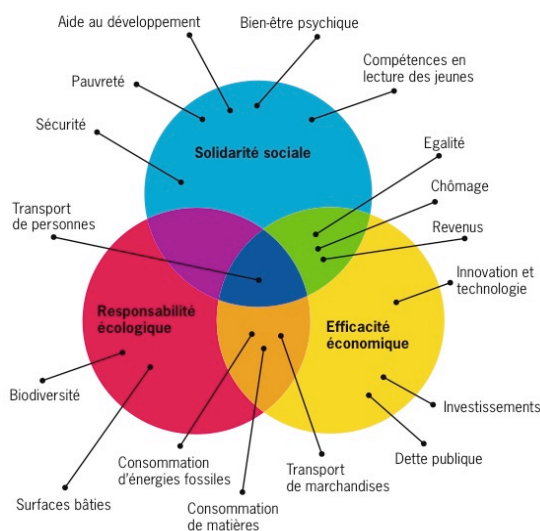
La mise à distance est aussi évidente lorsqu'il est question pour le public d'obtenir des informations. Par exemple, Projet Montréal exige en vain que la STM ouvre les livres de Transgesco et de rendre ses états financiers publics. Le secret commercial est constamment évoqué et a pour conséquence de maintenir le public dans le noir sur les opérations financières et commerciales. La profitabilité de cette entité organisationnelle privée participe peu à combler l'équilibre du service, voire le prive de revenus appréciables.

2.3.3 Au cœur du développement durable

Au Québec, le principal porteur du dossier de la tarification sociale du TC est **Myroslaw Smereka**, dont les communications sur le sujet forment la base théorique des positions de T2000Qc. Il établit que la tarification sociale concerne certes des **impératifs sociaux, économiques et environnementaux**. Il se réfère notamment aux indices d'exclusion sociale de Todd Litman, du projet suisse Monet, et de l'analyse de la Fondation Appleton.

Le paradigme du DD énoncé par Casteigts, se décline également chez **Smereka (2007)**. Celui-ci adhère aux principes des indicateurs du projet suisse **Monet (2005)**⁴. La régulation est représentée par l'harmonie, le consensus ou l'équilibre de trois sphères. On vise la viabilité économique, la vivabilité environnementale et l'équité sociale (voir illustration)⁵. Cette dernière sphère n'est présente qu'à intensité variable dans le discours éco-environnemental, et quasi-absente des politiques de la gouvernance montréalaise.

Vue d'ensemble des indicateurs-clés, présentés selon les trois objectifs qualitatifs



2.3.4 Des indices

Smereka (2007) souligne que la **Fondation Appleton** a réalisé en 2007 un classement de 27 régions métropolitaines de recensement (RMR), dont la population excédait 125,000 habitants. Dix-sept indicateurs mesurent la dimension environnementale de la qualité de l'air, des politiques publiques, celles de transport, et de l'adaptation technologique. Un de ceux-ci est particulier : le coût annuel d'une carte d'accès d'adulte pondéré par la population et ajusté au revenu total médian des ménages révèle que Montréal a la pire cote (1,55%). L'indice sera comparé à la somme que cet adulte paierait si le Protocole de Kyoto était respecté. La cible de 0,67% a été fixée à 25,5 de moins que le meilleur score obtenu. Ce qui représente la diminution nécessaire de dioxyde de carbone (CO₂) pour toutes les RMR, afin d'arriver aux objectifs de Kyoto, sur une

⁴ Monitoring der Nachhaltigen Entwicklung = monitoring du développement durable

⁵ Illustration : MONET (2008)

durée de dix ans (2017). Or, selon Statistiques Canada, les revenus totaux médians selon le type de famille en 2005, se situe à 58 600 \$ à Montréal. Il faudrait donc couper le prix de moitié.

Smereka s'intéressa aussi au texte de **Todd Litman (2002)** «*L'inclusion sociale comme objectif de planification du transport durable*» au Canada, produit pour la FIA Foundation. Un indice quantitatif et comparé dans le temps peut permettre «*de déterminer quels groupes géographiques ou démographiques éprouvent une exclusion sociale significative*» (p. 17) et viser l'orientation des ressources pour leur inclusion. Les six facteurs suivants sont utilisés : a) besoin de mobilité; b) accès en termes d'aménagement du territoire; c) capacité physique de communications; d) accès à une auto; e) options de mobilité; et f) richesse financière.

MONET est un système d'indicateurs destiné à l'information de la population et des acteurs politiques. Ses 120 indicateurs régulièrement mis à jour, posent quatre questions jugées déterminantes :

1. Satisfaction des besoins – quel est notre niveau de vie aujourd'hui ?

2. Solidarité – comment les ressources sont-elles réparties ? Tous les individus doivent pouvoir accéder équitablement à des ressources importantes comme l'argent, l'information, la santé et l'air pur. Les injustices, les grandes inégalités et la pauvreté doivent être combattues aux niveaux national et international.

3. Préservation du capital – que laissons-nous à nos enfants ? Cela concerne les capitaux social, économique et écologique à préserver et à renouveler, sans toutefois entamer le capital, mais en ne vivant que des intérêts qu'il produit.

4. Découplage – notre utilisation des ressources est-elle rationnelle ? Les modèles de production et de consommation doivent protéger l'environnement et les ressources naturelles de manière plus efficiente. Leur consommation doit en nécessairement diminuer en termes relatifs et absolus :

«Les besoins (existentiels) de tous les individus doivent être satisfaits, mais il convient de prendre en considération des aspects de répartition équitable et les limites de l'environnement naturel sur le plan de la charge qu'il peut supporter» (Smereka, p. 19).

Sous le modèle MONET, les objectifs de solidarité sociale, d'efficacité économique et de responsabilité écologique s'influencent mutuellement. Puisque les trois objectifs peuvent être contradictoires, le DD « *vise à concilier des optimisations, des processus d'évaluation transparents et des solutions valables à long terme*» (id.). La position des indicateurs-clés est

indiquée par rapport aux trois objectifs et à leurs intersections.

Pour Smereka, l'exclusion sociale reliée au transport des personnes est un enjeu du DD. Il travaille donc à arrimer la dimension d'équité sociale au DD, qu'il considère comme Casteigts, tel un concept à géométrie variable, extensif depuis le rapport fondateur de **Gro Harlem Brundtland (1987)**, et trop souvent oubliée par la recherche. L'économiste a proposé d'enchâsser le droit à la mobilité dans la *Loi contre la pauvreté et l'exclusion sociale*. Il a également examiné le modèle français et calgarien de tarification sociale et propose des ajustements au cadre législatif et réglementaire québécois, car pour lui, la tarification sociale est une condition du développement socialement durable. La tarification équitable du TC est donc la clé de voûte du développement social durable, puisqu'il est au point nodal du DD, soit situé au centre des trois sphères (économique, sociale et environnementale). Voilà la pierre angulaire du DD en général.

Cette représentation se heurte néanmoins au structuralisme, qui conçoit le facteur économique comme dominant, déterminant les rapports sociaux, et dont les intérêts divergents sont en conflit. L'item «*socialement équitable*» est trop souvent occulté, dissous à la faveur du discours économique et/ou éco-environmentaliste. La recherche sur le DD se concentre surtout sur les deux autres sphères. Or, pour un développement *socialement* durable (DSD), on doit considérer l'ensemble des interactions entre sphères et leurs effets sur la vulnérabilité, la pauvreté et l'exclusion. L'évaluation des «*capabilités*» des individus révèle un ensemble de facteurs de «*motilité*» (relatifs à l'accessibilité, aux compétences et à l'appropriation). Il propose d'utiliser l'indice d'exclusion et le classement Appleton comme outils de mesure. Pour réduire ces effets, on cherchera dorénavant à optimiser les capacités d'agir des individus, et seront élaborés des principes de précaution sociale pour assurer le développement équitable et durable.

Smereka s'appuie également sur la recherche des sociologues de la mobilité sur le *développement socialement durable*. Nous y reviendrons dans un chapitre subséquent.

2.3.5 Mobilité urbaine durable

La tarification du TC figure peu ou prou dans les politiques de transport durable. J'ai été chargé d'explorer les tensions du paradigme du DD, afin d'évaluer les ouvertures et contradictions actuelles à l'insertion d'un programme tarifaire à l'agenda du transport durable.

Pour **Florence Junca-Adenault (2009)**, nous assistons, entre 1950 et 1985, à la marginalisation des TC et à la croissance de l'utilisation de l'auto pour le transport des personnes. Or, voici l'heure de la revanche de la mobilité. L'auteure présente les conditions d'émergence d'une nouvelle culture de la **mobilité urbaine durable**, après avoir survolé la petite histoire des transports des personnes dans le monde et à Montréal. À chaque époque, l'humain a tenté de résoudre ses problèmes de déplacements et de planifier, d'organiser, de localiser ses activités.

Le TC se marginalisa à l'époque dite de **l'utopie urbaine du XX^e siècle**, tandis que la croissance démographique accompagna une poussée de l'usage de la voiture. Cette nouvelle liberté de mobilité justifia des choix d'aménagements : des centres commerciaux et des banlieues «*poussèrent*» autour des axes autoroutiers, éloignant les lieux de résidences des lieux d'emploi et d'étude. Le territoire fut planifié selon le principe de la ségrégation des espaces, où «*Les fonctions urbaines sont détachées géographiquement les unes des autres*» (p. 148). Le réseau routier s'accrut et le TC s'adapta mal à cette expansion qui a aussi engendré de lourds embouteillages. Dans la région montréalaise, la construction résidentielle est alors encouragée par des programmes d'accès à la propriété qu'une légion de nouveaux banlieusards adopteront. C'est l'essor de l'étalement urbain.

Dans cette présente période dite de **la revanche de la mobilité**, l'État cherche des solutions pour améliorer la planification et le financement des infrastructures. Les villes se dotent de tramways électriques et du métro, et restreignent l'usage de l'auto au centre ville. De nouveaux mouvements urbanistiques (Smart Growth, New Urbanism, et pour un Transit Oriented Development (TOD)) proposent désormais des alternatives pour contrer la dégradation de la qualité de l'air et de l'environnement. La fluidité de la circulation n'est plus la panacée. Or, la progression de l'auto semble inexorable, malgré la flambée des prix de l'essence. Devant les défis du XXI^e siècle, dont la raréfaction des sources d'énergies fossiles et le réchauffement climatique, la population prend conscience qu'il faut un changement de paradigme. *A contrario* de cette tendance, et malgré une décroissance de l'usage du TC, le gouvernement du Québec se désengagea de son financement au cours des années 1990. C'est seulement en 1996 qu'il créa l'*Agence métropolitaine du transport* (AMT), que l'auteure dirigea pendant huit ans dès sa formation.

Le nouveau concept de **mobilité urbaine durable** ajoute des dimensions et des critères d'efficacité économique, de qualité de vie urbaine et de préservation de l'environnement. Il vise à maximiser tous les transports des personnes et des biens (dont l'auto), et de modifier la morphologie urbaine, afin de réduire les déplacements. Les instances internationales et nationales ont adopté des politiques inédites, telle la Commission européenne qui adopta le rapport pro-mobilité durable en 2007. Québec créa un «*Fonds vert*» (2006) après avoir adopté une loi-cadre sur le développement durable (2006) et sur le TC (2007). Le gouvernement fédéral collabore avec les provinces et les villes pour moderniser les infrastructures. Innovateur, le *Plan stratégique de transport métropolitain* de l'AMT (1997) fut repris dans le *Plan de transport* de Montréal (1998). Tout cela pour un rééquilibrage entre modes de transport, pour réduire la dépendance au pétrole, et accroître l'accessibilité aux services de TC «*abordables, disponibles et fiables*» (p. 151). Alors que les bouchons sont improductifs en termes de perte de temps de travail, les modes actifs et le TC sont plus économiques et très populaires.

Selon l'auteure, la croissance doit compter sur une accessibilité plus grande des entreprises au bassin d'emploi. Un TC efficace stimule l'économie locale deux fois plus que l'auto. Si les biens et services indispensables au transport par automobile sont produits en grande partie hors du Québec, cet effet de fuite de capitaux est limité avec le TC ayant une valeur ajoutée nettement supérieure. Aussi, le respect du Protocole de Kyoto (1997) rend nécessaire l'augmentation de la fréquentation du TC, puisque cela contribue à la diminution des gaz à effet de serre.

D'après l'auteure, l'objectif d'accroître la fréquentation des TC de 8% d'ici 2012 est insuffisant et impossible à rencontrer s'il n'y a pas de baisse corollaire de l'usage de l'auto. Grâce à une plus grande offre de TC, des mesures restrictives pour l'auto (dont une requalification des routes), et une planification urbaine cohérente aux objectifs de réduction des déplacements, l'auteure vise un transfert modal de l'ordre de 16% à 20% pour l'agglomération montréalaise.

«*Le choix de localisation des activités humaines et leur organisation a une incidence directe sur le choix de transport, et vice versa*» (p. 153). La mobilité durable peut satisfaire les besoins élémentaires liés à l'accessibilité aux emplois, aux biens et services, ceci dans le respect de la conservation des écosystèmes, de l'équité sociale et générationnelle. Un système de TC au coût «*raisonnable*» ou «*abordable*» (p. 155) favorise une intermodalité. La consommation de l'espace

et des ressources est ainsi réduite au minimum, tout comme les émissions polluantes et le bruit. On pratique aussi le réemploi et le recyclage des composantes.

Puisque les déplacements en auto constituent une part de marché prépondérante, il faut garantir une offre de TC stimulante et située près des axes routiers empruntés par la majorité. L'attraction pour le TC augmente toujours quand il a préséance sur la circulation routière. D'autres mesures abondent : stationnements incitatifs en amont des bouchons, taxis collectifs, restrictions des parkings au centre. On développe la multimodalité au centre et dans les zones densément peuplées. L'étendue du territoire où l'offre de TC n'est pas évidente rend la voiture souvent nécessaire. Toutefois, elle ne doit être pensée qu'en complémentarité de la chaîne de déplacements. Les taxis, ainsi que les programmes de co-voiturage et d'autopartage participent à réduire le nombre de véhicules. La pression est sur les constructeurs pour produire des véhicules moins énergivores, plus petits, faits de matériaux recyclés. La recherche progresse et apparaissent des innovations, d'où l'importance de regrouper en grappe industrielle les entreprises spécialisées. L'auteure suggère de reconfigurer ou concevoir les quartiers selon les principes du TOD et du New Urbanism. Ceci signifie densifier les activités autour des TC, consolider les noyaux existants, créant ainsi des milieux de vie davantage multifonctionnels et accessibles, où les résidences (services, emplois, etc.) sont à proximité, où sont priorités le TC et les modes actifs (vélo, marche). C'est un choix de société «*prudent*» (p. 161), vu les défis environnementaux, le vieillissement de la population, etc. Pour une combinaison des ingrédients du «*cocktail transport*», une nouvelle gouvernance devra toutefois partager des responsabilités et le financement, cela complexifié par l'intervention de multiples composantes institutionnelles (municipalités, gouvernements) et de la société civile.

Pour l'auteure, le tarif est une question sensible, notamment parce qu'il implique des solutions au financement du service de TC. Mais un autre groupe que l'utilisateur est bénéficiaire du TC, ce sont les automobilistes et camionneurs, qui peuvent bénéficier de moins de véhicules sur les routes. Elle suggère de regarder le problème par la loupe de la compétition avec l'automobile, de l'internalisation de ses coûts non assumés (en majeure partie) par l'automobiliste, et de l'impact davantage positif du TC sur les bénéficiaires-usagers qu'aurait un transfert modal.

Il est possible de financer les investissements grâce à des écotaxes (augmentation des taxes sur l'immatriculation, de la taxe sur l'essence, et possiblement à l'installation de péages sur les

ponts). Les politiques tarifaires de stationnement sont sous la loupe, question d'évaluer les impacts modaux, les revenus captables et l'acceptabilité sociale. Serait-il possible de destiner ces nouveaux fonds aux opérations, du moins en partie, pour apaiser la tarification ?

Florence Junca-Adenot (1997) propose une approche de planification et de gestion du TC qui implique désormais des décisions intégrées, «(...) qui nous permette d'analyser toutes les solutions, tant du côté de l'offre que de la demande» (p. 67), en évitant des interventions isolées, mais plutôt comprises dans une «stratégie d'actions complémentaires» (id.). L'auteure souhaite tant l'harmonisation des services complémentaires que des titres et tarifs, de façon à les rendre plus attractifs. Elle reconnaît que la capacité de payer du public et du gouvernement est limitée. Car les hausses ne permettent plus d'augmenter les revenus suffisamment et contribuent à éloigner la clientèle. «Ce contexte devrait stimuler l'imagination pour diversifier les sources de financement et de partenariats pour développer des réseaux» (p. 67).

2.3.6 Transferts modaux et santé

Smereka (2010)³² fait remarquer que la politique de transport durable, misant sur un transfert modal oublie les non-usagers de la voiture et ceux qui utilisent à peine le TC tant ils sont exclus de ces modes. D'après lui, les captifs et exclus du TC n'entendent pas avec les mêmes valeurs le discours du DD sur le transfert modal. Le passage de piéton au TC est en-soi un transfert modal sous-évalué, soit le rapport entre une augmentation de fréquentation probable par l'instauration de bas tarifs et le plausible faible abandon de l'auto.

Il est de plus en plus admis que les conséquences des choix collectifs et des politiques publiques en matière de transport et d'urbanisme ont un impact sur la santé. L'accroissement de l'utilisation de l'automobile a des conséquences néfastes, en laissant une empreinte écologique aux impacts sanitaires, économiques et sociaux non absorbables. Dans quelle direction va la contribution des urbanistes à la mobilité et la santé ? Ceux-ci postulent généralement que l'aménagement durable tend à modifier les comportements, ceci vers l'amélioration de la mobilité propre à une meilleure santé. Si ce postulat se bute au non-déterminisme des actions et relations humaines, les nouveaux urbanistes sont toutefois unanimes sur le caractère multifactoriel de la santé et que conséquemment, la collaboration multidisciplinaire de la recherche s'impose désormais.

Un colloque sur le thème de la santé et de la mobilité a été organisé par la Direction de la santé publique (DSP), le 12 mai dernier à l'Université de Montréal³³. Cette rencontre était placée dans

le cadre du 78^e Congrès annuel de l'Association francophone pour le savoir (ACFAS), «(...) *le plus important rassemblement multidisciplinaire du savoir et de la recherche de la francophonie*». Ainsi, de nombreux chercheurs et utilisateurs de la recherche (ex. : fonctionnaires municipaux, directeurs d'organismes) provenant de plusieurs pays ont assisté à plusieurs conférences de spécialistes fiers d'exposer à leurs pairs les défis de leurs recherches en cours.

Selon les communications livrées par les chercheurs, ces derniers se portent en faux au tout-à-l'auto. Un nouvel urbanisme fait son chemin. «***L'urbanisme favorable à la santé et à la mobilité durable***» agit sur les déterminants de la santé et réduira les inégalités sociales de santé par des actions sur l'environnement bâti. Des outils de mesure sont développés pour connaître les effets de la pollution sur les problèmes (respiratoires, cardiaques, d'obésité), démontrant qu'un transfert modal serait bénéfique. C'est le principal justificatif évoqué pour le transfert modal souhaité. Le passage au transport actif (la marche, le vélo, le TC) contribuerait à baisser les soins de santé.

La «*mobilité durable*» est populaire. Montréal fait la promotion du programme «***Quartiers verts***» mis en œuvre par les arrondissements. Un Plan local de déplacement (PLD) est établi avec la participation des citoyens, nécessaire de la première à la dernière étape. Un **Plan de déplacement urbain** (PDU) est réalisé en concertation avec plusieurs organismes, s'intégrant à un **RUI** (Revitalisation urbaine intégrée), etc.

Une recherche plus approfondie des nouveaux indices de transport actif serait utile à enrichir les indicateurs d'exclusion. Des outils de mesure de transport actif sont mis au point pour faciliter le «*traffic calming*», créer des TOD et améliorer l'accessibilité physique à la ville. **Éric Robitaille** tente d'évaluer la densité réelle, celle des destinations, de la mixité de l'utilisation du sol, de la connectivité du réseau routier... et d'en faire la somme dans un **IPP (Indice de potentiel piétonnier)**. Il cherche à établir un indicateur d'état environnemental des quartiers à éventuellement «*verdir*» et à rendre davantage piétonnier.

Le péril de tels exercices est d'établir les barèmes de divers niveaux et de ramener ces variables à des unités semblables pour en faire une moyenne. Comment le faire sans affadir des réalités aux valeurs inégales mais comparées. Par exemple, si dix pelouses bios valent deux points, combien accordé à l'accès économique à un système efficace de TC ? Le temps consacré à la marche lors des transports collectifs est mesuré et on en cherche les variables. Chaque question de recherche comporte donc ses pièges qui impliquent beaucoup d'acrobaties dans la méthode.

Anne Pelletier et **Sophie Paquin** ont présenté un **Audit de potentiel piétonnier (APP)** et dressé les embûches de la recherche. Un exemple de quiproquo résultant de la manipulation synthétique d'un concept, servant de caution morale à l'adoption de mesures de transport durable, est l'association «*Bixi=transfert modal=santé*». Or, l'unité pour mesurer l'incidence du vélo sur la santé se base sur l'avis de Santé Canada, qui recommande de faire du vélo un minimum de 30 minutes par jour, trois fois par semaine. Puisque les stations de Bixi se trouvent aux 300 mètres, la longueur des trajets probables est insuffisante pour un impact mesuré sur la santé. **Lise Gauvin** et **Daniel Fuller** ont croisé leur étude avec une enquête qualitative de type «*sondage*». Les marcheurs et cyclistes forment déjà la clientèle principale des Bixi. Il n'y a pas d'évidence, tout au contraire, que le Bixi crée un transfert modal de l'auto vers ce mode, contrairement à la publicité.

2.3.7 Modèle de gouvernance nordique

Les nouveaux urbanistes ont un code de gouvernance, où l'implication citoyenne est nécessaire et le plus en amont possible. Au Royaume du «*modèle nordique*», la nouvelle gouverne de l'administration publique tient en compte les principes du DD dans toutes ses sphères d'activité et dans sa législation. Selon **Marie-France Raynault** et **Dominique Côté (2010)**, un nouveau modèle de développement durable se dessine. D'après les indices *Environmental Sustainability Index* et *Environmental Performance Index*, les pays nordiques se classent parmi les premiers à l'échelle mondiale (Iceland, Norvège, Suède, Finlande, Danemark). Ces classements qui prennent en compte la dimension de l'équité sociale le démontrent. En 2009, les taux de pauvreté des pays nordiques étaient les plus faibles de l'OCDE et les taux les plus faibles de l'Union européenne pour la pauvreté des enfants. On note le fort niveau d'alphabétisation, de faible décrochage scolaire, la proportion de femmes élues, de femmes sur le marché du travail et leur revenu, ainsi que le taux de participation aux élections. Au niveau économique, les cinq pays nordiques occupaient cinq des 10 premières positions en 2005, selon le Forum économique mondial, et des places aussi envieuses les années suivantes.

Le modèle nordique commence par les façons de gouverner propres à ces pays. L'emphase est mise sur la gouvernance des villes qui sont responsables de l'éducation, du bien-être social, des garderies, etc. Au niveau de la santé, la préoccupation est constante dans les stratégies environnementales. D'ailleurs, le programme environnemental de Stockholm part du principe de précaution : il a été élaboré en fonction des risques du statu quo pour la santé.

Si dans d'autres pays certaines sphères du DD sont trop souvent escamotées, le modèle nordique affirme plutôt des principes d'interdépendance et de non-compromission. La santé publique est une condition et une conséquence de l'atteinte des objectifs en DD. La croissance économique est aussi nécessaire, mais n'est pas prépondérante à l'équité sociale.

Ces États nordiques ont adopté des lois nationales innovatrices et maintenant incontournables. Les chercheurs soulignent que les politiques de logement social relèvent des ministères de l'environnement en Finlande et en Suède. Une grande importance est accordée à l'engagement gouvernemental et à une décentralisation des pouvoirs, alors que la tradition social-démocrate favorise l'intervention de l'État et l'implication des villes. Avec une «*approche intégrée*», l'ensemble des départements et unités administratives est mis à contribution pour imbriquer les politiques des autres secteurs. Une systématisation des opérations est rigoureuse, grâce à des systèmes de gestion environnementale, d'évaluations systématiques et de suivis intégrés. Toute action est fondée sur des données probantes, les études scientifiques sont nombreuses et associées nécessairement à l'élaboration des politiques, puis à l'évaluation des retombées a posteriori. Cela implique d'évaluer les impacts socio-économiques externes et internes des décisions tarifaires.

De l'avis des chercheurs, «*La concertation et le consensus sont des modus vivendi politiques ancrés dans les traditions*». Ainsi la participation citoyenne est encouragée et l'information abondante est diffusée. Au-delà des discours, les investissements monétaires sont imposants, tandis que le niveau de taxation est similaire à celui du Québec. Alors, le modèle est-il importable ici, dans un contexte où les signaux provenant des gouvernements ne sont pas encourageants? Si dans le domaine de la lutte à la pauvreté, les expériences sont comparables, la différence se situerait davantage du côté de la volonté politique et citoyenne.

2.3.8 Le Plan stratégique montréalais

L'exemple du modèle nordique démontre une forte incrémentation des principes du DD, coïncidant avec une structure de pouvoir (peut-être) plus favorable au préalable, à l'adoption de l'approche intégrée. L'intégration du DD comme principe moteur relève de plusieurs instances qui dépassent l'île ou la ville de Montréal, tout comme les responsabilités d'agglomération en matière de financement et de tarification du TC.

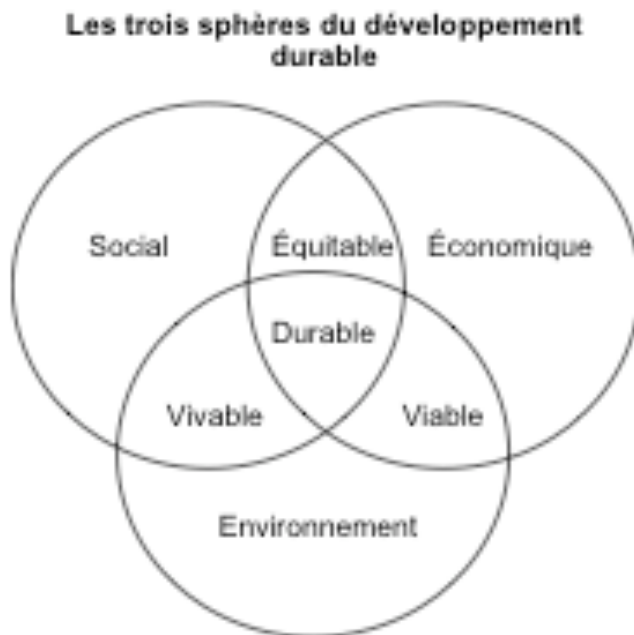
La *Commission permanente sur l'Environnement, le transport et le développement économique* du Conseil de ville de Montréal étudie les questions environnementales, de transport et

d'infrastructures qui relèvent de sa compétence. Son **Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise (2008)** insiste sur les processus et acteurs :

«Le DD suppose un développement économique efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable. Il encourage la mobilisation et la participation de tous les acteurs de la société au processus de prise de décision» (p. 2).

Le Plan met centralement l'accent sur la participation, comme condition *sine qua non* de réalisation du DD. La déclaration du **Sommet de Montréal (2002)**³⁴ confirme d'ailleurs l'orientation à s'associer aux acteurs socio-économiques, aux organismes partenaires manifestant *«une volonté grandissante (...) d'adhérer à une démarche concertée»* (op. id.). Le Plan stratégique fait l'éloge des consensus menant à des activités définies en partenariat volontaire, sans noter l'importance du leadership de l'autorité politique pour assurer la décroissance des activités nuisibles.

Dans le Plan stratégique, un graphique représente les **trois sphères du DD**, une sorte d'équilibre, alors qu'on a vu qu'il y a conflit. La Plan témoigne de carences majeures, de difficultés énormes à calculer les économies directes et indirectes, rencontrant des problèmes à démontrer l'action cumulative ou d'interaction de variables des phénomènes d'agglomération³, conséquences de la désormais reconnaissance de l'internalisation des économies externes.



Toutefois, le **Plan de transport** n'était pas encore adopté au moment de l'élaboration du Plan stratégique. Ce dernier fait mention du Plan de transport de manière générale et précisera ultérieurement sa contribution. L'absence du domaine des transports du Plan démontre aussi sa faiblesse principale, soit l'absence d'autorité au-dessus du consensus pour l'ensemble des activités humaines, surtout celles destructrices de la nature comme le transport routier. Pourtant, les intentions ou orientations du Plan de transport étaient annoncées dans le Plan stratégique, telles que : «*Accroître la compétitivité et l'accessibilité du transport en commun*» (p. 10). L'accessibilité y est toutefois un concept diffus. Les effets du transport sur l'ensemble des activités humaines et la nature n'ont pas été incrémentés dès le début à la conception du Plan stratégique et arrivent en fin de processus. Le processus inverse n'est pas certain. Par ailleurs, huit politiques ou plans municipaux font référence aux objectifs du Plan stratégique. Un tableau (p. 9) démontre les mêmes lacunes d'interactions que dans le cas du transport, ce qui est remarquable au niveau de la sphère économique, car exempt de cinq des sept priorités. On observe que la *Stratégie de développement économique* est soustraite de la priorité numéro un du Plan : «*(...) améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre*» (id.). En fait, seul le respect de la qualité de vie en milieu résidentiel et de la qualité de l'air semble concerner le transport, soit deux orientations sur dix.

La cohérence du Plan nécessiterait d'enchâsser chaque orientation dans chaque programme ou politique particulière, de sorte que la fluidité des vases communicants favorise des résultats plus globaux, capables d'effets externes. Une représentation égale des trois sphères du DD n'est pas exacte. Le développement économique et l'activité polluante de transport sont des enjeux qui s'y soustraient.

3.1 L'approche sociopolitique de la mobilité

Le sens donné aux inégalités a grandement évolué avec le déploiement phénoménal des opportunités et des besoins nouveaux de mobilité urbaine. Par ailleurs, les inégalités liées à la pauvreté se sont-elles aggravées ? En cours de stage, l'actualité nous a appris que les étudiants se sont davantage endettés³⁵. L'IRIS nota l'appauvrissement des familles depuis 30 ans³⁶, les banques alimentaires connaissent une hausse d'achalandage³⁷. Même les banques s'inquiètent du taux d'endettement des ménages³⁸. Comment mesurer les impacts sociologiques sur les conditions de vie des individus, leur mode de vie, lorsque le TC est inaccessible financièrement ? Y a-t-il un changement qualitatif dans les inégalités, autrement que d'ordre uniquement économique ? En somme, les inégalités se sont-elles épaissies ?

Une activité du stage consistait à dresser un panorama de la recherche susceptible de stimuler ou d'enrichir la base théorique soutenant des positions tarifaires de T2000Qc. **L'approche sociopolitique de la mobilité** ouvre des perspectives à cet égard. Un large pan des études qualitatives sur la mobilité des personnes et sur les inégalités sociales se consacre à l'exclusion. Ces études peuvent paraître *a priori* très éloignées de la tarification comme objet de recherche, mais ne sauraient désormais être ignorées pour comprendre la profondeur de ce qu'implique une non accessibilité au TC.

Pour avancer qu'un tarif trop élevé crée de l'exclusion sociale, il faut savoir la mesurer. Pour ce faire, **Smereka (2007)** s'appuie sur la définition du *développement socialement durable* de **Ballet et al., (2004)**, pour qui le concept de «*capacité*», ou plus précisément de «*capabilité*» signifie «*l'ensemble des modes de fonctionnement humains qui sont potentiellement accessibles à une personne, qu'elle l'exerce ou non*» (id.). Notons que «*capabilité*» est un néologisme anglais de «*capability*», qui n'a pas d'équivalent en français. Le concept a été développé par **Amartya Sen**.⁶

Ces auteurs souhaitent donc améliorer les capacités de bien-être, à travers l'équité, la distribution et la transmission intergénérationnelle. L'angle de la «*capabilité*» permet de mesurer les contraintes sociales qui affectent ou limitent le bien-être. Elle peut aussi mesurer la pauvreté et

⁶ Prix Nobel d'économie en 1998.

peut servir pour l'évaluation d'efficacité. *«Elle comprend la liberté d'accomplir en général, et celle de fonctionner en particulier»* (p. 7). C'est *«une série de vecteurs de fonctionnement, reflétant la liberté personnelle de mener une sorte de vie ou une autre»* (id.). Distinct de la capacité d'accomplir, le fonctionnement est compris telle une réalisation. L'analyse compare alors, dans une organisation sociale donnée, les réalisations effectives ou accomplissements des individus, ou les réelles possibilités et libertés de réalisation (dont ils accordent une valeur).

Cette identification des *«capabilités»* est reliée par Smereka, à la définition du développement socialement durable (DSD) de **Sahondra Razakatiana (2006)**, qui s'inscrit dans la lutte contre la pauvreté sous des formes variées. Pour l'accessibilité, le droit, favorable aux capacités de croissance des potentialités, l'auteure examine particulièrement *«la régulation des formes correspondantes d'inégalités et de vulnérabilité au sein de la génération actuelle et dans la transmission aux générations futures»* (p. 8). Par exemple, la non-accessibilité de catégories sociales à des biens et services *«empêche la transmission équitable des capacités d'une génération à l'autre»* (id.). Il y a donc un effet culturel qui peut tendre à se perpétuer.

3.1.1 Mise en lumière des mutations de la modernité

La mobilité pénètre maintenant toutes les sphères, tant la *«revanche de la mobilité durable»* ou la *«révolution de la mobilité»* préoccupe de plus en plus les chercheurs en sciences sociales. Il peut sembler risqué de s'aventurer à établir un lien entre l'éclosion d'une mobilité stimulant les recherches de socio-politologues, et l'accessibilité économique relevant de la tarification. Car le stage m'a permis de constater un fort consensus à s'intéresser à l'accessibilité universelle du TC, tant qu'elle se réduit à sa dimension physique.

Les recherches sur l'équité économique s'y intéressent depuis longtemps, même si l'économiste **Smereka (2010)**, constate le tabou de jaser tarif chez les décideurs et avec les sociétés de transport, tant la gestion des flux et le marketing semblent les intéresser davantage, et que des hausses de tarifs sont toujours présentées comme inéluctables.

La sociopolitique de la mobilité met en lumière les inégalités dans sa distribution, dans celles liées aux conflits d'usages (ex. : confort), dans la répartition des conséquences néfastes, et celles causées par son contrôle sélectif (ex. : tarification). L'*«hypermobilité»*, les compétences et les expériences ne sont pas réparties de manière égale chez tous les individus. Les relations entre tarif et mobilité ne peuvent plus échapper aux sciences humaines. Notons que la contribution de

Véronique Colas (2007, 2009) pour le Conseil des Montréalaises est tout à fait remarquable, en ce sens. Nous y reviendrons ultérieurement.

Pierre Lannoy et Thierry Ramadier (2007) présentent la mobilité :

«La mobilité spatiale quotidienne est devenue un enjeu central des sociétés occidentales contemporaines, non seulement parce qu'elle s'est développée en termes quantitatifs, mais également parce qu'elle intervient dans la consolidation et dans la transformation des pratiques quotidiennes, des territoires de vie, des échelles de régulation politique, des échanges économiques et culturels, parce qu'elle appelle le développement de certains systèmes techniques et parce que cette mobilité modifie, aussi, la géographie de nos sociétés» (p. 9).

Admettant que la mobilité est désormais une condition nécessaire de toute participation à la vie collective, ces chercheurs avancent, comme plusieurs autres auteurs, que les évolutions techniques et les conséquences géographiques de la mobilité masquent la pérennisation des structures sociales :

«Les processus de reproduction sociale sont à la fois masqués, puisque toutes les couches sont concernées par les évolutions, et fragilisés parce que ces évolutions transforment la configuration des principaux enjeux sociaux du moment» (p. 14).

Les sociologues de la mobilité observent les mutations survenues depuis 30 ans, phénomènes engendrés selon plusieurs par la restructuration du marché du travail. Ces mutations concernent la tertiarisation de l'économie ; la participation accrue des femmes au marché du travail ; l'avènement des nouvelles technologies de l'information et des communications (NTIC); la polarisation sociale ; la dispersion géographique des lieux d'emplois et des résidences ; la transformation des villes et territoires ; la bi-résidentialité des ménages; les relations hommes-femmes; augmentation du temps consacré aux études ; l'accroissement du temps alloué aux loisirs ; les changements des habitudes de consommation... soit l'avènement de changements fondamentaux qui confrontent l'individu à de nouveaux impératifs de mobilité. Contrainte ou pas, la mobilité est une nouvelle norme sociale, dont les impératifs créent de nouvelles pratiques culturelles. Celles-ci ont certes un impact sur l'organisation sociale.

3.1.2 Pérennisation des inégalités

Éric Le Breton (2002, 2005, 2006) s'interroge sur le rapport entre la mobilité et la hiérarchie sociale, à savoir si les groupes sociaux dominants d'une société mobile sont les mêmes que dans une société moins mobile, et si les groupes sociaux dominés sont les mêmes dans une société

dispersée, que dans une société moins dispersée. **Le Breton (2006)** entend, par «*mobilité*» et «*mise en mobilité*» de la société, ainsi que par «*dispersion sociale*» :

«(...) *une société dans laquelle les individus ne sont plus cantonnés à un seul territoire, et qui peuvent multiplier les ancrages, dans des territoires qui sont très différents et éventuellement très éloignés les uns des autres*».

La poule avant l'œuf ? Le Breton s'interroge : «*Est-ce que la mise en mobilité de la société réorganise la hiérarchie sociale, ou bien vient simplement renforcer la hiérarchie sociale pré-existante ?*» (id.). Aujourd'hui, le prolétaire est un «*insulaire*», dont les rapports physiques dans l'espace sont limités à des relations de proximité. Par ailleurs, constatant que les femmes sont le groupe dont la mobilité s'est le plus modifiée, **Marie-Hélène Vandermissen (2007)** et autres auteures féministes, s'interrogent sur la distinction des genres : «*La mobilité est (...) devenue un enjeu dans l'atteinte de l'égalité entre les sexes*» (p. 47). Une insularité de genre serait remarquable à Montréal, à la lecture des mémoires du Conseil des Montréalaises, dont il sera question plus loin.

3.1.3 Transports décloisonnés

Les chercheurs de la sociologie de la mobilité se démarquent de la socio-économie des transports, trop centrée sur l'objet «*transports*» dans son sens strict (*i.e les déplacements physiques des personnes entre un point A et un point B*). La préoccupation est portée, en substance, sur les programmes de transport-employeur (ex. : navettes entre le domicile et le travail, programmes de covoiturage, etc). On privilégie une appréhension statistique des individus qui permet de mesurer, comparer, évaluer... mais on ignore les caractéristiques sociales. Cette approche occulte des questions de fond. La principale critique à formuler est de considérer la mobilité uniquement dans une dimension sectorielle et autonome de la vie sociale. **Le Breton (2006)** résume ainsi l'évolution récente et pluridisciplinaire de l'étude de la mobilité, portée par les sciences humaines (anthropologie, psychologie, géographie sociale, etc.) :

«*La question traitée n'est plus : «Quelles sont les pratiques de déplacement des individus ?», mais plutôt «comment les individus construisent-ils leurs identités et à travers les rapports qu'ils entretiennent avec les territoires différents ?*».

Ce qu'il y a de changé, c'est que la mobilité est dorénavant présente dans toutes les pratiques sociales «*(...) sans aucune exception... de la plus individuelle à la plus collective, de la plus microsociale, à la plus macrosociale*» (id.). Ainsi on reconnaît les interrelations fortes entre la

mise en mobilité de notre société et l'organisation du travail, les pratiques de consommation, les fonctionnements familiaux, l'accès à l'autonomie, etc.

De nombreux chercheurs (tels Le Breton et Marzloff) considèrent que les mutations de la modernité se caractérisent, en quelque sorte, par une révolution de la mobilité, et que celle-ci est une clé des rapports sociaux : *«Tous les domaines de la vie sociale sont «impactées» par la dispersion et en retour, «impactent» la mobilité. (...) La mobilité est ainsi considérée aujourd'hui comme analyseur de la société contemporaine»* (id.). Selon **Le Breton (2010)**, les positions sociales des personnes dépendent en grande partie de leurs capacités à se déplacer dans nos sociétés dispersées. La mobilité redéfinit les classes sociales : *«Le capitaliste du XIX^e siècle s'est transformé en cadre international ; le prolétaire est un enclavé»*.

La répartition des instruments (modes) de déplacement est inégalitaire. Les personnes vulnérables (femmes isolées, jeunes sans emploi, immigrants, etc.) ont en commun d'être *«insularisés»* par la fragmentation des espaces et des temps de la vie quotidienne.

3.1.4 Épaississement des inégalités

Le panorama de recherche de la plupart des sociopolitologues de la mobilité réserve encore peu de place aux inégalités liées à l'accessibilité économique. Plusieurs mettent l'emphase – tout comme la plupart des urbanistes, ingénieurs – sur l'accessibilité physique des personnes, sur les liens entre les aménagements et les comportements, etc. Ceci possiblement à cause de la jeunesse de cette discipline, ou parce que les subventions à ces fins de recherche sont nombreuses.

Toutefois, on acquiesce aisément que la satisfaction des besoins de transport et l'accroissement de la mobilité – par exemple avec la télé mobilité – fait naître de nouveaux besoins de transport, et que la vulnérabilité économique demeure un facteur d'insularité limitant les possibles. La rapidité et les distances parcourues accroissent en fonction de la richesse. *A contrario*, l'individu pauvre, mais hypermobile, risque de se retrancher dans son monde proche physiquement, même si connecté à des relations abstraites, d'où un *gap* laissant l'assouvissement à des besoins réels ou rêvés en plan. Une sorte de mobilité rêvée en latence, ajoutant notamment aux frustrations liées à une situation d'impasse sociale. Les inégalités économiques, alors qu'elles constituent une base d'analyse traditionnelle en sociologie, s'épaississent en quelque sorte, aux regards de la sociologie de la mobilité.

La mutation de la société est aussi un processus d'individuation, soit d'une croissance de l'importance accordée aux responsabilités individuelles; la séparation des individus du corps social, segmentés en clientèles plutôt qu'en classes; le conséquent effacement relatif du social par l'affirmation identitaire isolée de chaque individu. L'étude de la mobilité prend le portrait des effets du capitalisme. Elle est non limitée au créneau du rejet des anciens modèles de classes sociales, à l'instar de l'économie planifiée effondrée et de l'État providentiel en désuétude. Si le prolétaire d'antan est souvent considéré tel un individu disparu, qui vivait dans un monde «donné», à distance de proximité, aux relations hiérarchiques stables n'ayant plus cours, même une lecture marxiste contemporaine ne saurait faire abstraction d'une analyse du processus d'individuation institué par le capitalisme pour saisir la condition humaine du XXI^e siècle.

3.1.5 Temps et vitesse

François Ascher (2003) établit le rapport entre la mobilité et la vitesse, en cette époque de montée des nouvelles technologies de l'information et des communications (TIC) qui permettent la circulation et le stockage de façon inédite. Dans le processus d'individualisation, d'autonomie croissante des individus, ceux-ci doivent faire des choix en permanence pour bouger dans le temps. «*La mobilité est une des conséquences et un des outils de cette diversification sociétale*» (p. 5) remarque l'auteur, alors que les choix sont beaucoup plus grands qu'avant, ce qui modifie les liens et déterminants sociaux, cela malgré des persistances identitaires fortes. La mobilité est aussi l'expression de l'identité singulière de chaque individu. Alors que les réseaux structurent la société, une société *hypertexte* signifie que les individus passent facilement d'un réseau à l'autre, d'un univers distinct à un autre. Or, l'accès à l'hypertexte est inégal : «*le feuilleté des réseaux*» est, pour des nombres, écrasé.

Schématisons : plus l'individu est riche, plus il peut aller vite et loin. Les pauvres sont ainsi limités. Malgré que les individus défavorisés sont aussi appelés à faire des choix, l'hyperchoix leur reste factice. À l'individu hypermobile, sera désormais proposé une intermodalité et une multimodalité présentant des alternatives multiples de mobilité. Néanmoins, le droit à la mobilité est indispensable et réfère aux autres droits (logement, éducation, loisir, etc.). La mobilité n'est plus une stricte fonction de transport pour se rendre d'un point à l'autre : «*C'est un temps à part entière de la vie, qui mérite d'être valorisé en tant que tel*» (p. 11).

Pour **Alain Bourdin (2002)** «(...) *la marche en avant collective est remplacée par le mouvement généralisé, individuel et dans tous les sens, dans l'ordre du virtuel ou du réel*». L'individualisation signifie que le particulier devient universel, un processus d'individuation (partir du général pour le particulariser) où le lien social n'est plus une responsabilité, il est un contexte pour l'individu.

L'auteur explique que «(...) *la mobilité généralisée et erratique découle de contraintes sociétales*». L'hyperchoix des individus hypermobiles dans des hyperlieux confirme le triomphe de l'individu sur le social. L'organisation de la vie quotidienne n'est plus donnée, faite uniquement de relations de proximité. Dans un monde de consommateurs de «*différence généralisée*» et d'ambiances urbaines, l'individu ne répond plus à la forme d'organisation traditionnelle (l'appartenance à un groupe social, à un mode de vie, aux règles urbaines).

La mobilité entre dans toutes les sphères de l'activité humaine. Bourdin définit les modes de vie : faits de routine dans les comportements, spatialisés par la mobilité, s'identifiant à des références communes, et soumis aux règles des interactions urbaines. Il s'en dégage des types de mobilité à plusieurs échelles, qui forment un système aléatoire : a) *Physique* (pouvoir de se déplacer dans l'espace matériel et virtuel); b) *Sociale* (statut socioéconomique); c) *Axiologique* (changement de système de valeur, de religion); d) *Culturelle* (changer de mœurs temporairement ou à long terme); e) *Affective* (recomposition familiale, amis intimes); et f) *Cognitive* (changer de domaine d'étude).

3.1.6 «Affordance»

D'après **John Urry (2006)** les relations sociales sont affectées par les objets. Les individus ont des capacités biologiques perfectibles et cherchent à contrôler leurs relations. Le concept d'«*affordance*» fait le pont entre l'individu et l'objet, soit le lien entre la subjectivité et l'objectivité, ou le potentiel d'un objet tel que perçu. Le paradigme de la mobilité signifie des transformations profondes dans les relations de socialisation en lien avec la distance, les objets mouvants, l'imaginaire, le virtuel et le communicatif (ex. : messages texto). Les relations sociales impliquent maintenant des connexions sans nécessité de la co-présence. L'individu garde cependant le besoin de se voir *de visu*, de manière formelle, pour socialiser, signer des contrats, etc. En somme, la société n'est plus une entité fixe et circonscrite comme auparavant. Pour Urry, la mobilité n'est pas simplement à ajouter aux analyses «*statiques ou structurelles*». L'auteur prône une révision de la manière dont les phénomènes historiques et sociaux sont examinés. Les

sciences sociales ne peuvent plus tenir compte, capturer, simuler les mouvements sans interroger les distances variables et la façon dont les relations sociales sont mobilisées.

À ce propos, **Jean-Pierre Orfeuil (2006)** opine que les enquêtes fondées sur des déterminants (ex. : Origine-destination) sont obsolètes, car placées «(...) sous l'hypothèse que les lieux de résidence sont donnés et que l'individu est le décideur exclusif de sa mobilité» (p. 3). Orfeuil constate les écarts de distance parcourue entre riches et pauvres. Les différences d'aptitudes sont une partie intégrante de la reproduction des inégalités.

3.1.7 Confort, sensations

La notion de «confort» et de sécurité fait irruption dans les TC, telle une rupture de la modernité, selon **Olivier Le Goff (2000)**. Le confort est investi d'enjeux et d'intérêts – et pas seulement symboliques - où le TC joue à inégalité avec l'auto. Ainsi le «*bus du futur*» devient un salon de lecture à la fine pointe de la technologie. On cherche à concurrencer l'idée du confort du foyer ou de l'auto, à l'usage du TC. Il s'agit d'un conflit d'usage inégal où le TC sera toujours perdant. Le discours sur la recherche d'un transfert modal cherche à séduire les individus flattés par l'idéalisation de l'auto, par son prestige. D'où la distorsion cognitive à peu s'attarder aux besoins des captifs au niveau collectif, mais plutôt à viser l'auto-proprétaire. Le Goff identifie des idéaux-types liés à l'idée du confort automobile (confort-luxe, conduite, équipement, sécurité à bord, achat). Une impossible rivalité avec le TC, car fondé sur l'intimité. Le confort représente donc une négociation sociale invisible. La notion est toutefois extensible. On peut se satisfaire d'un confort différencié, selon sa culture, ses choix personnels, les conditions du moment, etc. Le concept est difficile à généraliser, d'où une négociation qui peut prendre une forme induite, lors de l'établissement des tarifs, du choix de modes selon des valeurs. Par exemple : le train est plus structurant et confortable, plus acceptable pour les mieux nantis des banlieues. Autre exemple : Sous des contraintes budgétaires, combien de bancs sont nécessaires dans une rame de métro pour satisfaire les banlieusards, nouveaux navetteurs (ex-automobilistes), au détriment des places debout satisfaisantes au trajet court des travailleurs moins riches et de la population marginalisée des quartiers centraux ?

Le confort est spatialisé. Le confort met en jeu des pratiques sociales différenciées. Le confort est un enjeu lié à la qualité de vie et aux inégalités sociales. Le confort nécessite des investissements supérieurs. Pour **Rachel Thomas (2004)**, les sensations, l'expérience et les aptitudes entrent aussi

dans la zone du confort. Par exemple, la marche se situe entre le besoin de transport et de sensation, C'est un procédé d'ancrage où «*le pas fait corps avec l'espace*».

3.1.8 Motilité

Pour **J.-P. Orfeuil (2004)** : «*La mobilité n'est plus seulement un choix, elle est devenue une nécessité*» (p. 23, 24). Pour cet auteur, «*plus on est pauvre, plus il est nécessaire de se déplacer, plus il est difficile de le faire, plus cela coûte cher, moins on accède aux potentiels de la ville*» et l'individu est entraîné dans la spirale de l'appauvrissement et de l'isolement. La mobilité est le produit de stratégies fondamentalement rationnelles des distances parcourues sous contrainte de temps et de revenus, comportements qui ne résultent pas de logiques causales ou univoques. On maximise les opportunités, selon des choix.

Hamburg et al. (1996) ont constaté que le droit au transport (et à la mobilité) est intimement lié au droit à la vie, à la recherche de liberté et de plaisir. Il faut donc garantir l'égalité d'une mobilité de base, soit un seuil minimal. Les projets à préoccupations non rentables font aussi partie du droit à la vie.

Remarquons *in extenso*, qu'en France, le droit à la mobilité a été enchâssé dans la *Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)* de 1982. Son article 1 stipule l'obligation aux systèmes de transport de satisfaire les besoins, tandis que l'article 2 assure l'accessibilité, la qualité, ainsi que l'abordabilité des prix pour les individus et des coûts collectifs. Pour **Myroslaw Smereka (2007)** cette loi dispose d'un cadre normatif nouveau, qui détermine clairement que le TC est un service public, et non un bien privé. Nous verrons plus loin que T2000Qc revendique la reconnaissance du droit à la mobilité, une clé ou un préalable à l'instauration de mesures nationales.

Vincent Kaufmann (2004, 2006, 2007, 2008) propose l'analyse du potentiel de mobilité dont un acteur dispose. Il introduit la notion de «*motilité*» (inspirée de la biologie), composée d'un ensemble de facteurs relatifs à l'accessibilité, aux compétences et à l'appropriation, et définit «*la potentialité à être mobile dans l'espace*» (ex. : capacité physique, permis de conduire, etc.).

Kaufmann et Jemelin (2008) constatent des écarts à la conjecture de Zahavi. Ce mécanisme régulateur, sensé immuable et sur lequel sont fondées la plupart des recherches dans le domaine économique des transports, postule qu'il existe une constance du budget-temps de transport (le gain en distance est proportionnel au gain en vitesse). Or, le nombre de kilomètres parcourus dans

la vie quotidienne ne cesse de croître, soutenu par une augmentation des budgets-temps consacrés aux déplacements. La limite du temps-distance est contournée par la plus grande rapidité des modes de TC, et des stratégies d'optimisation du temps de travail en transport.

Les auteurs constatent comme Orfeuil que la mobilité devient indispensable pour concilier des sphères d'activités et des projets plus nombreux et spatialement plus fragmentés, mais que les acteurs refusent à s'engager dans des voies irréversibles. Selon Kaufmann, on usera de stratégies, comme les nouvelles formes de télécommunication (WiFi à bord des véhicules). Tel un capital de mobilité, ces stratégies de flexibilité répondent à une double logique d'intégration et de désengagement. L'approche de Kaufmann ouvre des voies à la gestion de la mobilité. Il favorise une approche transversale en analyse, plutôt qu'une approche strictement géographique. Car la mobilité est sociale et spatiale, pas seulement physique. L'analyse de la mobilité ne peut plus se baser que sur la fonction résidentielle comme point de départ. Trait de modernité, fait de libéralisation... la bi-activité des ménages ne peut plus être ignorée.

Pour **Kaufmann (2006)**, les temporalités marquées par un accroissement des distances et de la vitesse, font paraître les pratiques brouillées, alors qu'elles «*se synchronisent et se désynchronisent selon de nouvelles modalités*» (p. 26). La mobilité possède une dimension de temporalité (longue ou courte) et spatiale (interne ou externe). Quatre formes de mobilité relèvent chacune d'un champ d'étude spécifique : a) Quotidienne (chose des géographes) ; b) résidentielle (des démographes) ; c) du voyage (anthropologues) ; d) des migrations (sociologues). Les TIC ont permis l'émergence de la multi-résidentialité, la pendularité de très longue distance (travail), le tourisme de longue durée ; donc tout un rapport modifiant les faits sociaux qui exigent une analyse transversale versus la recherche cloisonnée. Il faut davantage tenir compte des possibilités de déplacements. Ainsi, l'approche de Kaufmann fait éclater l'ancien modèle d'analyse de gestion de flux et change le paradigme des transports. Pour l'auteur, les villes se sont transformées, étalées, de sorte que les frontières morphologiques se confrontent aux frontières fonctionnelles d'antan. Le national s'affaiblit avec la mondialisation qui crée de nouvelles échelles spatiales. *A contrario* de l'avis des fossoyeurs de la ville, c'est la nouvelle mobilité qui permet à la ville de perdurer. **Kauffman (2007)** nous confirme que «*Nous bougeons de plus en plus. En termes de flux, cela se traduit par une croissance sans précédent des kilomètres parcourus*» (p. 39). Évidemment, cette croissance se distribue inégalement dans les catégories sociales.

3.1.9 Identité

Le droit à la mobilité est aussi une question de valeurs. Le concept de mobilité est inhérent à la citoyenneté et à l'identité nationale américaine, selon **Tim Cresswell (2006)** dans «*On the Move*». Son approche sociologique du droit à la circulation et à la mobilité sociale (culturelle et géographique) par ses liens symboliques et matériels. Aux États-Unis d'Amérique, les pratiques de la mobilité sont liées au droit des citoyens par le biais d'un processus de raisonnement juridique sur le statut de la mobilité. Le droit à la mobilité n'est pas un droit formel dans la Constitution étatsunienne, malgré qu'il soit consacré dans les textes fondateurs (ex. : Magna Carta). En dépit d'une telle description formelle, il devient toutefois fondamental. C'est un droit élémentaire explicite, conçu dès la formation de l'Union, comme concomitant au droit constitutionnel. Il a été établi et sa reconnaissance réitérée. En somme, la liberté de mouvement, de traverser les frontières, de voyager pour mener sa vie, est un héritage contenu dans le mythe fondateur américain : «*Freedom of movement is basic in our scheme of values*» (p. 153).

Bien que l'idée de mobilité soit davantage expansive que sa définition légale, les affaires juridiques attribuent un sens aux pratiques de mobilité concrètes des citoyens : «*This is a social production at its most literal*», (p. 158). L'analyse permet de cerner deux conceptions de la mobilité prédominantes liées à la citoyenneté ou au commerce.

Une relation est établie entre le droit positif et négatif de la mobilité. Son mode relationnel répond à une logique de l'altérité, où les mobilités «*pathologiques*» sont coproduites parallèlement («*entrelacées*») à la mobilité définie comme fondamentale à l'identité. Chacun, le «*tramp*», le communiste, le «*negro*» ou l'indigent, a ses raisons propres de se mouvoir librement. Pour Cresswell, «*La différenciation des mobilités dans un contexte culturel a produit des conséquences matérielles et, en partie, le terrain sur lequel a lieu plus de mobilité*» (p. 150). La loi est à la fois un lieu de production de sens et de pratiques. La mobilité est devenue un droit incrémenté dans la notion de citoyenneté, un indicateur géographique de liberté. Cette mobilité-liberté produit simultanément le concept inverse de non-citoyenneté. D'où la création de catégories (ex. «*indigent*», ou «*fugitif*»). Avec une mobilité permise, contrainte ou interdite, la justice et l'injustice se réalisent concrètement, matériellement «*dans la chair*» («*corporal mobility*»).

Comme l'avance **Abdoumalig Simone (2004)**, la mobilité permet la construction de l'identité collective. À l'étude des jeunes de Douala au Cameroun, devenir adulte est directement lié à la mobilité en développant sa capacité de sortir du quartier, adoptant toutes sortes de tactiques pour éviter les contrôles. La facilité à bouger dans la ville est associée à de la magie, dans la croyance populaire. Ce capital culturel – siège d'un pouvoir de mobilité symbolique – participe à la cohésion sociale. Dans une situation à moyens limités, les populations adoptent des formes spécifiques de socialité et de flexibilité dans l'appropriation de leur mobilité. Rappelons à ce sujet Ascher (2003) sur la mobilité : «*une capacité à se jouer de milieux labyrinthiques*» (p. 3).

3.1.10 Spatialisation

Les inégalités se distribuent aussi spatialement. **Cresswell (2006)** cite l'exemple de la mobilisation du Bus Riders Union de Los Angeles ayant réussi à faire adopter en 1994 une politique reconnaissant que différentes personnes, à différents endroits, ont différentes activités et ont diverses contraintes à leur mobilité. Les pauvres se disaient isolés dans leurs quartiers à cause de l'absence d'un véritable système de TC. Cette histoire pourrait servir à **Cervero (2002)** pour réitérer qu'en Amérique, «*one of the primary forms of social exclusion with significant transportation ramifications is spatial mismatch*» (p. 2). Cervero s'attaque au mal être de la déqualification sociale, doublée de l'isolement spatial particulier au tournant de la restructuration économique mondiale. La relocalisation des entreprises manufacturières, où la restriction physique de la mobilité des personnes peu qualifiées face aux possibilités d'emploi dans les banlieues, tels les résidents du centre ville, est à associer à la hausse du chômage et de la ségrégation des classes sociales. La pratique qui consiste à inverser le sens des navettes devrait croître, car de plus en plus d'emplois migrent vers les banlieues, tandis que les quartiers du centre ville se gentrifient. Cervero observe que les «*navetteurs inverses*» comptent un grand nombre de minorités et de personnes défavorisées.

Donc, selon l'auteur, transformer les services qui répondent aux besoins de mobilité du centre ville pauvre signifie améliorer l'équité sociale. Sont alors instaurés des partenariats censés améliorer et rentabiliser l'offre de services de transport aux clients, accroître la productivité «*en puisant dans l'échelle économies*» (p. 7). On propose des mesures et programmes (ajout de bus, modification des horaires de travail, faible taux d'intérêt pour un prêt-auto, etc.). Mais au juste diagnostic, mauvaises solutions. Les initiatives se sont avérées «*non rentables*» (non viables économiquement), et peu convaincantes pour la protection de l'environnement. Les mesures de

transport supplétives peuvent-elles participer à l'équité sociale, sans se préoccuper de la source des inégalités pour en comprendre les essences ? Retenons le lien circulaire entre spatialité, mobilité et exclusion sociale.

Le sociologue **Bruno Marzloff (2005)** qualifie les tarifications de «*boîte noire des transports*». Il dirige le *Groupe Chronos*³⁹, un cabinet d'études sociologiques et de conseil en innovation, soutenu par les équipementiers, transporteurs, etc. (Avenir/JCDecaux, Certu, Keolis, Mobivia, RATP, SNCF, Renault, Transdev, UTP, etc.). Sa devise : observer, interroger et analyser l'évolution et les enjeux des mobilités. Les villes doivent innover et re-questionner leur modèle économique. Dans «*Les tarifications : la boîte noire des transports*», Marzloff affirme que nombre de mesures innovatrices agissent sur les prix, tel «*un levier incontournable*», ceci pour décloisonner l'accès à la mobilité et à la fluidité. Par exemple, l'unicité tarifaire permet notamment de simplifier les transferts, le ticket est bon sur toutes les lignes sans limitation. L'intégration tarifaire sur tous les réseaux (ou *intermodalité en chaînage*) signifie l'emploi successif de plusieurs modes de transport). La convergence technologique représente l'emploi d'«*un même outil pour toutes les transactions*» (ex. : mobile-billet ou portable-ticket, *e-wallet*, billetterie Teleplay, post-paiement, contrat de transport à-la-carte, etc.).

Si pour l'auteur, la gratuité n'existe pas en soi, qu'il y a quelqu'un qui en paient les coûts en bout de ligne, elle peut avoir lorsqu'instaurée «*(...) des vertus là où ne les attendait pas*». Le conseiller auprès des entreprises privées de TC cite des exemples où la gratuité a fait augmenter la fréquentation, et aussi certains modèles de diminutions tarifaires, ou de dégressivité sur la consommation. En matière de financement, l'auteur oppose les coûts de l'usage de l'auto, et des «*bénéfices masqués*» de la fluidité des transports collectifs ; il évoque aussi l'apport de divers péages urbains ou de télépéage. Aussi, il faut miser sur le partage de l'information qui est, selon l'auteur, la clé de la mobilité. Il intègre les innovations tarifaires dans une perspective large des nouvelles stratégies et d'analyse du développement urbain visant à améliorer la mobilité. Il abonde ainsi avec G. Dansart⁴⁰ : «*On ne séparera pas le projet urbain des choix sur les systèmes de transport. Ils sont intimement reliés. Pis, ils sont dépendants*».

3.1.11 Un espace de recherche prometteur

L'approche sociopolitique de la mobilité révèle les inégalités dans la distribution de la richesse, dans celles liées au confort et la sécurité, qui sont devenus des enjeux. Elle est pertinente pour

observer les conséquences néfastes de la mobilité restreinte, ou celles précisément causées par un contrôle sélectif (ex. : tarification). Aucune autre discipline traditionnelle liée aux transports ne peut constituer une solution aux problèmes que pose la mobilité, dans cette ère de mutation de la modernité. Cela va bien au-delà de l'examen de l'offre et de la demande. L'approche sociopolitique est une solution au constat d'échec des ingénieurs et planificateurs. Elle permet de mieux jauger l'importance, par exemple, des regroupements spatiaux-identitaires. Ainsi la discipline saisit les faits sociaux, les valeurs, les représentations, et la dialectique qui découle notamment des variables spatiales concrètes et temporelles.

Si plusieurs auteurs soulignent qu'il n'y a pas de liens équivoques entre la réalité matérielle urbaine et les fonctions sociales, bien qu'ils en conditionnent largement des habitudes et pratiques, l'étude de la mobilité sous l'aune de l'analyse sociopolitique permet une meilleure compréhension de la dialectique entre l'accessibilité au transport, la mobilité et la matérialité (lieux physiques, aménagement), en considérant le temps et l'espace comme des variables incontournables.

3.2 Le Conseil des Montréalaises et la tarification

L'analyse sociologique de la mobilité, sous l'angle des inégalités de genre, a notamment permis de mettre à jour les revendications des femmes montréalaises en matière d'accessibilité universelle – physique, territoriale, et économique.

3.2.1 Contre toute hausse

Le Conseil des Montréalaises est un organisme consultatif auprès de l'administration municipale en ce qui a trait à l'égalité entre les femmes et les hommes et à la condition féminine. Sous la plume de **Véronique Colas (2007, 2009)**, le Conseil a présenté deux mémoires qui se penchent sur l'accessibilité physique et économique des femmes au TC. On y traite abondamment de l'offre de transport, et aussi spécifiquement de la tarification. Élaboré dans le cadre de la consultation sur le Plan de transport de la Ville de Montréal, le **premier mémoire (2007)** sur la mobilité du CM a été présenté à la *Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif* en 2005.

Le *Conseil* est d'avis que de nombreuses améliorations sont de mises à la STM (service et tarification). Toute augmentation des coûts liés au transport précarise les conditions des

personnes les plus vulnérables, et particulièrement les femmes. Toute hausse représente une atteinte à leur accessibilité économique. Le Conseil propose plutôt des modulations tarifaires mieux adaptées aux déplacements liés à la conciliation famille-travail, soit... a) le libre accès des étudiantes et étudiants universitaires; b) un ticket liberté de deux heures de voyages en tous sens (comme à Lyon); c) un ticket valable 24 heures pour un nombre de voyages illimité, facilitant les petits trajets (ex. : Strasbourg) ; d) le libre accès (gratuité) pour les personnes voyageant avec enfant en poussette (comme à Helsinki).

À Montréal, les femmes sont les principales utilisatrices du TC. Les besoins de mobilité des femmes s'articulent entre la vie familiale et professionnelle. Leur mobilité est locale, limitée par des contraintes physiques, géographiques, économiques, sécuritaires et de confort. Même avec l'aide de leur conjoint, les femmes demeurent les principales responsables des tâches familiales. La conciliation famille-travail prend la forme de déplacements courts en décalage des parcours pendulaires (domicile-travail). Les femmes s'accommodent d'horaires décalés ou choisissent le travail à temps partiel plutôt qu'à temps plein. L'aire de déplacement en est une généralement de proximité, pour les emplettes et la garderie, par exemple. Elle tend cependant à se délocaliser. Les femmes sont davantage tournées vers le TC et les modes actifs (marche, vélo).

3.2.2 «Pour qu'elles embarquent !»

Dans son second mémoire sur la mobilité des femmes, le **Conseil des montréalaises (2009)** présente ses recommandations, afin d'améliorer l'accès des femmes au service de transport collectif. Le Conseil examine particulièrement le lien entre une mobilité faible et l'accessibilité du service de transport collectif.

«Les Montréalaises au faible revenu voient leur capacité à utiliser le service de transport en commun – tant du point de vue géographique et financier que du point de vue de l'accessibilité universelle – constituer un obstacle à l'accès aux différentes ressources de la vie sociale» (p. 8).

Les positions des principaux acteurs concernés sont aussi présentées, celles-ci recueillies suite à des rencontres avec les experts et des groupes de discussion composés de femmes. Sont aussi présentées brièvement des initiatives municipales améliorant la mobilité des personnes vivant en situation de précarité.

Pour le sociologue Jean-Pierre Orfeuill (2004, p. 53) amplement cité dans le mémoire :

«Le processus de métropolisation à l'œuvre dans les grandes villes se caractérise entre autres par un double phénomène de fragmentation des territoires de la vie quotidienne et de fragmentation du travail qui implique des besoins accrus en mobilité des personnes» (p. 9).

3.2.3 La motilité limitée

La motilité des femmes est étudiée, soit l'accessibilité (l'offre de transport: prix, lignes, horaires), les compétences nécessaires, et l'appropriation de cette motilité. Le Conseil (2009, p. 8) rappelle que le concept de motilité selon Smereka (2007), *«(...) se compose de l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à être mobile dans l'espace»*. Le premier facteur limitant l'accessibilité est la capacité financière de disposer de moyens de déplacement. Des disparités sociales sont remarquables. Les facteurs relatifs aux compétences concernent la connaissance de la langue, pouvoir se repérer dans l'espace et savoir lire un plan du réseau, avoir des compétences *«scolaires»* et des capacités cognitives *«mises à mal par la désocialisation et l'exclusion»* (p. 11), à l'idée de Le Breton (2006). Les familles pauvres n'ont pas les moyens de posséder une automobile. Le TC est crucial, mais celui-ci est peu adapté aux besoins. La motilité est aussi amoindrie par les handicaps et autres incapacités physiques de se déplacer.

Sources de différenciation sociale, toutes ces aptitudes à la mobilité sont liées *«(...) à la capacité d'appréhender l'espace et les différents systèmes et objets de la mobilité»* (p. 12). Et cela suppose aussi *«une appropriation des normes qui régissent les systèmes de transport»* (id.). Ces normes sont : l'obligation de payer le titre (norme économique) et la norme de comportement (respecter les règlements, appliquer les modalités tarifaires, etc.).

Or, des difficultés particulières touchent les femmes. Le premier problème est la *«conjugaison des temps»* (p. 13) au sein des familles, et spécialement les cheffes de familles monoparentales. Peu fortunées, ayant peu accès à l'auto, le maintien d'une activité professionnelle durable est très difficile pour d'aucunes. Pour celles moins actives professionnellement, une *«surcharge d'apprentissage»* (id.) survient lorsqu'elles doivent acquérir une autonomie professionnelle, suite à une séparation par exemple. D'autres *«(...) facteurs de socialisation et d'appartenance sociale sont intériorisés par les individus sont source de différenciation forte»* (id.). Tout ce qui limite ou entrave la mobilité peut *«(...) mener à un appauvrissement des situations économiques et du lien social et conduire à des trajectoires d'exclusion»* (p. 11).

En somme, selon Orfeuil (2004, p. 104), les femmes sont davantage confrontées à des obstacles à la mobilité et «(...) *encourent alors davantage de risques d'isolement, de pauvreté économique et relationnelle, de marginalisation et d'exclusion*» (p. 9). La faible aptitude à la mobilité risque de rétrécir l'accès à la vie sociale des femmes retranchées dans une impasse économique et sociale, une «*trappe à pauvreté*» (id.), par exemple, être abonnée au bien être social.

Quand cette «*trappe à pauvreté*» est amplifiée par l'éloignement des services, Le Breton (2005, p. 5) qualifie ces personnes retranchées d'«*insulaires*» (id.), soit «(...) *des gens qui vivent un peu comme sur de petites îles dont ils ne peuvent pas sortir* (p. 9). Les Montréalaises en situation économique précaire sont nombreuses. Leur mobilité est alors «*fortement tributaire*» (id., p. 16) d'une offre en transport financièrement accessible. Or, le Conseil s'interroge des augmentations tarifaires régulières allant à l'encontre de leur capacité financière.

Le Conseil constate que l'indice des prix associés au TC a notamment augmenté beaucoup plus rapidement que l'indice général des prix à la consommation au Québec. Les salaires n'ont pas suivi les hausses du coût de la vie. La part du budget des ménages consacrée au transport collectif est de plus en plus grande et disproportionnée, compte tenu des autres dépenses (loyer, alimentation, vêtements, école, etc.). Ceci a un impact important sur la diminution de la qualité des conditions de vie des Montréalaises.

D'après les cabinets d'étude CRA et Cogem (2007, p. 6) :

«Alors qu'il est possible de couper sur le budget vestimentaire ou alimentaire, par exemple, le coût du transport peut difficilement être évité, voire même réduit pour les personnes utilisant le transport en commun à Montréal [...], puisque aucune alternative réaliste n'existe» (p. 43).

L'aire de déplacement des femmes est locale, la mobilité limitée à la proximité. Le mode de déplacement est très largement tourné vers le transport collectif et actif. Il y a toutefois des différences selon qu'elles résident au centre, au centre ville, dans l'est ou dans l'ouest de l'île. Par exemple, dans l'ouest, l'automobile est davantage utilisée. Puisque les données issues de l'enquête Origine-Destination 2003 se limite à l'observation des comportements des usagers, ne permettent pas de connaître ni les causes, ni si leur besoin en mobilité est satisfait, ni l'importance des contraintes, notamment financières, le Conseil a mené une étude qualitative auprès de participantes à des groupes de femmes. Tel que défini plus haut, les obstacles concernent l'accessibilité, les compétences et l'appropriation.

3.2.4 La tarification

Le Conseil des Montréalaises s'attarde beaucoup sur des propositions pour améliorer la desserte locale qui est déficiente, pour l'amélioration de la qualité du service (accessibilité physique, sécurité, confort, information). Au sujet de la **tarification**, deux obstacles majeurs ayant des répercussions sur la qualité de la vie quotidienne ont été soulevés, surtout pour les ménages à bas revenus. Les hausses élevées et répétées ont été décriées, ainsi que «(...) *la capacité restreinte d'utilisation du titre individuel (avec ou sans carte Opus)*» (p. 27).

La STM souhaitant limiter les fraudes, il est impossible de réaliser un aller-retour sur une même ligne (ou un aller-arrêt-aller à l'intérieur d'une période prédéfinie) correspondant à la validité du ticket. Les hausses de tarif limitent la capacité d'achat des cartes mensuelles ou hebdomadaires de transport Zone 3. L'obligation d'achat de cartes pour enfants de six ans et plus et la disparition des lisières de tickets impliquent un surcoût. Cette pression sur le budget des ménages a comme résultat de limiter leurs déplacements et l'accès à l'emploi et à l'éducation.

Les femmes suggèrent certaines améliorations importantes : Cesser de hausser le tarif «(...) *et de voir à une autre forme de financement que celle reposant sur les usagers*» (p. 29).

Enfin, le Conseil a exposé les différentes positions des groupes consultés. Tous s'accordent sur le rôle particulier que joue la question tarifaire :

«(...) à un ensemble d'autres droits dans la mesure où se déplacer dans la ville est nécessaire pour accéder au droit au logement, au droit au travail, au droit à la santé, au droit à l'éducation, au droit à la citoyenneté, etc.» (p. 43) .

3.2.5 STM : tarification sociale non viable

Le Conseil reconnaît certains efforts de la STM, tels le programme *Sorties en famille* ; ainsi que l'offre de lisières tickets et cartes magnétiques aux écoles du primaire et à divers organismes, pour empêcher l'augmentation des coûts des sorties scolaires.

Toutefois, la STM rejette l'idée de créer des tarifs fondés sur le revenu, c'est une question de rentabilité : «(...) *il en va de la viabilité de l'entreprise*» (p. 44). On rejette la responsabilité aux ordres de gouvernements supérieurs. La carte Opus avec modulation permettrait, selon la STM, une différenciation tarifaire selon l'heure. Afin de réduire la pression sur l'heure de pointe, s'il voyage une heure avant et une heure après, l'utilisateur cumulerait des points valables pour des réductions tarifaires. La STM se dit ouverte aux propositions de modulation par catégories, du

moment que cela ne touche pas l'heure de pointe. Enfin, le Conseil considère les perspectives d'amélioration de la tarification sont étroites, car pour la STM, cela relève des responsabilités d'autres acteurs.

Bas tarif universel ou bas tarifs spécifiques ? Le dilemme entre une mesure universelle de bas tarifs ou spécifique à des catégories sociales se pose en ces termes :

«Faut-il un droit spécifique pour les plus pauvres, ou bien des aménagements dans le système des droits génériques (ceux qui concernent tout le monde) afin que tout le monde puisse accéder à un niveau minimal – ou mieux, souhaitable – de mobilité ?» (Damon, 2004, op. cit. p. 49).

3.2.6 Modèles de politiques tarifaires

Le Conseil des Montréalaises s'est penché sur plusieurs modèles (France, Belgique, États-Unis, Royaume-Uni et Calgary).

En **France**, les politiques tarifaires relevant désormais exclusivement des collectivités locales doivent tenir compte des inégalités sociales dans le transport et prévoir une redistribution de ressources, ou «*réparation*» à l'idée d'Orfeuil (p. 50). Les catégories d'ayants droits sont redéfinis dans le cadre d'une tarification sociale (aînés, scolaires, etc.) élargie aux demandeurs d'emplois, à des populations précises (ex. : assistés sociaux), dont la réduction de tarif «*jusqu'à 75% du tarif normal, et plus*» (id.). Quelques villes ont la gratuité universelle. Les politiques tarifaires sont jointes à des «*leviers de retour vers l'emploi*» (id.) et il est probable que la tarification sociale soit valable aux démarreurs d'entreprises, étudiants en formation à l'emploi, chercheurs à temps partiel, etc.

Ce modèle implique que des programmes d'employabilité soient complémentaires, et une participation des intervenants en emploi et en insertion, les services sociaux et les associations, pour en assurer le contrôle de l'éligibilité. Or, voici des structures dont la culture n'est pas le transport dans la plupart des cas, mais qui doivent s'y pencher dans l'exercice de leurs services spécifiques. Enfin, d'autres mesures innovantes et liées à l'amélioration de la desserte sont mises en place pour des quartiers sensibles, dans cet esprit de «*réparation*». Une mesure de tarification vise la distribution de bons de transport en commun.

À **Dunkerke** (France) le tarif est ajusté au revenu des usagers, selon le quotient familial (ressources divisées par nombre de personnes par ménage). L'utilisateur obtient des réductions correspondant à un palier de pourcentage. Il en coûte aussi moins cher de voyager en

heures creuses. Ce modèle implique des centres communautaires qui attestent que l'utilisateur a le quotient familial calculé en fonction du revenu mensuel. Le système a favorisé les déplacements éloignés, non liés au travail. La carte est valable pour un an, mais l'utilisateur peut l'acheter de manière discontinue, s'adaptant ainsi à ses besoins. L'usage d'opportunité de la tarification sociale sort de la logique du calcul, et témoigne des contraintes sur les usagers pauvres, de leur mode de vie marqué par la précarité, ainsi que les changements fréquents dans leur vie. Le programme de tarification sociale serait une réussite, correspondant aux besoins et styles de vie des bénéficiaires.

En **Belgique**, les juridictions entre le gouvernement central et les régions produisent une variété de réductions tarifaires et gratuités ciblées. C'est gratuit pour les enfants de six ans et moins, les handicapés, les personnes âgées. Les chômeurs et allocataires sociaux bénéficient de réductions. Les demandeurs d'emploi reçoivent l'aide à la mobilité venant des services d'emplois. Les personnes ayant de la difficulté à se déplacer paient moins cher. Des innovations de dessertes sont citées. Côté tarif, en Flandre, un collectif peut acheter des abonnements à bas prix (principe du tiers payant).

Aux **États-Unis**, toutes les réductions tarifaires sont tournées vers des mesures d'employabilité prévues au programme fédéral Welfare-to-Work. Parmi elles, des adaptations apportées aux services existants (ex. : créer une ligne de Reverse Commuting) ou des initiatives heureuses, quoique coûteuses, de navette porte à porte pour les enfants et mères monoparentales en difficulté de mobilité.

Au **Royaume Uni**, l'aide à l'insertion professionnelle est la cheville ouvrière des politiques de mobilité touchant des populations non motorisées des secteurs pauvres. Le mémoire du Conseil discute d'exemples de réseaux et de desserte adaptés, mais pas de la tarification.

À **Calgary**, les usagers au faible revenu (entre autres) bénéficient de la tarification sociale. D'abord, c'est gratuit pour les enfants de six ans ou moins, pour les jeunes de six à 14 ans (ou qui fréquentent l'école, jusqu'à la 12^e année), ainsi que pour les aînés de 65 ans et plus. Pour être éligible aux réductions de 50% du tarif régulier de la passe mensuelle, il faut être résident de Calgary, âgé de 18 ans ou plus, et ayant un revenu inférieur à 75% du seuil du faible revenu (Low Income Cut Off) établi par le gouvernement fédéral. Il existe une échelle, selon la taille de la famille et les revenus. Cette initiative a été rendue possible par une stratégie menée par une

coalition. En 2004, sous le nom de *Fair Fares*, l'organisme de bienfaisance *Vibrant Communities Calgary* (VCC) et le groupe de pression *Calgary Committee for Discounted Transit Passes* ont lancé une stratégie pour convaincre le personnel de la Ville, les échevins et les fonctionnaires de *Calgary Transit* de l'importance de réduire le tarif de la passe mensuelle. Un projet-pilote a d'abord été instauré, et des surplus budgétaires y ont été affectés.

Le Conseil des Montréalaises est d'avis que les tarifs ne doivent pas augmenter plus que l'indice général des prix à la consommation. Il importe d'adopter une tarification sociale. Le tarif doit être ajusté aux ressources de l'utilisateur. Il faut étendre le programme *Sorties en famille* aux jours de la semaine, en dehors de l'heure de pointe. Aussi, instaurer la gratuité à partir du 3^e enfant. Le Conseil souhaite aussi l'établissement d'un tarif à la journée, dont le coût serait inférieur à 4 \$, permettant les passages illimités en dehors de l'heure de pointe. Est aussi demandé, qu'au cours de la durée de la validité d'un titre individuel, il soit permis à l'utilisateur d'utiliser la même ligne d'autobus, dans toutes les directions. En outre, l'accessibilité à une borne d'achat ou un kiosque pour l'achat d'un titre doit être améliorée.

Le Conseil favorise aussi l'instauration du laissez-passer U-Pass, qui permet l'accès gratuit et illimité des étudiants post-secondaires au réseau. Une somme annuelle est versée par les institutions à la société de transport. Le coût, fixé par contrat, est réparti à l'ensemble de la population étudiante, ce qui fait baisser le prix à l'unité.

3.3 Montréal Council of Women (MCW) et la tarification

T2000Qc a l'objectif de se rapprocher des autres groupes représentatifs de la société civile. Une activité importante du stage à Transport 2000 Québec a été le soutien au très influent **Montreal Council of Women (MCW)** dans sa démarche pour l'adoption de ses positions tarifaires. Ce groupe a été consulté par le Conseil des Montréalaises :

*«Fondé en 1893, le Montreal Council of Women / Conseil des femmes de Montréal (MCW/CFM) est une coalition indépendante qui travaille à améliorer les conditions sociales et la qualité de vie des femmes, leurs familles et la société. Le crédo du Conseil : l'étude, la discussion et l'action. (Le MCW) représente soixante-dix membres individuels de Montréal, ainsi qu'environ 30 000 femmes oeuvrant dans une soixantaine d'organisations membres. (...) Actif depuis plus de 100 ans, nous devons au Conseil maintes réalisations, dont l'instauration du premier cours d'économie familiale à l'Université McGill (1896), la distribution du lait pur de la ligue (1901), etc.».*⁴¹

M. Smereka a livré une conférence au bénéfice du MCW. Après discussions avec les dirigeantes, dont Mme Lyna Bouschel, mon mandat était de présenter une synthèse⁴² des différentes options

tarifaires, selon ce qu'ont exprimé les groupes de femmes, notamment lors des consultations du Conseil des Montréalaises, afin que le Montreal Council of Women mène éventuellement une consultation auprès de ses membres pour déterminer sa position officielle. Les deux études précitées du Conseil des Montréalaises, qui favorisent une méthodologie qualitative, avec entretiens et réunions délibérantes, ont l'avantage de dresser un portrait de la mobilité réelle des femmes, de reconnaître les inégalités d'accessibilité du transport collectif liées aux obstacles physiques et économiques, ainsi que de rapporter les revendications des individus et organismes consultés.

Le document principal présente sur une seule page une synthèse des options tarifaires soulevées. Certains principes tarifaires présentés sont complémentaires ou contradictoires. Le but est de permettre la discussion au sein des sections locales du MCW. Il ne s'agit pas d'un sondage ou d'une enquête scientifique, mais d'une activité de sensibilisation et de débat. Il fut ensuite discuté de l'opportunité pour le MCW de tenir une activité délibérative en 2011, assisté de T2000Qc. Toutefois, cette activité ne doit pas être tournée uniquement vers la satisfaction de besoins personnels exprimés lors de rencontres ayant pour but de déterminer des solutions à saveur universelle et non uniquement individuelles, ou qui favoriserait davantage une segmentarisation de clientèle, en occultant les options générales qui touchent tous les usagers.

TABLEAU I (page suivante)

TO ALL FEDERATES & MEMBERS OF MCW

Consultation on proposed public transit fare rate setting

The Montreal Council of Women (MCW) wishes to continue considering the issue of public transit fare rate setting. We encourage you to consult with your members.

The method of consultation and the length of the answers are at the discretion of our groups. If you want more information, Transport 2000 Québec offers you the possibility to organize a conference lunch, to lead discussions, provide information tools, documents, studies, etc.

Transport 2000 Quebec promotes social fare rate setting that could improve the living conditions of women and their families and environmental protection.

Several other proposals are also addressed by women's groups. They concern the establishment of universal measures and/or targeting specific social groups. From the summary given below, please answer this open question:

What do you think the MCW should defend and why?

Fare principles :

- That the overall participation of users must not increase more than inflation, or than the general index of consumer prices.
- Oppose any fare increase.
- In favor of decreasing the price of monthly passes by 50%.
- In favor of universal free public transit.

In favor of a social fare rate :

- For households below the poverty line, adjusted depending on the resources of the user.

In favor of a solidarity fare rate :

- A transit fare authorizing two hours of transit on the same bus line.
- A transit fare for 24 hours of unlimited travel.
- A day transit fare (less than 4\$).
- Flexibility to support multiple trips specific to women.
- In favor of free fares starting with the 3rd child .
- Extend the "Family Outings" program (to weekdays).*
- In favor of free transit for those traveling with children in strollers.*
- In favor of an Alpha fare for literacy program students (like the current formula for a student's rate).
- In favor of free transit for university students (U-Pass).

* Outside the rush hour.

3.4 Le NON de la STM

La STM entretient des relations et discute des améliorations à apporter au service, avec des organismes regroupés à la Table de concertation sur le transport des personnes handicapées, par exemple. Des «partenariats» ont ainsi cours avec des groupes de femmes réunies aussi en concertation, ou auprès d'organismes de parents d'enfants. Les améliorations au réseau que des groupes ont obtenu par la voie des pourparlers, ainsi que les demandes formulées nécessitent des investissements supplémentaires, la plupart du temps dans les infrastructures (abribus, Carte or, nouvelles lignes, planchers bas, etc.). Les statistiques de déplacements connaissent une forte croissance depuis les 20 dernières années, atteignant 382,8 millions de déplacements en 2009. Aussi, T2000Qc presse les autorités politiques à accélérer le réinvestissement massif (trains de banlieue, choix du constructeur des voitures du métro, etc.). D'après la **STM (2010)** :

«Ces investissements exercent une forte pression sur le service de la dette et nécessitent de nouvelles sources puisque la hausse des coûts d'exploitation n'est pas entièrement compensée par les hausses de revenus. C'est pourquoi la Société doit pouvoir bénéficier de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes afin de soutenir la croissance de l'achalandage de ses réseaux» (p. 4).

Les groupes divers espèrent obtenir satisfaction, mais sont placés devant une fin de non-recevoir, du moment où il est question de réductions tarifaires. Pourtant, la STM définit l'accessibilité économique par le niveau de tarification des services :

«Une tarification équitable facilite à tous les groupes sociaux l'accès à ce service alors qu'un prix trop élevé devient une barrière qui entrave l'inclusion sociale des personnes ayant des revenus plus faibles» (id.).

Face à la croissance des coûts de l'amélioration de l'offre, des hausses tarifaires sont annoncées pour combler l'écart de revenus du fait de la croissance du service. La satisfaction des demandes est donc liée à un budget campé dans la récupération des coûts.

Lyna Bouschel (2010), vice-présidente du Montreal Council of Women (MCW) exprime le cheminement de ses membres, face au refus de la STM à reconnaître l'inégalité socio-économique des femmes en maintenant des tarifs brimant leur mobilité. Tout en investissant massivement dans des mesures d'accessibilité physique, la STM ferme la porte à discuter d'accessibilité économique :

« Several members of the Board had difficulty understanding this until that had been done. They believed that the physical aspect of universal accessibility was more important than the social principle of universal accessibility. The big picture of universal accessibility to public transit with the social principle in mind did not become clear to them until I attended the STM Forum on

Universal accessibility on October 28th, which covered all the physical aspects of universal access. When I reported back to them that this Forum covered all the physical needs to universal accessibility, and we had done all we could to support it, then they were able to see the importance of your Survey and Transport 2000 Québec's interest in promoting social fare rate setting».

Mme Bouschel souhaite que le tarif (Transit Fare Rate) soit désormais considéré comme le prochain enjeu important du MCW. L'organisme pourrait ainsi devenir un agent de changement. Toutefois, la réaction des autres organismes sociaux face aux hausses a été ténue.

Le 19 novembre 2010, T2000Qc a invité les mouvements sociaux et la STM (qui a décliné) à discuter de la tenue éventuelle d'un forum sur l'accessibilité économique, ainsi que pour en savoir davantage sur les projets de hausse tarifaire. Or, lors d'une rencontre en mai 2010 avec les organismes, le président de la STM s'était montré défavorable à toute revendication liée à des baisses de tarif :

«(...) La STM souligne qu'elle enregistre depuis 2003 des déficits d'exploitation récurrents et toujours plus importants. En 2009, le montant s'élevait à 38 M \$, et ce malgré des efforts notables de rationalisation. Une source de financement dédiée, indexée et récurrente apparaît nécessaire à la STM pour réaliser les projets de son plan d'action, notamment en matière d'accessibilité universelle. L'augmentation de la taxe sur l'essence constitue pour la STM une option simple à mettre en application, option retenue également et proposée par les maires des villes de la Communauté métropolitaine de Montréal au gouvernement du Québec»⁴³.

La Ville de Montréal et la STM s'engagèrent le 25 mars 2010 à maintenir les tarifs à coût «abordable», mais l'évolution devrait suivre le même rythme que l'inflation. La tarification sociale n'est toujours pas envisagée. Afin de convenir aux différentes clientèles et de développer des partenariats avec d'autres organisations, la STM souhaite une plus grande diversification tarifaire (modulation) pour ainsi répondre aux caractéristiques de la clientèle. Des tarifs attrayants pour les familles seront instaurés. Le programme *Sorties en famille* permet à un adulte, avec son seul titre de transport, de voyager avec jusqu'à 5 enfants de moins de 12 ans sur le réseau de la STM, les fins de semaine et les jours fériés. Des rabais sont couplés, grâce à un partenariat avec le secteur culturel, touristique et de loisir. La STM reste silencieuse sur la proposition d'étendre le programme les jours de semaine, en dehors des heures de pointe, ou d'instaurer la gratuité à partir du 3^e enfant. Au niveau des mesures de flexibilité, tel le tarif 24 heures, les réponses sont encourageantes, mais inexistantes sur l'éventualité de pouvoir utiliser la même ligne d'autobus, aussi bien dans les deux sens que dans la même direction. À venir : offres promotionnelles pour les personnes en recherche d'emploi et programmes de tarification universelle pour certains étudiants.

Subséquentement à cet événement, les organismes communautaires demandent à la STM de divulguer l'étude sur la tarification sociale, dont l'existence a été révélée par M. Guy Sicard, un cadre de l'entreprise, lors d'une allocution au Congrès 1997 de l'Association canadienne du transport urbain.

3.5 Alternatives au *statu quo*

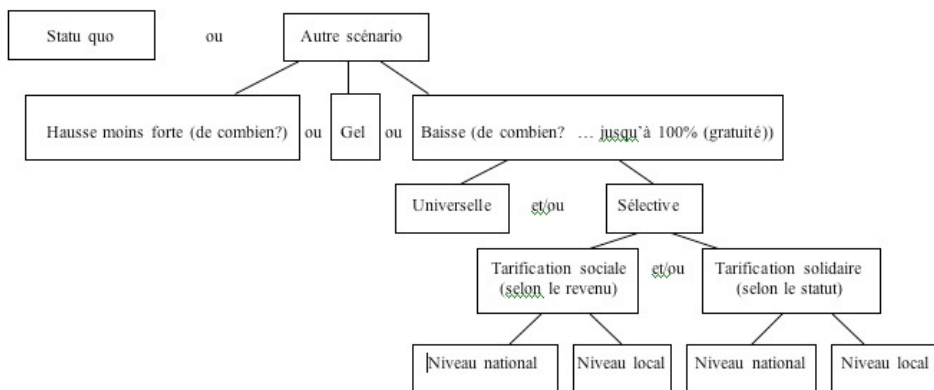
3.5.1 Le paradoxe de Smereka

Manuel Castells (1975) a exposé les contradictions des mouvements sociaux dans sa théorie de la consommation collective : «*Le mode individuel d'appropriation des conditions de vie («chacun vit sa vie») et le mode collectif de gestion de ce processus*» (p. 11) qui impose de tenir compte des autres secteurs dans la résolution des problèmes :

La collectivisation... «(...) est contrecarrée, d'une part, par le caractère privé et parcellaire des agents économiques intervenant dans le processus ; d'autres parts, par le décalage entre la globalité des problèmes et les unités de gestion administratives, fondées sur l'appartenance à des communautés résidentielles et inégalement présentes au niveau politique» (pp. 11-12).

La parcellarisation clientéliste produit une indécision corollaire chez les organismes de la société civile, comme l'illustre le schéma suivant :

PARADOXE DE SMEREKA
LES TARIFS DU TRANSPORT EN COMMUN



En premier lieu, il faut choisir entre le *statu quo* ou proposer un autre scénario. Dans le second choix, se présente trois options : une hausse moins forte (de combien ?), un gel ou une baisse (de combien ?) jusqu'à 100% (gratuité). Si on prône une baisse, il faut alors décider si elle est universelle et/ou sélective. Puis, si elle est sélective, est-ce une tarification sociale (selon le revenu) et/ou une tarification solidaire (selon le statut) ? Enfin, cette tarification sélective doit-elle se réaliser au niveau national, ou local ?

Myroslaw Smereka (2010) soulève la difficulté des organismes à se brancher sur un programme commun revendicatif, pour ne pas s'isoler à défendre chacun «ses» pauvres. Ainsi, le *paradoxe de Smereka* rejoint toute la question du pouvoir d'intégration de l'État, de la gouvernance qui «clientélise» ses interventions, divisant ainsi les organismes sociaux. L'intégration de l'État induit un rapport dialectique avec la société civile. Les organismes discutent de leurs revendications, mais ne sont pas distants des effets des processus d'intégration étatique. Il apparaît un paradoxe entre les choix des revendications tarifaires. Pour une mesure universelle ou sélective ? Sélective selon le critère de revenu ou de statut ? Sélective selon un public national ou local ? Ainsi, l'éventail des revendications tarifaires de la société civile montréalaise présente des options soit complémentaires ou contradictoires :

«(...) il est difficile de regarder la question des hausses tarifaires. Le statu quo est stérile et la gratuité est toujours mise en opposition. Il y a pourtant un entre-deux. Plusieurs options sont avancées, mais il existe une ambivalence chez les organismes sociaux. Une hausse pas plus élevée que l'inflation est-elle une position trop molle ? Faut-il plutôt le gel des tarifs ? Freiner leur hausse ? On entre ainsi dans la question des baisses tarifaires»⁴⁴.

3.5.2 Le vert et le rouge

Myroslaw Smereka considère que les liens entre les questions sociales et environnementales (qui s'articulent depuis peu) sont fondamentaux pour rééquilibrer la redistribution étatique. Il rappelle que le Comité consultatif de lutte à la pauvreté et T2000Qc, proposent une réduction progressive de la passe mensuelle de 50% (10 ans en \$ constants) pour motif environnemental et non d'équité sociale. L'effet du paradigme du DD crée une difficile conciliation entre les revendications sociales (le côté «rouge») et les questions environnementales (versant «vert»).

T2000Qc se trouve devant une position charnière. Comme le résume Normand Parisien, l'organisme souhaite se préoccuper davantage de l'aspect de défense des droits des usagers, non sans diminuer l'importance accordée au développement des moyens de TC avantageux, cela rattaché aux préoccupations environnementales. Maintenant qu'un boom est prévu et que l'accroissement de l'offre est nouée à des hausses de tarif de l'utilisateur-payeur, donc que les usagers souffriront davantage au détriment du droit au transport, T2000Qc peut-il à la fois défendre les usagers et exiger des investissements supplémentaires susceptibles de taxer davantage et de créer par ce fait de l'exclusion sociale ? Comment T2000Qc peut-il exercer un réel leadership auprès des usagers et autres organismes sociaux, pour à la fois créer un rapport de

force suffisant à césurer la cohérence de l'État opérateur, antagoniste à ses objectifs, et maintenir de hautes exigences en investissements dans les infras ?

Les réponses se trouvent peut-être chez **Castells (1973)**. Ce sont les pratiques reliées au TC des mouvements sociaux, pratiques diffuses actuellement, qui sont de véritables sources de changement *a contrario* des institutions :

«Il y a processus de changement social (...) quand, sur la base de ces [contradictions], une mobilisation populaire s'opère, que des intérêts sociaux deviennent volonté populaire et que d'autres formes d'organisation de la consommation collective en contradiction avec la logique sociale dominante, sont mises en place» (p. 14).

Les conclusions à la fin de ce rapport comporteront des recommandations à T2000Qc pour le déploiement de ses orientations vers la défense des droits des usagers.

3.6 Lutte à la pauvreté et à l'exclusion

3.6.1 Politique commerciale et droit au transport

D'abord, exposons l'état du droit. Ensuite, voyons l'élaboration d'une politique nationale tarifaire, le cadre législatif, les définitions et indices de pauvreté. La politique tarifaire de la STM est essentiellement fondée sur la commercialisation des titres par la modulation des tarifs en fonction de la fidélisation des clientèles. Au Québec, l'utilisateur n'a aucun droit reconnu, outre celui de «client» qui acquitte en argent sa part du contrat. Il doit garder comme preuve de paiement son ticket. La part d'obligation de la société de transport se résume à assurer le déplacement en sécurité du client d'un point à un autre. **Louis-Alexandre Martin (2008)** le confirme dans son rapport à T2000Qc :

«L'utilisateur est une personne physique, laquelle acquiert en contrepartie de son droit d'accès (paiement en espèces, billet, carte d'abonnement) le droit de bénéficier du privilège d'un moyen de transport du point A au point B défini par un réseau. L'article 1384 du Code civil du Québec qualifie ce contrat de contrat de consommation» (p. 33).

En somme, le régime parallèle au Code civil prend la forme de la Loi sur la protection du consommateur (LPC). L'Office de protection du consommateur reçoit les requêtes individuelles et des plaintes peuvent être adressées à la Cour des petites créances. Le Code de procédure civile permet le recours collectif. «Par contre, ce recours ne représente pas un droit collectif, mais plutôt la sommation de droits individuels similaires», (id.). Par ailleurs, le transporteur, ses sous-contractants et les villes sont conjointement et solidairement responsables dans la relation de prestation de service.

Pour l'auteur, la seule piste ouverte pour la reconnaissance du droit au transport et du droit à la mobilité est celle proposée par T2000Qc. Le transport influence l'ensemble de l'accomplissement des droits, comme le droit au logement, à l'éducation, à la participation politique, etc. Cette position a influencé l'adoption des recommandations 5, 6 et 7 de l'avis du Comité consultatif sur la pauvreté et l'exclusion sociale sur l'impact des hausses tarifaires (2008). D'après Martin :

«Le droit au transport relève ainsi d'une notion territoriale et le droit à la mobilité d'une notion individuelle, dans la mesure où il est proposé d'amender respectivement le programme d'aide gouvernementale au TC en faveur des municipalités régionales de comté (MRC) les plus démunies au plan fiscal, afin d'offrir un service de base en TC, de réduire le tarif moyen du TC de moitié en dollars constants sur un horizon de 10 ans, et d'amender la législation afin de reconnaître les besoins des clientèles les moins fortunées» (id.).

3.6.2 Politique nationale tarifaire

Smereka (2005, 2007) propose au gouvernement du Québec d'adopter une *Politique nationale tarifaire*, placée sous deux politiques, une environnementale et une de lutte contre la pauvreté. Ainsi, le *juste prix* (en terme de justice) serait replacé au centre des politiques publiques, en «(...) *redonnant une voix au chapitre au citoyen-usager*» (2005, p. 6), plutôt qu'à celle gestionnaire. Mais le poids de la tarification a été transférée aux villes. Face aux usagers quémandeurs de services, les maires agissent alors de manière conjoncturelle et électoraliste, selon Smereka: ceux-ci «(...) *succombent à leur tour à une logique gestionnaire d'opérateur et clament que la question de la justice relève de paliers supérieurs et non d'eux*»», (id.). Par exemple, la politique métropolitaine de transport est fondée sur l'injustice de zones de tarification.

En 2007, Smereka examina le cadre législatif québécois. La Loi 34 (2003), *Loi sur le ministère du Développement économique et régional* a formé des conférences régionales des élus. Ces derniers ont adopté un plan quinquennal de développement régional durable. La Loi 118, *Loi sur le développement durable* (2006), instaure un nouveau cadre de gestion dans les administrations menant à l'adoption d'une stratégie de DD et doit mettre en cohérence les actions gouvernemental sous ces principes. En 2007, la commission parlementaire sur une Stratégie gouvernementale de développement durable définit trois (3) enjeux : 1) Développer la connaissance; 2) Promouvoir l'action responsable; 3) Favoriser l'engagement. S'ensuivent neuf orientations, dont le neuvième est de «*Prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale*» (p. 23). Mais le transport durable n'est pas abordé directement.

Selon la **Loi 112 (2002)** visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, être pauvre signifie :

«(...) la condition dans laquelle se trouve un être humain qui est privé des ressources, des moyens, des choix et du pouvoir nécessaires pour acquérir et maintenir son autonomie économique ou pour favoriser son intégration et sa participation à la société» (p. 24).

Cette dimension qui ne se limite pas à l'aspect financier de la pauvreté, et se rapproche de l'analyse des «*capabilités*» d'Amartya Sen. Une Stratégie nationale suivie d'un Plan d'action sont mis en œuvre. Le suivi est assuré par le *Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale* et le *Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion* (CEPE). Le Centre présenta un recueil de plus de 20 indicateurs reconnus (2007), tirés de l'Inventaire (Morasse, 2005). Cependant, ces indicateurs s'intéressent aux aspects monétaires et socio-démographiques. La seule information sur le transport est un élément d'un indicateur composite dit «*Indice multidimensionnel de pauvreté-richesse (IMPR)*». Smereka remarqua alors que ni la loi, ni le recueil ne présentaient de définition ou d'indice de l'exclusion sociale.

Selon l'auteur, «*les dépenses sur le transport sont un facteur important dans les conditions de vie des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale*» (p. 25). La part du revenu dévolu à l'item *transport* des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale, soit 40% de la population, arrive au troisième rang, après le logement et l'alimentation. Les autres dépenses sont moins douloureuses à compresser. Or, «*les mesures de faible revenu considèrent le transport comme un bien nécessaire mais non essentiel (comme le seraient le logement, l'alimentation et l'habillement)*», (id.). L'accès à un véhicule en rapport à la pauvreté de familles laborieuses (Dominique Fleury et al., 2005) et la disparité entre les ménages en termes de possession d'une auto (Florence Paulhiac, 2004) indiquent la dépendance des pauvres et exclus du TC.

3.6.3 Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale

Les hausses tarifaires accroissent l'exclusion sociale, d'après une étude pour le **Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (2007)**. L'étude présente un classement moyen des hausses tarifaires (en ordre décroissant d'importance) :

- 1) Coûts liés au logement (loyer , taxes municipales, etc.)
- 2) Électricité/chauffage
- 3) Transport (transport en commun, essence, assurance-auto, permis, etc.)
- 4) Nourriture
- 5) Frais de garde/frais de scolarité
- 6) Médicaments
- 7) Services de télécommunication (téléphone, câble, internet)
- 8) Vêtements

L'impact du transport sur les dépenses révèle l'importance du caractère obligatoire de cette dépense, et par le peu de flexibilité de ce montant par rapport au budget personnel. À ce sujet, une analyse récente de la Chambre de commerce pour revaloriser le TC versus l'auto, présente le transport comme la troisième part du budget des ménages. Nous y reviendrons plus loin.

L'avis du **Comité consultatif (2008)** sur les répercussions des hausses tarifaires reste éminemment pertinent. Ce comité joue un rôle de conseiller et vigile auprès du gouvernement du Québec, est influencé (et vice versa) par les mouvements sociaux. L'égalité des droits en est la valeur fondatrice. Sa mission est de réduire les inégalités de revenu et d'accès à la formation, à l'emploi, au logement, aux loisirs, à la culture, à la santé et au bien-être. Le comité mise sur la participation des individus et groupes, ainsi que sur leur capacité de transformation sociale, *a contrario* de la résignation constatée des personnes très pauvres : «(...) *renforcer la capacité d'agir des personnes et des collectivités permettra d'enrichir l'ensemble de la société et de favoriser le développement durable*» (p. 9). Tout au contraire, les politiques publiques actuelles occultent l'enjeu de la réduction de la pauvreté.

Au Québec, la valeur de solidarité sociale se retrouve dans la fiscalité : «*L'impôt des particuliers représente un système progressif où, plus on a de revenus, plus on contribue*» (p. 13). Or, les taxes et dividendes prennent une place accrue des recettes de l'État. Le public est invité à prendre foi que le vieillissement de la population et des infrastructures, ainsi que la lourdeur des dépenses publiques par rapport à la production de la richesse, devrait nécessairement recourir à la tarification. Ainsi le financement régressif des services publics pousse à l'exclusion sociale, car il bloque l'accessibilité. Le *principe de l'utilisateur-payeur* représente le dilemme suivant : soit «*d'offrir des modalités d'assouplissement*» pour les personnes défavorisées, (réductions, exemptions, crédits, indexation, compensation, etc.), ou d'exclure volontairement ces personnes.

Or, le comité constate avec la multiplication des hausses de tarifs depuis plusieurs années, particulièrement pour les biens essentiels (transport, énergie) des personnes en situation d'extrême pauvreté, créent une brèche dans les efforts consentis et «(...) *risquent d'atténuer les bénéfices*» des mesures d'atténuation. L'insuffisance des revenus des personnes seules, des familles, des travailleurs à faible revenu est critique sur la consommation de biens et services primordiaux et les augmentations successives affectent directement leur pouvoir d'achat déjà réduit.

À cet effet, l'analyse de **Richard Dagenais (2006)** de l'ACEF de Québec évalue de façon très négatives les incidences des hausses tarifaires. Cette étude a l'avantage de faire les liens économiques avec les conditions de vie qui tient en compte plusieurs indices des prix associés à des dépenses essentielles (alimentation, logement, électricité, chauffage, etc.). L'indice des prix à la consommation (IPC), associé particulièrement au TC crée un déséquilibre appauvrissant les ménages et doit être abandonné :

«Si les revenus de travail ou de transfert ne sont pas pleinement indexés au coût de la vie (incluant le fardeau fiscal), le ménage doit alors réduire ses épargnes, accroître son endettement jusqu'à une certaine limite, ou diminuer ses dépenses. L'indice du coût de la vie (indice des prix à la consommation (IPC) peut, à court et moyen termes, évoluer moins vite que le coût du panier de biens et de services essentiels, de sorte que même si les revenus de travail ou de transfert des ménages à faible revenu (MFR) sont indexés au coût moyen de la vie (à l'IPC), la hausse plus importante des prix de certains biens et services essentiels fera en sorte que le pouvoir d'achat des MFR sera réduit. Cela les poussera dans une situation de déséquilibre financier ou d'insatisfaction de leurs besoins essentiels» (p. 1 et 2).

Selon l'avis du Comité aviseur, la perception de résignation et de cul-de-sac social est fondée sur le réel vécu de ces personnes. Les effets négatifs majeurs des hausses se répercutent sur le moral et les relations sociales sont affectées, *«les personnes en situation de pauvreté étant nettement en mode survie»* (p. 15). En conséquence, le comité avise que les hausses tarifaires fragilisent les pauvres et exclus, elles sont contraires au filet de protection sociale. Elles contribuent au processus d'exclusion en privant les citoyens *«des ressources, des moyens, des choix et du pouvoir nécessaire pour acquérir et maintenir leur autonomie économique ou pour favoriser leur intégration et leur participation à la société»*⁴⁵ (p. 16).

Les hausses dans le domaine de l'énergie et du transport ont affecté particulièrement les personnes vulnérables. Le comité souligne que se tisse une nouvelle solidarité, car les objectifs sociaux et environnementaux se conjuguent, soit l'aspiration à améliorer les conditions de vie et les relations entre citoyens, et celles environnementales : *«L'énergie et le transport (en commun) apparaissent ainsi comme deux champs d'action d'une approche de développement durable en voie de se définir»* (id.). En matière de transport, le comité s'est aussi intéressé aux expériences initiées par les étudiants et les universités canadiennes de tarification réduite, ou de gratuité en Europe, où le droit à la mobilité est mis de l'avant dans la mise en oeuvre des services.

Le comité est d'avis que le gouvernement devrait analyser les impacts de chaque mesure tarifaire et apporter des corrections pour compenser les effets pervers, comprenant la pleine indexation des prestations d'aide sociale. L'indice d'augmentation des prix utilisé à cette fin doit être basé sur les besoins primaires. Ceci doit concerner tous les programmes gouvernementaux.

L'accès au transport doit être garanti dans une loi garantissant le droit à la mobilité : «*L'accès au transport à prix raisonnable, constitue un préalable à l'accès à l'emploi, à la formation, au loisirs, aux services de santé, etc.*»⁴⁶ (p. 25). Le sixième alinéa de la Loi anti-pauvreté doit être amendé comme suit :

«Favoriser le déplacement des personnes dans des conditions raisonnables d'accessibilité, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation de moyens de transport collectif, en accordant une attention particulière aux personnes à mobilité réduite, ainsi qu'aux personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale, particulièrement en régions lointaines ou d'accès difficile» (p. 26).

Le comité estime aussi que le gouvernement doit cibler une réduction progressive sur dix ans du coût de la passe mensuelle du TC, ceci de l'ordre de moitié (50%). Ces coûts sont inférieurs aux impacts économiques de la pauvreté et de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

3.6.4 Remplacer l'IPC par le MPC

Depuis l'adoption de la Loi 112, T2000Qc poursuit ses discussions avec les autres groupes de la société civile et affine ses positions. Selon **Guy Fréchet (2009)**, le Comité consultatif de lutte à la pauvreté (CCLP) a recommandé – et c'est accepté - d'inclure à la loi 112, que le ministère de la Solidarité sociale utilise un nouvel indice permettant une meilleure redistribution. Car **le seuil de faible revenu (SFR)**, avant et après impôt, ignore les coûts de transport, qui occupent une large part des dépenses des ménages. Or, les tarifs sont calculés en fonction de cet indice.

Le Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion (CEPE)⁴⁷ a été créé par le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MESS) dans la foulée de l'adoption de la Loi 112⁴⁸. Dans son avis en avril 2009⁴⁹, le CEPE propose de retenir la **mesure du panier de consommation (MPC)** comme mesure de référence pour suivre les situations de pauvreté sous l'angle de la couverture des besoins de base, donc d'un panier de biens et services essentiels. La pauvreté se mesure par le niveau de revenu dont on dispose pour couvrir ses besoins de base. Or, seule la MPC tient compte du revenu qui est disponible à la consommation et du coût de la vie selon la taille d'une agglomération. Le CEPE travaille à définir les principales dimensions de l'exclusion sociale et de développer un tableau de bord complet des indicateurs appropriés.

Actualités

4.1 Dans le feu de l'action

L'actualité s'est révélée un facteur central pour l'observation de la gouvernance. La réalisation d'un stage permet cette appropriation du sujet *in vivo* pour pouvoir fournir à T2000Qc des données actuelles tirées de son intervention et de l'environnement politique qui déterminent les sens de la tarification. Ce chapitre sera beaucoup moins théorique et plus pratique dans la construction d'un modèle de tarification en lien avec le contexte politique.

J'avoue d'emblée dans ce rapport de stage, que plusieurs questions sont laissées en plan. L'examen des programmes des partis politiques, de leurs liens avec les mouvements sociaux, des pressions électorales, de la répartition du poids électoral, bref, tout ce qui touche la politique municipale montréalaise n'est qu'effleurée dans ce présent mémoire, faute de la place et du temps qui me sont impartis.

4.1.1 Un écart important

L'Opposition se résigne à des hausses⁵⁰ annoncées par le maire **Gérald Tremblay**, le 22 novembre 2010 au Conseil. La cheffe de Vision Montréal **Louise Harel** s'est déclarée partisane inconditionnelle de l'indexation de toutes allocations distribuées aux familles. Bien qu'elle déplore qu'une catégorie de ménages à la sécurité du revenu ne puisse obtenir une véritable et pleine indexation au coût de la vie, comme c'est le cas aujourd'hui (elle a présenté une motion au conseil en ce sens), elle s'est montré toutefois aussi favorable à l'indexation du tarif du TC. Autrement, les écarts dans le financement s'agrandiront et le rattrapage subséquent sera encore plus douloureux : *«Sinon on se retrouve des années plus tard avec des écarts tellement considérables qu'on est incapable de maintenir la qualité du service, ce qui entraîne une baisse d'achalandage»*⁵¹. Une hausse importante de tarifs a donc été adoptée au cours du stage, une semaine après l'annonce initiale du maire Gérald Tremblay :

*«Lors du dévoilement de sa nouvelle grille tarifaire mardi, la STM a fait savoir qu'à compter de 2011, la tarification sera majorée en tenant compte à la fois des indices d'inflation (IPC et IPC transport) et de l'augmentation de l'offre de service de 5,3% au Réseau des bus, qui comprend l'annualisation des nouveaux services de 2010 et l'ajout de 186 000 heures de nouveaux services»*⁵².

Une première en dix ans, la STM a présenté un budget sans déficit. La STM augmente son service de 5,3%, il est donc justifié d'augmenter le tarif d'autant ? Le coût de la carte mensuelle bondira notamment de 3,9% par rapport à l'an dernier pour atteindre un prix de 72,75 \$, la carte à tarif réduit coûtera 2,25\$ de plus pour atteindre 41 \$, une hausse de près de 6%. L'objectif est de ramener progressivement à 40% le rabais offert aux clients qui bénéficient des privilèges de la carte à prix réduit. Le titre unitaire, acheté notamment par les plus pauvres, augmentera de 25 cents, passant à 3 \$ (tarif ordinaire) et à 2 \$ (tarif réduit). Les usagers à bas revenus débourseront davantage pour la récupération des coûts. L'augmentation du financement public de la STM est plus importante que l'augmentation du service qu'elle permet. L'usager va assumer une part grandissante du financement de la STM.

4.1.2 Pas de détente tarifaire

T2000Qc a demandé une «*détente tarifaire*», compte tenu que «*le déficit structurel avait été réglé au printemps avec une surtaxe sur l'essence*»⁵³, a expliqué son président **Robert Dubé**. Celui-ci signale que la spirale des hausses est entamée depuis plus de huit ans. La proportion des hausses est trois fois supérieure à la hausse du coût de la vie et de l'inflation générale. «*Si les tarifs avaient suivi l'inflation, la CAM serait à 58 \$ en 2011*» (id.), a précisé **Richard Bergeron**, chef de Projet Montréal.

Un écart grandissant s'établit, selon Louise Harel :

«En neuf ans, l'administration Tremblay aura haussé le prix de la carte mensuelle (CAM) de 43,9 % alors que, pour la même période, l'Indice des prix à la consommation (IPC) n'a augmenté que de près de 15 %», (id.).

La conseillère de Villeray, **Elsie Lefebvre** (VM) a apostrophé le président de la STM, Michel Labrecque, par l'entremise des journaux:

«Croyez-vous réellement qu'une hausse de 2,19 % du tarif de la CAM reflète l'évolution du coût de la vie qui, jusqu'en octobre de cette année, se chiffre à 0,5 % pour la région métropolitaine de Montréal, par rapport à la période précédente ?»⁵⁴

Ces hausses augmenteront le fardeau des Montréalais, d'après elle, alors que l'économie tourne au ralenti. Depuis que le parti Union Montréal (UM) est au pouvoir :

«Les usagers de la STM ont connu une hausse des tarifs qui est près de trois fois plus élevée que la hausse du coût de la vie et la tendance se perpétue. Le prix de la CAM a augmenté de 40 %, alors que l'Indice des prix à la consommation (IPC) de la région métropolitaine de Montréal, pour la même période, n'a augmenté que de 13,4 %» (id.)

Le président de la STM avoue :

*«C'est vrai que c'est un effort supérieur aux indices de l'inflation, mais on va avoir fait progresser de 25 % l'offre de services depuis 2007 et on pense qu'on pourra dépasser l'objectif d'augmentation d'achalandage de 8 % en cinq ans qu'on s'était fixé».*⁵⁵

Ce qui entre en contradiction avec la prescription du **Plan de transport (2007)**:

«La participation globale des usagers du TC ne doit pas augmenter en terme réel (c'est-à-dire plus que l'inflation)», p. 138.

Michel Labrecque juge néanmoins les hausses correctes, compte tenu que les tarifs sont plus élevés ailleurs. Et une hausse de tarif ne signifie pas nécessairement une baisse de l'achalandage, à preuve les records attendus. Pour Louise Harel, cette hausse est en totale contradiction avec le discours officiel en faveur du transport en commun. Le président de T2000Qc, Robert Dubé, est du même avis: *«Il y a avec cette nouvelle un message pour le moins ambigu quant aux efforts visant à attirer davantage d'usagers vers le TC»*⁵⁶. Tout en reconnaissant l'importance d'améliorer le service et le confort, il déplore que cela favorise une plus grande exclusion sociale des ménages. Pour l'Opposition officielle, les nouveaux tarifs sont *«carrément excessifs»* et étranglent les usagers :

«Dans le contexte où 514 000 de nos concitoyens montréalais vivent des situations de pauvreté — soit presque 30 pour cent de la population de l'île —, ces augmentations de tarifs contribueront à exacerber l'exclusion sociale» (id.).

Le directeur général de T2000Qc **Normand Parisien**⁵⁷, a souligné que les données du comité de développement social de la Conférence régionale des élus (CRÉ), révèlent que plus de 600 000 résidents de l'Île de Montréal vivent sous le seuil de faible revenu tel que défini par Statistique Canada. T2000Qc est inquiet, face au budget qualifié d'*«aigre-doux»* qui comporte des hausses des tarifs extrêmement importantes. Le budget n'est-il pas susceptible en cette période de ralentissement et de fragilité économique, de prolonger une stagnation à Montréal et de produire une exclusion sociale accrue de gens qui ont de moins en moins capables d'utiliser le TC ?

Le conseiller municipal et président du Comité des finances de la STM, **Marvin Rotrand**⁵⁸ lui rappela que T2000Qc est d'accord avec l'augmentation de l'offre de service et qu'il doit s'attendre à une répercussion conséquente sur les tarifs. Il prétend toutefois que le tarif à la STM en 2011 sera plus abordable qu'à Longueuil, Laval, et beaucoup moins cher que partout au Canada, comme à Calgary. La STM est forte des études internes démontrant que l'utilisateur peut encore défrayer davantage, avec un taux de satisfaction très élevé de la clientèle, les répercussions négatives chez une tranche d'utilisateurs seront adoucies grâce à une modulation

tarifaire de flexibilité temporelle. Cette gestion des temporalités est rendue possible par la réduction des coûts de transaction implicite à la modulation commerciale. Elle est clairement dirigée vers une portion sensible de la population :

«Pour atténuer l'impact social auquel vous faites référence, on va introduire deux nouveaux types de tarifs. Commenant à six heures le soir, on va avoir un tarif illimité à 4 \$, vous pourrez voyager jusqu'à cinq heures le matin. On va aussi introduire cette année, un aller-retour à 5.50 \$ (c'était l'équivalent du coût de deux passages à 2.75 \$ qui était en 2010 le coût pour un passage unitaire). Le passage unitaire passe à 3 \$ en 2010, mais effectivement les usagers ont l'option du tarif à 5.50 \$»⁵⁹.

4.1.3 La STM et la fréquentation

La STM brisera des records de fréquentation, malgré la onzième hausse sous l'administration Tremblay. Est-ce contradictoire ? Comme dans le cas de n'importe quel bien et service, la consommation de services de TC est influencée par le niveau des prix. Cette influence a d'ailleurs été clairement illustrée par la STM, après l'introduction en 1990 de la carte régionale de transport qui donnait accès aux réseaux de la STM, de la STL et du RTL. Après une progression des ventes, les hausses de tarifs de 1991-1992 les ont fait chuter.

«Ces variations dans les ventes concordent avec de nombreuses études qui indiquent qu'une hausse de tarif de 10 % se solde par une diminution de l'achalandage se situant entre 2 et 5 %»⁶⁰.

L'étalement des hausses ne ferait donc pas qu'empêcher une chute de la fréquentation, la STM enregistrera un autre record. Comment ? Modulation tarifaire et OPUS ! Tous vont payer plus, les uns vont payer davantage. L'étalement des 11 hausses valent plus de 10%, mais c'est dilué dans le temps, et répartis selon la répartition commerciale des prix.

4.1.4 S'adresser au gouvernement du Québec

La seconde Opposition officielle a rappelé qu'elle a été forcée la dernière fois, de voter en faveur du budget, *«avec un pincement au cœur»⁶¹*. Car le budget de la Ville de Montréal est toujours voté en bloc, les sommes consacrées au transport ne sont pas séparées.

L'état de résignation⁶² est manifeste, face à une onzième hausse des tarifs décrétée par le maire, depuis sa première élection. Projet Montréal a néanmoins rappelé son engagement électoral de réduire substantiellement la passe mensuelle :

«Un engagement de Projet Montréal lors de la dernière campagne était de réduire le prix de la carte CAM à 60 \$ par mois et de la maintenir à ce prix durant toute la durée du mandat»⁶³.

Cette proposition est compatible avec les politiques adoptées par T2000Qc. Mais elle repose davantage sur un slogan, que sur une étude précise. La promesse appelle à une diminution

universelle des tarifs, joignant parallèlement l'accroissement de l'offre, aux mesures d'encouragement tarifaire.

Louise Harel a promis en campagne électorale un moratoire ou «gel» en 2010. Elle souhaitait aussi «implanter une politique d'augmentation annuelle qui ne dépassera jamais l'augmentation du coût de la vie (IPC)»⁶⁴. Il s'avère, selon PM, que la dernière hausse, sensée être évaluée sur la base de l'IPC-IT aurait dû se conclure par des baisses tarifaires. Pour fixer ses tarifs, la STM utilise l'**Indice combiné des prix à la consommation (IPC)**, qui inclue l'**Indice des prix du transport (IPT)**. Or, selon une étude de l'AMT⁶⁵, «*La variation moyenne des indices (...) pour la période de juin 2008 à mai 2009, est respectivement de +1,71% et de -2,71%, pour une moyenne de -0,50%*». Sous la même logique qui a servi à l'administration pour justifier jusqu'alors toutes ses augmentations de tarifs dépassant l'inflation, la carte mensuelle CAM au coût alors de 68,50 \$ ne devait donc pas s'élever à 70,90 \$, mais plutôt coûter 34 cents de moins, soit 68,16 \$. Les hausses annoncées représentaient le double du taux d'inflation moyen de 1,5%.

4.1.5 Le tarif subordonné aux infrastructures

Dévoilé au lendemain de l'adoption de hausses justifiées par l'amélioration de l'offre de service (21,8 % en quatre ans), le *Plan stratégique 2020* renchérit : il faut augmenter de 40 % l'achalandage au cours de la prochaine décennie. La STM souhaite augmenter le nombre de déplacements, passant de 386 millions en 2010, à 540 millions en 2020, et générer un transfert modal de 5 %. Ceci grâce à un accroissement de l'offre (nouveaux wagons de métro, wi-fi, nouvelles lignes de bus, transport adapté, Navettes Or, etc.) : «*La STM compte bonifier son offre de service de 32 %*».⁶⁶

La STM promet aussi d'améliorer considérablement la fiabilité, la ponctualité, l'information à la clientèle, la sécurité et le confort dans son réseau. Côté tarif, on introduira des programmes de fidélisation de la clientèle, des produits tarifaires plus flexibles et adaptés aux besoins de ses différents types de clients.

Le futur de la STM :

«(...) développer les services; améliorer l'expérience client et la mise en marché; attirer, développer et mobiliser les talents; optimiser la gestion des investissements; améliorer davantage la performance et faire du développement durable l'élément central de toutes décisions» (id.).

Pour financer le tout, des investissements de 11,9 milliards \$ sont nécessaires, «(...) dont près de 8 milliards seront consacrés uniquement au maintien des actifs de la STM» (id.). Michel Labrecque compte sur le maintien des contributions des usagers, de l'agglomération de Montréal et du gouvernement du Québec, ainsi que «(...) la mise en place d'une nouvelle source de financement dédiée, indexée et récurrente» (id.).

4.1.6 Valorisation à point nommé

Au même moment, la **Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2010)** a publié une étude réalisée en collaboration avec SECOR. En somme, le développement du TC génère des externalités économiques positives, en opposition à l'automobile : «(...) gain de pouvoir d'achat pour les ménages, facilité de déplacement, réduction des coûts de congestion et augmentation de la valeur foncière des immeubles environnants», (p. 4). Ces externalités contribuent significativement à la création de richesse et à la productivité montréalaise.

4.1 : REDUCTION DES COÛTS DE TRANSPORT ET EFFETS SUR LE REVENU DES MENAGES

«Dans la région métropolitaine de Montréal, les ménages dépensent en moyenne 7 332 \$ par an en transport, soit 15,7 % de leurs dépenses totales (après impôt). C'est la troisième dépense en importance après le logement (26,5 %) et l'alimentation (16,3 %). Le TC, par son coût unitaire plus faible, permet de réduire considérablement cette facture et d'enrichir les ménages en augmentant leur revenu disponible» (p. 26).

Le TC est créateur d'emplois et environ trois fois moins coûteux que le transport privé en automobile. Les ménages montréalais utilisateurs du TC consacrent 800 millions \$ de plus à leurs autres postes de dépenses de consommation. Pour la Chambre, accroître la part modale du TC de 3% représenterait une économie annuelle de 75,7 M \$ dans les dépenses des ménages. Ils économiseraient 56,1 M \$ en dépenses de stationnement dans les quartiers centraux, tout en réduisant de 63,8 M \$ les coûts associés à la congestion. Autre économie positive, l'impact du TC a un impact positif sur la valeur foncière des bâtiments situés à proximité. La Chambre estime à 0,16 \$ du km, le coût moyen d'utilisation du TC, à comparé à 0,47 \$ pour l'auto.

La productivité et l'activité économique des entreprises et des organisations sont enrichis par le TC, qui facilite les déplacements des usagers vers leurs lieux de travail, d'enseignement ou dans les commerces :

«L'élargissement du bassin de recrutement des employeurs et des employés, nourri par le transport en commun, assure un meilleur arrimage des besoins des entreprises avec l'offre de main-d'œuvre. Cela se traduit à la fois par une rémunération plus élevée pour les travailleurs et une plus grande productivité pour les entreprises» (p. 29).

La principale critique du rapport de la Chambre est de peu s'intéresser à la portion de l'ensemble des ménages qui ont des revenus modestes et de très faibles revenus, ce qui modifierait la tarte de la répartition des dépenses des ménages présentée. De plus, les économies réalisées grâce à un transfert modal seraient à recalculer, puisque cette portion des ménages n'est que peu motorisée. Bref, le rapport œuvre à renforcer la nécessité d'investir dans les infrastructures, mais ne discute pas du tarif du TC. De la ventilation des dépenses des ménages, sont absents l'épargne et l'endettement, inversement proportionnels que l'on soit aisé, ou pauvre.

Une autre étude converge, publiée cette fois par l'**Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ)** en 2010⁶⁷. Cependant, l'ATUQ avance vers une voie inédite de responsabilité sociale pour faire face aux grands chambardements des mobilités. Nous y reviendrons plus loin.

4.1.7 Fin des problèmes de financement à la STM ?

Lors du dépôt du dernier budget du gouvernement du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) réclamait une augmentation à court terme de la taxe d'accise sur l'essence de deux cents le litre (à 1,5 cent depuis 1996), pour mettre fin au déficit structurel du TC⁶⁸. De plus, la proposition de la CMM visait à moyen terme une hausse de 10 cents le litre pour financer les projets de transport du grand Montréal, tels le prolongement du métro et l'implantation de lignes de tramway et de trolleybus. Si le ministère des Finances n'acceptait pas, Montréal promettait d'installer des postes de péage aux ponts. Grâce à une telle hausse graduelle de la taxe sur l'essence, la STM prévoyait augmenter la fréquentation de son réseau de 40% d'ici à 2020 en augmentant son offre. La solution venait donc régler les problèmes de financement du TC.

Voilà qu'au moment où le nouveau budget du gouvernement libéral met davantage l'emphase sur le principe de l'utilisateur-payeur accompagnant des hausses de tarifs dans plusieurs secteurs, une entente de principe a été conclue entre le maire de Montréal et président de la CMM Gérald Tremblay, et le ministre des Finances Raymond Bachand. L'entente concerne le cadre financier métropolitain, le prolongement du métro, la tarification et la gouvernance. Qu'est-ce à dire ?

Le ministère des Finances a choisi une autre voie. Il a haussé la taxe sur le carburant de 1 cent, et fera de même les trois prochaines années pour l'ensemble du Québec. L'essentiel de ces revenus de la taxe sur les carburants ainsi que les droits sur les permis de conduire et sur les immatriculations seront versés à ce nouveau Fonds des infrastructures routières et de transport en commun. Aussi, la CMM reçut l'autorisation d'augmenter la taxe sur l'essence d'un maximum de

1,5 cent. La taxe doit être dédiée au TC dans la région montréalaise. Une condition *sine qua non* : **ces millions ne peuvent pas servir à diminuer la part des usagers ou des municipalités dans le financement du TC.** La CMM fut satisfaite^{69 70}.

La construction d'infrastructures est ultimement priorisée. La STM s'est réjouie⁷¹ que Québec permette d'injecter une somme supplémentaire annuelle, notamment pour la réalisation de la navette ferroviaire entre l'aéroport de Dorval et le centre ville. Par ailleurs, le Fonds vert est resté intact, mais les sommes disponibles tant pour l'exploitation que pour les immobilisations sont encore modestes.

4.1.8 Pas de répit pour les usagers

Les infrastructures ont la part du lion du financement et les sommes pharaoniques annoncées feront certes augmenter les coûts d'opération. Plus les investissements seront lourds dans les infrastructures, plus les coûts d'opération non concernés par le fric neuf seront difficiles à soutenir sans une nouvelle contribution des *«partenaires»*. Les prix pourront exploser au-delà de l'Indice des prix à la consommation (IPC), un garde-fou qui n'est plus une obligation morale à respecter. Déjà, Normand Parisien de T2000Qc avait prévenu que les sommes serviraient à absorber les déficits structurels : *«La crainte est que le maire de Montréal (...) et les sociétés de transport puissent éponger les revenus de la taxe»*⁷². Rien ne balise cette option pour les villes, la porte est ouverte. La surtaxe risque de ne rien apporter de plus aux usagers de la région métropolitaine. *«Pour nous, ça devrait soit améliorer les services, ou soit geler les tarifs, ou réduire la pression des tarifs»* (id.), opina M. Parisien.

Avant l'entente, la *«solution définitive»* du maire Tremblay le rendait optimiste sur la capacité de la STM de combler son déficit structurel sans mal. Il avait même exigé de Michel Labrecque qu'en se faisant, *«les hausses proposées n'entraînent pas de réductions de services ni aucune hausse de tarifs en cours d'année»*⁷³. Alors, avec l'entente Tremblay-Bachand, fini les problèmes de financement à la STM? Les tarifs seraient-ils gelés *de facto* pour un an? La preuve a plutôt été faite par quatre qu'avec les budgets Bachand-Tremblay, *«Les Québécois devraient se résigner à payer plus cher pour les services publics»*.⁷⁴

4.1.9 Projet Montréal (PM)

Richard Bergeron, chef de la seconde Opposition, propose un rééquilibrage :

«Du côté de Projet Montréal, on estime qu'une diminution des coûts, accompagnée d'une augmentation de la qualité du service, est nécessaire pour favoriser l'usage du TC et amoindrir l'effet de la pauvreté».⁷⁵

La compatibilité de mesures de tarification sociale au programme économique et environnemental des partis politiques montréalais mériterait une attention à l'avenir. La promesse électorale de PM de réduction du tarif est plus proche des revendications du FRAPRU (gratuité à long terme, tarif social à court terme). Toutefois, l'objection morale aux hausses de tarifs ne se concrétisera pas dans le vote sur le budget par une obstruction.

4.1.10 Le tabou

L'état de résignation pourrait découler d'un *pattern* favorisant l'intégration de l'État. Les «partenaires» sont associés à la hausse des dépenses en infrastructures (accessibilité physique) et contribuent à la hausse des coûts d'opération. Ceux-ci reposent essentiellement sur les usagers et la municipalité. La logique conservatrice de récupération des coûts «*affame la bête*», comme disait Ronald Reagan, les hausses apparaissent inéluctables, alors est lancé comme Margaret Thatcher : «*TINA!*» («*There Is No Alternative*») ⁷⁶.

L'opération passe par deux médiations lexicales. L'*accessibilité universelle* est réduite à son sens étroitement liée à la construction, à l'aménagement, à l'accroissement de l'offre de services. L'accessibilité économique est satisfaisante, car le tarif est «*abordable*» et/ou «*équitable*», ceci *a contrario* de l'avis des usagers. Le contresens passe par la magie de l'IPC-ITC. Alors la sphère économique ne rejoint plus celle sociale, ni celle environnementale, malgré l'emballage.

Le déséquilibre est économique, spatial, social et de genre. La reproduction des inégalités et des ségrégations sociales est ainsi pérennisée, voire l'exclusion sociale aggravée. L'État intègre les composantes de la société civile, malgré les contradictions incessantes soulevées par ses revendications. L'action innovatrice des mouvements sociaux, seuls capables par leurs nouvelles pratiques de raccorder l'universel au particulier, d'après la théorie de la consommation collective de Manuel Castells, semble assoupie. Un manque de leadership ? Les hausses des prix des services publics assomment-ils plus qu'elles ne mobilisent? Une torpeur issue de la grande fatigue des services publics, convaincus par l'obsession du déficit ? ou la fin de l'Histoire ? Plusieurs hypothèses resteront malheureusement ici sans réponse.

4.2 Choix de financement

Tout le monde réclame un meilleur financement du TC, mais peu précise qu'une part importante doit aller dans les opérations, séparément des immobilisations, et destiné précisément à freiner les hausses de tarif, voire les baisser. Sinon, les usagers se voient piégés à accepter des hausses

conséquentes d'un accroissement souhaité de l'offre, qui fait grimper à son tour les opérations, ensuite les tarifs, etc. Une vis sans fin...

Aussi, voyons les alternatives de financement, d'abord les taxes foncières résidentielles et non résidentielles. Après, certaines écotaxes municipales. Par exemple, à l'instar de la Ville de Montréal, la STM a privilégié l'augmentation graduelle de la taxe sur l'essence. C'est l'option jugée la plus simple, la plus efficace et la moins coûteuse à administrer.

Voici les autres choix de financement de l'administration montréalaise, outre la hausse de tarif de l'utilisateur-payeur :

«Les revenus liés à la nouvelle taxe sur l'essence de 1,5 ¢, en vigueur depuis le 1er mai dernier, sont évalués à 31,6 millions et la contribution de l'agglomération de Montréal, qui comprend les revenus de la nouvelle taxe d'immatriculation de 45 \$, sera haussée de 7,9 % pour atteindre 387,9 millions. Le budget de la STM totalisera 1,16 milliard en 2011»⁷⁷.

Avec une nouvelle contribution spéciale de 45 \$ imposée aux automobilistes montréalais, ces derniers contribuent pour le stationnement en ville des banlieusards. Cette inéquité territoriale est en partie compensée, du fait que les automobilistes, également propriétaires d'immeubles, sont plus fortement représentés dans les quartiers excentrés (tels les arrondissements fusionnés). Cette taxe n'a pas été proposée par la Ville à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), tel que le souhaitait l'opposition. D'autres solutions sont également envisagées, comme des péages sur les ponts *«dont les revenus nets, qui devraient atteindre 300 M \$ par année, seraient dédiés à la réalisation des projets prioritaires»* (pp. 20, 21) prévus au **Plan de transport (2007)** et sur le réseau autoroutier supérieur ; une taxe foncière sur le non-résidentiel ; ou une hausse des prix du stationnement hors rue non résidentiel (HRNR).

La saga de la hausse des prix des stationnements dans l'arrondissement Plateau-Mont-Royal en novembre 2010 est symptomatique. L'ire de commerçants contre une hausse imposée à des catégories d'automobilistes fut plus virulente et efficace que l'absence de mobilisation contre celle des tarifs du TC. Enfin, après avoir rappelé qu'Ottawa doit réparer le déséquilibre fiscal causé par ses ponctions sans retour équivalent, T2000Qc appuiera davantage sur l'importance d'une implication interministérielle (Environnement, Solidarité et Transports). J'aborderai également certaines avenues peu explorées, telles la municipalisation de toutes les entités administratives et l'imposition d'un Versement transport aux entreprises.

4.2.1 Deux principes d'équité

Selon **Hamel et Lemelin (2000)**, il y a deux principes d'équité à respecter: celui relié au bénéfice reçu (au mieux, dans notre cas, par la réduction de la congestion) et celui lié à la capacité de payer. Sous ce dernier motif, une équité horizontale signifie que *«les contribuables qui se trouvent dans une situation similaire doivent payer des montants égaux»* (p. 45). Par ailleurs, une équité verticale *«exige que la répartition du fardeau fiscal entre contribuables de différents niveaux de revenu (...) soit juste»* (id.). Or, une taxe *«(...) est proportionnelle si le montant payé est proportionnel au revenu du contribuable ; progressive si elle augmente en proportion du revenu et elle est régressive dans le cas contraire»* (p. 44). Sous l'équité verticale, la contribution de chacun ne dépend pas de sa consommation, mais de sa capacité contributive.

La taxe sur les stationnements hors rue de longue durée est donc inéquitable, tant horizontalement que verticalement, et régressive par rapport au revenu. Elle ne tient pas compte des écarts de revenus des usagers automobilistes. La taxe prendrait une part plus grande dans le budget des travailleurs à bas revenus et des étudiants, que dans celui des cadres supérieurs, etc. Ces derniers paieront, mais ce sont les premiers qui seront exclus, consacrant la mainmise des automobilistes plus fortunés. La taxe ne devrait pas être inéquitable entre les municipalités et doit être pour cela perçue sur l'ensemble du territoire. L'incidence de la taxe serait d'ailleurs plus forte dans les zones de faible densité. Si Montréal taxe et pas Laval, cette dernière ville connue pour ses politiques d'étalement urbain en sortirait gagnante, au détriment de Montréal.

4.2.2 Impôt foncier

Normand Parisien (2007), dresse le portrait des opportunités de financement :

«Dans le cas des taxes foncières, il est convenu qu'elles ont déjà largement été mises à contribution au moment où le gouvernement du Québec s'est retiré du financement du TC en 1992. Les municipalités, contrairement à ce que le Gouvernement a assuré à ce moment, n'ont pas maintenu cette participation; au contraire, elles l'ont réduite sensiblement tout en rationalisant les services de TC dans leurs municipalités, particulièrement à Montréal où le service est le plus utilisé ! La seule exception est celle des services définis comme métropolitains, dont le maintien et l'expansion ont été assurés par l'AMT» (p. 1).

La Ville de Montréal a adopté dans son budget 2011 des hausses de tarif du TC et, du même souffle, augmenté le rôle d'évaluation foncière se traduisant par des hausses de taxes moyennes de 4,3%⁷⁸. *«Ajoutée à la hausse de 5,3 % de l'an dernier, cela représente sur deux ans une augmentation de 10 % du fardeau fiscal des Montréalais»* (id.). Un ajout budgétaire de 31 M \$ ira au développement de l'offre de la STM. Bien qu'il faille examiner l'équité de toute hausse,

dont principalement sa répercussion sur une éventuelle hausse des loyers, il est donc tout à fait faisable d'augmenter l'impôt foncier et de dédier ces revenus à l'apaisement du tarif. Il s'agit de réduire la contribution des utilisateurs montréalais (44% du budget en 2011).

4.2.3 Taxe sur la masse salariale (Versement transport)

La taxe sur la masse salariale des entreprises de neuf employés et plus («*Versement transport*») fut instaurée d'abord en région parisienne en 1971. Elle fut progressivement étendue jusqu'en 1999 au territoire de 10 000 habitants et plus. Au début consacrée seulement au financement des transports publics (investissements et fonctionnement), elle peut désormais être affectée aux dépenses d'exploitation depuis l'adoption de l'article 123 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) en 2000. La taxe permet donc à des municipalités d'instaurer des bas tarifs universels, une tarification sociale ciblée, ou la gratuité universelle.

Au Québec, on reproche à cette taxe (comme toute taxe aux entreprises) de mettre une pression sur les salaires, de freiner la création d'emploi, voire de créer du chômage. C'est pour cela, d'après Parisien, qu'elle a été rejetée à l'unanimité par la commission d'Amours en 1996⁷⁹. Or, selon le réseau mondial de cabinets de vérification fiscale et de services-conseils KPMG, Montréal est la seconde ville canadienne la moins imposée, la quatrième sur 41 villes étudiées^{80,81}. D'autant plus qu'en France, les nouvelles entreprises sont exemptées du Versement pendant les trois premières années, et bénéficient de réductions de 75%, 50% et de 25% les trois années suivantes.

4.2.4 Fractionnement de la taxe de vente

Pour financer la gratuité, **Smereka (2007)** a souligné que l'État du Colorado a adopté en 1990 le House Bill 1081 qui autorise le Summit County à prélever une taxe de vente. Depuis 2005, la taxe de vente est fractionnée en quatre, dont une partie va au TC. Au total, cette taxe est similaire à la TVQ. L'affaire fut facilitée puisque, selon Smereka, «(...) ils sont partis d'une taxe existante: (...) la taxe de vente aux États Unis, et l'ont modulée en la déduisant à l'atteinte d'un système gratuit de TC» (p. 36).

4.2.5 Taxes vertes

Les écotaxes sont essentiellement des taxes pigouviennes. On appelle «*taxe pigouvienne*»⁷ une charge supplémentaire à l'acte, visant à récupérer les coûts de la dégradation causés par le service

⁷ Arthur Cecil Pigou, économiste britannique, 1920

utilisé. On cherche à compenser exactement, à valeur égale, les distorsions du système de prix, et rétablir ainsi la *vérité des prix*. L'application du principe du pollueur-payeur signifie que les coûts externes des dommages provoqués (pollution, perte de productivité, etc.) sont internalisés dans le coût de production. Or, il est ardu de déterminer les coûts externes exacts, afin que le pollueur-payeur paie sa juste part. Ce type de taxe s'adapte néanmoins difficilement à des conditions économiques, techniques et environnementales changeantes.

Les «*taxes vertes*» provinciales ou municipales concernent les droits d'immatriculation, les taxes sur l'essence, le péage aux ponts, les tarifs de stationnement, les taxes à la congestion, etc. Pour en maximiser l'impact et produire un effet de levier, la hauteur de ces nouvelles sources doit être considérable. Ceci implique un partenariat interprovincial voire international, dans l'hypothèse du respect du Protocole de Kyoto⁸.

Un sondage réalisé par **T2000Qc (2004)** constatait, selon Normand Parisien, «(...) *une solidarité étonnante*» entre les automobilistes et les usagers des TC, tous hostiles aux augmentations de tarifs pour le TC et des taxes sur l'essence. L'imposition foncière était favorisée par les répondants dans une plus large proportion que les hausses de tarifs. Par ailleurs, une forte proportion des participants au sondage interpellaient le gouvernement dans la contribution financière. Le sondeur constata aussi une moins grande fermeture pour des postes de péage. Normand Parisien y remarqua une meilleure correspondance entre les sources de revenus et leur utilisation, que la taxe de vente ne le permet. La position développée par T2000Qc est que le péage s'avèrera une mesure incontournable pour l'amélioration du TC, l'entretien courant des infrastructures et leur efficacité, si toutefois certaines conditions sont respectées :

- Une tarification plus élevée en pointe et plus faible hors-pointe;
- Des moyens technologiques pour éviter les files d'attente (STI);
- L'existence d'options de rechange (routes secondaires gratuites et TC plus économique).

4.2.5.1 Stationnements

Certains moyens utilisés s'avèrent inefficaces, voire contraires aux objectifs poursuivis. **André Lemelin et Pierre J. Hamel (INRS-Urbanisation, juillet 2000)** ont réalisé une étude pour le compte de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) sur l'hypothèse de l'imposition d'une taxe sur le stationnement hors rue de longue durée dans la grande région métropolitaine de Montréal.

⁸ Organisation des Nations unies (1992) : *Changements climatiques* (PNUE)

L'étude exclue le stationnement résidentiel et le stationnement pour fins de magasinage ou de loisirs. Cette taxe serait techniquement inapplicable, inéquitable, inefficace, inefficente. Les inconvénients en excèdent largement les avantages. Il y a très peu d'études démontrant la validité d'une telle taxe et peu de modèles comparables à Montréal. Les auteurs ont utilisé l'enquête Origine-destination de 1998 pour leur simulation. Pour chaque secteur, le volume du stationnement a été estimé au moyen de la somme des déplacements auto-conducteur effectués durant la pointe matinale à destination de ce secteur, pour motifs d'études ou de travail.

«Le coût quotidien de déplacement en automobile tient compte des trois composantes du coût de déplacement en automobile, soit : 1) le coût d'usage du véhicule en fonction de la distance parcourue ; 2) la valeur du temps de déplacement ; 3) le prix du stationnement à destination» (p. 13).

Selon Lemelin et Hamel :

«Si l'on retient les hypothèses médianes quant à la valeur de l'élasticité, et même avec une taxe d'un dollar par emplacement par jour, les simulations laissent prévoir une réduction des flux auto-conducteur de 4 % ou moins» (id).

Ainsi, la taxe pourrait avoir un effet équivalent à retarder d'une ou deux années la croissance des flux de circulation. Les chercheurs jugent mince le report modal et l'impact environnemental limité. La mesure serait un instrument peu efficace pour réduire la congestion de la circulation et les émissions polluantes

Comparant les coûts de déplacement en automobile et en TC, les auteurs constatent que ce dernier est désavantagé, même avec une taxe à 1 \$. Car si l'on tient compte de la valeur du temps, l'écart de coût entre le TC et l'auto est mince et parfois, l'auto revient moins cher. Ainsi, l'effet sera limité sur les coûts relatifs des deux modes de transport. Par ailleurs, la mesure n'aurait pas d'effet important sur la localisation des activités. Selon les simulations et vu le peu de sensibilité des flux observés, les recettes d'une telle taxe sont à peu près proportionnelles à son coût. La taxe engendrerait des difficultés d'application et créerait des effets pervers, comme laisser des échappatoires, ou incitera à des comportements d'évitement. Son coût serait excessif au niveau de la perception et de la répression de l'évasion⁸². La taxe serait donc inefficente.

Selon les auteurs de l'étude, à condition que l'on trouve des bons mécanismes de perception, une telle taxe consacrée à l'amélioration nette du confort et de la vitesse dans les TC serait de nature à obtenir des résultats plus significatifs. Les efforts politiques *«(...) seraient peut-être plus efficaces s'ils étaient appliqués à revendiquer un meilleur financement des TC à même les ressources fiscales existantes» (p. 101).*

L'AMT souhaitait savoir, dans le cas d'une taxe sur les stationnements, s'il y avait des impacts défavorables importants, en particulier sur le commerce, l'emploi et les valeurs foncières, ce que relativisent sérieusement Hamel et Lemelin. Selon eux, la taxe n'offrirait aussi qu'une faible possibilité d'amélioration de l'aménagement urbain grâce à une plausible réduction de l'espace consacré au stationnement.

La recherche de financement à partir du principe de la responsabilité accrue de l'automobiliste, soit de le faire davantage participer au financement des coûts externes qu'il engendre, ne peut se faire hormis l'identification précise de la destination des fonds. La fixation contre la voiture en ville peut tomber facilement dans le verset doctrinal. Est-ce le bon outil ? doit-on se demander.

Une hypothèse est avancée par Lemelin et Hamel, soit d'investir les nouvelles ressources financières dans le TC pour accroître deux facteurs principaux du transfert modal, soit la vitesse et le confort. Ils admettent que l'augmentation de la fréquentation (en baissant le tarif) arriverait en contradiction avec le confort, condition des automobilistes pour lâcher prise.

Hamel et Lemelin suggèrent plutôt d'utiliser les ressources et mécanismes existants. Il serait plus aisé d'augmenter légèrement les impôts fonciers, en indiquant la destination, pour attribuer une quote-part municipale plus grande au TC. L'impôt foncier est beaucoup plus équitable et efficace qu'une taxe qui est difficile à administrer de surcroît. Puisque la taxe doit être régionale, elle peut être décrétée par Québec, ce qui la rendrait plus acceptable au contribuable municipal.

4.2.6 Re-municipalisation

La re-destination des surplus d'un service rentable vers un autre service, celui-là non rentable (interfinancement) est peu utilisée au Québec. Chaque service s'efforce de maintenir ses acquis. Un folio étanche est attribué à chacun, seules peuvent varier les sommes allouées à l'intérieur de chaque sous-folio. En Allemagne la transversalité est monnaie courante. Un moyen d'opérationnaliser la transversalité serait de remunicipaliser des pans de services.

La re-municipalisation de la Société en commandite Stationnement Montréal pourrait être une voie permettant d'allouer au budget des sommes substantielles, bien qu'insuffisantes (le **Vérificateur de la Ville de Montréal (2000)** parle d'une épargne de 10 M \$⁸³), plutôt que d'engrosser les goussets de la Chambre de commerce. Notons en passant, que les livres de Stationnement de Montréal ne sont pas obligatoirement vérifiés par le vérificateur général, mais

la Société «(...) doit fournir en tout temps au comité exécutif (de la Ville) tous les renseignements qu'il requiert sur ses opérations», selon le rapport de 2005.

Par ailleurs, **Pierre J. Hamel (2000)** conclut dans une étude particulière sur le sujet :

« (...) il aurait été préférable, d'un strict point de vue financier, de ne pas conclure l'entente confiant la gestion des stationnements tarifés à Stationnement de Montréal » (p. 102).

4.3 Esprit du service public

4.3.1 À l'origine du retrait de l'État

Nous avons vu jusqu' alors des solutions municipales. Dans cette partie, nous verrons que le droit à la mobilité ainsi que le financement des réductions tarifaires nationales doivent provenir d'une concertation interministérielle du gouvernement provincial.

Le stage comportait la participation à une rencontre avec les organismes sociaux, le 19 novembre 2010. **Mysoslaw Smereka (2010)** y a livré une communication démontrant l'origine de l'impasse actuelle et soulevant de nouvelles avenues.

« (...) la modernisation de l'État en a fait un opérateur campé dans une logique de justesse ou exactitude des prix et des coûts qu'il faut récupérer. Alors, on cible ceux qui doivent contribuer à cette récupération des coûts ».

Deux éléments sont importants pour saisir cette modernisation lente de l'État : le terme «partenaires» et l'année 1992 (la réforme Ryan). Le gouvernement du Québec a défini quatre «partenaires» dans le financement des coûts d'exploitation du TC :

- les usagers;
- les municipalités;
- l'État (provincial et fédéral). Le fédéral n'est pas actif, ne contribue pas.
- les automobilistes.

La réforme de **Claude Ryan** concrétisée par le Projet de loi 145 (juin 1991), est entrée en vigueur le premier janvier 1992. Smereka remémore que :

« Face à une conjoncture économique difficile, le gouvernement du Québec avait décidé de pelleter dans la cour des municipalités 400 millions de dollars en prétextant qu'elles avaient plus de marge de manoeuvre fiscale que lui. De ce montant, 275 millions de dollars étaient transférés en cessant de financer les coûts d'exploitation des sociétés de transport en commun. Au printemps 1991, le gouvernement a essayé de calmer la grogne des municipalités en transférant 50 millions de dollars aux automobilistes sous la forme d'une taxe sur les plaques d'immatriculation de 30\$ et d'une taxe de 1,5 cents le litre sur l'essence. Ainsi apparaissait le quatrième partenaire considéré comme un bénéficiaire indirect, les automobilistes » (id.).

Or, le quatrième partenaire ne connaîtra aucune hausse de ponction fiscale en 18 ans. Il n'est donc pas véritablement actif dans le financement du TC. Et la hausse de la taxe sur l'essence à Montréal n'a servi qu'à éponger une dette accumulée. Rapidement, les municipalités ont ensuite injecté 225 M \$ dans le TC en 1992, mais ont réduit leurs contributions en diminuant leurs subventions et en réduisant les services. Les usagers subiront après 1992 des hausses tarifaires et des détériorations de quantité et qualité de services.

Pour Smereka, ancien maire de la ville de Saint-Jean-sur-le-Richelieu, la plus forte proportion des électeurs sont historiquement des propriétaires fonciers, et non des locataires. Puisque les municipalités, n'ont que la taxe foncière comme source de revenus, les élus «(...) *jaugent la répartition de cette dernière selon l'impact électoral de leurs choix*» (id.). Or, les proprios ont une plus forte probabilité de posséder une auto que les locataires. Les dépenses sur la voirie sont privilégiées, plutôt que dans le TC.

Le retrait de Québec du financement de l'exploitation du TC a créé une tension incessante entre les élus municipaux et les usagers du TC. L'État québécois doit donc redevenir un véritable partenaire du financement des opérations du TC. Ceci dans un contexte de développement durable.

4.3.2 Faire se peut, pour une fiscalité juste et équitable

La Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques de l'Université de Sherbrooke expose les raisons, selon Smereka, pour lesquelles l'État peut intervenir pour corriger ces déséquilibres. D'après **Larin et Boudreault (2008)** :

«La tarification des services publics se situe dans l'approche de l'équité selon le bénéfice reçu. En intégrant dans son financement le mécanisme des prix, la tarification permet de moduler l'offre et la demande des biens et services publics selon les besoins véritables de la population» (p.13).

Un lien direct et personnalisé doit être établi entre le montant payé par un usager et le bien ou service reçu. Ce financement fournit à l'État une rétroaction indiquant jusqu'où l'utilisateur est prêt à payer pour obtenir ce service, et lui permet aussi de savoir quelle qualité et quelle sorte de service l'utilisateur souhaite obtenir : En agissant sur le prix, l'État peut ainsi moduler son offre d'après les besoins des usagers, ce qui permet d'améliorer l'efficacité des prestations de service.

L'État doit reconnaître que certaines personnes ne possèdent pas les ressources financières adéquates ou suffisantes pour bénéficier de certains services publics si l'on ne tient pas compte des bénéfices externes du TC.

Un impôt, une taxe ou un droit, s'instaure selon un principe de neutralité. Le gouvernement peut néanmoins déroger à ce principe pour la poursuite d'objectifs sociaux, économiques, environnementaux, etc. Car des situations non désirables appellent l'application universelle du régime de taxation. Il introduira alors une exemption ou une correction. Par exemple, pour rencontrer l'objectif environnemental de diminuer les gaz à effets de serre, le gouvernement accorde des crédits d'impôt pour acheter des automobiles moins polluantes et économes.

La récupération des coûts signifie que le coût du service de TC comprend le coût réel, soit les coûts externes qui peuvent raisonnablement être intégrés, comme ceux directement liés à la production, ou indirectement associés à l'imputation de coûts centraux. Il ne faudrait pas ignorer les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux que le TC permet.

Le fonds général des revenus qui financent la majorité des services publics proviennent des taxes et des impôts sans lien avec les services qu'ils financent. Selon les chercheurs, la tarification est utile, car le mode de financement provenant du fonds général crée une illusion de gratuité des services publics chez la population. Cette illusion peut conduire au gaspillage des ressources et à une surconsommation.

Ce discours sur l'illusion masque la réalité des bénéfices externes du TC. Notons que les initiatives de gratuité du TC démontrent que les usagers ont parfaitement conscience du coût de leurs services et qu'il n'y a pas plus de surconsommation. Pour Smereka, donc, la tarification est un financement régressif, car certains contribuables moins fortunés peuvent être empêchés de bénéficier du service. Le législateur se retrouve alors devant un choix, un dilemme : Soit d'offrir des *«modalités d'assouplissement»* pour ces usagers, ou de les exclure délibérément. Les ajustements peuvent se réaliser par la déclaration de revenus des particuliers (ex. : la contribution à l'assurance médicaments du Québec). Des corrections peuvent aussi signifier des tarifs différenciés dans les TC. Ex. : *«(...) réduction aux étudiants en tant que groupe ayant des revenus plus faibles, indépendamment que certains soient fortunés ou non»* (p. 17).

Le rôle des municipalités est de fournir des services publics économiquement viables pour arriver à un équilibre budgétaire. Mais sous les principes du développement durable adoptés par le

gouvernement et les municipalités, il faut harmoniser l'économiquement viable, l'environnementalement vivable et le socialement équitable.

4.3.3 Une solution interministérielle

Smereka est d'avis que l'État québécois a un rôle environnemental et social à jouer via ses ministères de l'Environnement et de Solidarité. Or, l'État québécois les esquivent en matière de TC. Il propose aux deux ministères de créer chacun un portefeuille dédié aux TC. Ainsi, pour être conforme aux orientations de DD, le ministère de l'Environnement doit contribuer à une baisse universelle des tarifs dans sa démarche d'atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto, tandis que le ministère de la Solidarité pourrait contribuer à une baisse ciblée pour les moins fortunés.

Face au dilemme des organismes sociaux concernant l'établissement de tarifs soit universels ou ciblés, Smereka privilégie une position combinée par laquelle le Ministère de l'Environnement contribue à une baisse universelle et le Ministère de la Solidarité à une baisse ciblée. Cette position se situe entre celle «*lucide*» du *statu quo* et celle «*solidaire*» de la gratuité. D'un côté, elle permet de formuler une solution universelle (s'appliquant à tous) capable de consensus :

- Réduction progressive des tarifs en dollars constants.

D'un autre côté, cette proposition permet aussi un ajustement aux nouvelles réalités des personnes, soit un choix politique d'intervention ciblée :

- Tarification sociale (basée sur le niveau des revenus);
- Tarification solidaire (basée sur le statut: analphabètes, familles monoparentales, etc.).

4.3.4 Autres ministères

Dans la perspective d'une collaboration interministérielle rendue nécessaire, à l'instar des propositions de Smereka, il ne faudrait pas négliger l'étude de l'apport d'autres ministères, tel celui de l'Éducation (ex. : pour un programme U-Pass des étudiants universitaires), ou du ministère de la Famille, en ce qui a trait aux politiques favorisant la croissance démographique, la conciliation famille-travail, ainsi que l'accessibilité des familles moins fortunées au TC. Cela concerne aussi le ministre responsable de la métropole.

Rappelons que selon **Marie-France Raynault** et **Dominique Côté (2010)**⁸⁴, le modèle de gouvernance des pays nordiques fait école, dont l'«*approche intégrée*» de l'ensemble des départements et unités administratives contribue à imbriquer les politiques de tous les secteurs.

Démographie et développement

Ce chapitre est consacré aux recommandations du stagiaire. Nous sommes encore à l'aube du XXI^e siècle. Aux grandes mutations de la société doivent répondre des revendications capables de satisfaire des nouveaux besoins de plusieurs ordres. La proposition de Myrosław Smereka se fonde d'abord sur une mesure universelle de baisse tarifaire étalée sur 10 ans, en dollars constants. Il propose qu'à plus court terme, soit instaurée une tarification sociale (fondée sur le revenu) et/ou une tarification solidaire (fondée sur le statut).

Il y a plusieurs raisons pour adopter un virage tarifaire égalitaire et équitable. Nous avons vu que les femmes montréalaises revendiquent l'accessibilité économique aux TC et leurs demandes sont intégrées à la proposition de tarification. La politique proposée tend à satisfaire les besoins de mobilité des ménages, surtout des femmes. C'est une politique familiale et démographique, imprégnées de l'urgence de freiner l'exode des couples et des familles en banlieue, repoussés par les difficultés de se loger et de se déplacer. Elle vise en outre à contribuer à faire face au vieillissement de la population à Montréal, dont l'état sera dressé. En outre, la question du développement urbain sera abordée ainsi que le positionnement de Montréal comme *Ville internationale du savoir*.

5.1 Démographie et politique familiale

5.1.1 Vieillesse de la population

Lorsqu'il est question de finances publiques, un problème majeur en devenir est observé: la population vieillit. Il y aura bientôt moins d'impôts sur le revenu à prélever. Selon la tendance au Québec, ce sont les impôts fonciers et les impôts dédiés à la consommation (tarifs) qui prédomineront pour financer les services publics. Or, on paye moins cher le TC quand on arrive à un âge vénérable. Donc, nous pouvons anticiper une pression sur la part de revenus provenant de la tarification. Le TC répondra-t-il aux problèmes liés au vieillissement de la population ?

Petites ou grandes, les villes chercheront à agrandir la motilité des citoyens, c'est-à-dire le potentiel de mobilité dont un individu dispose et qui est propre à accroître ses opportunités sociales. Le vieillissement de la population signifie aussi des modifications importantes dans le mode de vie de la part de la population ayant le plus de poids dans la société (démographique,

économique, électoral, etc.). Puisque la vieillesse est dégénérative, les aînés voient leurs facultés de se mouvoir affaiblies. Ils chercheront à l'avenir de plus en plus de nouvelles façons de compenser pour leur perte de mobilité, pour briser leur potentiel isolement. À très petite échelle, à Saint-Joseph-du-Lac, la mobilité acquise avec l'autobus gratuit permet des occasions de socialisation. Le coeur patrimonial de la ville se remet à battre, on y converge. La situation d'isolement, d'exclusion générationnelle est brisée.

Une politique tarifaire conséquente prendra donc la situation du vieillissement démographique à Montréal au sérieux. D'après l'**Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ)** :

«Par rapport au reste de la région métropolitaine, l'Île de Montréal présente une densité de population nettement plus élevée ainsi qu'une structure démographique davantage affectée par le vieillissement, ce qui se traduit par une part plus importante de personnes âgées et une moindre proportion de jeunes. Près du quart des ménages résidant sur l'Île de Montréal sont à faibles revenus» (p. 57).

L'ATUQ avertit que si cette tranche de la population augmente, c'est la société entière qui recevra l'impact des besoins en mal de satisfaction :

«Il est important d'intégrer ces logiques dans les réflexions qui concernent l'occupation des territoires et les dynamiques socioéconomiques qui y prennent place» (p. 142).

5.1.2 Prévisions

Yves Bussière (1990) présente deux scénarios prévisionnels de l'impact de l'évolution démographique spatialisée sur la demande de transport collectif (TC) dans la région montréalaise, spécialement de l'effet négatif du vieillissement de la population. Avec la poursuite de la tendance à l'étalement urbain, même avec une croissance optimiste de la population, le vieillissement de la population exercera une pression à la baisse sur la demande, surtout en période de pointe le matin. Le vieillissement est d'ailleurs davantage marqué au centre de la région métropolitaine

La relation entre démographie et demande de transport est représentée par une équation : **Demande de transport = f [population, comportement de transport (mobilité⁹, choix de mode)]**. L'auteur retient l'hypothèse que les habitudes en matière de transport resteront stables, pour mesurer la progression et les impacts du vieillissement sur la demande de transport. Des clientèles homogènes ont été identifiées en catégories et précisées à l'intérieur de chacune par

⁹ Nombre de déplacements par personne

groupes d'âge, de région, de mode et de sexe. Les données proviennent de l'enquête origine-destination (1982), ainsi que des données sur la population de Statistiques Canada.

Pour Yves Bussière, *«Il existe un lien étroit entre la structure d'âge et la demande de transport»* (p. 328) pour un mode. Cela résulte de *«l'effet combiné de la mobilité et du choix par groupes d'âge»* (id.). Malgré le vieillissement de la population et le fort taux d'utilisation du TC par les personnes âgées, on ne peut conclure à une hausse de la demande. La région métropolitaine de Montréal comptait, lors de la réalisation de l'étude en 1990, 2 921 361 personnes en 1986¹⁰, 60% habitaient sur l'île. Dans certaines zones centrales, trois personnes sur dix auront 65 ans et plus en 2011, selon l'estimation de Bussière. Or, les aînés ont une mobilité plus faible, et malgré leur forte utilisation du TC, *«(...) l'accroissement de la demande associée à leur nombre ne compensera pas la diminution du nombre de jeunes»* (p. 26).

L'auteur prévoit que si la tendance à une croissance démographique faible se maintient, accompagnée de la poursuite de la croissance de l'étalement urbain, le vieillissement fera diminuer la demande en 2011, jusqu'à 11,03% en pointe le matin. Le vieillissement créera certes une baisse de la demande automobile pour les 65 ans et plus, baisse toutefois annulée par la motorisation accrue du reste de la société. Il importe donc, selon Bussière, de s'interroger sur les besoins futurs de la population vieillissante, soit d'améliorer l'offre de TC et pour un réaménagement urbain plus dense. Car les comportements liés à la mobilité et au logement, notamment, seront modifiés. Ex. : Le vieillissement mènera à une croissance de la demande pour le transport adapté et la mobilité des handicapés augmentera.

L'auteur constate que les jeunes sont plus mobiles et utilisent beaucoup le TC, à l'examen de la mobilité générale par habitant (le nombre de déplacements unidirectionnels sur 24 heures, ce qui exclue le retour au domicile). En témoigne leur forte présence dans les TC en pointe, entre sept heures et neuf heures. Mais si les jeunes de 20 ans et moins utilisent beaucoup l'auto, ce choix de mode est dominant pour les 30 ans et plus. L'usage de l'auto n'est inférieur à celui TC qu'à 70 ans. En somme, la tendance marquée à la diminution du nombre de jeunes et le maintien d'un haut taux de motorisation présage une pression à la baisse sur la demande générale.

¹⁰ Population en 2006 : 3 635 571. De ce nombre, 293 170 avaient 65 ans et plus lors de ce dernier recensement.

5.1.3 Un vieillissement plus marqué au centre

Bussièrre est d'avis que «*La mobilité varie également beaucoup selon le lieu de résidence*» (p. 331). La mobilité est semblable sur l'île ou en couronne. Mais des différences sont marquées selon les choix de modes. À Montréal, 33% des gens utilisent le TC, tandis que seulement 13% le font en couronne. Pour l'usage de l'automobile, c'est l'inverse. Le choix de développement et la répartition de la population sur le territoire de l'agglomération aura donc un impact sur la demande. L'étude prévoit une baisse de la population vers 2006-2011. Selon l'auteur, «*(...) l'évolution différenciée de la population influence l'évolution de la demande*» (p. 336). Il observe que la structure d'âge est variable sur le territoire de la CUM¹¹ et de la RMM¹². Il y a davantage de jeunes en couronne. Le vieillissement est plus marqué au centre.

Avec comme *a priori*, que l'étalement urbain sera moins prononcé qu'au cours des années antérieures à l'étude, l'auteur présente deux scénarios. Le premier scénario part donc de l'hypothèse d'une croissance démographique faible : avec une hausse modérée en couronne et une relative stabilité au centre. Le poids démographique de la CUM diminuera. Le second scénario, plus optimiste sur la vigueur de la croissance, avance qu'une forte immigration serait positive sur la stabilité du poids de la CUM. Car les immigrants de première génération s'installent davantage au centre qu'en périphérie. L'effet du baby-boom se fera sentir sur la pyramide des âges. Les deux scénarios prévoient qu'en 2011, il y aura moins de jeunes et davantage de personnes de 65 ans et plus. Ce phénomène est beaucoup plus sensible au centre.

Puisque les déplacements en auto ont toujours connu des hausses supérieures au TC (Bussièrre, 1989), et qu'il n'y a pas de signes contraires, le plan est conservateur : l'auteur se base sur la poursuite de l'étalement et le maintien d'un comportement constant. L'auteur relativise toutefois ses projections dans ses réflexions sur les résultats, au cas où des facteurs exogènes à son étude venaient modifier la demande pour le transport collectif. Selon lui, les études démographiques démontrent que la croissance de la population ne peut suffire pour conclure à une hausse automatique de la demande en TC. Plusieurs autres facteurs se conjuguent pour agir sur la demande (selon la structure par l'âge, la répartition spatiale de la population, la structuration de l'espace urbain, l'évolution du niveau de vie, la structure des ménages, et l'évolution de l'emploi).

¹¹ Communauté urbaine de Montréal (CUM), regroupant les municipalités de l'île (1970-2001).

¹² Région métropolitaine de Montréal (RMM) de recensement.

Par exemple : la bi-activité des ménages, soit le taux d'emploi chez les femmes, crée une hausse de la mobilité générale. La hausse corollaire du revenu des ménages sera-t-il transféré vers l'auto? La concentration des emplois dans le domaine tertiaire au centre de l'agglomération signifiera-t-elle une congestion accrue en pointe, ou une augmentation de l'usage des TC? Quels seront les effets de la tendance à la diminution de la taille des ménages et du mono-parentalisme? Et si la hausse du prix des logements et des taxes foncières provoquaient un exode vers la banlieue? D'après Bussière, la croissance démographique aura un effet seulement s'il y a décroissance de l'étalement urbain, que seuls l'offre d'infrastructures de TC et des choix d'aménagements plus concentriques peuvent enrayer.

L'analyse du démographe est strictement... démographique. Notre approche multidisciplinaire, avec en tête la sociologie de la mobilité, propose donc l'inclusion d'incitatifs tarifaires intégrés dans ce que l'auteur appelle «*l'offre d'infrastructures*», afin d'apporter des correctifs aux disparités sociales et spatiales.

Enfin, nous n'avons pas pu aborder en cours de stage, toute la question du transport adapté. De même, le transport scolaire n'a pas été traité, lui qui est garanti au Québec depuis la Révolution tranquille (les fameux autobus jaunes). À Montréal, c'est en grande partie la STM qui dessert les «*scolaires*» (enfants, élèves du primaire et étudiants du secondaire). Traiter à l'avenir de ces deux sujets est nécessaire pour mieux articuler les revendications du tarif «*jeunesse*» par exemple, et ils mériteraient d'être traités et intégrés aux futures analyses et politiques familiales et d'éducation.

5.2 Développement et politique tarifaire

5.2.1 Fréquentation

Les études sur la gratuité universelle du TC mettent en lumière les rapports entre la fréquentation et le développement des réseaux. À court terme, la gratuité totale conduirait à une explosion de la fréquentation, mais cette hausse ralentirait ensuite. Les vieux réseaux déjà engorgés (on pense ici au métro de Montréal) déborderaient davantage et cette nouvelle gratuité serait alors compromise par le gonflement des coûts additionnels. Par ailleurs, il est difficile de savoir pour les villes ayant développé au préalable leur réseau, si c'est l'amélioration des infrastructures qui sont responsables des hausses de fréquentation, ou si c'est la gratuité nouvellement acquise. La dynamique d'application est différente, selon l'ancienneté de gratuité.

D'après **Yves Duhamel (2004)** : «*Il n'y a pas de corrélation directe entre niveau de prix et usage*» (p. 5). Le coût de la gratuité comprend la perte des recettes et la part de compensation par l'offre améliorée, ainsi que le financement des infrastructures nécessaires à cette fréquentation accrue. Les avantages exprimés de la suppression de la billettique sont : une meilleure sécurité pour les chauffeurs, l'accélération de la vitesse commerciale, la libre disposition du bus et la simplification des tâches administratives. Mais la suppression de la billetterie et autres économies de gestion sont marginales. Le *Versement transport* supplée au manque à gagner, mais plus d'usagers crée paradoxalement «*une demande d'amélioration de l'offre génératrice de coûts supplémentaires*» (p. 5). Les automobilistes sont alors sollicités pour payer les infrastructures et les coût de pollution. La tarification de l'usage («*Road Pricing*»), on songe au péage et au stationnement.

Selon Duhamel, des facteurs clés de la fréquentation des TC présentés en 1996 par l'Institut Wallon d'Études, de Recherches et de Formation (IWERF) sont observables. L'image des TC est péjorative. Le choix déraisonnable de l'auto, malgré son coût supérieur, est «*le prix de la liberté*» (p. 6). Selon certains experts des villes étudiées, le prix du TC n'aurait qu'un impact mineur sur la fréquentation, si le prix n'est pas prohibitif, donc la diminution du coût serait inutile. Enfin, la diminution de la durée de déplacement serait le facteur-clé principal, pris dans son concept de chaîne de déplacement (temps de marche aller et retour, temps d'attente, de parcours, etc.).

En plus de la hausse de la fréquentation, la gratuité génère des attentes et besoins plus importants. Elle doit être suivie de mesures de compensation ou d'amélioration agissant sur l'amplitude, la fréquence, la régularité, le partage des voies, etc. Il naît une attente d'une hausse de qualité et de diversité du service. Dans certaines villes, les retards font l'objet de plus grandes récriminations que celles concernant le tarif. Au sujet des incivilités, dont le vandalisme, on ne peut conclure à une augmentation automatique, tout au contraire.

Le débat sur la nature d'un service public peut porter sur cette question : le rôle du transporteur est-il uniquement de fournir un service et non d'assurer une mission sociale ? Le contexte européen révèle des difficultés à intéresser les sociétés de TC à la gratuité, car elle perd la possibilité de jouer sur les tarifs ciblés pour influencer les comportements, ainsi que la possibilité d'amasser des informations pour fins d'analyse permettant d'ajuster l'offre à la demande.

5.2.2 Revitalisation en priorité

Sauf à Hasselt (Belgique) et à Dijon (France), villes de gratuité récente, le rééquilibrage modal n'est pas une motivation pour la gratuité. D'après Yves Duhamel, la revitalisation est la raison évoquée prioritairement à la gratuité. La saturation des villes européennes, ou la réunification des villes (centre historique, économique et banlieue) touchent ce thème sensible. Mais des mesures contradictoires pour renforcer le centre commercial désuet sont parfois contradictoires au transfert modal (plus de stationnement), ceci pour contrer les grandes surfaces en périphérie.

Des constats concluent l'enquête. D'abord, les villes au TC gratuit ne dépassent généralement pas 100 000 habitants. Le problème majeur d'échelle pose de gros défis d'évaluation pour une agglomération comme Montréal. Même que les limites d'une ville moyenne posent aussi une difficulté de proposition d'un projet de gratuité au seul niveau de cette ville, car les priorités des autres villes agglomérées ne sont peut-être pas similaires. La compatibilité entre qualité et gratuité a été démontrée à Châteauroux (France) et Hasselt, où le TC est comparable à s'il était payant. Mais la première ville compense la perte de ses revenus par le *Versement transport*, tandis que Hasselt, par un financement régional.

L'auteur ne rejette pas que : «(...) l'apport d'une billetterie à tarif très bas, mais à fréquentation accrue permettrait de satisfaire, à un coût moindre, l'augmentation des attentes, tout en évitant des inconvénients liés à la gratuité» (p. 12).

Pour Duhamel, il n'y a pas d'évidence sur les effets de la gratuité sur la répartition modale. Par exemple, à Hasselt, le gain sur la voiture a été paradoxalement rattrapé : «*La voiture délaissée par l'un est immédiatement reprise par un autre membre du ménage*» (p. 13). Et dans certaines villes, la gratuité a plutôt profité aux inactifs, non au transfert auto/bus. Pour d'autres, le transfert n'étant pas l'objectif, il n'a pas été analysé. En réponse à notre question première, l'auteur affirme que dans ces villes, «*La contribution de la gratuité du TC au rééquilibrage modal paraît définitivement faible*» (p. 14). Les mesures d'accompagnement sont plus probantes, jointes ou non à la gratuité, et cette dernière a plus d'impact sur la mobilité que le partage modal.

Cependant, Yves Duhamel souligne que la gratuité est l'expression d'une volonté politique «*généralement présentée dans le cadre d'un programme électoral, comme un souhait de solidarité sociale* (p. 9), par un porteur de projet candidat à la mairie.

La gratuité du TC serait : «(...) avant tout un choix politique, mais dont la justification n'est plus la même : la mise en avant des arguments «*transports*», mais également d'un choix plus global de désenclavement, de revitalisation des centres urbains, de qualité de vie urbaine passant avant ceux de politique sociale, de rééquilibrage modal» (p. 14).

5.2.3 Montréal, ville de savoir

L'agglomération de Montréal mise sur l'expérience académique et culturelle unique pour y étudier ; la renommée de ses établissements d'enseignement ; l'accessibilité du coût de la vie et des études ; la qualité de vie. On y retrouve quelque 17 000 étudiants étrangers en provenance de plus de 150 pays. Ces universités et grandes écoles sont : École de technologie supérieure ; École nationale d'administration publique à Montréal ; École Polytechnique de Montréal ; HEC Montréal ; Institut national de la recherche scientifique (INRS) ; Université Concordia ; Université de Montréal ; Université du Québec à Montréal ; Université McGill ; Université de Sherbrooke à Longueuil et Télé-Université.

Ces établissements, universités et grandes écoles, offrent une diversité de programmes de formation réputés à travers le monde, notamment dans les secteurs de pointe (aérospatial, sciences de la vie et technologies de l'information). Pour attirer les étudiants, Montréal International fournit sur son site Internet des tableaux comparatifs et indices économiques sur le coût de la vie, de prix, de consommation, etc. Mais les coûts de transport n'y sont pas représentés de manière distincte. On y apprend cependant, qu'une bonne proportion des 200 000 étudiants montréalais habitent l'aire d'influence du métro. Car c'est là, résultat direct de la faible valorisation sociale et économique de cette aire, que sont concentrés les logements les moins chers de l'agglomération. Les résidences et les logements des étudiants sont souvent situées sur ou près des campus. Le U-Pass tend à leur ouvrir le marché du logement plus éloigné, comme à Sherbrooke.

La piste de *Montréal, ville de savoir*, est celle des mesures implantées par l'Université de Sherbrooke, cotée favorablement au Canada, et qui «*ouvre la voie*»⁸⁵ du transport durable au Québec pour avoir accordé la «*gratuité*» (au début), et développé un bouquet de services.

Le **Palmarès des universités canadiennes du Globe & Mail 2007**⁸⁶ a révélé les positionnements en rapport avec le transport, le logement, etc. Si l'excellente cote pour l'accessibilité au TC attribuée à l'Université de Sherbrooke est en haut de la liste des qualités appréciées, les opportunités de sorties sociales et culturelles à l'UQAM ont la faveur des sondés, tel que le Globe prétend. Si la recherche d'avantages concurrentiels fondés sur l'innovation en TC s'appliquait à Montréal, elle s'affirmerait comme agglomération universitaire mondiale.

Selon **Montréal international**⁸⁷ : «*Le Grand Montréal compte sur son territoire onze établissements universitaires, dont quatre grandes universités (deux francophones et deux anglophones) et sept écoles affiliées, se classant ainsi premier en Amérique du Nord pour la densité d'étudiants universitaires par rapport à la population totale.*»

Ainsi, les institutions de haut savoir verraient toutes leurs positionnements respectifs s'élever d'un cran sur le plan canadien, voire mondial. Or, les insuccès de la FAECUM face à la direction de l'UdM démontrent que seule, l'université se bute à des contraintes économiques, et aux exigences financières de la STM. Une politique d'agglomération plus globale mériterait considération.

5.2.4 Effets urbanistiques

Les effets positifs pour le développement urbain sont nombreux. La valeur foncière des espaces de stationnement des universités au centre ville est peu compétitive, à comparer à la rentabilité escomptée de projets résidentiels ou commerciaux. Les stationnements matés, des nouvelles résidences ou pavillons peuvent y être construits.

La formule permet d'incrémenter l'institution à son milieu. Sherbrooke favorise ainsi la participation au *Régime d'enseignement coopératif en milieu de travail adapté*. Le régime est imbriqué à la communauté depuis 40 ans et 80% de la clientèle étudiante y participe. La libre mobilité stimule la fréquentation d'un centre ville revitalisé. De l'accessibilité aux études collégiales ou universitaires, à celle au logement, en passant par la facilité d'accès au travail, il n'y a donc qu'un pas d'urbaniste à franchir avec l'accès libre au TC.

La prise en main ou mutualisation du TC par les associations étudiantes est possible, car elles sont le lien le plus direct avec la clientèle. À titre d'exemple à l'UQAM, l'étalon comparatif de service mutualisé est la gestion des assurances collectives négociées par courtier interposé, soit l'*Association pour la santé étudiante du Québec* (ASEQ). Ceci pour le compte des associations facultaires.

5.2.5 Alerte au SMOG

Les réductions tarifaires drastiques pour cause de pollution de l'air n'ont pas été soulevées en cours de stage. Toutefois, cette question devrait être étudiée ultérieurement. La Société de transport de Laval (STL)⁸⁸ offre le lendemain le passage à un dollar plutôt que 2,60 \$ sur tout son réseau d'autobus lorsqu'un avertissement de smog de troisième niveau («*mauvais*»). La STL s'en remet aux spécialistes d'Info-Smog. Les prévisions de la qualité de l'air sont quotidiennes. La ville de Windsor⁸⁹ a offert en 2001 des services de TC gratuits les jours de smog. L'autorité organisatrice

Transit Windsor a observé une augmentation importante de 50 % de l'achalandage les jours de TC gratuit. Mais le programme fédéral n'a pas été reconduit.

À Montréal, la qualité de l'air est mesurée selon les données recueillies par un réseau de 17 stations d'échantillonnage réparties sur l'ensemble de l'île. La **Direction de l'environnement et du développement durable (2010)** mesure le niveau de smog à partir d'un Indice de la qualité de l'air (IPA). À Montréal, la mauvaise qualité de l'air signifie une concentration élevée de particules fines (PM_{2,5}) et principalement causée par une forte concentration de dioxyde de soufre (SO₂). Il se produit des «*épisodes*» ou «*jours de smog*», partout sur l'île ou isolément dans une ou plusieurs de ses quatre régions.

6.1 Typologie des tarifs : gratuité et bas tarifs

Voyons maintenant dans cette partie, l'éventail des politiques alternatives discutées dans la littérature et dans l'actualité. Les innovations tarifaires sont souvent un heureux mélange de politiques consolidant les services publics, motivés désormais par des valeurs liées aux enjeux d'équité sociale, de viabilité économique, et de vivabilité environnementale. Nous verrons dans cette partie du chapitre consacré au programme tarifaire, les principes de la gratuité universelle du TC, ainsi que les types de tarification en cours et en devenir, pour en séparer le bon grain de l'ivraie.

6.1.1 Simplement gratuit

La gratuité du TC est mise en opposition à la tarification de l'utilisateur-payeur. Par exemple, le Rapport Montmarquette s'élève contre *la culture de la gratuité*, un vice socialiste qui ronge les services publics. À l'opposé, les Solidaires dénoncent le prétexte du recours à l'«*utilisateur-payeur*» pour fins purement idéologiques. L'un dans l'autre, qu'en est-il du recours à la gratuité par les municipalités ? La gratuité, utopie ou réalité ? J'aurai recours dans cette partie, outre les analyses, à des dizaines d'*Alertes* relevées sur Internet en cours de stage. L'actualité signale que la gratuité du TC s'inscrit de plus en plus à l'ordre du jour des politiques de transport public. Elle est directement liée à des objectifs de transport durable, de recherche d'équité sociale et d'équité fiscale, ainsi que de mise en mobilité territoriale.

Plusieurs villes osent en matière de transport gratuit en France, en Belgique, aux États-Unis d'Amérique et au Québec. La gratuité universelle d'un bien et service est toujours une mesure qui paraît aberrante avant d'être adoptée, et devient évidente une fois mise en place. Dans de nombreuses localités, elle est loin d'être impensable, selon **Cordier (2007)** et **Duhamel (2004)**. En somme, le seul obstacle éventuel à l'adoption de la gratuité concerne son financement, nécessitant une hausse des dépenses importante, **mais non rédhibitoire** (i.e. sans empêchement absolu ou radical). Toutefois, les constats à Châteauroux, par exemple, ne sont pas généralisables, à cause des caractéristiques respectives de chaque réseau, chaque localité.

De telles initiatives municipales ont le potentiel d'assurer la libre mobilité, briser l'exclusion des usagers, permettre un transfert modal de l'auto au TC, augmenter la fréquentation, optimiser l'investissement dans l'infrastructure, faciliter l'accessibilité au logement, au travail, aux études,

aux loisirs et à la participation citoyenne, ainsi que contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et diminuer la congestion automobile. La gratuité construit une nouvelle sorte de valeur économique, une revalorisation du service public et crée un effet global de dynamisation.

Les exemples concrets tendent à démontrer la faisabilité de la gratuité du TC, que cette mesure n'est pas absurde, mais a ses contraintes. Certaines villes choisissent la tarification réduite, ciblant des groupes sociaux, ce qui est sensé réduire les inégalités sociales. Des modèles connaissent des succès contre l'exclusion, l'isolement des aînés et favorisent la famille (ex.: Saint-Joseph-du-Lac).

Les citoyens québécois bénéficient de nombreux services municipaux où l'utilisateur ne paie pas un rond. Par exemple, nous avons le loisir au Québec de boire de l'eau gratuitement, jusqu'à plus soif. Les rues sont déblayées et leurs usages gratuits, les parcs sont la plupart librement accessibles. Il n'y a pas plus simple à opérer, *a contrario* de tout type de tarification. Mais le fardeau de la preuve reste à démontrer versant gratuité. Pour en saisir les vertus, il sera cependant préférable d'abandonner au préalable les préjugés économiques, hissés en vertus scolastiques. Nous verrons en quoi les mythes véhiculés contre la gratuité se révèlent en leur contraires.

De l'angle de la gratuité, la tarification à l'usage est inéquitable, inefficente et inefficace. Un véritable frein économique à l'accessibilité. Il est question ici de **la gratuité pour l'utilisateur**. Car partisans et opposants conviennent que l'usage du service a un prix différé. Qui paie et comment ? Telle est la question corollaire.

Attention, la gratuité est souvent confondue au **libre-passage**. Un exemple: la revendication pour une carte de libre-passage au tarif universel pour étudiants (U-Pass). À Sherbrooke, au début, l'Université payait la facture, récupérant des coûts externes de ses stationnements. Maintenant, le montant apparaît sur la facture des étudiants. C'est mutualisé, car tous paient nonobstant qu'ils utilisent ou pas le TC. Le solde est ainsi largement réparti et tend à accroître la fréquentation. L'opérateur gagne en accélérant les passages, l'utilisateur étant soustrait de payer au guichet. Et seul un chèque est versé par session, évitant toute manipulation individuelle de milliers de rentrées. Il existe plusieurs formules: c'est versé à l'Université qui paie le transporteur, ou l'institution verse ensuite le montant à l'association étudiante qui s'occupe du reste. L'enjeu du contrôle financier est crucial, pour ce type de gouvernance du TC. Nous y revenons plus loin.

À l'étude des modèles de gratuité, l'assurance d'un équilibre budgétaire acceptable et les économies directes et indirectes se traduisent généralement par l'amélioration des conditions de vie des usagers. Les contribuables deviennent des bénéficiaires directs, même s'ils n'utilisent pas le service. Une politique de gratuité devra toutefois envisager avec imagination des solutions au manque à gagner résiduel, s'il en reste un, avec la suppression de tout l'appareillage technique nécessaire à tarifier et rendu obsolète. L'addition des nouvelles sources de revenus avec les économies directes et indirectes, rendent ce manque à gagner résiduel minime dans de nombreux cas, et le maintien de la tarification impertinent à certains. De plus, les investissements dans l'infrastructure font augmenter les coûts d'opération, alors que même des hausses de tarifs ne suffisent pas à combler l'équilibre.

Myroslaw Smereka (2007) examina le fondement législatif de la politique tarifaire nationale en France, s'attardant ensuite à des exemples français et américains de gratuité. En France, la politique tarifaire nationale est encadrée par quatre lois (le Versement transport de 1971; la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982; la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996; et la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de 2000. La loi fondamentale du transport, la LOTI affirme le **droit au transport** «(...) dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que des coûts pour la collectivité» (p. 7). Des collectivités défavorisées peuvent attirer une attention particulière. La LOTI stipule les responsabilités d'établissement des tarifs pour assurer que le système de TC soit utilisé de manière optimale, sur les plans économiques et sociaux. La politique sur la qualité de l'air rend obligatoire un Plan de déplacements urbains (PDU) aux villes de plus de 100 000 habitants pour créer un transfert modal. Tandis que la loi SRU crée des outils de planification et d'organisation liés à une politique générale de transport en rapport à l'urbanisme et l'habitat. Elle stipule que les personnes dont «les ressources sont inférieures au plafond fixé (...) du code de la sécurité sociale» (id.) bénéficient d'un tarif réduit d'au moins 50%, peu importe le lieu de résidence.

Le dispositif légal français favorise donc l'homogénéité de l'application de règles, dont le *Versement transport* est la clé de voûte: les employeurs sont désormais responsables de 33% du financement du TC dans la grande région parisienne. Les usagers contribuent pour 22%, l'État 16%, les collectivités locales et opérateurs 28%. Les quatre pivots législatifs de la politique nationale tarifaire permettent une plus grande justice sociale et ouvrent des perspectives pour les municipalités à adopter la gratuité.

6.1.1.1 Des modèles de gratuité

En cours de stage, j'ai repéré de nombreuses villes et agglos au TC gratuit: Hasselt et Mons en Belgique; en France... Châteauroux, Gap, Colomoier, Compiègne, Issoudun, Libourne, Bar-le-Duc, Blagnac, Vitré, Mayenne, Figeac, Castres-Mazamet, Aubagne, Muret. Aux États-Unis d'Amérique... Dartmouth/Hanover Area (Vermont/New Hampshire, Commerce (California), Chapel Hill (North Carolina), Savannah (Georgia). Et ailleurs dans le monde... Zagreb (Croatie), Auckland (Nouvelle Zélande), Fujian Shishi (Chine), Troia (Italie), Manises (Espagne), ainsi que Saint-Joseph-du-Lac au Québec ! Plusieurs petites et grandes villes ont une pléthore de gratuités partielles ou de très bas tarifs.

Choix de société, choix axiologique... la gratuité du TC conjugue des enjeux qui nous empêchent de la porter aux nues, sans examen approfondi des conditions et contradictions liées à son déploiement. Car il y a des effets pervers à la gratuité idéalisée. Par exemple, sur un réseau à la limite de la saturation, sans développement, la gratuité risque de gonfler de manière insoutenable les coûts d'opération en gonflant le réseau au mépris du confort et de l'efficacité. Les regroupements municipaux récents obligent à repenser la mobilité, les réseaux étant parfois développés dos-à-dos de l'entendement commun des villes, villages, ou quartiers fusionnés.

La gratuité ne semble pas envisageable dans toutes les situations. Elle peut parfois grandement favoriser la libre mobilité et l'équité sociale, ou avoir l'effet contraire et mettre en danger le plan de transport. Ni la tarification, ni la gratuité ne peut faire office seule de politique de transport. Sans offre de service, la gratuité est inutile. À l'inverse, même avec un excellent service, si le tarif est prohibitif, l'accès est réduit. Seule, sans autre mesure, la gratuité pourrait se révéler insuffisante à rencontrer ses objectifs. Inversement, sans elle, d'autres politiques modifiant l'offre risquent de parfois faire chou blanc.

Étudier chaque cas sous la lanterne de la gratuité permet néanmoins de concevoir des stratégies alternatives innovatrices de transport durable. La comparaison de modèles, selon des critères défini permettent l'élaboration de solutions inspirées. Il faut notamment observer plusieurs paramètres. Notamment: le taux de fréquentation, les données démographiques et morphologiques de la ville, la configuration urbaine, la pollution locale, l'aménagement, le regroupement municipal, le poids d'infrastructures importantes (métro, aéroport, autoroute, etc.), la composition sociale, la répartition spatiale des catégories d'utilisateurs, l'importance des institutions locales, le taux de propriété automobile, la distribution fiscale, l'histoire locale de

l'opérateur (sa réputation), la part de la tarification dans les dépenses des ménages, la capacité du réseau à soutenir une hausse d'achalandage, l'usage des stationnements, le degré d'ouverture à un discours d'agglomération, etcetera.

Selon l'hypothèse de la TROVEP⁹⁰, un mouvement pour la gratuité peut engendrer de meilleures conditions tarifaires, et exiger une tarification sociale peut mener éventuellement à la gratuité. Ainsi, l'impact de l'incursion de mesures progressistes crée un cercle vertueux engendré par la mobilisation. Les modèles inspirent, les innovations créent une émulation.

Les gratuités dans les grandes villes sont surtout partielles, seulement au centre ville ou dans des circuits touristiques et centres d'affaires. Les modèles de gratuité ou de tarif très bas proviennent des villes petites ou moyennes. Les conditions sont particulières (ex.: hausse du *Versement transport* suite aux fusions municipales, faibles revenus du réseau de TC, surplus budgétaires, etc.). Pour les grandes villes comme Montréal, l'ampleur du territoire, les zones correspondant peu ou prou aux niveaux de gouvernance, et l'impasse politique à la fois sur le partage des responsabilités de financement et imposant une limite de l'assiette fiscale (sorte d'anneau de Möbius), seront évoqués comme une problématique d'agglomération des plus complexes à administrer.

Les discours d'agglomération des villes de gratuité soulignent néanmoins les avantages que leurs initiatives associées au transport durable provoquent : une hausse de la valeur en innovation, la reconnaissance du leadership, un effet d'entraînement positif sur le climat régional, l'optimisation des décisions et le renforcement identitaire, l'amélioration de la qualité de vie en société, etc.

6.1.1.2 Avantages de la gratuité

Voyons la somme des avantages soulevés par les partisans de la gratuité :

- La décroissance des rejets de gaz à effet de serre de l'agglomération en faisant un transfert des déplacements en voiture vers les bus ;
- Le droit au transport pour tous assuré (personnes âgées, jeunes, précaires, personnes à mobilité réduite), pour l'accès au travail, pour les démarches administratives, pour les courses, l'accès à la culture, à la santé ;
- La réduction des embouteillages, ainsi que de la circulation automobile, et l'amélioration de la fluidité du trafic;
- La redynamisation du centre ville ;
- La gratuité universelle élimine définitivement la fraude;
- L'amélioration de la qualité de vie ;

- La rentabilisation d'un système onéreux pour une population restreinte ;
- Une création d'emplois, car le service devra suivre la demande qui va croître ;
- Une mesure en faveur de l'augmentation du pouvoir d'achat, en réduisant les dépenses des ménages associées au TC ;
- Le désenclavement des périphéries urbaines et des quartiers populaires ;
- La suppression des agressions de conducteurs et baisse des incivilités ;
- Une image d'ouverture et d'hospitalité qui fera la fierté des habitants ;
- Favorise le tourisme ;
- Une promotion de l'image de la ville ;
- La détente du climat de travail ;
- Une mesure de santé publique (réduction de la pollution de l'air et déplacements pédestres) ;
- Augmente la participation aux activités de la programmation municipale ;
- Augmente la valeur de projets à buts non rentables. Ex. : Accroissement des visites des hôpitaux et centres pour personnes âgées.

Dans le cas où les investissements à venir dans les infrastructures seront plus importants (dans le béton, les véhicules, les technologies...) que les efforts de répit tarifaire, alors les recettes de la billetterie représenteront une somme de plus en plus marginale, car les coûts de l'offre feront augmenter les coûts d'opération. La gratuité universelle sort l'usager-payeur de ce cercle infernal.

La gratuité sera certes questionnée sur la capacité de l'impôt foncier d'absorber une hausse pour des effets écologiques plus ou moins immédiats. Dans le domaine de l'environnement, les effets économiquement bénéfiques sont souvent tournés vers les générations futures, ce qui peut faire apparaître diffus de nombreux bienfaits qui sont toutefois quantifiables en partie.

Il faut évaluer les économies d'agglomération, contributions au PIB, etc. Les avantages économiques, sociaux et environnementaux de la gratuité du TC semblent de formidables vases transversaux que les stricts budgets d'opération ne peuvent tenir compte. Le transfert du budget consacré au TC (ou éventuellement à la voiture) est une économie d'autres produits et services. Les actuels citoyens-usagers sont ainsi «libérés» du tarif et peuvent réinjecter ces sommes dans la consommation, améliorant leur pouvoir d'achat. Partout où une telle politique s'applique, les autorités organisatrices notent une fulgurante augmentation de la fréquentation. Alors que sous l'ancien système, le nombre de passagers ne suffisait pas à justifier toutes ces sommes investies.

Les agglôs défenderesses de la gratuité arguent que la contrainte de développer l'offre de transport est vérifiée et même souhaitée par les acteurs de la gratuité, telle une politique porteuse de double accessibilité économique et physique. Les coûts et la gratuité du TC sont discutés sur la place publique et les décisions sont prises en toute connaissance de cause. On reconnaît que le

prix ne couvrirait pas les coûts réels, mais on trouve avantage à éliminer les contraintes lorsque c'est possible, et les solutions fiscales remplaçantes tiennent compte du même leitmotiv ayant présidé à l'instauration de la gratuité comme à Aubagne : « *Liberté, Égalité, Gratuité!* ».

Pour attirer des nouveaux résidents, les villes offrent aux nouveaux propriétaires de maisons neuves ou de condos neufs un laissez-passer mensuel pour un an, avec l'obligation de ne pas utiliser des stationnements. Il s'agit d'une gratuité sélective dont la logique peut s'étendre à une mesure universelle. Par ailleurs, certaines grandes villes ont adopté la gratuité uniquement pour la zone du centre ville : Central Business District Portland (Oregon), Seattle (Washington), Buffalo (New York) et Calgary (Alberta).

6.1.1.3 Objection récurrente

La première objection à la gratuité est idéologique. Les auteurs du Rapport Montmarquette postulent que cinq mythes circulent et affirment faire preuve de pédagogie en les «*dégonflant*» (p. XVI). À partir d'«*(...) idées reçues*» naissent des «*incompréhensions et (des) fausses perceptions dont l'existence pollue tout débat concernant la tarification*» (id.). Cette charge est formulée pour souligner les vertus de la tarification.

Voici ce qu'en dit leur bréviaire, du «*Mythe #1 : Les services sont gratuits*» (id.). La *culture de la gratuité* entretient la perception erronée que tout service public devrait être gratuit. Le coût réel n'apparaît pas aux yeux des citoyens, ce qui influence la perception des coûts. «*Les citoyens ne sont pas informés des coûts réels du service public qu'ils utilisent*» (id.), puisqu'ils sont dilués dans la fiscalité générale. Les auteurs adhèrent au principe de l'économie classique, qui dicte que l'individu doit avoir conscience du prix pour faire un choix rationnel. Sous cette logique, nécessairement la gratuité, comme toute sous-tarification, «*(...) débouche sur le gaspillage et l'irresponsabilité*» (id.). Ces principes sont pris comme parole d'Évangile : la règle de l'*utilisateur-payeur* est présentée comme une vertu qui permet à celui-ci d'évaluer précisément la valeur du bien ou service qu'il reçoit. Ceci en autant que le prix payé est égal aux coûts réels visibles. C'est le signal-prix. Or, il est démontré que les utilisateurs du TC gratuit ont une très haute conscience de la valeur de leur service public, et que le gaspillage prophétique ne se produit pas. Mieux, le resquillage et la fraude sont disparus. L'usage crée un comportement écocitoyen. L'usage gratuit d'un service public ne conduit pas à sa dépréciation : «*Plus c'est cher, plus on respecte*» est une Loi d'airain.

Dans la même veine, pour **Francis Beaucire**⁹¹, la tarification de l'utilisateur-payeur est plus juste et équitable. La gratuité va donc à l'encontre d'une consommation responsable :

«[...] que l'utilisateur d'un service, et son bénéficiaire direct, prenne à sa charge une partie des coûts de production, dans la mesure où l'ensemble des contribuables, usagers ou non-usagers, en finançant solidairement une autre partie souvent dominante» (p. 1).

Le **Collectif sans ticket (CST)**, qui milite pour la gratuité totale, rétorqua aux détracteurs en 2001, que l'utilisateur paie déjà sa part en tant que contribuable, et que cet ensemble d'arguments se drape de considérations morales :

«On n'instaure pas la consommation responsable à coups de sélection financière des usagers, de provocation à la fraude (du fait de tarifs prohibitifs) et de ponctions forcées sur des revenus scandaleusement faibles ! Mais ce que craignent surtout les tenants d'un tel discours. C'est que le transport gratuit ouvre la brèche du désir : prendre le bus ou le train, voyager, circuler par plaisir, par aventure, par simple désir d'aller à la découverte ou de se déplacer avec curiosité dans un territoire, voilà qui serait inconcevable, voilà ce qui serait de l'abus ou du gaspillage. À leurs yeux, ce n'est que dans le cas où il se rend à une formation "sérieuse", il se soumet à l'obligation morale d'aller travailler ou se livre à la pratique économiquement utile»⁹².

À l'objection de base, liée à une prétendue dévalorisation du service, s'ajoute pour nombre d'observateurs, la crainte que les bus deviennent des «shelters». Une société qui a désinstitutionnalisé les psychiatrisés risque de voir ses bus transformés en abris mobiles pour itinérants, surtout dans les grandes villes. À ce discours catastrophiste, les partisans de la gratuité font la promotion de l'inclusion sociale par des mesures complémentaires.

6.1.1.4 Fréquentation +

Dans un numéro du bulletin Transflash du **CERTU (2010)** consacré à la gratuité, **Bruno Cordier** admet que la fréquentation augmente quand c'est gratuit. Il déclare : *«Il est indéniable que la gratuité dope la fréquentation du réseau. Mais elle ne peut pas à elle seule tenir lieu de politique de transport»* (p. 1). Il préfère augmenter l'offre (fréquence, amplitude, horaire, etc.) et sa qualité (ponctualité, vitesse, confort, etc.). Il choisit les investissements dans l'infrastructure, plutôt qu'à celles pouvant compenser des baisses de tarif. Le transfert modal n'est possible que par l'augmentation de l'offre, en agissant sur la vitesse et le confort, ainsi qu'en contraignant davantage les automobilistes à payer pour leurs externalités. Cordier favorise cependant la tarification sociale, et met sérieusement en doute *«la légitimité de faire payer l'utilisateur des transports collectifs, alors que les coûts des autres modes de déplacement sont pris en charge»* (id.) par la collectivité et peu par l'utilisateur. Cette critique de l'utilisateur-payeur en démontre l'inéquité.

À la gratuité totale, plusieurs municipalités préféreront des politiques ciblées :

«(...) la mise en place d'une grille tarifaire très attractive pouvant inclure la gratuité pour certains publics, notamment les personnes à bas revenus. Cette solution a, entre autres, l'avantage de laisser une marge de manœuvre financière pour améliorer l'offre» (p. 4).

Bruno Bourg-Broc, député de la Marne et maire de Châlons en Champagne, croit que la gratuité serait conjoncturelle et appropriée qu'à certaines petites villes, parce que *«(...) facilité par la faiblesse des recettes de billetterie de ces réseaux et l'allègement des coûts de structure induits (contrôles, billettique, points de vente...)» (id.)*.

De nombreux spécialistes admettent que la gratuité universelle (localisée) provoque une injustice entre urbains centrés et excentrés. Le financement provient des impôts locaux des concitoyens et entreprises occupant le territoire des communautés d'agglomérations. Cependant, les personnes habitant la périphérie et à la banlieue autour en profitent, mais ne contribuent pas financièrement par l'intermédiaire de leurs tickets ou abonnements. Seuls les concitoyens vivant à l'intérieur de la communauté contribueront par leur fiscalité. Les banlieusards resquilleraient en toute légalité. La transposition dans les grandes agglomérations est impossible. La gratuité est plus facile à imposer sous une gestion centralisée. Les initiatives de transport gratuit restent marginales et circonscrites à quelques petites villes aux situations bien particulières. Les villes comme Châteauroux profitent de recettes supérieures à la moyenne (65 % de plus pour Libourne). Le passage de petites villes nouvellement agglomérées à 100 00 habitants, a dégagé à chacune des sommes supplémentaires provenant du Versement transport, qui ont été injectées ensuite pour supprimer le tarif, plutôt que dans la voirie.

6.1.1.5 Attractive et non rédhibitoire

L'étude de **Yves Duhamel (2004)** qui se penche sur les cas de gratuité en Europe est précieuse à plusieurs niveaux. Elle reconnaît d'emblée la préoccupation d'équité sociale pour les villes ayant acquis la gratuité dans les années de contestation sociale (1970), et des nouvelles nécessités d'aménagement urbain liées à la qualité de vie pour les villes ayant accordé la gratuité du TC. Duhamel reconnaît d'emblée que *la gratuité* dont on parle est celle de l'utilisateur (on parle à gauche de *«citoyen-usager»*, plutôt que *«client»*) et qu'en bout du compte, quelqu'un paie. L'étude mesure si la gratuité est compatible avec la qualité et si *«elle peut constituer un levier d'un transfert modal durable»* (p. 4). Treize villes en France, en Italie, en Espagne, en Belgique et en

Italie ont été étudiées, avec le soutien des organismes locaux. L'auteur constate que «*des considérations écologiques incitent au développement des TC urbains*» (id.). Mais les analyses ne permettent pas de trancher sur le bien fondé ou non de la gratuité pour tous (i.e. universelle), bien que les sommes à compenser pour la perte de revenus sont non rédhibitoires. La gratuité est attractive, et au-delà de l'augmentation de la fréquentation, un transfert modal est possible.

Contredisant le député **Bruno Bourg-Broc** qui vante le transfert modal réalisé avec la gratuité du TC, **Bruno Faivre D'Arcier** soulève dans ce même numéro du Transflash, que l'automobiliste qui paie déjà cher pour sa voiture ne l'abandonnera pas parce que le bus est gratuit. La fréquentation n'augmenterait que pour la population non motorisée. Le transfert modal serait donc nul ou presque. Pour lui, c'est la qualité et l'importance du service qui doit primer pour réaliser ce transfert. **Vincent Kaufmann** arrive comme Faivre D'Arcier à un gain environnemental zéro, si ce ne sont que les piétons qui prennent dorénavant le bus gratuit. Selon lui, il est faux de prétendre que, prise seule, la mesure de gratuité mène automatiquement à un transfert modal. La conformité à la condition de transfert modal et de réduction de gaz à effet de serre semble être une condition d'acceptabilité hautement exagérée, à son avis.

Questionné à ce sujet, Smereka nuance. Un transfert modal n'est pas à rejeter *a priori*, et il ne résume pas la motivation principale d'une baisse tarifaire. Selon l'élasticité-prix, *mutati mutandis*, une baisse de prix augmente la quantité demandée. Si le transfert modal postule que l'auto est un bien substituable, alors une baisse du prix aura un impact. À quel point ? L'élasticité-prix est un concept non normatif. La magnitude du transfert est jaugée par un économètre qui arrive rarement aux mêmes résultats qu'un autre, à cause des choix d'échantillons différents. On mesure le flux sur une période de temps donné et on les compare avec les données antérieures. Or, les non utilisateurs de l'auto et du TC sont rarement dans le portrait. Le discours sur le transfert modal (auto-TC) minimise ainsi la question de l'augmentation de l'achalandage. L'intérêt va vers la part des consommateurs à ravir à l'automobilisme, négligeant la population non impliquée. Cependant, les transporteurs s'ouvrent à la recherche des solutions aux mutations modernes et aux problèmes de mobilité. Ainsi l'**Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ)** s'ouvre aux insuffisances de responsabilité sociale des entreprises de TC :

«Améliorer la situation de mobilité des citoyens, c'est également prendre en compte les moins mobiles pour leur permettre d'améliorer leur situation. Or les avantages accordés à l'automobile ainsi qu'une certaine survalorisation de mobilité sans contrainte ont eu comme effet de mettre de côté les non ou faiblement mobiles dans la gestion des systèmes

de transport : ils n'ont longtemps simplement pas été comptabilisés, puisqu'ils ne se déplaçaient pas ou peu. Or, la non ou faible mobilité n'est que rarement un choix mais plutôt une situation subie» (p. 158).

6.1.1.6 Mouvements sociaux

Impossible de clore cette section réservée à la gratuité du TC, sans évoquer des mouvements sociaux européens épousant cette cause. En plus de groupes de base dans les communautés d'agglomération, trois grandes organisations militent pour la gratuité universelle. Le **Réseau pour l'Abolition des Transports Payants (RATP)**⁹³ organise des mutuelles illégales à Paris. Ses membres cotisent ce qu'ils peuvent mensuellement. La caisse sert à payer les contraventions pour avoir sauté le guichet. Le mouvement est altermondialiste et proche des organisations politiques de gauche et des collectifs anarchistes. De son côté, le collectif suédois **Planka.nu**⁹⁴ organise un large «*bötesfond*» (mutuelle) sur Internet. Le «*P-emprunt*» est un fonds de solidarité, un moyen pour ceux qui ne peuvent se permettre de payer les prix élevés des billets du service et de rester en mesure de prendre les TC dans la région de Stockholm. Planka.nu lutte depuis 2001 pour le droit au transport. C'est un réseau de groupes de travail au niveau local pour le transport public gratuit. L'action directe et le principe d'auto-transformation inspirent le collectif, et sont combinés à un lobbying politique qualifié de «*travail extra-parlementaire traditionnel*».

Le cadre théorique et d'action de ces mouvements sociaux est inspiré du **Collectif sans ticket (CST, 2001)** belge. Fondé en 1998, le CST présenta dès lors une nouvelle posture face au salariat traditionnel, dont la restructuration du capital modifie la nature, avec comme conséquence la croissance des précaires et la paupérisation spatialisée dans les banlieues du travail salarié. En rupture avec les mots d'ordre syndicaux de plein emploi, une seconde divergence caractérise le Collectif. Des nouvelles pratiques d'interventions et de transformations sociales sont «*ancrées dans la construction d'un bien-être commun*» (p. 24). Puisque les lieux de transport vont bien aux formes de contestation civiles. Wagons, stations et gares deviennent un espace de création et de réappropriation des moyens d'existence. Le Collectif initie ainsi de nouveaux rapports aux équipements collectifs. La pratique du droit au transport a ouvert une «*capacité inédite de mise en situation*» (p. 35), où la subjectivité entre usagers et agents de contrôle est transformée. Le Collectif ouvre aussi une brèche, celle entre les usagers et les travailleurs des transports.

Le fondement de la politique du CST consiste en son refus de participer à «*(...) la reproduction des conditions structurelles qui produisent, entretiennent et amplifient encore aujourd'hui la*

paupérisation et la précarisation (...)» (p. 120). Cette logique de rupture «*lutte pour la transformation radicale de ces conditions (à la racine)*» (id.). La stratégie du Collectif est de «*travailler les brèches*», soit mettre en champ et contrechamp les contradictions, démontrer les failles des TC, par des actions concrètes et des recherches sérieuses. Ses activités vont se diriger vers la banlieue du travail salarié, soit l'«*espace social où se jouent actuellement les mutations du capitalisme*» (p. 52). Le régime classique du salariat est en crise (salaire fixe, horaire fixe) laissant pour compte des exclus du travail «*régulier*», vivant de petits boulots par intermittence, de travail précaire, parfois vivant dans l'illégalité (sans papier). Cette banlieue du travail est fertile, lieu du «*fuite du travail canonique*» (id.), où les modes de vie et aspirations sont en décrochage avec la structure traditionnelle.

Ce mouvement social tient des activités propres à modifier la pratique de la mobilité, par la réappropriation du droit au transport : distribution d'une Carte du droit au transport, campagnes, actions de désobéissance civile, *Street party*, Opérations *Free Zone*, autodéfense, collaborations avec les syndicats et autres associations, représentations politiques, visites de locaux administratifs, assemblées mensuelles d'usagers, conférences d'experts, émission de radio «*Ondes d'usages*», Écolabus expérimental, site Internet, échanges de connaissances affinées et complexes des questions liées à la gratuité des TC, etc. Il n'existe pas d'un tel mouvement à Montréal, sauf erreur.

6.1.2 La technologie et la modulation des tarifs

Misant sur l'innovation, le remplacement de la carte magnétique par la carte à puce suscite un changement de perception et de comportement. Le premier type de carte à puce est limitée à 1 kbit d'intelligence, à logique câblée, protégée par code confidentiel, prépayée (ou pas) et permet le contrôle sécuritaire d'accès. Tandis que la carte à microprocesseur est plus onéreuse et de qualité supérieure (64 kbits), elle peut supporter plusieurs applications (ex. : téléphonie, portefeuille électronique ou e-card). Avec ou sans contact, la carte à puce permet de réaliser une économie de temps de transaction, de flux de passages à la guérite et d'arrêt du véhicule. Sans contact, il est parfois nécessaire de l'exhiber comme preuve de paiement. La distance de reconnaissance est variable, de quelques centimètres à quelques mètres, selon le mode de transmission (radiofréquences, hyperfréquences, infrarouge, induction magnétique).

Cette carte transmet un nombre impressionnant d'informations utiles à la gestion des lignes et au flux des déplacements : NIP; identité du distributeur; nature du titre; validité dans le temps; validité dans l'espace; valeur correspondant à une unité de voyage; valeur résiduelle après consommation par déduction des unités-voyages à chaque utilisation; enregistre l'usage dès l'ouverture du compte; mémorise l'usage (numéros de lignes, stations, origines-destinations, etc.). La fraude est fréquente avec la carte magnétique, elle l'est beaucoup moins avec la carte à puce. Sa durabilité est semblable aux cartes de crédit (environ quatre ans). Des dépositaires sont équipés de terminaux de paiement qui rechargent la carte. L'intégration technologique permettra à l'utilisateur du futur de recharger sa puce par Internet, ou encore, à la STM de jumeler la carte à celle d'une institution d'enseignement, ou à une entreprise, etc. De technologie onéreuse et toujours aux coûts croissants, le rapport utilité/coût d'investissement et d'exploitation de la modulation tarifaire par le biais des TIC reste obscur, secret commercial oblige.

L'objectif d'efficience et d'efficacité du système repose désormais sur la billetterie, car la société organisatrice cherchera à fiabiliser et simplifier la gestion de la billetterie, ainsi qu'à mieux servir la clientèle. L'emploi de la puce risque néanmoins de faire atomiser les prix, puisque personne n'aura le même, selon les différents déplacements de chacun, et du coup faire disparaître les coûts de la conscience des usagers. Ceci est paradoxal, car nombre de spécialistes s'opposent à la gratuité justement pour cette raison, soit parce que le signal-prix est absent.

D'après **Chaigneau et Bessone (1998)**, le grand avantage de la carte à puce est de permettre de moduler les tarifs, selon une grille qui tient compte de divers paramètres appelés à évoluer :

a) **Selon le moment** : un tarif plus élevé à l'heure de pointe, ou moins élevé hors-pointe : des surplus collectifs stimulés surviennent parce que le coût marginal y est plus élevé. Or, les usagers à l'heure de pointe sont beaucoup moins sensibles au tarif plus élevé, car la proportion de captifs est plus grande. La perte de clientèle à ce moment de la journée est largement compensée par la hausse de fréquentation des ceux attirés par la baisse de tarif en heures creuses. Le surplus des usagers s'accroît en général, tout comme le surplus des recettes, expliquant que «(...) *le taux de couverture des coûts par les recettes tarifaires augmente*» (p. 77). Donc, en principe, l'efficacité du système s'améliore, le déficit d'exploitation diminue. On suppose aussi que les effets redistributifs soient négligeables (par rapport à toutes les autres mesures en général), car il s'agit d'une sur-tarifification des usagers captifs.

b) **Selon de la distance** : Cela concerne le problème d'échelle au niveau de l'agglomération, avec le développement des couronnes, l'élargissement et la coordination des réseaux. Une tarification unique élevée décourage les courtes distances (sur-tarification) et favorise les grandes (sous-tarification), soit des *«subventions croisées entre usagers»* (p. 82). Aussi, un tarif unique bas nécessite des compensations fiscales fortes pour maintenir le même coût de couverture des coûts par les recettes. Le tarif unique s'applique dans le cas de zones limitées et/ou de faible variation du coût-distance, mais pose des problèmes lorsqu'il existe plusieurs secteurs hétérogènes ou de zones, comme en région métropolitaine. Par ailleurs, les voyageurs de longues distances sont moins sensibles que les autres à payer plus cher (sur-tarification) et leur fuite sera minime. La modulation en fonction de la distance, comme d'après le moment de la journée, *«(...) repose sur les différences de sensibilité au tarif des clientèles ciblées et donc de leur degré de «captivité» par rapport au mode de transport»* (p. 82).

L'argumentaire pro-social objectera que cette tarification est fondée sur une répartition spatiale de la population. Il est injuste et aléatoire de faire payer davantage un travailleur, sur la base que son lieu de résidence est éloigné de son lieu de travail. Attention : en France, à l'inverse de Montréal, les moins nantis vivent en banlieue et les usagers plus aisés au centre. La tarification unique permet des transferts plus fluides entre modes pour de longues distances, mais le prix est compliqué à évaluer, car les sections sont souvent inégales et le prix de chacune non proportionnel. Le tarif par zone, du point de départ à l'arrivée ou d'après le nombre de zones traversées, est plus facile à opérer. Mais il est désavantageux pour des déplacements courts (dans une zone, ou entre deux zones voisines). Une solution consiste à l'émission d'un titre pour trajets courts, ou de diviser la zone en sections.

Dans tous les choix de tarification, les trajets nécessitant une correspondance et/ou de changement de mode est un désagrément (perte de temps et de confort) qui peut être paradoxalement doublement pénalisant par la sur-tarification. Le choix du principe tarifaire, ou d'une combinaison de modulations se fera selon *«(...) la structure spatiale des déplacements et du réseau, de la superficie de la région urbaine desservie et du degré de captivité des usagers au mode de transport collectif»* (p. 92).

c) **Selon l'usager** La modulation à caractère social signifie la création de classes tarifaires distinctes, bien qu'elles ne diffèrent pas en termes de coûts. La modulation selon les types de

services (navette, bus, métro) justifie des tarifs variés, car ils n'ont pas le même coût. Les gratuités sont toutes offertes par des collectivités recevant des compensations.

«L'argument principal (...) est la redistribution des revenus» (p. 93). L'impact social «dépend à la fois de l'intensité de l'usage des services (...) déterminée par l'offre de service et le tarif, et du prix moyen du voyage selon l'utilisation réelle de la tarification» (p. 94).

Les effets redistributifs seront évalués en comparant l'usage par les catégories sociales identifiées et les transferts de revenus, conséquence des réductions. Un indicateur de redistribution mesure la *«progressivité, la régressivité ou la neutralité»* (id.), soit les variations du taux de transfert des populations-cibles. Le transfert de revenu est la différence entre ce que paie l'utilisateur et le coût de son *«déplacement hors flux lié à l'investissement»* (id.), ainsi que les subventions offertes aux collectivités. Aussi, *«(...) le taux de transfert est le rapport du transfert de revenu au revenu primaire de chaque individu»* (id.). Une analyse d'impact redistributif démontra que certaines réductions étaient inefficaces, tels des abonnements scolaires subventionnés (parents aisés), *a contrario* des cartes à vue, ou mieux, les titres destinés aux chômeurs ou aux aînés. Le tarif commercial optimal est basé lui, sur la connaissance de la limite de la capacité de payer des usagers :

«Toute stratégie commerciale vise à augmenter les recettes tarifaires en fidélisant la clientèle, en renforçant la mobilité de certaines catégories de la population ou en captant une nouvelle clientèle» (p. 95, 96).

Ce qui conduit à *«un enrichissement de la gamme de titres proposés et donc par une segmentation de la clientèle en fonction de sa régularité d'usage et sa sensibilité au tarif»* (p. 96). Or, la qualité d'un titre réservé aux écoliers est-elle de nature commerciale, ou correspond-elle à un statut social ? La modulation selon l'assiduité des usagers exige une segmentation de la clientèle d'après sa fréquentation. Les réductions sont liées à la fréquence comme mesure de fidélisation, tels les éventails d'abonnements comme les réductions pour les destinations-arrivées (domicile/travail ou école/travail). Le prix du voyage est d'autant plus faible que le nombre de déplacements que l'utilisateur réalise, tandis que le coût est toujours supérieur. Cependant, la commodité des abonnements incite l'achat malgré que le prix dépasse parfois le réel coût d'usage. Notons aussi la création de titres intermodaux, populaires dans les agglomérations européennes denses.

Ajoutons que des différents tarifs sont aussi possibles **selon le mode de transport**. Un tramway au centre ville ou au centre touristique peut être plus attractif. Prendre le métro peut coûter plus cher que le bus. Aussi, payer dans le bus ou au contrôleur peut être plus onéreux que par le biais d'une distributrice automatique, ceci pour accélérer l'embarquement. Etcetera.

À cause de multiples contraintes, il ne saurait y avoir de déterminisme dans la fixation des types de tarifs. D'après Chaigneau, les objectifs du plan de transport doivent être mis en cohérence avec la tarification, et vice versa: «*Toute politique tarifaire, quelle qu'elle soit, ne peut être déconnectée des politiques d'offre, voire des politiques de déplacement urbains*» (p. 102). Car les divers objectifs tarifaires sont parfois antagonistes et leurs choix dépendent de la conjoncture locale, soit la taille de l'agglomération, la géographie du réseau, ainsi que les caractéristiques socio-économiques des usagers, en lien à leur sensibilité à l'offre de transport et à la structure tarifaire.

6.1.3 Le tarif étudiant

Le recteur de l'Université du Québec à Montréal et professeur de science politique **Claude Corbo** (p. 17-18), opinait en 2004, que le marché du travail exige désormais «*(...) une grande capacité d'apprendre de façon continue et une grande capacité de s'adapter à un environnement changeant*». Si la scolarisation est un facteur décisif d'employabilité, il se crée aussi «*(...) de fonctions nouvelles, sophistiquées, dans un marché du travail en constante évolution requérant des personnes capables de s'adapter constamment et d'innover dans leurs pratiques*» (id.). Les travailleurs en recherche de spécialisation sont nombreux aux études supérieures, la catégorie d'âge a de moins en moins de signification, sauf qu'elle devient une entrave supplémentaire.

La tarification étudiante mise en vigueur le 1^{er} janvier 2002, correspond à 50% du prix régulier. Elle est accordée seulement aux étudiants à temps plein, âgés entre 18 et 25 ans et résidant sur l'île de Montréal. De l'avis de la **Fédération étudiante universitaire du Québec (FEUQ)**, malgré les promesses électorales du maire de Montréal, le critère d'âge instaurant une discrimination tolérée par la Charte des droits est maintenu. Or, la société a évolué, aujourd'hui une forte proportion d'étudiants adultes voit son «*statut étudiant*» nié par ce critère.

Des ententes de principe avec plusieurs organisations étudiantes de la grande région métropolitaine pour mettre en place une campagne menant à la reconnaissance du «*statut étudiant*» à l'étudiant adulte (de 25 ans et plus) par la STM. Un avis⁹⁵ a été émis en 2006 et le dossier est réactivé. Selon **Jean-François Meilleur**, vice-président aux affaires externes de l'Association des étudiants et étudiantes en sciences de l'éducation (ADEESE): «*Cette campagne inclut autant des étudiants dans les centres d'éducation d'adultes, des centres de formation professionnelle, des Cégeps, des universités*»⁹⁶. D'après lui, 16 à 17 % des étudiants

inscrits à l'UQAM sont des étudiants adultes, qui étudient à temps plein, et qui sont privés de leur statut étudiant par la STM. Il faudra surveiller l'accroissement de cette part de marché importante pour les établissements d'enseignement, avec le vieillissement de la population.

6.1.3.1 Mutualisation : le U-Pass

La Fédération étudiante du campus de l'Université de Montréal (FAECUM) négocie depuis plusieurs années l'obtention d'une passe d'accès universelle de la STM pour tous les étudiants de cette institution, nonobstant leur lieu de résidence. Les autres universités montréalaises se tiennent plutôt coites dans ce dossier, aux prises davantage avec la hausse des frais de scolarité. Du côté de la STM, on reste optimiste, dans la ligne du Plan de transport (2007) :

«Des ententes de partenariats financiers existent entre plusieurs universités et sociétés de transport pour permettre le libre accès au TC aux étudiants universitaires, notamment aux États-Unis, au Canada, et depuis 2004, à Sherbrooke au Québec. Montréal entend évaluer avec les établissements d'enseignement universitaire l'opportunité et la faisabilité de l'implantation d'une telle mesure» (p. C-63).

Les négociations portent sur le point principal : qui va payer ? Un enjeu de taille, dans le contexte des hausses des frais de scolarité et du sous-financement des universités. Or, la mutualisation du TC par le biais du U-Pass dépasse largement le strict enjeu financier, engagé de surcroît isolément par une seule institution.

La mutualisation du TC est un succès sur une soixantaine de campus «verts», à l'exemple de l'Université de Washington à Seattle, de Boulder (Colorado), ou Simon-Fraser en Colombie-Britannique. La mutualisation est la prise en main de la Gestion de la demande de transport (GDT) par les associations étudiantes, en collaboration avec les universités et les transporteurs. La référence principale de ces initiatives vient des professeurs **Will Toors** et **Spencer W. Havlick (2004)**, également maire et conseiller de la ville de Boulder.

La politique de transport durable de la GDT la plus connue, est la carte **U-Pass** qui procure la liberté d'accès au TC. Ce n'est pas gratuit, il s'agit toujours d'un tarif différé pour l'utilisateur-payeur. Le coût global du TC entendu avec le transporteur, est divisé sur le nombre total des étudiants, et ajouté à la facturation individuelle des frais de scolarité payés aux services comptables de l'institution. Le montant est soit remis à l'association étudiante, qui paye ensuite la somme négociée au transporteur à date fixe, ou c'est géré centralement par l'institution. Les formules varient. Soit que le coût de la carte est noyé dans les frais généraux facturés aux étudiants. Parfois, le coût est inscrit distinctement sur la facture.

Le U-Pass représente toute une démarche citoyenne d'appropriation collective d'un service. Car au préalable, les membres des associations sont consultés par voie de référendum, après de larges débats. Généralement, pour obtenir l'accord des étudiants, l'entente doit représenter un rabais significatif sur l'achat de la carte mensuelle ordinaire. Et il y a des conditions strictes au retrait individuel. L'université est appelée à reconnaître le processus démocratique et à intégrer le programme dans son plan de campus durable. La technologie de la carte du transporteur et celle de l'université s'harmonisent, d'où une réduction des coûts de transaction et une mise à jour technologique commune. Les acteurs tendent à mettre leurs énergies en commun pour améliorer le système. Dans le meilleur des cas, le transporteur n'est plus le seul détenteur des informations.

Il existe de nombreux modèles de mutualisation étudiante. Mais ce sont toutes dans des villes mono-universitaires au réseau restreint. Le U-Pass s'inscrit dans une démarche de développement durable intégrant la mise en place d'autres mesures de transport actif (piétonnisation, pistes cyclables, etc.) et de vertes revitalisations. Les comités de gestion surveillent les résultats pour corriger les effets pervers (ex.: la facilité du libre accès tend à diminuer la marche près des campus). À Sherbrooke, sous un modèle partenarial particulier, le transporteur fait affaire directement avec l'université et étend son approche au cégep, au CHU, et aux entreprises. Dans plusieurs villes, on cherche à étendre cette politique à d'autres catégories d'individus (le personnel, les assistés sociaux, chômeurs etc.).

6.1.3.2 Tarif Alpha

Les personnes en situation de sous-alphabétisation limitent leurs déplacements et s'isolent socialement, le *Tarif Alpha* vise précisément à remettre ces gens en mobilité. En 2005, onze groupes en alphabétisation populaire se sont réunis au sein du Comité urbain de lutte (CUL). Leur objectif était d'agir en vue d'obtenir un tarif réduit dans les TC pour les étudiants adultes de plus de 25 ans, qui suivent des cours en alphabétisation populaire. On s'est inspiré des tarifs réduits dont bénéficient les étudiants de moins de 25 ans.

Selon **Stéphane Théorêt** du Centre d'alphabétisation la Jarnigoine de Villeray, les avantages pour la STM et la société sont plus grands que ce qu'il en coûterait:

«C'est plus de 425 000\$ d'argent neuf qui entrerait dans les coffres de la STM annuellement», (...) «si on convient que c'est près de 1 800 personnes à Montréal qui sont en alpha et qu'elles achèteraient une CAM à tous les mois».⁹⁷

Le coût actuel du titre de TC représente pour les participants aux classes d'alphabétisation une dépense trop importante pour leurs minces revenus. Le prix élevé les met face au choix entre aller aux cours de lecture et d'écriture, ou affecter cette somme aux besoins de subsistance. L'organisateur communautaire considère que de plus en plus, la mobilité est intimement liée à la mission des groupes en alphabétisation. Il admet avoir peu de ressources et d'outils pour intervenir, tout en reconnaissant les situations propres à la pratique différenciée de ses étudiants particuliers. Par exemple, le taux d'abandon est marqué, suite à une hausse de tarif.

En avril 2005, les participants du CUL ont revendiqué la reconnaissance d'un statut *Étudiant adulte*. T2000Qc et de la Table régionale des organismes volontaires en éducation populaire (TROVEP) ont appuyé la démarche. Avec son projet de Tarif Alpha, l'innovation sociale des pratiques du CUL lui a valu le *Prix Roma-Lavoie 2005*, soulignant l'originalité de l'initiative destinée à promouvoir une plus grande justice sociale dans la région de Montréal. La direction de la STM a d'abord répondu par la négative, offert son support moral, et enfin accepté d'étudier l'idée. Des réunions se sont tenues, mais l'affaire a tourné en queue de poisson, épuisant les participants, selon Théorêt.

Vers 2008, la demande s'est fondue dans une revendication nationale. Le Regroupement des groupes populaires en alphabétisation (RGPA) demande au ministère de l'Éducation, qu'une allocation de formation, de frais de garde et de transport soit instaurée. Un manifeste est en cours de rédaction. Si l'idée de revendiquer le Tarif Alpha au niveau municipal est temporairement mise en veilleuse, la reconnaissance gouvernementale du droit au transport favoriserait la prise en considération des besoins de transport des étudiants en alphabétisation.

6.2 Revendications tarifaires

6.2.1 Recommandation principale

Voici venu de recommander à T2000Qc l'adoption d'un programme de revendications tarifaires pragmatique. La gratuité universelle étant impossible à réaliser à court ou moyen terme dans le contexte montréalais, une baisse tarifaire universelle, ainsi qu'une tarification sociale et solidaire sont toutefois possibles à intégrer dans le système actuel de modulation des tarifs. Les critères du tarif solidaire peuvent et doivent être élargis. Des éléments du tarif solidaire concernent principalement les femmes et met en œuvre des correctifs ayant des effets positifs sur l'équité.

De plus, la discrimination selon l'âge imposée aux étudiants adultes de plus de 25 ans et les participants aux cours d'alpha doit être levée. Pour ce qui est du tarif social, s'il est octroyé en France aux ayants droits dirigés vers des programmes d'employabilité, la plupart des organisations sociales montréalaises sont réfractaires à un trop grand contrôle de l'État, qui segmente les couches sociales et organise ses interventions de redistribution qu'en fonction du marché du travail. Cependant, avec l'emploi de la technologie de l'OPUS, le sentiment de ségrégation s'efface et permet une opérationnalisation d'une redistribution sociale plus juste. La proposition tarifaire suivante tente de répondre aux besoins différenciés de la population, avec le moins de discrimination possible, tout en choisissant politiquement les groupes ciblés.

REVENDEICATIONS TARIFAIRES

La politique tarifaire de TC est équitable et productive, fondée sur des valeurs de solidarité, d'équité, d'égalité et de respect de l'environnement. Montréal, ville internationale du savoir. Montréal, ville de la famille. Montréal, ville de mobilité durable.

- Baisse graduelle de 50 % de la passe mensuelle sur 10 ans (en \$ constants)**
- Tarification sociale (à court terme) :**
 - Selon le faible revenu défini d'après le MPC.
- Tarification solidaire (à court terme) :**
 - un titre autorisant le déplacement de deux heures sur la même ligne d'autobus ;
 - un titre valable 24 heures pour un nombre illimité de voyages ;
 - la gratuité à partir d'un troisième enfant ;
 - la gratuité aux mères avec une poussette (hors pointe) ;
 - l'extension la semaine du programme *Sorties en Famille* (hors pointe) ;
 - la reconnaissance du statut d'étudiant adulte ;
 - une *U-Pass* à prix réduit, généralisée à l'ensemble des étudiants universitaires ;
 - un *Tarif Alpha* favorisant les participants aux cours d'alphabétisation ;
 - le libre passage à davantage de bénévoles accompagnateurs accrédités.

6.2.2 Autres recommandations

6.2.2.1 Politique de remboursement juste et équitable

T2000Qc devrait promouvoir le système de remboursement comme à Calgary. Sa politique de remboursement ou «*Refund policy*» est généreuse et rejoint les principes de justice sociale déployés par la tarification du «*Fair Fare*» :

«Un remboursement complet, moins 10 \$ frais d'administration est assuré si le passage est retourné avant le premier jour du mois suivant. Une fois que le mois a commencé, les remboursements seront calculés au prorata en fonction du nombre de jours qui ont expiré, y compris le jour où il est retourné. La valeur de la passe sera réduite de la valeur équivalente à deux voyages par jour de transit au prix actuel, en comptant, de la passe retournée. Le remboursement sera calculé au prorata de la date d'achat si le client peut produire un reçu qui indique clairement la date, le tarif du produit, et le prix payé»⁹⁸.

Ne sont pas éligibles pour le remboursement en espèces la passe quotidienne pour adultes et pour les jeunes. Mais les billets et le laisser passer quotidien peuvent être retournés et leur valeur utilisée pour acheter des billets en cours ou d'autres produits tarifaires, cela au moment d'un changement de prix. Cette politique réduirait la surconsommation des titres, lorsque le nombre de passages complétés est inférieur à la valeur d'achat. Elle contrecarre toutefois la récupération des coûts comprise par la modulation commerciale des prix. Car le transporteur compte sur cette sous-utilisation de la passe mensuelle, une fois vendue.

6.2.2.2 Quelques autres recommandations

- Exiger de la STM qu'elle rende publiques toutes ses études sur les sujets nécessaires liés à la tarification et le financement et qu'elle réalise des études exhaustives sur ces sujets ;
- La participation de T2000Qc aux coalitions existantes, afin que le point de vue de T2000Qc pénètre dans tous les secteurs actifs de la société civile et favorise l'émergence d'un mouvement social ;
- L'organisation d'une vaste tournée auprès des dirigeants des organismes de la société civile et des politiciens ;
- L'organisation de conférences publiques, s'adressant à la population en général ;
- La mise sur pied d'une vigie, soit un service de recherche et de communication ;
- La vulgarisation, l'information, la sensibilisation et la mobilisation ;

- La sollicitation du monde universitaire à la recherche pour l'association.

Dans la perspective de sa mission de **défense des droits des usagers** :

- T2000Qc doit porter une attention particulière aux contrôles excessifs et à la judiciarisation liés à la perception des tarifs, à la «*fraude*» et au resquillage ;
- T2000Qc devrait aussi voir de près à la **municipalisation** de toutes les entités organisationnelles de service, tel Transesco. Ces entreprises privées sont rentables, et leurs surplus doivent être versés dorénavant intégralement aux ressources disponibles pour participer à combler la part tarifaire ;
- T2000Qc devrait aussi évaluer l'instauration d'un **Versement transport** (taxe sur la masse salariale des entreprises montréalaises comptant neuf employés et plus), dédié aux opérations, car le TC fournit de la main d'œuvre et des clientèles aux entreprises privées (modèle français) et aussi évaluer le **fractionnement de la taxe de vente** québécoise (modèle américain) ;
- T2000Qc devra veiller à la participation accrue des automobilistes, avec l'**accroissement de la taxe d'accise sur l'essence dédiée aux opérations et non aux immobilisations**.

Péroration

La société se restructure, se renouvelle. C'est en même temps que se constituent les rapports sociaux et le mode de production, dont le service public de TC assure la pérennité. Le palimpseste de la ville est aussi composé des valeurs morales propres à chaque étape du développement d'une ville. Ainsi, nous pourrions revisiter l'histoire de l'apparition des tarifs différenciés pour en déceler les conditions d'instauration, les origines et motivations.

Absence de mouvement social

Une base de départ de cette présente étude se rapporte à la théorie de la consommation collective de Manuel Castells. La période étudiée a été tenue du côté des nouvelles pratiques instituées par les mouvements sociaux. Les organisations de la société civile sont pour la plupart engagées dans la dynamique des partenariats avec l'opérateur, bien qu'actives de temps à autre pour soulever leur opposition. Toutefois, l'importance des hausses générales les mobilise en résistance aux politiques gouvernementales. Au moment de terminer cette présente recherche, seule à s'indigner publiquement de la dernière hausse de tarif du TC, T2000Qc tente de coaliser d'autres organisations autour de ses revendications. Aucune pratique alternative ni mouvement social qui auraient le potentiel évoqué par Castells d'influencer de nouvelles politiques étatiques n'ont été observé, outre les discussions internes des groupes qui les mènent à exprimer des revendications, et non obstant le passage «*frauduleux*» et non organisé, ni véritablement évalué, d'usagers sautant la guérite. Une réappropriation collective, au sens de Castells, mériterait d'être investie de nouveau par un mouvement social. Il s'agit là d'une piste centrale à explorer pour T2000Qc. L'organisme devra se fondre ou instituer un mouvement social plus large, afin de mettre en œuvre des pratiques distanciées et innovatrices. La politique a horreur du vide. À T2000Qc de participer à rassembler les conditions d'un mouvement social significatif.

Retour sur la gouvernance et le DD

Nous avons aussi vu dans ce texte que le tarif du TC est quasi absent du programme du DD, car le développement économique en général et le Plan de transport de Montréal, dont les infrastructures routières et de TC dépendent, s'en soustraient passablement. Ce double discours très variable en intensité atteste l'affirmation de **Michel Casteigts (2007)** soit que le DD est «*un*

concept polysémique et en extension» de la nouvelle gouvernance. Les scientifiques qui cherchent à établir des indicateurs qualifiables entre la sphère sociale et les sphères économiques et environnementales présentent de nouvelles alliances propres à impulser de nouvelles normes en devenir.

Par exemple, **Gilles Sénécal (2005)**, observant l'expérience canadienne, opine que les politiques publiques liées au DD permettent une normalisation des valeurs liées à la qualité de vie, définissant les seuils mesurés, spécifiant des critères de planification et d'aménagement, afin d'intervenir sur le cadre bâti et sur les facteurs reliés aux composantes sociales, ceci dans le but d'en influencer les comportements. Ces critères opérationnels dans une planification de développement s'accordent, par exemple, sur l'importance de contrer l'étalement urbain. Quelle serait la place d'une pleine accessibilité physique et économique dans la redéfinition des valeurs propres à une meilleure qualité de vie des Montréalais ? Cette question reste ouverte.

Des conditions de la gouvernance ont des intensités variables. Par exemple, selon **Michel Casteigts (2003)**, la gouvernance est «(...) *un processus de gouverne par des réseaux comprenant des acteurs du système public et du secteur privé*» (p. 6), dont les gouvernements se disent habituellement effacés du débat. Or, dans le cas présent, le gouvernement local assume plutôt ses choix politiques. Néanmoins, la gouvernance du DD des acteurs institutionnels présente un leadership, prédisposant de nouvelles façons de faire de l'action publique et privée dans des dossiers communs. L'efficacité du plan de TC implique à cet effet, un partenariat inter-institutionnel pour mener des actions cohérentes à de multiples échelles et qui créeront un effet d'agglomération où tout le monde cherche son compte. Ainsi, des stratégies territoriales de convergence des règles et décisions intègrent les activités marchandes et non marchandes, avec une préoccupation importante sur la croissance du commerce. Ceci pour ne pas perdre ou mieux, augmenter une part concurrentielle (ici avec l'auto). D'après Casteigts, soit que la régulation idéologique passe par l'idée d'un consensus à former autour de conventions d'appartenances territoriales, soit par un «*ensemble de règles, de formulations vagues, d'origine obscure, de caractère arbitraire et dépourvues de sanction juridique*» (op. cit. Favereau 1999, p. 12).

«L'émergence du territoire comme acteur stratégique, porteur des intérêts de l'ensemble de ses occupants privés ou publics, montre que sont à l'oeuvre des mécanismes de coordination qui transcendent les différences de statut ou de fonction» (id.).

Sous le slogan «*Mouvement des usagers*», les partenariats et consensus espérés pas la STM, sont des mécanismes qui permettent l'échange d'information, un supposé partage du savoir, ainsi qu'une évaluation commune des problèmes et solutions. Casteigts présente des règles *non dites* que l'économie des conventions soulèvent, alors qu'elles ont été introduites dans le champ des politiques publiques...

«(...) *pour rendre compte de l'efficacité de la coordination par le marché bien que l'incomplétude des informations dont disposent les agents économiques limite la rationalité de leurs choix*» (Favereau, 1999. op. cit. id.).

Le discours de la gouvernance de la STM a comme objet idéologique la mission «(...) *d'accompagner les ajustements du dispositif conventionnel*» (p. 10), une fonction régulatoire et révélatrice des tensions et remaniements notamment en période de crise. Nous pouvons enfin conclure qu'en matière de tarif, la gouvernance correspond très largement à la définition de Casteigts.

Entre science et société

L'expression «*développement durable*» n'est pas d'origine scientifique, mais politique, selon **Jollivet (2004)**. Le concept est extensif, il s'introduit dans le langage pour communiquer auprès du public en général, à partir d'une *économie des conventions* évoquée par Casteigts. Sa pertinence en tant que notion scientifique reste à établir, tout en traduisant une certaine évolution des rapports entre la science et la société, selon Jollivet :

«*Son intérêt pour la recherche est de ne rien poser, de n'être qu'un cadre, un champ des possibles à construire. Elle conduit par construction à se demander en quoi consistent et où se situent dans le fonctionnement des sociétés les processus essentiels à travers lesquels ce qu'elle présuppose prend corps ou pose problème, et qui sont à prendre en charge par la recherche. Les postulats sur lesquels elle est bâtie obligent à un décentrement des questions et des démarches de recherche. Elle est une invitation à construire des questionnements, des objets de recherche et des démarches de recherche appropriés*» (id., p. 9)

La recherche travaille à solutionner les problèmes urbains. Or, la notion de DD déstabilise la recherche et les disciplines en provoquant l'apparition de concepts mixtes. L'injonction qu'introduit le DD dans la recherche se résume à «(...) *l'identification par les chercheurs de niches offrant de véritables opportunités de bricolages novateurs et porteurs d'avenir*» (id.). Cela malgré la «*forte inertie des dispositifs institutionnels de recherche, ainsi que des individus*» (id.).

Par ailleurs, ce présent travail a pris le pari dès le départ de s'inspirer de la société civile. Si «(...) *des concepts venus de la société organisent le travail de recherche (...) cela ne peut qu'avoir des*

répercussions sur la science elle-même. À travers eux, le social pénètre la science. Il faut faire avec, l'accepter comme une fécondation à maîtriser, le contester ou le refuser» (id.).

La tarification, miroir du développement durable

La proposition de revendications tarifaires ici développée, souscrit aux souhaits des transporteurs du Québec :

«Dans le cadre nouveau du développement durable et dans une logique d'équité de l'offre en mobilité, la prise en compte de ces populations est socialement centrale. Les clientèles captives du TC (jeunes, aînés, personnes à faible revenu, personnes ne possédant pas d'automobile...) doivent donc être prise en compte pour la planification des systèmes de transport, afin de leur garantir l'accès aux services essentiels, à l'éducation, aux loisirs, etc. Le TC représente dans ce cas un service indispensable dont ces populations sont directement dépendantes et l'ignorer revient à mettre de côté une partie de la société qui est particulièrement vulnérable» (p. 158).

L'Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ, 2010) formule ainsi huit objectifs stratégiques pour l'avenir. Le premier nous intéresse davantage, il témoigne de la préoccupation nouvelle de responsabilité sociale des transporteurs :

*«Faciliter l'accessibilité et l'équité : véhicules réguliers adaptés aux personnes à mobilité réduite ; solutions spécifiques de transport adapté ; **prix réduits voire gratuité pour certaines catégories de la population ; lutte contre la marginalisation** par une bonne desserte du territoire ; partenariat avec des générateurs d'affluence...» (p. 160).*

En conclusion, laissons à **Myroslaw Smereka (2010)** le mot de la fin de cette étude, avec cette brève péroraison :

«La tarification signifie une récupération des coûts réels, tant économiques, environnementaux que sociaux. Le développement durable vise l'harmonisation de l'économique, de l'environnemental et du social. Or, la gouvernance territoriale, comme l'affirme Michel Casteigts, est un processus décisionnel faiblement formalisé, interinstitutionnel, comportant des débats ouverts avec le souci de dégager des positions consensuelles. Plus la gouvernance territoriale dégagera des positions consensuelles, plus l'on s'approchera de l'idéal-type qu'est le développement durable, car ce dernier n'est pas d'origine scientifique mais politique».

Normand Lalonde, 2011

BIBLIOGRAPHIE

- ASCHER, François, «*Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses : un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques*», Conférence à la Biennale de Rotterdam, 2003, 11 p.
- BEAUDET, G., MORENCY, C. et al., «*La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable*», Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ), 1010, 181 pages, à <https://secure1.netwrox.com/atuq/bibliotheque.asp>
- BONFANTI, Gabriele et WAGENKNECHT, Thierry, «*Les facteurs humains réduisent le taux d'agression et de fraude*», PTI janvier / février 2010, pp. 28 à 32, à www.uitp.org/publications
- BOUCHARD, L., FACAL, J., FORTIN, P., MONTMARQUETTE, C., PRATTE, A. et al., «*Pour un Québec lucide*», le 19 octobre 2005, consulté à http://classiques.uqac.ca/contemporains/finances_publicques_qc/manifeste_qc_lucide.pdf
- BOURDIN, Alain, «*Anthropologie de la mobilité*», conférence au CSO, Nantes, 2002, 6 pages
- BUSSIÈRE, Yves, «*Effet du vieillissement démographique sur la demande de transport dans la région métropolitaine de Montréal, 1986-2011*», Cahier québécois de démographie, Vol. 19, nu. 2, automne 1990, p. 325-350, consulté le 29 septembre 2009 à <http://id.erudit.org/ierudit/010053ar>
- CASTEIGTS, Michel, «*Transports urbains : la gouvernance territoriale face aux défis du développement durable*», Conférence de l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur sécurité), Centre des congrès Palais des Papes, Avignon, 2003, Vidéo consultée en ligne le 3 décembre 2007 à <http://www.canalc2.tv/video.asp?idVideo=1983&voir=oui&mac=yes&btRechercher=&mots=&idfiche>
- CASTEIGTS, Michel, «*La gouvernance urbaine, entre science et idéologie*», Communication aux Rencontres internationales Démocratie et Management local, ENAP, Québec, 2003
- CASTEIGTS, Michel, «*Optimisation du développement durable et management territorial stratégique: de la gouvernance locale à la transaction sociale*», Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement, Hors-série 6, 2009, [En ligne], URL : <http://vertigo.revues.org/index8987.html>
- CASTELLS, Manuel (1942-), «*Luttes urbaines et pouvoir politique*», Collections : Cahiers libres 244, Paris F. Maspero, 1973, 131 pages
- CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU), «*Le débat : la gratuité des Transports Collectifs Urbains ?*», Trans Flash N°352, Bulletin d'information des déplacements urbains départementaux et régionaux, Avril 2010, trois pages, consulté en ligne à <http://www.certu.fr/catalogue/download/panier/Transflash%20352-avril%202010.pdf>
- CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU), «*La tarification sociale et solidaire dans les transports publics départementaux*», Données et analyses – Ouvrage et Cédérom, novembre 2006, ISSN 0998-0059, 94 pages
- CERVERO, Robert, «*Reverse Commuting and Job Access in the United States*», Institute of Urban and Regional Development, University of California (Berkeley), prepared for International Seminar on Day-to-Day Mobility and Social Exclusion, *Institut pour la ville en mouvement*, University of Marne-la-Vallée, December 2002, 9 pages
- CHAIGNEAU, E., BESSONE, M., «*La tarification dans les transports publics urbains, départementaux et régionaux*», Dossiers Mobilité Transport, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, Lyon, France, 1998, 205 p. : ill. en coul.,
- CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTREAL METROPOLITAIN et SECOR, «*Le transport en commun - Au cœur du développement économique de Montréal*», Montréal, Novembre 2010, 54 pages, à www.cmm.qc.ca
- CHOAY, Françoise, «*L'urbanisme, utopies et réalités, Une anthologie*», éditions du seuil, Collection Point, numéro 108, Paris, 1965, p. 194.
- CLERMONT, Yvon C.R., «*Histoire de la Commission de transport de Montréal – Les dix premières années 1959-1960*», Éditions Cartes Blanches, Montréal, 1997, 240 pages

COLLECTIF SANS TICKET, «*Le livre-accès*», préface de Isabelle Stengers, postface de Yann Moulier-Boutang, Éditions du Cerisier, coll. Place publique, Mons (Belgique), 2001, 159 pp. ISBN 287267058, et site Internet à <http://cst.collectifs.net/sommaire.php3>

COLAS, Véronique, «*Vaincre les obstacles à la mobilité des femmes*», Conseil des Montréalaises, 2007, ISBN 978-2-7647-0701-2, Août 2007, 35 pages, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_MONTREALAISES_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CM_plan_transport.pdf

COLAS, Véronique, «*Pour qu'elles embarquent !*», L'accessibilité du transport collectif et son impact sur la qualité de vie, avis du Conseil des Montréalaises, novembre 2009, 70 pages, à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_MONTREALAISES_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Pour_quelles_embarquent.pdf

COMITE CONSULTATIF DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETE ET L'EXCLUSION SOCIALE, «*Des tarifs qui excluent... Des solutions qui rassemblent-Les répercussions des hausses tarifaires sur les conditions de vie des personnes à faible revenu*», Gouvernement du Québec, 2007, 44 pages, consulté en ligne le 28 avril 2008 à http://www.cclp.gouv.qc.ca/publications/pdf/avis_hausses_tarifaires.pdf

CONFERENCE REGIONALE DES ELUS DE MONTREAL, «*Rapport sur la pauvreté à Montréal*», Forum régional sur le développement social de l'île de Montréal (2004), Montréal, p. 25

CORBO, Claude, «*Réflexions sur les facteurs d'employabilité des diplômés en sciences humaines*», dans «*Où conduisent les sciences politiques ?*», Réseau Science politique (RSP), Vendredi 20 février 2004, pages 17 à 24

CORDIER, Bruno, «*La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts*», Rapport final, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie ; Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (ADETEC), Clermont-Ferrand, France, 2007, 180 pages, tableaux, figures, disponible en ligne à http://172.16.30.3:8080/documents/drast/PREDIT_0082.pdf

CRESSWELL, Tim, «*On the move – Mobility in the modern western world*», Cap. VI, Routledge Ed., New York. London, 2006, p. 147-173.

CROZIER, Michel, «*État modeste, État moderne : stratégie pour un autre changement*», A. Fayard, Paris, 1987, 316 p., ISBN 2213016925

DAGENAIS, J.-P. et al., «*Ironie du char*», Essai, à compte d'auteurs, Montréal, 1987, 208 pages

DAGENAIS, Richard, «*Évaluation et atténuation des répercussions des hausses des tarifs d'électricité et de transport en commun sur les ménages à faible revenu : réflexions et propositions de la Coalition des associations de consommateurs du Québec (CACQ)*», publié pour la Journée nationale de réflexion sur les répercussions des hausses tarifaires, 22 novembre 2007, 18 pages

DELORME, Pierre, «*De l'école de Chicago à l'imaginaire urbain*», in «*La ville autrement*», (dir.), (2005). Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 300 pages, consulté à http://www.vrm.ca/ville_autrement.asp?ID=656

DELORME, Pierre, (sous la dir. de), «*Montréal, aujourd'hui et demain*», Montréal, Liber, 2009, 344 pages

DUHAMEL, Yves, «*Gratuité des transports publics urbains et répartition modale*», PREDIT, groupe opérationnel ; #1 : Mobilité, territoire et développement durable, Marché ADEME, Ivry, France, 29 juin 2004, 68 pages

FACAL, Joseph, LACHAPPELLE, Lise et MONTMARQUETTE, Claude, «*Mieux tarifer pour mieux vivre ensemble*», Rapport du Groupe de travail sur la tarification des services publics, Gouvernement du Québec, Québec, 2008, 103 pages

FEDOU, LHOSTIS, RAYMONS ET SYLVESTRE, «*La tarification sociale dans les transports urbains – La mise en œuvre de l'article 123 de la loi SRU*», Conseil général des ponts et chaussées (No 2004-0376-01), Inspection des affaires sociales (No RM2006-129P), Août 2006, 78 pp., disponible en ligne à <http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/064000816/0000.pdf>

FÉDÉRATION ÉTUDIANTE UNIVERSITAIRE DU QUÉBEC (FEUQ), «*Avis portant sur l'abolition du critère de l'âge pour le tarif étudiant du transport en commun à Montréal*», Fédération étudiante universitaire du Québec (FEUQ), décembre 2010, 41 pages

FOUCHARD, Laurent, «*Les rues de Lagos : espaces disputés/espaces partagés*», in Flux, no. 66-67, octobre 2006, mars 2007, p. 62-72

FRECHET, Guy, LANCTOT, Pierre et MORIN, Alexandre, «*Prendre la mesure de la pauvreté : Proposition d'indicateurs de pauvreté, d'inégalités et d'exclusion sociale afin de mesurer les progrès réalisés au Québec – Avis au ministre*», Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion (CEPE), Gouvernement du Québec, ISBN 978-2-550-54151-6 (imprimé), ISBN 978-2-550-54152-3 (pdf), 19/06/09, 75 pages. Présentation de l'Avis du CEPE, par Alain Noël et Vivian Labrie, disponible à http://www.cepe.gouv.qc.ca/publications/pdf/presentation_avis_CEPE.pdf

GARGOV, Philippe, «*Enjeux et potentiels de l'information collaborative dans les transports en commun*», Sous la dir. de Eric MAGNIN (Paris 7), Bernard Chavance (Paris 7) et Bruno Marzloff (Groupe Chronos), Université de Paris 7, 2008, consulté en ligne à <http://www.groupechronos.org/index.php/fre/projets/etudes/enjeux-et-potentiels-de-l-information-collaborative-dans-les-transports-en-commun>

GÉLINEAU, Lucie, «*Fondements pour une théorie ancrée de la conscientisation dans le cadre de la recherche-action participative et de l'éducation dans une perspective mondiale*», Université de Montréal, Programme de Sciences humaines appliquées, Faculté des études supérieures, Thèse présentée en vue de l'obtention du grade de Philosophiæ Doctor (Ph. D.), juin 2001, 226 pages et annexes, consulté en ligne à <http://www.theses.umontreal.ca/theses/nouv/gelineau1/these.pdf>

HANNA, David B., «*Les réseaux de transport (chemins de fer, tramway, rues) et le développement urbain à Montréal. La question de l'étalement urbain*», Coloquio sobre "El desarrollo urbano de Montréal y Barcelona en la época contemporánea: estudio comparativo". Universidad de Barcelona, 5-7 de mayo de 1997, consulté à <http://www.ub.es/geocrit/hanmntr.htm> cet article est tiré du premier chapitre de HANNA, David B., «*Transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise: un essai d'interprétation historique*», 1993, 81 pages.

HAMBURG, J.R., et al., 1996, «*Mobility as a Right*», Transportation Research Record 1499, 52-55.

HAMEL, P.-J., «*Comparaison des recettes nettes obtenues de Stationnement de Montréal avec celles qui auraient pu être obtenues en conservant la gestion du stationnement en régie (1994-2024)*», Groupe de recherche sur les infrastructures et les équipements urbains (GRIEU) et Groupe de recherche sur l'innovation municipale (GRIM), version finale 2000.12.11, consulté en ligne à <http://www.vrm.ca/stationnement.asp>

HURTEAU, P., HEBERT, G. et FORTIER, F., «*La révolution tarifaire au Québec*», rapport de recherche, Institut de recherche et d'informations socio-économiques (IRIS), Montréal, octobre 2010, 39 pp., disponible en ligne à http://www.iris-recherche.qc.ca/publications/la_revolution_tarifaire_au_quebec.pdf

JUNCA-ADENOT, Florence, «*Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine durable*», dans «*Montréal aujourd'hui et demain*», sous la direction de Pierre Delorme, Liber, Montréal, 2009, pp. 143-163

JUNCA-ADENOT, Florence, «*Le rôle des transports dans le développement économique de la région*», chap. X, in «*Les défis et les options de la relance de Montréal*», sous la direction de Luc Normand Tellier Sainte-Foy : Presses de l'Université du Québec, 1997 viii, 196 p. : ill. ; 23 cm., consulté à <http://site.ebrary.com/lib/uqam/Doc?id=10225692>

KATSHINGU, Rémy, «*Initiation à la microéconomie*», 383-143-JR Acteurs économiques – PA: 383-920-RE 2-1-3 2,00, Cégep Saint-Jérôme, consulté en ligne le 10 février 2010 à <http://www.rkatshingu.ep.profweb.qc.ca/wp-content/uploads/2009/02/micro-exercices-elasticite2.pdf>

KAUFMANN, Vincent, «*Comment la mobilité transforme la ville*», in «*Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*». Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, numéro 46, 2008, pages 61-69

- KAUFMANN, Vincent, JEMELIN, Christophe, «*La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?*», Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR), Lausanne, octobre 2004, 10 pp., consulté en ligne le 30 janvier 2008 à <http://eso.cnrs.fr/IMG/pdf/kv.pdf>
- KAUFMANN, Vincent, «*Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains*», La ville aux limites de la mobilité, Paris, PUF, 2006, pages 223-233
- KAUFMANN, Vincent, «*À la recherche du potentiel de mobilité maximum*», in «*La mobilité généralisée - formes et valeurs de la mobilité quotidienne*», 2007, p. 79-88
- LABERGE, Mathieu, «*Inefficacité, iniquité et marché politique : bases de l'immobilisme fiscal au Québec*», CIRANO, 2008, 33 pages
- LAMOTHE, Raymonde, «*À propos du métro*», Hurtubise HMH, Montréal, 1993, 93 pages
- LANNOY, Pierre et RAMADIER, Thierry, «*La mobilité généralisée – Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*», éditions Academia-Bruylant (Réf. : 2871), coll. Science, éthique et société - N° 2, Belgique, 2007, 142 pages, ISBN 978-2-87209-871-2
- LE BRETON, E. (7 janvier 2006), «*Mobilité et inégalités sociales*», communication lors de la 603^e conférence de l'Université de tous les savoirs, Paris, retranscription (2010) à http://www.lemonde.fr/savoirs-et-connaissances/article/2005/12/29/eric-le-breton-mobilite-et-inegalites-sociales_725367_3328.html
- LE BRETON, E., «*Bouger pour s'en sortir*», Mobilité quotidienne et intégration sociale, coll. Sociétales, Ed. Armand Collin, 2005.
- LE BRETON, E., «*La mobilité quotidienne dans la vie précaire*», note de recherche pour l'Institut pour la ville en mouvement – PSA Peugeot-Citroën et Abeille Aide et Entraide, Paris, 2002, 28 p.
- LE BRETON, E., «*L'utilisateur des transports collectifs : client, usager, ou citoyen ?*», L'Harmattan, coll. *Villes et entreprises*, 2002
- LE GOFF, O., «*L'invention du confort - naissance d'une forme sociale*», Lyon, Presses universitaires de Lyon, 3, 215 pages
- LEMELIN, André, HAMEL, Pierre J., STERCK, Alain, «*Étude sur la mise en place d'une taxe sur le stationnement dans la grande région de Montréal*», Rapport final présenté au Conseil Régional de l'Environnement de Montréal, INRS-Urbanisation, juillet 2000, 135 pp., consulté en ligne à <http://www.vrm.ca/documents/RapRV.pdf>
- LENAIN, Luc et HARZO, Christian, «*Évolution et adaptation de la tarification sociale dans les transports publics de la Communauté Urbaine de Dunkerque*», Observatoire Social de Lyon pour la Communauté Urbaine de Dunkerque, Septembre 2000, 75 pp., consulté en ligne à <http://i.ville.gouv.fr/reference/716>
- LITMAN, Todd. *Social Inclusion as a Transport Planning Goal in Canada – Contribution to the FIA Foundation G7 COMPARISON*, Victoria Transport Policy Institute, 3 mars 2002, op. cit in SMEREKA, M. (2007)
- MARTIN, Louis-Alexandre, «*Rapport de recherche sur les droits des usagers du TC urbain au Québec*», dans le contexte du projet intitulé «*La participation efficace des usagers : Un ingrédient essentiel à la défense collective des droits*», Transport 2000 Québec, septembre 2009, 40 pages
- MARX, Karl (1859), «*Contribution à la critique de l'économie politique*», p. 18 à http://classiques.uqac.ca/classiques/Marx_karl/contribution_critique_eco_pol/critique_eco_pol.pdf
- MARZOFF, Bruno, «*Les tarifications : la boîte noire des transports*», publié en ligne le 10/05/2005 à <http://www.groupechronos.org/index.php/fre/themas/dossiers/les-tarifications.-la-boite-noire-des-transports>
- MONET, «*Le développement durable en bref - 17 indicateurs-clés pour mesurer le progrès*», Office fédéral de la statistique, Section Environnement, développement durable, agriculture, Neuchâtel, Suisse, 2005, 24 pages, consulté en ligne le lundi 21 avril 2008 à

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/21/22/lexi.Document.66551.pdf>

MONTRÉAL, Texte du Contrat entre La Cité de Montréal et la Compagnie des tramways de Montréal, sanctionné le 9 février 1918, 43 pages, Grande bibliothèque nationale, Collection nationale, microfiche MIC/B524/84911

MONTMARQUETTE, C., FACAL, J., LACHAPPELLE, L., « *Mieux tarifier pour mieux vivre ensemble* », rapport du Groupe de travail sur la tarification des services publics, Gouvernement du Québec, avril 2008, 324 pages

ORFEUIL, Jean-Pierre, « *Déplacements et inégalités : la mobilité comme nouvelle question sociale* », communication pour la journée d'étude Faire société en France et en Europe au XXI^e siècle, organisée par le Centre d'analyse stratégique, le 25 avril 2006, consulté à www.ville-en-mouvement.com

ORFEUIL, J.P., « *Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir* », 2004

PARISIEN, Normand, « *Financement des transports en commun au Québec : enjeux et perspectives de Transport 2000 - Pour sortir de l'impasse* », Montréal, 2007, à

http://www.transport2000qc.org/index.php?option=com_content&view=article&id=66&Itemid=81

PARKIN, Michael, BADE, Robin et VAN ANDENRODE, Marc, « *Introduction à la microéconomie moderne* », 2^e édition, Édition du Renouveau pédagogique, Saint-Laurent, 1999, 553 pp.

PHARAND, Jacques, « *À la belle époque des tramways* », Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1997, 280 pages

ROSE, D., TREPANIER, M., POIRIER, C., GALLANT, N., « *L'entretien* », document powerpoint pour le cours EUR 8214 - PRA 8110, Institut nationale de la recherche scientifique (INRS), Automne 2008

SÉNÉCAL, G., REYBURN, S. et POITRAS, C. (2005), « *Métropole et développement durable : regard sur la programmation des villes canadiennes* », dans *La ville durable, du politique au scientifique*, chap. V, Paris, Cemagref, Cirad, Ifremer et INRA, pp. 71-87

SIMONE, Aboudoumalig, « *Urban circulation and the everyday politics of African urban youth : The case of Douala, Cameroon* », International Journal of Urban Research, Vol. 29(3) :516-532

SMEREKA, Myroslaw, « *Tarification du transport en commun à Montréal* », communication livrée à l'Université du Québec à Montréal pour Transport 2000 Québec, le 19 novembre 2010.

SMEREKA, Myroslaw, « *La tarification solidaire des transports collectifs* », Table ronde sur la tarification des transports, Colloque La Ville en réseaux, Association des étudiantes et étudiants d'Études urbaines, UQAM, Montréal, 2 avril 2009, 20 pages

SMEREKA, Myroslaw, « *L'exclusion sociale reliée au transport des personnes au cœur du développement durable* », communication, Table ronde sur l'accessibilité du transport en commun et le droit à la mobilité, Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, Centre Saint-Pierre, Montréal, 22 novembre 2007, 30 pages

SMEREKA, Myroslaw, « *Politique tarifaire nationale et gratuité du transport en commun au Québec: utopie ou manque de volonté?* », Communication présentée au Colloque de Transport 2000 Québec, 12 octobre 2005, Montréal, Consulté en ligne le 8 novembre 2007 à

http://www.transport2000qc.org/dossiers/tarification/MSmereka_complet.pdf

SMITH, Adam (1723-1790), « *La richesse des nations* », Collections : Les livres qui ont changé le monde, Paris : Le Monde : Flammarion, 2009, 216 p. ; 20 cm., ISBN 9782081226746

SOCIETE DE TRANSPORT DE MONTREAL (STM), « *Le mouvement est en marche* », Rapport de développement durable 2009, orientation # 8, disponible en ligne à <http://www.stm.info/en-bref/rdd2009.pdf>

SOCIETE DE TRANSPORT DE MONTREAL (STM), « *Pour un transport collectif toujours plus accessible* », Document-synthèse sur l'accessibilité géographique, universelle et économique du transport collectif montréalais, Avril 2010, 19 pages

STATISTIQUE CANADA (1996). *Votre guide d'utilisation de l'indice des prix à la consommation*, 18 p.

<http://www.statcan.ca/francais/freepub/62-557-XIB/french.pdf>

STRAUSS, Anselm L. et CORBIN, Juliet M., «*Les fondements de la recherche qualitative : techniques et procédures de développement de la théorie enracinée*», Collections Res socialis, v. 22, Academic Press Fribourg, 2004, 342 p. : ill. ; 22 cm. , ISBN 2827108860

TERMOTE, Marc, «*Les prévisions démographiques, leurs impacts, et les stratégies urbaines*», cahier 3, les conférences URBA 2015, janvier 2008, pp. 9 à 16, consulté en ligne à www.forumurba2015.com

THOMAS, Rachel, «*Quand le pas fait corps et sens avec l'espace*», Aspects sensibles et expressifs de la marche en ville», Cybergeo, Article 261, consulté en ligne le 25 avril à www.cybergeo.eu/index4304.html

TOOR, Will et HAVLICK, Spencer W., «*Transportation & Sustainable campus communities : issues, exemples, solutions*», Island press. 2004. 293 pages

TRANSPORT 2000 QUEBEC, «*La participation efficace des usagers : Un ingrédient essentiel à la défense collective des droits*», Rapport de recherche sur les droits des usagers du transport collectif urbain au Québec, Transport 2000 Québec, Septembre 2008, 40 pages

UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTEURS PUBLICS (UITP), «*Joint UITP-CUTA International Security Conference Public Transir System and Security : Achieving the right balance*», CD Montréal, 11-12 November 2009 : «Aggression and Fare Evasion in 2007: Survey of over 30 public transit companies» (PowerPoint) , Sylviane Delmas, Service Relations, RATP, Paris, France and Chairperson of UITP, Human Resources Commission, Ezio Castagna, Director General, CTM, Cagliari, Italy and Chairman of UITP Bus Committee.

UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTEURS PUBLICS (UITP), «*Joint UITP-CUTA International Security Conference Public Transir System and Security : Achieving the right balance*», CD Montréal, 11-12 November 2009.

UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS (UITP), «*Les trois pôles de la mobilité durable*», 2004, consulté en ligne à http://www.railway-mobility.org/docs/uitpleaflet_fr.pdf

URRY, John, «*Mobilité et connexions*», Département de sociologie, Université de Lancaster, Paris, avril 2002

VANDERMISSEN, Marie-Hélène, «*Évolution récente de la mobilité à Québec : Qu'en est-il des différences selon le genre?*», in LANNOY, Pierre et RAMADIER, Thierry, «*La mobilité généralisée*» (2007).

VILLE DE MONTREAL, «*Bilan environnemental : Qualité de l'air à Montréal*», Direction de l'environnement et du développement durable, coul., 2009, 8 pages

VILLE DE MONTRÉAL, «*Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*», Production Phase 2007–2009, 113 p., consulté en ligne le 16 février 2008 à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/dev_durable_fr/media/documents/PSDD_2007-2009F.pdf

VILLE DE MONTRÉAL, «*Plan de transport*», 17 mai 2007, 153 pages, consulté en ligne le 28 janvier 2008 à http://www.ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/LIBRAIRIE_FR/DOCUMENTS/PLAN_DE_TRANSPORT.PDF

WHITE, E., CRAEYBECK, Y., «*La Belgique politique, de 1830 à nos jours*». Édit. Labor, Bruxelles, 1987

Autres sources consultées

- BALLET, Jérôme, DUBOIS, Jean-Luc et MAHIEU, François-Régis, « *À la recherche du développement socialement durable : concepts fondamentaux et principes de base* », revue numérique Développement durable et Territoire, Dossier n°3, Lille 2004, à <http://www.revue-ddt.org/>, in SMEREKA, M. (2007)
- BOUSCHEL, Lyna « *Highlights of paper to board for the vote on the Transport 2000 Québec survey* », MCW, 2010
- BRUNDTLAND, Gro Harlem, « *Notre avenir à tous* », Rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'ONU, Avril 1987, consulté en ligne à http://fr.wikisource.org/wiki/Rapport_Brundtland
- CALEDON INSTITUTE of Social Policy, « *Success for Fair Fares* », Community stories, Février 2009, ISBN #1-55382-348-6, 3 pages à www.caledoninst.org
- CALEDON INSTITUTE of Social Policy, « *Fair Fares Calgary Celebrates Reduced Fare Transit Passes* », Community stories, November 2005 ISBN #1-55382-159-9, 6 pages
- CALEDON INSTITUTE of Social Policy, « *Fair Fares 2008: Roadblocks and Opportunities* », Community stories, Janvier 2008, ISBN #1-55382-267-6, 4 pages, consulté en ligne le 12 octobre 2010 à <http://www.caledoninst.org/Publications/PDF/665ENG.pdf>
- CALGARY TRANSIT, à <http://www.calgarytransit.com/pdf/Low-Income-Transit-Pass-Application.pdf>
- GLASER, Barney G. STRAUSS, Anselm L., « *La découverte de la théorie ancrée - Stratégies pour la recherche qualitative* », coll. Individu et société, Armand Collin, mars 2010, 416 pages
- GOVERNEMENT DU QUEBEC, L.R.Q., chapitre L-7, *Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale*, consultée le 2 décembre 2010 à http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/L_7/L7.html
- JOLLIVET, Marcel, « *Le développement durable : Quelle(s) science(s) pour quelle société?* » - La table ronde et le débat, compte rendu de la Journée de l'association NSS-Dialogues du 12/01/10, CNRS, page 9, à http://www.nss-dialogues.fr/IMG/pdf/CRJournee_du_12-30-04-10.pdf
- LARIN, Gilles N. et BOUDREAU, Daniel, « *La tarification des services publics : financement différent ou taxe supplémentaire? Fascicule 1 : Un contexte favorable* », Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, Document de travail 2008/01, 18 janvier 2008 Université de Sherbrooke, 46 pages, disponible à https://depot.erudit.org/bitstream/002185dd/1/Tarification_fascicule_1.pdf
- RAZAKATIANA, Sahondra, « *Quels indicateurs de justice pour évaluer la durabilité sociale du développement? L'exemple de l'observatoire des inégalités de Fianarantsoa, Madagascar* », 6e Conférence sur les capacités de Groningen, « *Justice et libertés* », 29 août - 1er septembre 2006, in SMEREKA, M. (2007)
- STATISTIQUE CANADA (1996). *Votre guide d'utilisation de l'indice des prix à la consommation*, 18 p. <http://www.statcan.ca/francais/freepub/62-557-XIB/french.pdf>
- TRANSPORT 2000 QUÉBEC, « *Guide de l'utilisateur – Se déplacer autrement au Québec* », éditions Petit Futé, 2010, 96 pages
- TRANSPORT 2000 QUÉBEC, « *Opinion de la population du Grand Montréal à l'égard de la relance du TC* », novembre 2004, 30 pages
- VILLE DE MONTREAL, « *Rapport annuel 2005 du vérificateur général de la Ville au conseil municipal* », 2^e trimestre 2006, (p. 169), consulté à (p. 169), consulté en ligne à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/verificateur_fr/media/documents/RapportAnnuel2005.pdf
- VILLE DE MONTREAL, « *Rapport du Vérificateur de la Ville au Conseil municipal. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999* ». Lefebvre, Guy. (2000), pagination multiple. www.ville.montreal.qc.ca/verificateur/rapports/1999/pdf/rap-3.pdf

NOTES

- ¹ SMEREKA, Myroslaw, «*Tarifification solidaire des transports collectifs*» (2009), Section 2.1, p. 13
- ² MARZOFF, Bruno, «*Les tarifications : la boîte noire des transports*», publié en ligne le 10/05/2005 à <http://www.groupechronos.org/index.php/fre/themes/dossiers/les-tarifications.-la-boite-noire-des-transport>
- ³ GLASER, Barney G. STRAUSS, Anselm L., «*La découverte de la théorie ancrée - Stratégies pour la recherche qualitative*», coll. Individu et société, Armand Collin, mars 2010, 416 pages
- ⁴ SMEREKA, Myroslaw, rencontre, décembre 2011
- ⁵ T2000QC, Biographie des membres du conseil d'administration de Transport 2000 Québec à http://www.solutioninternet.ca/t2000/index.php?option=com_content&view=article&id=8&Itemid=10&lang=fr
- ⁶ <http://www.web.net/~mcw-cfm/index.html>
- ⁷ Google, Yahoo, Carfree France, [Groupe Chronos](#), [The Transit Pass](#), [The City Fix](#), [Our City Ourselves](#), [The Transport Politic](#), [Free Public Transit](#), [Metro Magazine](#), [GART](#), [PAIS International](#), etc.
- ⁸ DESJARDINS, François, «*Réflexion sur les tarifs - Une «révolution culturelle», selon Raymond Bachand*», 23 février 2010 à <http://www.ledevoir.com/economie/actualites-economiques/283666/reflexion-sur-les-tarifs-une-revolution-culturelle-selon-raymond-bachand>
- ⁹ LABERGE, Mathieu. «*Inefficacité, iniquité et marché politique : bases de l'immobilisme fiscal au Québec*», CIRANO, 2008, p. 16, op. cit. in HURTEAU, P., HEBERT, G. et FORTIER, F. (IRIS) (2010)
- ¹⁰ MONTMARQUETTE, C., FACAL, J., LACHAPPELLE, L., (2008)
- ¹¹ BOUCHARD, L., FACAL, J., Fortin, P., MONTMARQUETTE, C., PRATTE, A. et al., (2005)
- ¹² Op. cit. p.2, «*Déclaration de principes de la collectivité montréalaise en matière de développement durable*»
- ¹³ BENESSAIEH, Karim, «*STM: Laval retient 2 millions «au nom de l'équité tarifaire*», La Presse, Publié le 16 décembre 2010 à 05h00 | Mis à jour à 05h00, consulté à http://www.cyberpresse.ca/actualites/201012/15/01-4352861-stm-laval-retient-2-millions-au-nom-de-lequite-tarifaire.php?utm_categorieinterne=traficdrivers&utm_contenuinterne=cyberpresse_B4_manchettes_231_accueil_P OS2
- ¹⁴ L.R.Q., chapitre L-7, «*Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale*», consultée le 2 décembre 2010 à http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/L_7/L7.html
- ¹⁵ ALLIANCE SOCIALE à http://www.csn.qc.ca/web/csn/communique/-/ap/Comm05-11-10?p_p_state=maximized et *Coalition opposée à la tarification et à la privatisation des services publics* à <http://www.nonauxhausses.org/>
- ¹⁶ GAUVREAU, Claude, «*Inégalités : un fossé dangereux*», INTER, Bulletin de l'UQAM, automne 2010, Vol. 8, No 2, pages 21 à 23 à <http://www.uqam.ca/entrevues/entrevue.php?id=815>. Cet article présente les recherches de SCHEPPER, Bertrand et al.
- ¹⁷ MOISSON MONTREAL : «*Hausse de 22 % des personnes bénéficiant d'aide alimentaire à Montréal en 2010*», mercredi 17 novembre 2010, communiqué, consulté à <http://www.arrondissement.com/tout-get-communiques/u12432-hausse-personnes-beneficiant-aide-alimentaire-montreal-2010>
- ¹⁸ MONTMARQUETTE, C., FACAL, J., LACHAPPELLE, L., «*Mieux tarifier pour mieux vivre ensemble*» (avril 2008)
- ¹⁹ CROZIER, Michel, «*État modeste, État moderne : stratégie pour un autre changement*», Éditions A. Fayard, Paris, 1987, 316 pages, in DELORME, P. (2005)
- ²⁰ CASTEIGTS, Michel, «*Transports urbains : la gouvernance territoriale face aux défis du développement durable*» (2003)
- ²¹ CASTEIGTS, Michel, «*La gouvernance urbaine, entre science et idéologie*» (2003)
- ²² STM à http://www.stm.info/en-bref/stm_mouvement1011.pdf
- ²³ STM, «*Grille tarifaire 2009 de la STM - Des tarifs attrayants pour soutenir la hausse de l'achalandage*», communiqué, Montréal, le 20 novembre 2008 à <http://www.stm.info/info/comm-08/co081120budget.htm>
- ²⁴ STM, «*Pour un transport collectif toujours plus accessible*», Avril 2010
- ²⁵ STM, «*Politique corporative d'accessibilité universelle*», à http://www.stm.info/en-bref/Pol_accessibilite-universelle.pdf
- ²⁶ STM, Avril 2010

-
- ²⁷ STM, Publié le 20 mai 2009 à 15h29, consulté en ligne à <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/200905/20/01-858242-le-metro-saint-laurent-rebaptise-peu-probable.php>
- ²⁸ BISSON, Bruno « *Transports en commun: une hausse prévue de 2 ou 3% en 2010* », La Presse, publié le 10 septembre 2009 à 05h00 à <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/200909/09/01-900225-transports-en-commun-une-hausse-prevue-de-2-ou-3-en-2010.php>
- ²⁹ STM, communiqué, http://www.stm.info/en-bref/stm_mouvement1011.pdf
- ³⁰ STM, Avril 2010
- ³¹ PROJET MONTRÉAL, « *Projet Montréal dénonce le projet de commandite des lignes de métro de la STM* », jeudi 18 novembre 2010 / Communiqué à <http://www.projetmontreal.org/communiquer/1076>
- ³² SMEREKA, M., compte-rendu de la rencontre de T2000Qc à l'UQAM, le 19 novembre 2010.
- ³³ Compte-rendu disponible à http://www.centrelearoback.org/fr/activites/pub_chercheurs/
- ³⁴ Consultée à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2137,2657439&_dad=portal&_schema=PORTAL
- ³⁵ FÉDÉRATION ÉTUDIANTE UNIVERSITAIRE DU QUÉBEC (FEUQ), « *Les sources et modes de financement des étudiants de premier cycle* », 2009, 149 pages, à http://www.feuq.qc.ca/IMG/pdf/1011_cau_sources_et_modes_web_vai_fr.pdf
- ³⁶ SCHEPPER, Bertrand et COUTURIER, Eve-Lyne, « *Qui s'enrichit, qui s'appauvrit -1979 – 2006* », rapport de recherche, Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (IRIS), 19 mai 2010,
- ³⁷ CANOE.CA, « *Les banques alimentaires fracassent des records* », 1 décembre 2010, à <http://argent.canoe.ca/lca/affaires/quebec/archives/2010/12/20101201-162129.html>
- ³⁸ RADIO-CANADA, « *La Banque s'inquiète aussi du taux d'endettement des ménages qui a beaucoup augmenté ces dernières années* », Mise à jour le jeudi 9 décembre 2010 à 12 h 58, à <http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Economie/2010/12/09/010-banque-canada-crise.shtml>.
- ³⁹ GROUPE CHRONOS, site consulté le 20 janvier 2010 à <http://www.groupechronos.org/index.php/fre/a-propos-de-nous/le-groupe-chronos>
- ⁴⁰ DANSART, Gilles, rédacteur en chef de Ville et Transport, in *Le Monde*, 24/05/05
- ⁴¹ MCW à <http://www.web.net/~mcw-cfm/>
- ⁴² « *Consultation on proposed public transit fare rate setting* »
- ⁴³ VERBATIM, « *Suivi des revendications du Conseil des montréalaises* », (tableau), bilan de la rencontre, mai 2010
- ⁴⁴ SMEREKA, Myrosław, conférence, 19 novembre 2010
- ⁴⁵ *Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale*, art. 4, in Comité aviseur (2007), p. 16.
- ⁴⁶ Citation de M. Smereka reprise par le Comité aviseur.
- ⁴⁷ <http://www.cepe.gouv.qc.ca/>
- ⁴⁸ Disponible à http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/L_7/L7.html
- ⁴⁹ CEPE, « *Le Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion dépose son avis et propose des indicateurs de mesure* », communiqué de presse, 20 avril 2009 à http://www.cepe.gouv.qc.ca/publications/pdf/communiquer_2avril2009.pdf
- ⁵⁰ SEGUIN, Marilou., <http://ruefrontenac.com/nouvelles-generales/politiquemunicipale/30700-nouvelle-hausse-des-tarifs-en-2011>
- ⁵¹ CONSEIL DE VILLE DE MONTRÉAL, période de questions du public, 22 novembre 2010
- ⁵² SEGUIN, Marilou, « *Prendre l'autobus et le métro coûtera 72,75\$ par mois à Montréal* », Mardi, 30 novembre 2010 11:31, Rue Frontenac, à <http://ruefrontenac.com/nouvelles-generales/92-transport/30919-tarif-societe-transport-montreal-stm-autobus-metro-hausse>
- ⁵³ JEANNE CORRIVEAU, « *Le prix de la CAM à 72,75 \$ - La STM évoque une amélioration du service* », 01 décembre 2010 à <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/312121/le-prix-de-la-cam-a-72-75-la-stm-invoque-une-amelioration-du-service>
- ⁵⁴ ELSIE LEFEBVRE, « *Grille tarifaire 2010 de la STM : « Une hausse de 40 % en huit ans »* » Vision Montréal, le 18 décembre 2009 à <http://www.arrondissement.com/verdun-get-communiques/t1/u11036-grille-tarifaire-2010-hausse-huit-elsie-lefebvre>

⁵⁵ JEANNE CORRIVEAU, « *Le prix de la CAM à 72,75 \$ - La STM évoque une amélioration du service* », 01 décembre 2010 à <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/312121/le-prix-de-la-cam-a-72-75-la-stm-invoque-une-amelioration-du-service>

⁵⁶ LA PRESSE CANADIENNE, « *La STM hausse ses tarifs pour l'année 2011* », mardi 30 nov, 17 h 28, à http://qc.news.yahoo.com/s/capress/101130/nationales/stm_tarifs

⁵⁷ TRANSPORT 2000 QUÉBEC, « *Transport 2000 juge excessives les hausses de tarifs* », communiqué, Montréal, le 30 novembre 2010, à http://www.transport2000qc.org/index.php?option=com_content&view=article&id=116:hausses-des-tarifs-du-transport-en-commun-a-montreal&catid=5&Itemid=14

⁵⁸ ROTRAND, Marvin, Vice-président de la STM, Conseiller de la Ville de Montréal (UM), Conseil de Ville de Montréal, période de questions du public, Mercredi 1 décembre 2010, à 18:30, consulté à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,40665613&_dad=portal&_schema=PORTAL

⁵⁹ ROTRAND, Marvin, conseiller (UM), id.

⁶⁰ STM, « *Un acteur essentiel de la métropole* », Fiche Info en bref, à <http://www.stm.info/en-bref/fiches/stm-c.pdf>

⁶¹ BERGERON, Richard, chef de Projet Montréal, Conseil de Ville de Montréal, 23 novembre 2010

⁶² COURTEMANCHE, Gilles, « *La résignation* », Le Devoir, 27 novembre 2010, à <http://www.ledevoir.com/politique/quebec/311872/la-resignation>

⁶³ <http://ruefrontenac.com/nouvelles-generales/politiqumunicipale/30700-nouvelle-hausse-des-tarifs-en-2011>

⁶⁴ VISION MONTRÉAL, l'Équipe Harel, programme électoral, consulté le 15 novembre à <http://www.visionmtl.com/?module=document&action=get&uid=80>

⁶⁵ AMT, « *Projet de grille tarifaire 2010* », document révélé par La Presse le 10 septembre dernier : Bruno Bisson / « *Transports en commun: une hausse prévue de 2 ou 3% en 2010* », La Presse, Publié le 10 septembre 2009 à 05h00, consulté en ligne à <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/200909/09/01-900225-transports-en-commun-une-hausse-prevue-de-2-ou-3-en-2010.php>

⁶⁶ STM, « *La STM rend public son projet de plan stratégique 2020 visant une croissance de 40 % de l'achalandage en dix ans* », communiqué, Montréal, le 2 décembre 2010 <http://www.stm.info/info/comm-10/co101202c.htm>

⁶⁷ <https://secure1.netwrox.com/atuq/bibliotheque.asp>

⁶⁸ SHAEFFER, Marie-Ève, « *Financement du transport en commun: La CMM réclame une taxe d'accise Métro* », à <http://www.journalmetro.com/linfo/article/448392--financement-du-transport-en-commun-la-cmm-reclame-une-taxe-d-accise>

⁶⁹ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, « *La CMM se réjouit des mesures sur le financement du transport en commun annoncées dans le budget du Québec 2010-2011* », communiqué à http://www.cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/communiqué/com20100401.pdf

⁷⁰ CROTEAU, Martin, « *Tremblay veut appliquer la taxe d'accise sur l'essence avant l'été* », Cyberpresse, Publié le 30 mars 2010 à 18h32 | Mis à jour le 30 mars 2010 à 18h35, à <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/201003/30/01-4265882-tremblay-veut-appliquer-la-taxe-daccise-sur-lessence-avant-lete.php>

⁷¹ STM, « *Budget 2010: un signal clair de Québec en faveur du transport collectif* », MONTRÉAL, le 30 mars /CNW Telbec/ à <http://www.cnw.ca/fr/releases/archive/March2010/31/c6741.html>

⁷² LCN, « *Budget: entrevue avec Normand Parisien de Transport 2000* », 03/30/10 à 21:54, à <http://videos.lcn.canoe.ca/archive/source/lcn/budget-entrevue-avec-normand-parisien-de-transport-2000/75053932001/page/22>

⁷³ BRISSON, Bruno, « *Déficit de la STM: le maire veut une solution définitive* », La Presse, Publié le 07 mars 2009 à 05h45 | Mis à jour le 07 mars 2009 à 12h38 à <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/200903/06/01-834139-deficit-de-la-stm-le-maire-veut-une-solution-definitive.php>

-
- ⁷⁴ DUTRISAC, Robert, «*Pour en finir avec la «culture de la gratuité»*», Le Devoir 11 avril 2008 à <http://www.ledevoir.com/politique/quebec/184559/pour-en-finir-avec-la-culture-de-la-gratuite>
- ⁷⁵ <http://ruefrontenac.com/nouvelles-generales/politiquemunicipale/30700-nouvelle-hausse-des-tarifs-en-2011>
- ⁷⁶ PIERRE J. HAMEL, «*Gratuité des services publics*», L'Aut' Journal, 92 juillet 2010 à <http://www.lautjournal.info/default.aspx?page=3&NewsId=2412>
- ⁷⁷ CORRIVEAU, Jeanne, «*Le prix de la CAM à 72,75 \$ - La STM invoque une amélioration du service*», Le Devoir, jeudi 9 décembre 2010, à <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/312121/le-prix-de-la-cam-a-72-75-la-stm-invoque-une-amelioration-du-service>
- ⁷⁸ DESCOTEAUX, Bernard, «*Budget de Montréal - Dur, dur !*», le Devoir, 2 décembre 2010, à <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/312161/budget-de-montreal-dur-dur>
- ⁷⁹ COMMISSION SUR LA FISCALITÉ ET LE FINANCEMENT DES SERVICES PUBLICS (1996) : *Ensemble pour un Québec responsable*; rapport de consultation, p. 48
- ⁸⁰ <http://www.kpmg.com/Ca/fr/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Press-Releases/Pages/MontrealHasCanadasSecondLowestBusinessTaxCost,PlacingFourthOutof41GlobalCities-KPMGStudy.aspx>
- ⁸¹ PRESSE CANADIENNE, «*Montréal parmi les villes les moins imposées au monde*», Publié le 12 mai 2010 à 11h53, mis à jour le 12 mai 2010 à 11h56, consulté en ligne à <http://lapresseaffaires.cyberpresse.ca/economie/macro-economie/201005/12/01-4279731-montreal-parmi-les-villes-les-moins-imposees-au-monde.php>
- ⁸² «*Verhoef, Nijkamp et Rietveld (1995) montrent clairement que, comme instrument de politique pour corriger les externalités négatives engendrées par l'utilisation de l'automobile, la tarification routière est nettement supérieure à la tarification du stationnement, qui est cependant elle-même préférable au rationnement des espaces*» (p. 12).
- ⁸³ STATIONNEMENT DE MONTRÉAL à <http://www.statdemtl.qc.ca/pdf/RAP-2009FRA.pdf>
- ⁸⁴ http://www.centrelearoback.org/fr/activites/pub_chercheurs/
- ⁸⁵ http://www.usherbrooke.ca/accueil/nouvelles/aff_recentes.html?article=10417
- ⁸⁶ GLOBE & MAIL, «*Palmarès des universités canadiennes du Globe & Mail 2007*», <http://www.theglobeandmail.com/reportcard>
- ⁸⁷ <http://www.montrealinternational.com/fr/vivre/universites.aspx>, consulté en ligne le 2 juin 2008
- ⁸⁸ LAVAL, «*Alerte au smog à Laval: un franc succès - La Société de transport de Laval remet 5 000 \$ à Équiterre*», le 21 oct. 2010, CNW Telbec à <http://www.cnw.ca/en/releases/archive/October2009/21/c9167.html>
- ⁸⁹ TRANSPORT CANADA, «*Transport en commun gratuit les jours de smog : purification de l'air*», à <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-freetransitfrancais-235.htm>
- ⁹⁰ Table régionale des organismes volontaires en éducation populaire (TROVEP), à <http://trovepdemontreal.blogspot.com/>
- ⁹¹ CERTU (2010), p. 1.
- ⁹² COLLECTIF SANS TICKET, «*Réponses à quelques objections courantes (FAQ)*», octobre 2001 ; consulté en ligne le 30 janvier 2008 à <http://cst.collectifs.net/sommaire.php3>
- ⁹³ RATP, à <http://metro.samizdat.net/sommaire.php3>
- ⁹⁴ PLANKTU, à <http://www.planka.nu/>
- ⁹⁵ FEUQ, «*Avis portant sur l'abolition du critère de l'âge pour le tarif étudiant du transport en commun à Montréal*», Fédération étudiante universitaire du Québec (FEUQ), décembre 2010, 41 pages
- ⁹⁶ TRANSPORT 2000 QUÉBEC, compte-rendu de la réunion du 19 décembre 2010, UQAM
- ⁹⁷ BRASSARD, Pierre, «*Pour un tarif alpha dans les transports en commun*», Journal communautaire Le Monde, Saint-Michel-Villeray-Parc Extension, mars 2006 à <http://www.journallemonde.qc.ca/site/index.asp?pgType=0&tId=194&mtitle=Archives&tcats=Actualit%E9s&dpub=mars%202006&mid=30>
- ⁹⁸ FAIR FARES, traduction, à <http://www.calgarytransit.com/pdf/Low-Income-Transit-Pass-Application.pdf>