

POLITIQUE TARIFAIRE NATIONALE ET GRATUITÉ DU  
TRANSPORT EN COMMUN AU QUÉBEC : UTOPIE OU  
MANQUE DE VOLONTÉ POLITIQUE ?

Communication présentée au Colloque de Transport 2000  
Par Myroslaw Smereka  
Associé principal LPS Productions

Le 12 octobre 2005

Montréal

## POLITIQUE TARIFAIRE NATIONALE ET GRATUITÉ DU TRANSPORT EN COMMUN AU QUÉBEC :UTOPIE OU MANQUE DE VOLONTÉ POLITIQUE ?

La problématique du transport en commun en est une d'actualité au Québec... depuis un certain temps déjà.

Je tiens à remercier Transport 2000 pour l'invitation à m'adresser à vous. Économiste de profession devenu aujourd'hui consultant, j'ai eu l'occasion d'être enseignant universitaire, Président de la Chambre de commerce du Haut-Richelieu, Président fondateur du Conseil économique du Haut-Richelieu (CLD), maire de la ville de Saint Jean sur Richelieu, membre de la MRC du Haut-Richelieu, vice-président d'une société d'économie mixte de gestion de déchets (Compo-Haut-Richelieu), directeur général de l'AQDR (Association québécoise de défense des personnes retraitées et pré-retraitées), représentant du secteur défense collective des droits au sein du Comité aviseur sur l'action communautaire autonome (CAACA) et j'en passe. Mon expérience m'a permis de côtoyer des intervenants de multiples horizons qui y allaient de leurs commentaires et suggestions. À force de lire et d'écouter ces derniers, j'ai constaté un ensemble hétéroclite d'intérêts et de buts.

L'objectif principal de mon intervention c'est de prendre un recul et voir la forêt plutôt que l'écorce de l'arbre devant chacun des multiples intervenants dans le débat sur le transport en commun au Québec.

En tant qu'économiste et ancien maire, je déplore le déficit de participation citoyenne dans le débat sur le transport en commun. Il faut cesser de croire que cet enjeu est «trop complexe» pour le citoyen ou que seuls des fonctionnaires rompus au discours technocratique peuvent présenter des pistes de solution. Ce colloque, organisé par Transport 2000, me semble l'occasion d'élargir le dialogue et de travailler ensemble à dégager une vision sociale et des pistes de solution. Je traiterai de la notion de «juste prix» du transport en commun et j'illustrerai mes propos en présentant le cas de deux pays – la France et les Etats-Unis qui fournissent des exemples de solutions, soit de réduction de tarifs par une politique tarifaire nationale du transport en commun, soit de gratuité du transport en commun décidée par des élus locaux.

Il me semble que ceux et celles, comme Transport 2000, qui veulent défendre les droits des usagers du transport en commun ont deux pistes possibles à suivre : exiger une politique tarifaire nationale et/ou exiger la gratuité du transport en commun. Ils ne peuvent pas seulement acquiescer à être un partenaire d'un débat sans fin sur le financement du transport en commun au Québec et la part des

usagers dans ce financement. Ils doivent choisir de rappeler au gouvernement que c'est lui qui est à leur service et non pas subir, au prix de cris futiles, les choix d'un État moderne, jadis politique mais aujourd'hui gestionnaire.

Je me sens d'autant plus à l'aise parce que je ne suis pas en élection ni à Saint-Jean ni même à Montréal.

La dimension principale dans tout ce débat, selon moi, c'est le «juste prix».

Je traiterai d'abord du cas où le secteur privé fournit un produit ou service; puis, du cas où le secteur public, en tant qu'État moderne, le fournit.

Cependant, le «juste prix» génère deux préoccupations dont les réponses permettent d'interroger cette notion:

- 1) juste prix pour qui : l'acheteur ou le vendeur ?
- 2) juste prix pour quoi : le mot juste dans «juste prix» dérive-t-il de «justice» ou de «justesse» ?

Abordons le premier point. Un prix ne traduit rien d'autre qu'une entente entre deux personnes en vue d'un échange. Pour qu'un échange ait lieu, il faut que la double inégalité suivante se résolve :

*(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.

Si les vendeurs ne sont que des entités du secteur privé, alors elles se concurrencent pour offrir à l'acheteur un produit ou service au moindre coût donc au moindre prix. Cependant, l'acheteur choisira non seulement le moindre prix mais aussi le meilleur rapport valeur-prix. L'échange étant volontaire l'acheteur variera son choix de vendeur en fonction de son usage du produit ou du service ; usage qui l'informera plus précisément sur la valeur qu'il retire du produit ou service.

Cependant, le prix n'est pas le seul facteur dans le choix d'un consommateur. Il faut qu'il ait un revenu suffisant pour acheter les produits offerts. Par exemple, il sait qu'une automobile lui permettrait une mobilité accrue mais s'il n'a pas les moyens de se la payer, il ne l'achètera pas. De plus, s'il a des revenus adéquats, il faut également que des substituts, de qualité comparable, soient disponibles. Par

exemple, dans un territoire non desservi par le transport en commun, le consommateur de quelque niveau de revenu que ce soit, n'abandonnera pas son automobile. De même, choisir entre un système d'autobus lent circulant sur des rues congestionnées et son automobile n'encouragera pas l'automobiliste à opter pour le transport en commun. En d'autres termes, sans pouvoir financier pour faire un choix ou sans choix réel, un achalandage accru du transport en commun relève de la pensée magique.

Abordons le second point. Le vendeur veut offrir son produit ou service à ce qu'il pense être un «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».

Puisque le choix du processus de production aura un impact varié selon le processus choisi, les vendeurs des intrants à la production du produit ou du service, tels les salariés, calculeront de façon financière, précise donc juste le prix auquel ils se vendront. Ce rapport interne au processus de production choisi se traduira par des tensions sur ce qui est juste. Par exemple, jusqu'où les conditions de travail des salariés devraient-elles primer sur la marge bénéficiaire nécessaire du vendeur du produit ou service ?

Les commentaires précédents ne portaient que sur le cas de fournisseurs du secteur privé. Qu'en est-il si le fournisseur, c'est le secteur public ?

En d'autres termes, que veut-on dire par secteur public dans un Québec des années 2000 ? Jadis, les services rendus par l'administration publique étaient des actes administratifs s'inscrivant dans l'implantation d'une politique publique. Depuis un certain nombre d'années, ils sont considérés comme des prestations offertes à des clients. Comme l'indique Matthias Finger dans «*La gestion déléguée et la réforme de l'État*» (Working paper de l'IDHEAP 14/2001) :

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. Par conséquent, la fourniture des services publics est dorénavant régie par une autre logique que celle de la mise en œuvre des politiques publiques par le biais d'actes administratifs. Le principal problème qui en résulte est que la logique traditionnelle des politiques publiques – ou autrement dit la logique politique tout court – n'est pas pour autant supprimée.

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. À titre d'exemple, on dépensera donc des millions de dollars pour contrer la fraude des usagers actuels plutôt que d'œuvrer au développement du transport durable.

L'État moderne encadre tout le débat sur le juste prix pour l'utilisateur du transport en commun et en fait une question de financement, de part relative des partenaires du transport en commun et de modes organisationnels de fourniture des services de transport en commun. Le «juste prix» dérive dorénavant de justesse où trop souvent le seul élément de justice débattu en est un entre l'opérateur et ses salariés. La justice recherchée par l'utilisateur, celle de la *valeur pour l'acheteur* > *prix*, qui entrait dans le dialogue par sa capacité de choisir est reléguée aux oubliettes.

Les intervenants dans leur dialogue sur le transport en commun semblent oublier que ce dernier existe afin de répondre à la non-mobilité relative de diverses catégories de citoyens. La promotion de l'utilisateur-citoyen comme acteur à part entière rendrait le débat public réellement démocratique. Il importe dans cette optique de préciser les modalités, les limites et les niveaux de sa participation. Car le rôle de l'utilisateur-citoyen n'est pas de partager la fonction d'orientation avec la représentation politique mais d'assumer par l'intermédiaire de ses associations un rôle d'interpellation, de critique, de proposition et d'expérimentation au niveau de la régulation, qui constitue la dimension socio-politique de cette fonction. Et ceci, à terme, à parité avec les syndicats et en toute autonomie à leur égard.

Car la fonction de consommation ou d'usage est de même importance que celle de production.

L'agenda politique des citoyens-usagers, ce serait d'exiger en tant que citoyen, une politique tarifaire nationale et/ou la gratuité du transport en commun.

Abordons les deux pistes.

## **Une politique tarifaire nationale**

Une politique nationale tarifaire se traduirait sous forme de grille tarifaire indiquant des tarifs réduits pour des segments ciblés de la population. Tarifs pour ceux et celles qu'une politique sociale étatique ciblerait dans le cadre d'une véritable lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale. Il est frappant que le droit à la mobilité ne soit pas partie intégrante de la Loi 112 de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale alors que l'on sait que la majorité des pauvres et exclus sont des personnes dépendantes du transport en commun.

Ceci permettrait l'atteinte de trois (3) objectifs :

- a) replacer la justice au cœur de l'intervention étatique
- b) redonner une voix au chapitre au citoyen-usager
- c) redonner la priorité à une tarification sociale et non plus à une tarification gestionnaire

Certes, le Québec a progressivement transféré le poids d'une tarification sociale aux municipalités. Cependant, l'hétérogénéité résultante traduit les succès très variables des citoyens-usagers (perçus trop souvent comme quémandeurs) en regard de leurs revendications auprès de leurs élus municipaux. Ceux-ci agissent de façon conjoncturelle, trop souvent électoraliste, exigeant plus de financement de la part de l'État plutôt qu'une véritable politique tarifaire nationale. Ils succombent à leur tour à une logique gestionnaire d'opérateur et clament que la question de la justice relève des paliers supérieurs et non d'eux. De plus, ils utilisent toutes leurs énergies, comme c'est le cas dans la région métropolitaine de Montréal, à générer une politique tarifaire métropolitaine où l'injustice des zones de tarification prime sur celle des usagers d'un service public.

Jetons un coup d'œil d'abord sur la France, sa politique tarifaire nationale ainsi que des exemples français de gratuité du transport en commun; puis sur les exemples de transport en commun gratuit aux Etats-Unis.

## **Le cas de la France :**

### **A) La politique tarifaire nationale en France**

Sa politique tarifaire est encadrée par quatre lois :

- a) Le versement transport instauré par la loi n°71-559 du 12 juillet 1971 ;
- b) La **Loi d’Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)**, du 30 décembre 1982 ;
- c) La **“loi sur l’air et l’utilisation rationnelle de l’énergie”**, du 30 décembre 1996 ;
- d) La **loi "Solidarité et Renouvellement Urbains" (SRU)**, du 13 décembre 2000

#### **a) Le versement transport**

Le versement transport a été instauré par la loi n°71-559 du 12 juillet 1971, pour la seule région parisienne d’abord, avant d’être progressivement généralisé parmi les autres autorités organisatrices des transports. Aujourd’hui, toutes les agglomérations urbaines de plus de 20 000 habitants peuvent le mettre en place.

L’article premier de la loi du 12 juillet 1971 stipule:

«Dans la région parisienne, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l’exception des fondations et organisations reconnues d’utilité publique à but non lucratif dont l’activité est de caractère social, sont, lorsqu’elles emploient plus de neuf salariés, assujetties à un versement assis sur les salaires payés à ces salariés.»

#### **b) La Loi d’Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)**

La **Loi d’Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)**, du 30 décembre 1982 est la loi fondamentale d’organisation des services publics de transport en France. Elle a affirmé un droit au transport devant permettre de se déplacer « dans des conditions raisonnables d’accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité »

L’article 2 de LOTI stipule:

La mise en oeuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs .

Les catégories sociales défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines ou d'accès difficile du territoire national, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation.

Le droit au transport comprend le droit pour les usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation.

L'article 7-III de LOTI stipule :

Le financement des services de transport public régulier de personnes défini par l'autorité organisatrice est assuré par les usagers, le cas échéant par les collectivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, les autres bénéficiaires publics ou privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect.

La politique tarifaire est définie par l'autorité compétente de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant.

Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'Etat en matière de prix, l'autorité compétente fixe ou homologue les tarifs.

#### **c) La "loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie"**

La "loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie", du 30 décembre 1996, a rendu obligatoire l'instauration dans les villes de plus de 100 000 habitants d'un "plan de déplacements urbains" (PDU), qui vise la réduction de l'usage de la voiture particulière au profit des transports publics, de la marche, du vélo.

#### **d) La loi "Solidarité et Renouvellement Urbains" (SRU)**

La loi "Solidarité et Renouvellement Urbains" (SRU), du 13 décembre 2000 a fait que le PDU est devenu un outil de planification au service d'une politique

globale de mobilité. Cette loi organise également la cohérence entre urbanisme, transport et habitat.

L'article 123 de la loi SRU stipule:

Dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale, bénéficient de titres permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50 % ou sous toute autre forme d'une aide équivalente. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur.

Le rôle-clé joué par le «versement transport» a rendu les employeurs responsables, en 1996, de 33% du financement (Exploitation et investissement) des transports en commun dans la grande région parisienne, les usagers 22% , l'État 16%, les collectivités locales et opérateurs 28% .

Exploitation et investissement en 1996	Ile-de-France	Province
Usagers	22 %	25 %
Employeurs	33 %	44 %
Etat	16 %	2 %
Collectivités locales et opérateurs	28 %	29 %
Ressources totales	100 %	100 %

Sources : STP et GART

Aujourd'hui en France, ce sont les organisations patronales (telles les Chambres de commerce) qui revendiquent que leur part diminue et que celle des usagers augmente.

## **B) La gratuité du transport en commun en France**

La première réaction de plusieurs qui entendent parler de gratuité du transport en commun c'est de clamer : «C'est de l'utopie!». Les faits contredisent leur réaction. En France, au moins trois municipalités ou agglomérations ont opté pour la gratuité du transport en commun : Vitry dans le département de l'Ille-et-Vilaine, Compiègne dans l'Oise et Châteauroux dans l'Indre. Ces agglomérations sont de petite et moyenne taille variant entre 16 000 et 80 000 habitants.

### **Châteauroux**

Regardons de plus près le cas de Châteauroux. L'opération s'inscrit dans une logique d'aide à la mobilité de la population de la Communauté d'Agglomération Castelroussine.

## HISTORIQUE

Avant l'année 2001, le réseau de transport urbain de la communauté d'agglomération n'utilisait que trop peu ses capacités de fonctionnement et d'accueil d'usagers : seulement 20% d'usagers pour une agglomération de près de 80 000 habitants, et une moyenne de 22 voyages par habitant par an.

La billetterie ne représentait que 14% des recettes. C'est pourquoi, lors de la campagne pour les élections du mois de mars 2001 le maire actuel, président de la communauté d'agglomération, a l'idée de la mise en place de la gratuité des transports en commun pour tous sur l'ensemble du réseau de l'agglomération, dans un objectif d'aide à la mobilité des personnes dépendantes des transports en commun.

Les élections passées, le projet se met en place. L'initiative municipale est élargie à l'échelle intercommunale. Il s'agit du premier projet français de gratuité des transports en commun pour une telle agglomération (80 000 habitants).

Plus en amont, en 2000 plus précisément, l'exploitation du réseau a été remise en concurrence. Des idées de restructuration du réseau sont apparues. Le projet de gratuité étant lancé en parallèle, il a fallu réaliser des études " d'adaptation " du projet par rapport à la reconfiguration engagée.

La période comprise entre les mois de mai et de décembre 2001 a été consacrée à la réalisation de ces études préalables par l'exploitant (ST2C : Société de Transport en Commun de Châteauroux).

Le projet de gratuité est véritablement lancé le 22 décembre 2001. Au mois de juillet 2002, dans la perspective d'une augmentation de la fréquentation engagée par la gratuité des transports en commun, sont engagés les réaménagements suivants :

- reconfiguration d'horaires, plus adaptés aux horaires de services des utilisateurs ;
- changement de fonctionnement d'une ligne qui avant était régulière et qui fonctionne maintenant sur un certain tronçon à la demande ;
- création d'un deuxième point d'échanges au centre ville ;
- aménagement de voiries ;

Ces modifications ont été engagées par la collectivité elle-même et non par l'exploitant.

## FONCTIONNEMENT

La commune a renoncé aux 360 000 de recettes issus de la vente des tickets ; ce montant ne couvrait que 14% des dépenses de fonctionnement du réseau. La perte de recette inhérente à l'arrêt de la vente de tickets est totalement compensée par l'augmentation d'une taxe aux entreprises, le Versement Transport VT , qui passe de 0,55 % à 0,60%. De plus, l'élargissement (passage de 4 à 6 communes), en 2002, de la communauté d'agglomération, s'est accompagné d'une augmentation du nombre d'entreprises concernées par le VT.

A noter qu'aucune réaction n'a été observée venant des entreprises. Elles n'ont pas non plus mis en place de communication positive spéciale dans le sens de la gratuité des transports pour leurs employés (une entreprise a supprimé une navette mise à disposition pour les employés).

La Communauté d'agglomération, mais aussi la société exploitante ST2C, ont lancé une communication importante pour la mise en place du nouveau réseau mais aussi pour la gratuité des transports (plaquette, annonces dans les journaux, campagne d'affichage pour la gratuité, ...)

## RESULTATS

La fréquentation a augmenté de 79,03 % entre 2001 et 2002 ; puis de 122% entre 2001 et la fin de 2003. Les effets sont également bénéfiques pour l'environnement (moins de voitures personnelles, ...).

L'innovation de Châteauroux porte à la fois sur la méthode de mise en marché (gratuité pour les usagers) et une nouvelle manière de rendre un service déjà connu (amélioration de la qualité du service). Il fallait mettre en place un dispositif de compensation à la perte de recettes et d'inclure la mise en oeuvre de la gratuité dans une démarche plus large comprenant amélioration de la qualité du service aux usagers et aux entreprises. L'innovation contribue à faciliter les déplacements, la mobilité des personnes les plus dépendantes des transports en commun et leur permettre un meilleur accès aux services publics ou marchands.

La valeur ajoutée par la gratuité du transport en commun à Châteauroux réside dans :

- la mobilité accrue d'une partie de la population de l'agglomération ;
- l'optimisation de l'utilisation d'un système de transport en commun ;
- une contribution à la baisse de la circulation de voiture individuelle (amélioration du cadre de vie : bruit, qualité de l'air, etc.).

## **B) LE TRANSPORT EN COMMUN GRATUIT AUX ETATS-UNIS**

Une réaction typique à l'exemple français, c'est de dire que ce qui se passe en Europe ne peut se réaliser au Québec parce qu'on vit en Amérique du Nord. Nos traditions et notre histoire s'apparentent plus à celles des Américains qu'à celles des Européens.

Une excellente étude en 2001 du Committee for an International Comparison of National Policies and Expectations Affecting Public Transit du Transportation Research Board du National Research Council des Etats-Unis intitulé «Making Transit Work : Insight from Western Europe, Canada and the United States» expose de façon détaillée les similitudes et les différences entre l'Europe de l'Ouest, les Etats-Unis et le Canada.

Un point central de l'étude, c'est le constat de l'utilisation du transport en commun : 2% des déplacements urbains se font par transport en commun aux États-Unis ; 4% au Canada et 10% en Europe de l'Ouest. Le comportement canadien se situe donc entre ceux des États-Unis et de l'Europe de l'Ouest. Je recommande fortement la lecture de cette étude pour tous ceux qui se questionnent sur quel modèle est le plus approprié à inspirer les pistes de solutions pour le Québec.

Cependant, l'on peut douter de l'étalon de mesure habituellement utilisé dans ces comparaisons. Deux auteurs américains conservateurs Paul M. Weyrich and William S. Lind dans leur étude de 1999 intitulée : «Does Transit Work? A Conservative Reappraisal» suggèrent un étalon de mesure plus approprié: transit-competitive trips ( déplacements compétitifs). Selon eux, il est plus à propos de se demander quel est le pourcentage des déplacements pour lesquels le transport en commun est compétitif et non quel est le pourcentage des déplacements sont-ils faits par le transport en commun ? Les déplacements sont compétitifs s'ils sont disponibles, de grande qualité et dont le but du déplacement en est un pour lequel le transport en commun peut concurrencer. Le *US Center for transportation excellence* estime que les déplacements compétitifs sont généralement entre 22% et 40% en faveur du transport en commun.

Si l'on retrouve du transport en commun gratuit en France, qu'en est-il aux Etats-Unis ?

Une des rares études récentes sur la question du transport en commun gratuit aux Etats-Unis a été réalisée en 2002 par le National Center for Transit Research de l'University of South Florida. Rédigée par Jennifer S. Perone et Joel M. Volinski, l'étude intitulée : « Fare, Free or Something in Between ?» conclut qu'une politique de transport en commun gratuit pourrait être

appropriée pour de petits systèmes de transport dans certaines municipalités, mais n'est pas recommandée pour des grands systèmes de transport dans les régions métropolitaines parce que l'expérience américaine démontre que dans des grands systèmes, un fort niveau de criminalité ainsi qu'une hausse importante d'achalandage ont généré des coûts d'entretien, de main d'œuvre et d'opérations plus élevés ; de plus, des utilisateurs existants des systèmes de transport en commun les abandonnèrent. Cependant, les auteurs notent que des recherches subséquentes devraient contrôler pour les attitudes des gestionnaires de ces systèmes en regard de la gratuité des services de transport en commun.

Le plus ancien système de transport en commun gratuit, datant de 1962, se trouve dans la municipalité de Commerce ( avec une population de 12 500 habitants) en banlieue de Los Angeles. Le système ( composé d'une douzaine d'autobus ) desservait en 2000, 970 000 passagers et en 2004 près de 1,4 millions de passagers.

Un autre système ( en opération depuis 1976) est celui de la municipalité d'Amherst au Massachusetts avec six millions de passagers annuellement et quarante autobus.

Un troisième système est Island County Transit dans l'État du Washington avec près de 700 000 passagers annuellement.

Au moins trois grandes villes américaines offrent le service de transport en commun dans leur Central Business District ou centre-ville : Portland dans l'Oregon (Fareless Square) ; Seattle dans l'État de Washington ( Ride Free Area) ; et Buffalo dans l'État de New York.

Le cas le plus intéressant d'un système de transport en commun aux Etats-Unis est celui de Summit Stage de Summit County au Colorado. En 1990, les élus municipaux et régionaux ont convaincu l'État du Colorado d'adopter le House Bill 1081 qui autorisait Summit County d'imposer une taxe de vente dédiée au transport en commun. En 1992, l'achalandage était de l'ordre de 432 000 passagers annuellement ; aujourd'hui l'achalandage dépasse 1 750 000 passagers annuellement. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2005, la taxe de vente dans le comté est fractionnée en quatre catégories : 2,9% va à l'État du Colorado ; 2,0% au comté ; 0,75% pour le transport en commun (Summit Stage) et 2,0% pour chaque municipalité dans le comté. Une taxe de vente totale de 7,65%. Une taxe de vente donc similaire à la TVQ québécoise de 7,5%.

Ainsi Summit County a eu un comportement similaire aux municipalités françaises qui ont opté pour le transport en commun gratuit. Ils sont partis

d'une taxe existante : le versement transport en France et la taxe de vente aux Etats-Unis, et l'ont modulée en la dédiant à l'atteinte d'un système gratuit de transport en commun.

Ce que les expériences françaises et américaines illustrent, c'est que la volonté politique municipale peut transformer une utopie en réalité.

En terminant, je ferai le commentaire suivant.

Rétrospectivement, une réflexion est nécessaire sur les causes et les conséquences de l'absence de reconnaissance de l'utilisateur. Prospectivement, les associations d'utilisateurs du transport en commun doivent exiger une véritable politique tarifaire au niveau national et un engagement politique de leurs élus locaux à mettre en œuvre une démarche vers la gratuité du transport en commun. Rappelez-vous qu'en France, même si la gratuité du transport en commun est mise de l'avant par des associations dites de gauche, ce sont trois agglomérations de droite qui l'ont mise en œuvre. De même, dans un pays comme les Etats-Unis qui n'est pas reconnu pour ses penchants socio-démocrates, des élus locaux en obtenant une diversification de leurs sources de revenus, par une taxe de vente dédiée au transport en commun, ont pu offrir à leurs citoyens un système de transport en commun gratuit.

Merci pour votre temps et votre compréhension.