

La tarification solidaire des transports collectifs

par Myroslaw Smereka, économiste, M.A. économie

Table ronde sur la tarification des transports, La Ville en réseaux, 2 avril 2009, Montréal

« Bon endroit pour le Snark ! » cria l'Homme à la Cloche,
Tandis qu'il débarquait avec soin l'équipage,
En soulevant chacun au-dessus de la vague,
D'un seul doigt enroulé dans une mèche de cheveux

« Bon endroit pour le Snark ! Je vous l'ai dit deux fois :
Ce qui doit bien suffire à vous encourager.
Bon endroit pour le Snark! Je vous l'ai dit trois fois :
Ce que je dis trois fois est sans conteste vrai. »

Lewis Carroll, La Chasse au Snark, 1876

Préambule

En 2008, un détenu de Guantanamo a obtenu l'abandon du statut d' «ennemi combattant ». Huzaifa Parhat, un prisonnier chinois a obtenu récemment une victoire judiciaire lorsqu'une cour d'appel fédérale a annoncé qu'elle abandonnait la qualification d'« *ennemi combattant* » retenue contre lui. Et ce grâce à l'affirmation ci-dessus de Lewis Carroll, C'est un Ouïgour de Chine qui aurait milité dans un groupe «séparatiste » soupçonné de liens avec Al Qaïda, selon l'agence AP. (1)

Le tribunal trancha que ce n'est pas parce que le gouvernement américain affirmait que les allégations contre le détenu provenaient de trois documents différents que cela était la preuve de la véracité de celles-ci. Ceci s'applique, selon moi, aux arguments de ceux qui prônent une tarification lucide des transports collectifs.

Introduction

Ma présentation se ventile en quatre volets. Premièrement, j'aborderai la question du juste prix des transports collectifs en traitant de la différence entre secteur privé et secteur public ainsi que de la différence entre justice et justesse. Deuxièmement, je traiterai de l'analyse de la tarification des transports collectifs dans une perspective lucide. Troisièmement, je présenterai une perspective solidaire des transports collectifs en liant développement durable et tarification. Finalement, j'évoquerai le cas du Territoire de Belfort en France comme piste de réflexion sur la tarification des transports collectifs au XXI^e siècle.

1. Juste prix synonyme de justice ou justesse

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. 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'informerá 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». Dans ce cas, tout se résume à une question de « récupération des coûts »

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 oeuvre 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 oeuvre 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'oeuvrer 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. Ainsi, la *Politique québécoise de transport en commun* de juin 2006 parle de **juste répartition des efforts de chacun des partenaires** (dont les bénéficiaires directs – les usagers).

2. La tarification des transports collectifs dans une perspective lucide

2.1 La tarification en tant que telle

Selon la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques de l'Université de Sherbrooke(2):

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)

La tarification est une adaptation au secteur public des lois du marché et nécessite donc un lien direct et personnalisé entre le montant payé par un utilisateur et le bien ou service qu'il reçoit. En conséquence, il est normal que les forces et faiblesses du secteur privé s'appliquent également, à des niveaux plus ou moins importants, à la tarification des biens et services publics. (p.14-15)

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.

La problématique 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.

Lorsque l'État choisit de prélever un impôt, une taxe ou un droit, le principe de la neutralité demande que son intervention ne rompe pas l'équilibre initial existant avant ce changement, donc qu'il ne favorise pas une situation plutôt qu'une autre.

Il y a deux raisons majeures qui justifient de passer outre au principe de la neutralité. Le premier a trait au besoin pour le gouvernement de corriger certaines situations non souhaitées par l'application universelle du régime de taxation. ... L'introduction d'une exemption peut donc constituer une forme de correction tout à fait justifiable sur le plan social même si elle va à l'encontre du principe de la neutralité.

La deuxième raison qui peut pousser le gouvernement à déroger à la neutralité est la poursuite d'objectifs sociaux, économiques, environnementaux ou autres. ... Par exemple, en vue de diminuer les gaz à effets de serre, le gouvernement a choisi d'accorder des crédits d'impôt aux acheteurs d'automobiles moins énergivores favorisant ainsi l'achat de certains véhicules au détriment de d'autres. (p.9)

Récupération des coûts: Il s'agit d'une caractéristique essentielle de la tarification. Le prix doit comprendre tous les éléments de coûts soit ceux directement reliés à la production, ceux qui sont indirectement associés à l'imputation de coûts centraux ou autres ainsi que, par exemple, les coûts sociaux ou environnementaux qui peuvent raisonnablement être associés à ces biens et services.

De plus, la Chaire ajoute:

Le financement actuel de la majorité des services publics provient

du fonds général des revenus. Or, celui-ci est alimenté par les taxes et les impôts qui n'ont aucun lien avec les services qu'ils servent à financer. Ce mode de financement procure ainsi une illusion de *gratuité* des services publics auprès de la population, ce qui peut conduire au gaspillage des ressources et à une surconsommation.

L'introduction d'un financement axé sur la récupération des coûts encourus permet de corriger cette situation. Toutefois, demander une contribution directe à des utilisateurs qui bénéficient actuellement de services publics gratuits ou à un prix inférieur au prix réel représente un défi de taille à surmonter. (p.31)

Enfin la Chaire affirme:

La tarification , un financement régressif : le fait de charger un prix à chaque utilisateur pour un bien ou un service public risque d'empêcher certains contribuables moins fortunés de bénéficier de ceux-ci. Le législateur se retrouve alors devant le dilemme d'offrir des modalités d'assouplissement pour ces personnes ou de choisir délibérément de les exclure.

Si le législateur choisit d'intervenir pour corriger des situations individuelles, des ajustements peuvent se faire de différentes façons notamment :

- o la déclaration de revenus des particuliers comme cela est le cas pour la contribution à l'assurance médicaments du Québec;
 - o l'utilisation de groupes de personnes ciblées comme le font toutes les sociétés de transport en commun qui accordent une réduction aux étudiants en tant que groupe ayant des revenus plus faibles, indépendamment que certains soient fortunés ou non.
- (p.17)

2.2 La tarification lucide: la cloche sonne trois fois

L'approche lucide à la tarification est fondée sur trois documents clés, trois sons de cloche. Tel l'homme à la cloche de Lewis Carroll, ces trois documents servent de fondement à l'affirmation de la véracité des propos tenus.

Ces trois documents sont:

- Jean-Yves Duclos, Joseph Facal, Clément Godbout, Robert Lacroix, Raymond Royer, *Un Québec au travail! Stratégie pour une société plus prospère*, Comité stratégique La Presse sur le développement économique du Québec, Dans le cadre du projet *Des idées pour le Québec* mis sur pied par le quotidien *La Presse*, 21 février 2004
- Lucien Bouchard, Joseph Facal, Pierre Fortin, Robert Lacroix, Sylvie Lalande, Claude Montmarquette, André Pratte, Denise Robert, Jean-Claude Robert, Guy Saint-Pierre, Marie Saint Pierre, Denise Verreault, *Pour un Québec lucide*, Le 19 octobre 2005
- Claude Montmarquette, Joseph Facal et Lise Lachapelle, *Rapport – Mieux tarifer pour mieux vivre ensemble*, Groupe de travail sur la tarification des services publics, avril 2008

Le premier affirme:

Les Québécois auront des choix à faire. Ces choix devront être faits collectivement et exigeront de fortes doses de lucidité. (p.5)

Les Québécois ne doivent pas se bercer d'illusions. (p.6)

Le second affirme:

Encore faut-il que nous ayons, au préalable, la lucidité de reconnaître l'envergure des obstacles à surmonter et des défis à relever. (p.3)

Le troisième affirme:

Il se développe une perception selon laquelle un service fourni par une instance gouvernementale ne peut être facturé. Dès

qu'un service est offert par la puissance publique, il doit être gratuit. C'est ce que le groupe de travail appelle une culture de la gratuité.

La culture de la gratuité ne correspond pas seulement à une vision erronée des choses. Elle débouche sur le gaspillage et l'irresponsabilité, et conduit ainsi à une utilisation des biens et services publics dommageable pour l'ensemble de la collectivité. (p.XVII)

Le premier et le deuxième documents sont un quasi-copier-coller l'un de l'autre comme vous pourrez le voir à l'Annexe 1 de ma présentation.

Je m'attarderai surtout sur le troisième document, appelé communément le Rapport Montmarquette.

Le Rapport Montmarquette ne traite pas de la tarification des transports collectifs;

De fait, dans une section du Rapport intitulée: Pour améliorer nos services et protéger l'environnement : le péage routier et urbain, le Rapport affirme:

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 sur les autoroutes.

Pour le groupe de travail, il était évident que l'on ne pouvait aborder cette question isolément. On trouvera donc ci-après une réflexion d'ensemble sur l'éventualité de péages routiers et urbains – ***toute la question du transport en commun ayant cependant été exclue de l'analyse***, car elle débordait manifestement du mandat défini par le gouvernement. (p.112)

De plus, dans son Tableau 40 (Tableau synthèse des mesures compensatoires destinées aux ménages à faible revenu) à la page 215, le Rapport spécifie ce qu'il entend par mesures compensatoires destinées aux ménages à faible revenu en termes de transport en commun.

Transport en commun	Aide sociale – Aucune mesure spécifique Faible revenu – Tarifs moins élevés pour les personnes âgées et les étudiants
---------------------	--

Sa réflexion lucide en termes de services publics tels les transports collectifs se trouve dans ce qu'il appelle le ***Premier mythe*** : les services publics sont

gratuits:

Les raisons d'une telle perception sont multiples. Les citoyens ne sont pas informés du coût réel du service public qu'ils utilisent. Le coût réel des services publics est noyé dans la contribution fiscale globale. Bien évidemment, cette perception de la gratuité est encore plus forte pour les citoyens qui ne paient pas d'impôt. Dans leur cas, le fait qu'ils ne contribuent pas au service qu'ils utilisent peut leur faire oublier que ce service a un prix, et que quelqu'un en acquitte le montant à leur place. (p.XVI)

Les citoyens qui ne paient pas d'impôt (le fameux 40%) est une façon élégante de parler des citoyens à faible revenu en oubliant que les deux premiers quintiles de la population en terme de proportion du revenu total ne reçoivent que 11,34% du revenu total des Québécois.

Tranches de revenu total par quintile – Québec – 2004 à 2006

Quintile	Année		
	2004	2005	2006
1er	Moins de 9 383 \$	Moins de 9 536 \$	Moins de 9 760 \$
2e	9 383 \$ à 17 002 \$	9 536 \$ à 17 526 \$	9 760 \$ à 18 208 \$
3e	17 003 \$ à 29 056 \$	17 527 \$ à 29 814 \$	18 209 \$ à 30 758 \$
4e	29 057 \$ à 45 975 \$	29 815 \$ à 47 224 \$	30 759 \$ à 48 642 \$
5e	45 976 \$ ou plus	47 225 \$ ou plus	48 643 \$ ou plus

Proportion du revenu total et de l'impôt à payer par quintile Québec – 2004 à 2006

Quintile	Proportion du revenu total			Proportion de l'impôt à payer		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
1er	2,90	2,91	2,93	0,01	0,01	0,01
2e	8,40	8,38	8,41	0,67	0,71	0,68
3e	14,63	14,58	14,54	6,84	7,40	7,27
4e	23,66	23,48	23,33	21,10	21,69	21,41
5e	50,42	50,64	50,79	71,38	70,18	70,64

Source: Ministère des Finances, *Statistiques fiscales des particuliers – année d'imposition 2006*, p.24

Seuils de la mesure du panier de consommation pour la famille de référence, par élément, 2003 (\$)

Collectivité	Taille de collectivité	Nourriture	Vêtements	Logement	Transport	Autre	Total
Québec,	région rurale	6 476	2 249	5 630	3 555	5 891	23 801
Québec,	<30 000	6 476	2 249	5 839	3 555	5 891	24 010
Québec,	30 000 – 99 999	6 476	2 249	6 202	1 291	5 891	22 109
Québec,	100 000 – 499 999	6 476	2 249	6 577	1 500	5 891	22 693
Québec,	RMR	6 599	2 249	6 934	1 632	5 974	23 388
Montréal,	RMR	6 571	2 249	7 469	1 472	5 955	23 716

Source: Ressources humaines et Développement social Canada, *Le faible revenu au Canada de 2000 à 2004 selon la mesure du panier de consommation*, SP-682-10-07F, p.79

Enfin, le revenu median horaire au Québec était de 16,32\$ en 2005 , le salaire annuel median avant impôts était de l'ordre de 32,000\$ (p.20) (3)

3. Perspective solidaire des transports collectifs

3.1 Les transports collectifs et le développement durable

Comme je l'ai mentionné, la récupération des coûts est une caractéristique essentielle de la tarification. Le prix doit comprendre tous les éléments de coûts soit ceux directement reliés à la production, ceux qui sont indirectement associés à l'imputation de coûts centraux ou autres ainsi que, par exemple, les coûts sociaux ou environnementaux qui peuvent raisonnablement être associés à ces biens et services.

Or, l'importance des « coûts sociaux ou environnementaux qui peuvent raisonnablement être associés » se comprend au travers du prisme du développement durable. Le développement durable intègre trois dimensions : l'environnement, l'économie et le social. Il s'agit d'un développement environnementalement viable, économiquement viable et socialement équitable.

3.1.1 Les transports collectifs et l'environnement

En septembre 2007, la Fondation Appleton a publié son premier classement des 27 régions métropolitaines de recensement (RMR) comptant une population de plus de 125 000 habitants. Son document *SMART Transportation Ranking Report* établit une classification sur la base de 17

indicateurs regroupés en quatre catégories : qualité de l'air, politique publique, politique de transport, adaptation technologique. Globalement, Ottawa-Gatineau arrive en 3^e position, tandis que Montréal, Sherbrooke, Québec et Saguenay arrivent en 5^e, 7^e, 9^e et 13^e position respectivement.

Il est intéressant de regarder de plus près un de ces 17 indicateurs, soit le coût annuel d'un laissez-passer d'adulte pondéré par la population et rajusté au revenu total médian des ménages (2005).

Cela indique combien, dans une RMR donnée, un adulte achetant un laissez-passer mensuel de transport en commun paie pour se déplacer au cours d'une année; on va ensuite comparer cette somme à celle qu'il paierait dans le cas où le protocole de Kyoto était respecté. La cible idéale de cet indicateur est de 0,67 %. Elle a été fixée à 25,5 % de moins que le meilleur pointage obtenu par une RMR dans le classement, en l'occurrence la RMR d'Abbotsford, en Colombie-Britannique (soit 75 % de 0,90 %). Les 25,5 % représentent la diminution nécessaire du taux canadien d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂) provenant du transport routier en 2005 afin d'égaliser celui qui est de 6 % inférieur au taux canadien de 1990. Ce dernier taux reflète les intentions canadiennes annoncées en fonction du protocole de Kyoto. Ainsi, la cible de 0,67 % représente ce que toutes les RMR devraient viser pour que ce protocole soit respecté. Il est à noter que le Rapport de la Fondation Appleton indique que cette cible devrait être atteinte sur un horizon de 10 ans, soit en 2017. Certes, plus le taux actuel d'une RMR est élevé, plus celle-ci devra faire des efforts additionnels, mais cela permet de mesurer, dans une perspective de développement durable, ce que les usagers du transport en commun dans les RMR paient en trop, parce que les gestionnaires du transport ne respectent pas le protocole de Kyoto.

À titre d'exemple, en 2007, le laissez-passer mensuel de transport en commun à Sherbrooke coûte 57 \$. Alors, $57 \$ \times 12 = 684 \$$ par année. Puis, 684 \$ divisés par 56 100 \$ du revenu total médian donnent 1,22 %. Si Sherbrooke atteignait la cible du protocole de Kyoto d'ici à 2017, le laissez-passer mensuel ne coûterait que 33,35 \$ par mois (soit $31,35 \times 12 = 376,20 \$$ par année; $376 \$$ divisés par 56 100 \$ = 0,67 %). Les Sherbrookoïses déboursent donc plus de 80 % plus cher pour leur transport en commun que la situation idéale (en termes de développement durable) selon le classement de la Fondation Appleton.

Les pourcentages correspondant sont 109,73 % à Gatineau, 98,47 % Montréal, 122,90 % Longueuil, 121,37 % Laval, 61,38 % Saguenay et 83,03 % Québec.

3.1.2 Les transports collectifs et la durabilité sociale

La majorité de ceux et celles qui se préoccupent de développement durable concentrent leurs efforts sur l'intégration de l'économie et de l'environnement, laissant en suspens la question du « socialement équitable » ou « durabilité sociale ».

La durabilité sociale demeure encore l'objet de peu d'investigations. Tout d'abord, elle conduit à la problématique d'un développement « socialement durable » qui ne réduit pas la dimension sociale au seul aspect de la pauvreté, mais considère l'ensemble des interactions entre sphères économique, écologique et sociale et leurs effets sur les situations de pauvreté, de vulnérabilité ou d'exclusion. Ensuite, s'appuyant sur les capacités à réagir des personnes face à de telles situations, elle conduit à rechercher comment les combiner de façon optimale pour réduire la vulnérabilité, ce qui implique de bien connaître ces capacités et leur structure. Enfin, face aux conséquences pas forcément positives des politiques publiques sur les structures de capacité des personnes et des ménages, on peut préconiser l'élaboration de principes de précaution sociale, qui ont pour but d'assurer la durabilité sociale du développement.

La durabilité sociale, ou développement « socialement durable », c'est, comme le soulignent Jérôme Ballet, Jean-Luc Dubois et François-Régis Mahieu (2004), « ***un développement qui garantit aux générations présentes et futures l'amélioration des capacités de bien-être (sociales, économiques ou écologiques) pour tous, à travers la recherche de l'équité d'une part, dans la distribution intra-générationnelle de ces capacités et, d'autre part, dans leur transmission inter-générationnelle*** ».

Cette définition implique que les capacités d'amélioration du bien-être soient réparties équitablement, pour les générations actuelles comme pour les générations à venir, et que les politiques publiques – qu'elles soient économiques, sociales ou écologiques – n'engendrent pas de dysfonctionnements sociaux qui provoqueraient leur dégradation irréparable.

Comme le souligne J.P. Orfeuil, dans *Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir* :

« Se déplacer au quotidien n'a jamais été aussi facile qu'aujourd'hui, grâce à la diffusion de l'automobile et aux progrès des transports publics. Jamais aussi facile, certes, mais jamais aussi nécessaire, tant la vie quotidienne a changé d'échelle et de

rythme. Mais jamais aussi sélectif pourtant, car se déplacer est difficile pour ceux que les handicaps culturels, éducatifs, économiques, privent d'une mobilité sans souci. Or 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 au potentiel de la ville, et plus on risque d'être entraîné dans des spirales qui mènent à la très grande pauvreté, à la marginalité, à l'exclusion. »

Le risque de vivre une situation de faible revenu annuel et persistant est beaucoup moins important pour les familles de « travailleurs » (celles dont le principal soutien économique (PSE) effectue au moins 910 heures de travail rémunéré par an) que pour les familles dont la participation au marché du travail est plus restreinte. Toutefois, les familles de « travailleurs à faible revenu » représentaient encore 34 % de toutes les familles à faible revenu en âge de travailler en 2004 et 48 % des enfants à faible revenu vivaient dans de telles familles cette année-là.

3.1.3 La tarification solidaire

Le manifeste pour un Québec solidaire (2008) ne mentionne aucunement la question de la tarification des transports collectifs. (Voir Annexe 2)

Il faut donc chercher des pistes de réflexion sur le sujet ailleurs. Comme le mentionnait la Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques de l'Université de Sherbrooke: le prix doit comprendre tous les éléments de coûts soit ceux directement reliés à la production, ceux qui sont indirectement associés à l'imputation de coûts centraux ou autres ainsi que, par exemple, les coûts sociaux ou environnementaux qui peuvent raisonnablement être associés à ces biens et services.

Or, je viens de mentionner l'impact environnemental et social des transports en commun dans une vision de développement durable. Ceci soulève la question de la tarification solidaire: de combien devrait-on réduire les tarifs des transports collectifs?

Trois écoles de pensées se confrontent à cet égard: la gratuité, la tarification sociale ou le statut quo. La première souligne la possibilité d'un tel scénario en citant des exemples tant en Europe qu'aux États-Unis. Ses opposants lui rétorquent que ces exemples sont tous des territoires de moins de 100 000 habitants. La deuxième prône l'exemple de la France et ces lois sur le droit à la mobilité (LOTI, SRU, etc.). Ses opposants rétorquent que l'Amérique du Nord n'est pas la France donc n'accepterait pas une taxe sur les masses salariales. La troisième prône le statut quo car tout ça coûterait trop cher et entretiendrait une culture de la gratuité; il faut être lucide.

Cependant, il reste que les coûts environnementaux et sociaux sont réels. Il faut chercher des pistes de réflexion inspirées par le développement durable pour se sortir de cet imbroglio. Est-ce donc possible d'être à la fois lucide et solidaire?

4. Un exemple de tarification des transports en commun hybride lucide-solidaire: Le Territoire de Belfort

Le Territoire de Belfort (Franche-Comté, France): 600 km², 140 000 habitants répartis en 102 communes.

Le Territoire de Belfort peut être découpé en 3 zones, Belfort et ses 50 000 habitants, la première couronne qui en ajoute 20 000 et le reste du département, soit près de 70 000 personnes réparties dans quelques 80 communes. Sur Belfort, 16 000 déplacements sont effectués au kilomètre carré par jour. Sur la première couronne, on n'en compte plus que 5 000 et sur le reste du Territoire, on tombe à 370. Sachant que l'économie des transports en communs repose pour être financièrement viable sur de gros volumes, on voit immédiatement qu'avec une densité de 370 déplacements au km², il n'est plus possible de travailler avec des bus de 100 places, effectuant des aller et retour -la plupart du temps à vide.

Quatre niveaux de service, conçus en complémentarité se déclinent sur l'ensemble du Territoire :

- le service régulier s'appuyant sur un réseau de 7 lignes urbaines cadencées aux 10minutes et de 7 lignes suburbaines cadencées à l'heure pour relier les principales communes du département
- le service de transport scolaire, conçu en complémentarité du service régulier et de l'offre SNCF ; il assure la desserte quotidienne de toutes les communes à destinations des établissements secondaires du département
- le service de transport à la demande : mis en place en octobre 2007, il permet à l'ensemble des habitants des communes non desservies par le service régulier de bénéficier d'une offre de transport public ; le service organisé en quatre secteurs correspondant aux bassins de vie principaux du département, fonctionne d'arrêt à arrêts, sur réservation téléphonique effectuée la veille au plus tard.
- le service "Personnes à mobilité réduite" est un service fonctionnant d'adresse à adresse ; l'accès est réservé aux personnes faisant état d'un handicap 80% cotorep ou cécité. Il permet un transport en tout lieu du département, fonctionne sur réservation téléphonique la veille au plus tard. Le service est effectué par un véhicule adapté, permettant

l'accès direct des personnes en fauteuil roulant.

La comparaison du réseau belfortain à d'autres réseaux de même nature fait apparaître que le coût kilométrique du réseau urbain de Belfort avant Optymo était le double du plus performant. Dès lors, développer l'offre de service sans augmenter la dépense a supposé d'en réduire le coût unitaire en améliorant la productivité. Pour réduire le coût au km, le levier le plus efficace est d'agir sur la vitesse des bus. Le raisonnement est simple : qu'un véhicule roule ou non, le chauffeur est payé, l'amortissement du véhicule continue. En améliorant la vitesse et en parcourant davantage de kilomètres dans le temps de travail, donc en augmentant la vitesse commerciale des bus, on diminue le coût au kilomètre. A titre indicatif, faire passer la vitesse commerciale de 14,5 km/h à 20 km/h permet de diminuer de 33% le coût du kilomètre. Nous avons donc intégré ce paramètre.

Contrairement à certaines idées reçues, réduire la taille des bus en utilisant par exemple des minibus là où on utilisait jusqu'alors des bus, ne permet pas de faire d'économies significatives. L'amortissement du matériel ne compte que pour 10 % du coût du véhicule et proportionnellement, un minibus ne coûte pas beaucoup moins cher qu'un bus. La longueur des lignes est un facteur par contre décisif dans la variation des coûts du transport public. En réduisant de 20 % la longueur d'une ligne, il est possible d'augmenter de 20 % l'offre de services sur la ligne en augmentant les fréquences tout en conservant le même volume. Fréquence et longueur de ligne sont 2 facteurs déterminants de la dépense.

La carte Optymo est un système innovant permettant la post-facturation des clients sur la base de leurs consommations réelles ; le client ne paie que pour les trajets qu'il a effectués et à réception de sa facture qui lui est adressée le mois suivant. Le paiement s'effectue de préférence par prélèvement, ou en liquide en un point à l'agence commerciale Optymo.

Un client qui voyage par exemple cinq fois durant le mois ne paiera que cinq trajets, facturés au coût unitaire de 0,80 centimes d'euros, valable une heure y compris retour sur la même ligne. Un plafonnement de la facturation aussi a été mis en place : 31 euros est le prix maximum par mois qu'acquittera un client Optymo (9 euros en tarif réduit), un système bien plus avantageux que les abonnements par forfait mensuel.

Clientèles à tarification réduite:

- les personnes de moins de 18 ans
- les étudiants boursiers
- les stagiaires de la formation professionnelle (sous condition de ressources)
- les demandeurs d'emploi (sous condition de ressources)
- les personnes sous contrat RMA, CAE, contrat d'avenir
- les allocataires RMI et leurs ayant-droit
- les personnes handicapées (Cotorep 80 % et plus)

- les personnes de plus de 65 ans non imposables et impérativement domiciliés dans une commune du Territoire de Belfort adhérente au SMTC.

En parallèle, les clients qui le souhaitent, ont la possibilité d'acquérir 3 types de titres jetables, sur support carte magnétique, auprès des dépositaires de la marque (Relais Optymo) : Jour, Hebdo, 10 voyages.

Optymo est le premier réseau français à équiper l'ensemble de sa flotte urbaine en GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié), soit 36 bus au total, un renouvellement complet grâce à la négociation d'un crédit-bail innovant avec Dexia. Mélange de butane et de propane, le GPL ne contient ni plomb, ni benzène, ni soufre dangereux pour l'environnement. Sa combustion ne produit pas de particules, pas de fumée et limite les émissions de CO₂, l'un des gaz responsable de l'effet de serre.

Conclusion

Ma présentation se voulait une réflexion sur la tarification des transports collectifs. Trop souvent le débat sur cet enjeu se limite à une confrontation entre le tout ou rien: la gratuité ou le statu quo. Il ne semble exister aucun gris. Or, ceci est surtout dû au désengagement de l'État du financement des frais d'exploitation des transports collectifs. L'État a un rôle à jouer eu égard des coûts environnementaux et sociaux d'une société automobile. Il se dérobe et laisse les territoires locaux se chamailler entre eux sans ressources financières adéquates. Le Territoire de Belfort est un exemple d'un territoire qui a affronté cet imbroglio.

Références

(1) First, the government suggests that several of the assertions in the intelligence documents are reliable because they are made in at least three different documents. We are not persuaded. Lewis Carroll notwithstanding, the fact that the government has "said it thrice" does not make an allegation true. See LEWIS CARROLL, THE HUNTING OF THE SNARK 3 (1876) ("I have said it thrice: What I tell you three times is true."). In fact, we have no basis for concluding that there are independent sources for the documents' thrice-made assertions. To the contrary, as noted in Part III, many of those assertions are made in identical language, suggesting that later documents may merely be citing earlier ones, and hence that all may ultimately derive from a single source.

United States Court of Appeals, FOR THE DISTRICT OF COLUMBIA CIRCUIT, Argued April 4, 2008 Decided June 20, 2008, No. 06-1397, HUZAIFA PARHAT, PETITIONER v.ROBERT M. GATES, SECRETARY OF DEFENSE, ET AL., RESPONDENTS, p.28

(2) Gilles N. LARIN , Daniel BOUDREAU, *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

Gilles N. LARIN , Daniel BOUDREAU , *La tarification des services publics : financement différent ou taxe supplémentaire? Fascicule 2 : L'état de la situation* , Chaire de recherche en fiscalité et en finances publiques, Document de travail 2008/02 , 18 janvier 2008, Université de Sherbrooke, 48 pages

(3) Mathieu LABERGE, *Iniquité, efficacité et marché politique : bases de l'immobilisme fiscal du Québec*, Série scientifique, 2008s-16, CIRANO, Montréal, novembre 2008, 33 pages

Annexe 1: Comparaison entre Québec au travail et Pour un Québec lucide

Constats	
Québec au travail	Lucides
Le Québec arrive au 52e rang parmi tous les États et provinces d'Amérique du Nord, devant seulement les Maritimes et une poignée d'États américains.	Au plan du niveau de vie, le Québec fait encore partie des 25% les moins riches parmi les provinces et états d'Amérique du Nord.
Le gouvernement du Québec est de loin le plus endetté parmi les gouvernements provinciaux.	Au plan financier, la dette publique par habitant est la plus élevée du continent.
Le Québec fait face à une évolution démographique particulièrement difficile, et que la concurrence de puissances économiques émergentes risque de le toucher plus durement encore que ses voisins.	Deux menaces de première importance: Déclin démographique. Concurrence féroce des pays asiatiques.
Les grands objectifs pour l'avenir du Québec	
L'équation est simple : pour être plus prospère, le Québec doit produire davantage. Pour y arriver, il faut non seulement que l'organisation du travail soit revue en profondeur, mais que nous remettions en question les façons de faire qui fondent notre culture du travail.	Continuer à se développer, économiquement et socialement, afin d'assurer le mieux-être de ses citoyens. Demeurer une société distincte, capable de faire rayonner une langue et une culture françaises modernes en Amérique.
Les exigences	
Les membres du Comité estiment que la situation est préoccupante et appelle un effort collectif d'envergure. Ce n'est ni plus ni moins que l'avenir de la société québécoise et de notre qualité de vie qui sont en jeu! Ce défi devrait interpeller tous les Québécois, quels que soient leur âge, leur condition sociale ou leurs convictions politiques.	Le Québec doit: S'adapter aux nouvelles réalités en ayant la lucidité de reconnaître l'envergure des obstacles à surmonter et des défis à relever; En évitant de blâmer les autres pour nos propres problèmes et en prenant nos responsabilités en faisant, individuellement et collectivement, les choix qui s'imposent; En ne ménageant aucun effort pour faire du Québec un lieu inégalé de liberté intellectuelle et économique afin d'ouvrir les

	vannes de l'énergie, de l'originalité et de la créativité.
Les grandes menaces	
<p>À propos du déclin démographique</p> <p>La population québécoise vieillit plus rapidement que celle des autres provinces et des États-Unis. Par conséquent, au cours des prochaines décennies, le Québec verra sa main d'oeuvre diminuer par rapport à celle de ses concurrents.</p> <p>Le régime d'assurance-maladie du Québec subit une croissance de coûts exponentielle, qui doit être freinée.</p> <p>À propos de la concurrence</p> <p>La concurrence de puissances économiques émergentes risque de le toucher plus durement encore que ses voisins.</p>	<p>À propos du déclin démographique</p> <p>Il y aura de moins en moins de gens en âge de travailler, de moins en moins de jeunes et de plus en plus de personnes âgées.</p> <p>Hausse faramineuse des coûts liés à la santé.</p> <p>À propos de la concurrence</p> <p>Face à la concurrence asiatique, nos emplois sont menacés, les petits comme les plus spécialisés. Il faut s'interroger sur nos avantages comparatifs et nos niches d'excellence.</p>
Les solutions proposées	
<p>Travailler plus Travailler plus efficacement Travailler plus longtemps</p> <p>L'État, les entreprises, les syndicats et les autres acteurs de la société québécoise doivent comprendre l'importance du travail qu'il nous faudra abattre. Ils doivent, dans les plus brefs délais, convenir d'une stratégie commune pour y parvenir.</p> <p>Le gouvernement du Québec, quel que soit le parti au pouvoir, doit se fixer comme objectif à moyen terme de réduire son niveau d'endettement</p> <p>Gouvernement, entreprises et syndicats doivent donner une nouvelle impulsion à la formation professionnelle et à la formation en entreprise.</p> <p>Les droits de scolarité des universités québécoises doivent être dégelés, et</p>	<p>S'appuyer sur la lucidité, la responsabilité et la liberté.</p> <p>Mettre fin au refus du changement causé par la domination des groupes de pression et des grands syndicats sur le discours social québécois</p> <p>Alléger le fardeau de la dette publique</p> <p>Investir massivement en éducation et en formation.</p> <p>Abandonner le gel des droits de scolarité.</p>

ramenés graduellement au niveau de la moyenne canadienne.	Mettre en place un régime de remboursement de prêts étudiants proportionnel au revenu.
Gouvernements et entreprises doivent prendre des mesures vigoureuses pour que l'industrie québécoise soit à la fine pointe en matière de technologie, de gestion, de marketing et de formation.	Rendre les Québécois plus productifs dans un environnement de travail favorisant la performance et l'innovation.
Hydro-Québec devrait être autorisée à augmenter graduellement ses tarifs pour qu'ils reflètent, à terme, le prix du marché.	Hausser les tarifs d'électricité et les taxes à la consommation.
Le régime d'assurance-maladie du Québec subit une croissance de coûts exponentielle, qui doit être freinée. Le gouvernement du Québec aurait avantage à lancer un exercice de réflexion profond et audacieux, portant sur cette question précise de l'explosion des coûts, afin de dégager les solutions qui assureront la pérennité du régime.	Créer un régime de Revenu minimum garanti. Ouvrir la porte au privé.

Annexe 2: Manifeste pour un Québec solidaire

<u>Solidaires</u>
Résultats désastreux de décennies de politiques économiques néocapitalistes.
<u>Problèmes du Québec et du monde</u>
Inégalités sociales
Pauvreté
Crises financières
Scandales comptables
Dégradations environnementales et changements climatiques
Conflits meurtriers
Entreprendre un virage politique et économique qui soit résolument viable, progressiste et solidaire.
Le Québec doit:
Contribuer au développement de la solidarité entre les peuples.
Exiger le respect des droits du travail partout au monde.
Fonder les choix sur l'égalité en droits, y compris ceux des femmes, et sur les besoins des êtres humains, sur la protection de la nature plutôt que sur les intérêts marchands.
<u>À propos du déclin démographique</u>

Ce déclin pourrait être ralenti si certaines politiques étaient adoptées:

- Reconnaissance économique du travail invisible des parents à la maison.
 - Des logements à prix abordables.
 - Des tarifs famille moins élevés pour les activités de loisir.
 - Des horaires de travail définis à l'avance.
- Fin de la récupération discriminatoire des pensions alimentaires auprès des familles recevant de l'aide financière.
 - Ouvrir plus grandes les portes de l'immigration.

À propos de la concurrence (il faudrait...)

Diversifier l'économie, former la main d'œuvre, amener les entreprises à investir leurs profits dans la modernisation des usines, développer des expertises locales, exiger le maintien de la production et de l'emploi lors de l'octroi de subventions.

S'appuyer sur l'humanisme, le développement durable, le bien commun, les droits collectifs et le souci de l'environnement.

Favoriser la participation des syndicats aux décisions et stratégies corporatives.

L'État ne doit pas augmenter inconsidérément la dette publique, mais elle ne représente pas, à l'heure actuelle, un problème alarmant, puisqu'une bonne partie de celle-ci sert à hausser la capacité productive de l'économie nationale.

S'assurer d'une véritable accessibilité à l'éducation et financer correctement les institutions publiques d'enseignement en commençant par les écoles primaires et secondaires.

Renforcer les lois du travail et combattre la disparité de traitement et les emplois précaires, à commencer par ceux que maintient l'État.

Répartir la richesse par impôt progressif et combattre l'évasion fiscale.
Redonner sa mission à Hydro-Québec de fournir l'électricité au meilleur coût et donner aux entreprises québécoises un avantage économique sur les concurrents.

S'assurer que le Revenu minimum couvre les besoins essentiels.
Discuter des normes du travail, notamment se demander si le salaire minimum permet de sortir de la pauvreté.

Apprendre des expériences passées; l'électricité au Brésil et en Californie, l'Angleterre sous Thatcher, l'industrie forestière en Nouvelle-Zélande, les téléphonistes de Bell...