# La tarification sociale basée sur le revenu est la solution aux problèmes d’accessibilité financière du transport en commun!

**Avis** rédigé dans le cadre de la consultation publique sur le projet de refonte tarifaire de l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)

Septembre 2020

## Qui sommes-nous?

Le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l’île de Montréal (RUTA Montréal) représente et défend les droits individuels et collectifs des usagers et usagères du transport collectif montréalais en situation de handicap, depuis 1980. Œuvrant dans le réseau de transport adapté et régulier, le RUTA Montréal favorise l’accessibilité universelle dans tous ses dossiers et s’assure que tous les moyens sont mis en œuvre pour que les personnes ayant des limitations fonctionnelles puissent se déplacer en transport collectif.

## Introduction

Nous regrettons que la tarification sociale ne fasse pas l’objet d’une des questions soumises à la présente consultation publique, contrairement à ce qui avait été annoncé. Nous comprenons que l’ARTM décidera de l’intégration d’une tarification sociale au cadre tarifaire après la réception d’un rapport d’analyse et d’évaluation. Nous aurions apprécié que les conclusions de ce rapport soient connues au moment de la présente consultation, afin de permettre une réelle réflexion collective sur la tarification sociale. Étant donné que l’accessibilité tarifaire est un des 7 principes directeurs de la refonte, nous croyons que la tarification sociale peut et doit être discutée.

Il est crucial que l’ARTM prenne en compte le droit à la mobilité des personnes les plus démunies de notre société. La refonte et l’harmonisation des grilles tarifaires dans la région métropolitaine constituent une étape opportune pour que le transport en commun soit davantage accessible financièrement pour tous et toutes. **Une solution s’impose: la tarification sociale basée sur le revenu**.

Nous appuyons les revendications du *Mouvement pour un transport public abordable* (MTPA), qui défend une tarification sociale dont les paramètres seraient les suivants : une **réduction au moins égale** à celles dont bénéficient les personnes **aînées et les étudiant∙es**, applicable à **tous les titres** et **accessible aux personnes dont le revenu est inférieur à la** **MFR-60 après impôt**. Cette mesure de faible revenu est celle qui **inclut le plus de gens**, y compris les employé∙es au salaire minimum, puisque qu’elle correspondait à **environ 24 000$** de revenu annuel en 2017.

## Que voulons-nous? Le financement de la tarification sociale!

Dans le document *Projet de refonte-Document de consultation,* l’ARTM souligne que la chute de l’achalandage causé par l’actuelle pandémie entraîne un manque à gagner. Nous ne croyons pas que cela dispose de la création d’une tarification sociale, une mesure qui devra vraisemblablement être financée, en tout ou en partie par des fonds provinciaux. Le contexte économique actuel touche particulièrement les personnes à faible revenu. Les priver d’une tarification sociale ne fera qu’augmenter leur précarité déjà grande. Dans cette mesure, les décisions relatives au financement du transport en commun doivent être réfléchies globalement et non se faire sur le dos des plus pauvres.

Nous demandons :

* Qu’une tarification sociale soit intégrée à la grille tarifaire, avec des paramètres respectant les revendications du MTPA;
* Que l’ARTM s’engage à demander un fonds dédié au gouvernement provincial pour mieux financer la tarification sociale;
* Que la tarification sociale soit intégrée à la grille tarifaire dans le cours de la présente refonte et qu’elle s’applique à tous les tarifs, tous les horaires, toutes les zones et tous les modes de transport.

## Que voulons-nous? Une grille tarifaire reconnaissant l’accessibilité universelle et financière des transports collectifs!

En plus de nos revendications pour la mise en place de la tarification sociale, nous demandons :

* Que l’ARTM rende le tarif « Bus partout » accessible aux usagers et usagères du transport adapté, en plus du tarif « Tous modes ». Les personnes utilisant le transport adapté doivent pouvoir profiter de ce tarif lorsqu’elles effectuent des déplacements qui, autrement, seraient réalisés exclusivement en autobus.

Un des objectifs de la refonte tarifaire étant d’harmoniser les tarifs des services de transport adapté et ceux du réseau régulier, l’ARTM doit revoir le principe selon lequel le transport adapté serait un mode parmi les autres. En effet, le transport adapté est nécessaire et essentiel parce que le réseau régulier n’est pas accessible à l’ensemble de la population.

Dans la refonte proposée, une personne prenant l’autobus pour passer d’une zone à une autre peut se prévaloir du titre « Bus partout » à 110$ alors que son voisin, qui est en situation de handicap et qui utilise le transport adapté, doit payer 144$ mensuellement pour effectuer le même trajet. Il est inconcevable que les usagers et usagères du transport adapté soient ainsi désavantagé∙es parce que les réseaux de bus des différentes zones de la région ne leur sont pas accessibles;

* Que l’ARTM considère que toutes hausses de tarif affectent la capacité de se déplacer des personnes à faible et très faible revenu et mette en place la tarification sociale basée sur le revenu;
* Que le virage numérique actuel ne nuise pas à l’accessibilité financière du transport en commun. Nous portons à votre attention que les modes de paiement proposés, notamment le paiement en ligne donnant accès à certains rabais, peuvent être inaccessibles pour les personnes à faible revenu et vivant une fracture numérique.

## Conclusion

La tarification sociale basée sur le revenu est nécessaire pour favoriser l’autonomie et contrer l’exclusion sociale subie par les personnes à faible revenu. Se déplacer est un droit et l’accès aux transports collectifs est primordial pour vivre sa vie pleinement et combler ses besoins. Nous le répétons encore, c’est maintenant que la tarification sociale doit être mise en place, et ce pour le bien de tous et toutes!



Serge Poulin, directeur général du RUTA Montréal