



Campagne pour un tarif social et
prochaine AG: 28 janvier

8e édition

Décembre 2015

Bulletin d'information

Mouvement collectif pour un transport public abordable

Des nouvelles du comité de travail avec la STM

Sur le modèle de tarification sociale

Depuis le mois de mars, des délégué.e.s du comité de suivi du MCTPA collaborent avec la STM afin de définir un modèle de tarification sociale à Montréal pour les personnes à faible revenu. Des calculs préliminaires ont été réalisés. Selon un premier scénario soumis par la STM, le coût de la mise en place d'un tarif social serait estimé à environ de 30 000 000\$ (en basant ses calculs sur une population admissible selon la **mesure de faible revenu après impôt**).

Lors de son assemblée générale de mai 2015, le MCTPA a adopté que l'admissibilité à la tarification sociale devrait être basée sur 80% de la **mesure du panier de consommation**. Selon ce scénario, la population admissible serait moindre et donc les impacts sur le revenu de la STM seraient moindres aussi. Les délégué.e.s du MCTPA ont donc demandé à la STM de refaire les calculs en modifiant le critère d'admissibilité pour qu'il corresponde à ce que nous avons adopté en assemblée.

Rappelons que les personnes admissibles au tarif social auraient, comme les étudiant.e.s de moins de 25 ans et les aîné.e.s de 65 ans et plus, un rabais de 40% ainsi qu'une carte *Opus* identifiée avec photo.

Lorsque que nous aurons développé et adopté en AG un modèle satisfaisant, nous devrons interpeller le gouvernement du Québec pour le financement des coûts administratifs et des coûts de mise en œuvre.

Prochaines étapes du comité de travail : la STM devra refaire les calculs en utilisant 80% de la mesure du panier de consommation comme critère d'admissibilité et évaluer les frais administratifs et les coûts d'exploitations, alors que le MCTPA devra développer l'aspect qualitatif de son argumentaire.

Sur la réforme Poëti

La réforme Poëti est le projet de loi sur la gouvernance des transports qui pourrait bientôt être adopté par le gouvernement du Québec. Ce que nous avons appris de cette réforme au cours de nos rencontres avec la STM est qu'elle vise à remodeler les structures pour en réduire le nombre et harmoniser les tarifs entre les différentes sociétés de transport du Grand Montréal. Dans ce contexte, la STM demande de conserver une certaine autonomie afin d'adapter sa grille tarifaire aux besoins de sa clientèle montréalaise. Le dépôt de ce projet de loi devait être suivi d'audiences publiques où nous pourrions présenter un mémoire abordant la dimension qualitative de la tarification sociale et ses retombées sociales.

Dans ce numéro

Nouvelles du comité de travail avec la STM	1
Campagne pour un tarif social, kit de participation	2 Et 5
Le transport en commun de moins en moins abordable	3
Prochaine assemblée générale	4
Matériel de participation à la campagne pour un tarif social	5

Pas de hausse des frais de transport en janvier

La semaine dernière, la STM annonçait qu'il n'y aura **pas de hausse des frais du transport en commun en janvier**. Cette bonne nouvelle est la première de ce genre en dix ans! En effet, les tarifs du transport en commun n'ont cessé d'augmenter ces dernières années et souvent de façon supérieure à l'augmentation du coût de la vie. (D'ailleurs, pour en apprendre plus à ce sujet voir le texte « Le transport collectif, de moins en moins abordable» à la page 3).

Par contre, il faut savoir que la STM n'écarte pas la possibilité d'augmenter ses tarifs dans six mois. À suivre, donc...

Pour en savoir plus:

Le Devoir: <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/455688/stm-gel-des-tarifs-au-1er-janvier>

Radio-canada: <http://ici.radio-canada.ca/regions/Montreal/2015/11/19/005-stm-metro-autobus-budget-pas-de-hausse.shtml>

Campagne pour un tarif social! «ARRÊT D'AUTOBUS»

Pour participer, voir
la dernière page de
ce bulletin!

Qu'est-ce qu'un «arrêt d'autobus» ? Pour bien des gens, l'arrêt d'autobus est l'endroit où l'on monte ou descend de l'autobus.

Pour d'autres comme les personnes à faible et très faible revenu, l'arrêt d'autobus est l'endroit où l'on regarde passer l'autobus sans pouvoir le prendre.

Dans ce cas, «l'arrêt d'autobus» signifie littéralement «l'arrêt» de la possibilité de se transporter. Au mieux, lorsqu'il y a un abri ou un banc, on peut poser ses sacs en regardant l'autobus s'éloigner de ses possibilités.

Les personnes à faible revenu sont tannées d'user leurs souliers.

Vous êtes «arrêté.e.s» dans vos transports? Aidez-nous à le faire comprendre à la STM et au maire de la Ville de Montréal en participant à la campagne **Pour un tarif social! Arrêt d'autobus**

Comment participer?

1. Écrivez sur votre arrêt d'autobus (que vous trouverez à la dernière page de ce bulletin)

- **Pourquoi vous avez besoin d'un tarif social?**
Et/ou
 - **Comment le prix du transport vous arrête dans vos déplacements (pourquoi c'est trop cher)?**

2. Retournez-nous votre arrêt d'autobus, nous le publierons sur la page Facebook du MCTPA

- par fax : 514.767.5304
 - par courriel : actioncommunautaire@projetpal.com

Le transport en commun, de moins en moins abordable

Le 14 septembre dernier, le journal *Métro* publiait un article très intéressant intitulé *Il faut travailler toujours plus pour monter dans l'autobus*. Le journaliste Naël Shiab y compare le nombre d'heures qu'il faut travailler au salaire minimum pour avoir accès à l'autobus et au métro année après année depuis 1952. Sans surprise, on y apprend qu'il faut travailler beaucoup plus longtemps aujourd'hui qu'il y a 10, 20 ou 50 ans pour pouvoir se déplacer en transport en commun à Montréal.

Ce phénomène s'explique par deux tendances : le salaire minimum augmente moins vite que le coût de la vie et les tarifs de la STM, eux, augmentent plus rapidement que l'inflation. L'article se concentre sur les travailleurs au salaire minimum, mais la même logique s'applique pour l'aide sociale, qui augmente encore plus lentement que les salaires. Allons voir de plus près.



Passage unique – régulier

« Alors qu'il fallait 7 minutes de travail au salaire minimum en 1975 pour acheter un passage au prix régulier, les travailleurs les moins payés de la métropole doivent désormais travailler 18 minutes pour le même droit », soit 2 fois et demi plus de temps, nous indique le *Métro*.

De 1971 à 1991, le prix du passage régulier augmente plus lentement que l'inflation, ce qui fait que le transport en commun reste abordable. Depuis 1991, on assiste à la tendance inverse. Par exemple, un passage régulier coûtait 3\$ en 2013. S'il avait été simplement indexé en fonction de l'inflation, il aurait coûté 2\$.

En 1952, un passage au prix régulier coûtait 10 cents !

Source photo : http://www.stm.info/sites/default/files/histoire/hb3_1957_5-957-014_bus_a_deux_volants.jpg

Passage unique – réduit

L'augmentation du temps travaillé consacré au transport est encore plus marquée pour l'achat d'un passage réduit. Une personne au salaire minimum pouvait se le procurer en travaillant environ 2 minutes en 1975. Une personne dans la même situation en 2015 doit y consacrer près de 13 minutes, soit 6 fois plus de temps !

Si on avait simplement haussé le prix du passage réduit en fonction de l'inflation, il aurait dû coûter 58 cents en 2013. Or il en coûtait 2\$!

Carte mensuelle – régulier

Au sujet de la carte mensuelle à plein prix, l'article du *Métro* nous informe qu'à sa création en 1980, « 4 heures et quart de travail au salaire minimum étaient nécessaires pour l'acheter. De nos jours, il faut travailler 7 heures et 45 minutes pour en défrayer le coût », soit une journée de travail.

Autrement dit, une carte mensuelle en 2015 est plus de 5 fois plus chère qu'en 1980 (82\$ vs 16\$). Pour la même période, le salaire minimum, lui, a à peine triplé (3,65\$ vs 10,55\$).

Carte mensuelle - réduit

En 2015, il faut travailler 2 fois plus d'heures au salaire minimum qu'en 1980 pour obtenir une carte mensuelle à tarif réduit (1h55 vs 4h40). La tendance est donc comparable à la carte mensuelle régulière, mais comme pour le passage unique, l'augmentation est plus forte pour les usagers qui utilisent un tarif réduit.

Conclusion

À travers cette avalanche de chiffres et toutes les nuances à faire selon les différents tarifs, une conclusion ressort de l'imposant travail statistique du *Métro* : le transport en commun à Montréal est de moins en moins accessible pour les travailleurs et travailleuses au salaire minimum. Cet article démontre donc, une fois de plus, qu'il faut agir pour permettre aux personnes à faible revenu de se déplacer dans la ville et sortir de l'isolement. Oui à la tarification sociale !

Pour consulter l'article en ligne et les données sous forme de graphique interactif:

<http://journalmetro.com/actualites/montreal/840636/il-faut-travailler-toujours-plus-pour-monter-dans-lautobus/>

Le besoin d'un tarif social se fait sentir aussi à Québec. Des nouvelles du CAPMO de Québec

En janvier 2015, lors d'une assemblée générale du MCTPA, nous avons eu la visite du *Comité pour l'accessibilité sociale du transport en commun du Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert (CAPMO)*. Les deux représentants du CAPMO nous avaient alors présenté leur travail et nous avaient parlé de l'enquête qu'ils commençaient sur l'accessibilité sociale du transport en commun dans la région de Québec. Le 19 novembre dernier, le CAPMO organisait une soirée pour présenter les résultats de leur enquête et débattre du besoin d'un laissez-passer moins coûteux pour les personnes à faible revenu de la Ville de Québec.

Le MCTPA est impatient de connaître les résultats de leur enquête.

Pour lire davantage sur ce sujet:

Le Devoir: <http://www.ledevoir.com/opinion/blogues/le-blogue-urbain/455600/autobus-un-tarif-pour-les-moins-nantis>

Prochaine assemblée générale

Quand: jeudi 28 janvier 2016

Où: Centre Loisirs communautaires St-Michel, salle 202 (7501 François-Perrault, métro St-Michel).

***les locaux sont accessibles aux fauteuils roulants
*traduction en anglais**

Heure: De 11h30 à 16h30

Nous vous invitons à dîner, de la pizza sera servie!

À l'ordre du jour:

***retour sur le travail accompli avec la STM;
*adoption d'un modèle de tarification sociale;
*plan d'action pour la suite**



Suivez le Mouvement sur Facebook:

[Mouvement collectif pour un transport public abordable](#)

POURQUOI AVEZ-VOUS BESOIN D'UN TARIF SOCIAL ? COMMENT LE PRIX DU TRANSPORT VOUS ARRÊTE ?

