

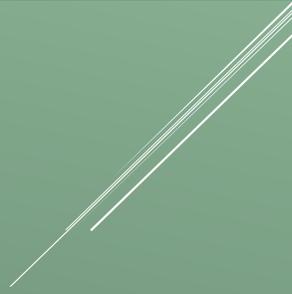


# Projet de gratuité hors heures de pointe pour le transport en commun à Sherbrooke

.....  
Proposition des Amies de la Terre de l'Estrie  
pour la cause du transport en commun à Sherbrooke  
.....

14 novembre 2018

---



## NOTRE PROPOSITION

Que la Société de transport de Sherbrooke (STS) rende gratuit l'accès au transport en commun lors de périodes en dehors des heures de pointe. Nous suggérons le recours à la carte Vermeilleuse pour encadrer ce projet.

L'objectif est d'offrir aux détenteurs et aux détentrices de la carte un certain nombre de passages gratuits mensuellement, utilisables en dehors des heures de pointe.

---

---

# MISE EN CONTEXTE

---

Le transport en commun n'a jamais été un enjeu aussi stratégique pour les métropoles régionales comme Sherbrooke. En région, le transport en commun a toujours été considéré comme un service philanthropique pour les personnes ne possédant pas de voiture. Or, notre culture de la voiture pose un énorme problème pour la planète et pour les villes. Même si le transport en commun est de loin la principale implication budgétaire de la Ville de Sherbrooke et même si, depuis quelques décennies, la population est au fait de la problématique de la mobilité, la clientèle utilisant le transport en commun demeure passablement la même.

Alors que la Corporation de développement communautaire (CDC) négocie en ce moment un programme de transport solidaire pour assurer une meilleure accessibilité au transport en commun, on semble minimiser les efforts et les investissements en matière d'accessibilité quant à leur importance stratégique. La proposition de la CDC de réduire les tarifs de 50 % est intéressante, mais pourquoi pas la gratuité? Comme les coûts environnementaux, sociaux et économiques liés à la mobilité sont publics et colossaux, pourquoi hésiter à investir? Pourquoi hésiter à recourir à un financement entièrement public?

Bien sûr, les programmes gouvernementaux ne vont pas dans ce sens-là, pour l'instant. Certains environnementalistes diront qu'il faut maintenir une tarification afin d'assurer une saine gestion et le meilleur développement possible du réseau. Or, si on se penche sur des exemples d'agglomérations françaises qui ont opté pour la gratuité totale, celle-ci semble servir de levier pour des investissements d'importance en offre de service du transport en commun. Même au Québec, la petite agglomération de Candiac-Richelieu-Carignan, qui a instauré la gratuité, réussit à obtenir plus en subventions que la Société de transport de Sherbrooke (STS) par le programme qui finance la moitié des coûts liés à l'amélioration de l'offre de service <sup>(1)</sup>.

(1) Cte-074 - Ministère du transport et de la mobilité durable et de l'électrification des transports/ Études des crédits 2017-2018/ Questions particulières de l'opposition officielle/ 1 à 165, question 114, page 413 et 414

---

# PROPOSITION CONCERNANT LA GRATUITÉ DU TRANSPORT EN COMMUN

---

À notre avis, l'ensemble des inquiétudes liées à l'implantation de la gratuité pour le transport en commun, touchant les aspects financiers et opérationnels, viennent de l'ampleur du projet que représente la gratuité totale. Bien que la gratuité totale puisse être salutaire en amenant une part significative de la population à adopter le transport en commun, nous proposons d'entamer des discussions avec la STS pour amener le dossier de la gratuité sur une base plus modeste, sans néanmoins chercher à réduire le rôle de la gratuité dans l'expansion de notre réseau.

Selon nos lectures<sup>(2)</sup>, il est essentiel de bien communiquer les raisons pour lesquelles la gratuité est instaurée, afin d'éviter les dérapages dans l'opinion publique et dans la manière dont la population s'appropriera l'espace dans les autobus. À notre avis, pour évaluer la pertinence et l'efficacité du modèle de la gratuité, l'expérience doit pouvoir se dérouler dans des conditions favorables, permettant à la STS et à la clientèle de s'adapter dans un climat serein.

Nous estimons que le réseau est suffisamment calme à l'extérieur des heures de pointe pour initier une telle expérience.

Nous demandons à la STS de rendre gratuit l'accès au transport en commun lors de périodes en dehors des heures de pointe. Nous suggérons d'encadrer ce projet par le recours à la carte la Vermeilleuse.

Notre idée est d'offrir aux détenteurs et détenteuses de la carte un certain nombre de passages gratuits mensuellement, entre 15 et 20 passages, utilisables en dehors des heures de pointe.

(2) Free-fare policy : costs, impacts on transit services, and attainment of transit system goals, 1994  
p.43

---

# COMMENT ET POURQUOI

---

En plus de permettre une meilleure accessibilité au transport en commun pour les personnes à faible revenu et d'amener le reste de la population à se familiariser avec le réseau, la gratuité proposée vise à populariser le transport en commun en corrigeant sa plus faible partie, soit la période hors heures de pointe (HHP).

Le résultat recherché est d'améliorer l'offre de service des périodes moins achalandées en encourageant la STS à innover. Par exemple : recourir de façon plus stratégique et plus intensive au transport à la demande, ou équiper les autobus pour qu'ils puissent commander à distance les changements de feux de circulation aux intersections.

La gratuité HHP est un formidable moyen de promotion. Elle pourra être très utile pour entraîner un engouement auprès de la population quant à l'obtention de la carte Vermeilleuse. D'ailleurs, grâce à une généralisation de l'utilisation de la carte Vermeilleuse chez un nouveau bassin de la population sherbrookoise qui n'utilise pas le service de transport, la STS pourra bénéficier d'une manne considérable d'information nouvelle concernant les déplacements urbains.

Autant les entreprises que les institutions et les organismes pourront faire adhérer leur clientèle à la cause du transport en commun en s'associant à la STS pour prôner l'utilisation de l'autobus en profitant de la gratuité HHP. Pour certaines entreprises comme la Maison du Cinéma, des rabais ou des privilèges pourraient être accordés à ceux et celles qui auront choisi de prendre l'autobus. Il faut aussi s'assurer de bien promouvoir ce nouveau service et faire des campagnes marketing pour donner une image positive de l'utilisation du transport en commun. Les gens sont de plus en plus conscientisés face aux changements climatiques et cherchent des moyens de réduire leur impact environnemental. Pourquoi ne pas utiliser ce créneau?

En choisissant le recours à la carte Vermeilleuse pour l'accès à la gratuité, l'aide des organismes est un incontournable pour rejoindre et rassurer les plus démunis pour qu'ils obtiennent leur carte. La fameuse machine qui permet de créer un profil et d'activer une carte Vermeilleuse devrait idéalement faire le tour des organismes avec une promotion de gratuité à l'obtention de la carte, comme ce fut le cas lors des premiers mois de l'instauration de la Vermeilleuse.

La popularité de la STS devrait se répandre de manière à mobiliser l'ensemble de la communauté sherbrookoise pour la cause du transport en commun. Ce qui aura pour effet de stimuler les ventes de titres de transport parmi la population. La clientèle étudiante du Cégep de Sherbrooke et de l'Université

de Sherbrooke encore réfractaire à l'idée de prendre l'autobus aura l'occasion de se requestionner sous la pression collective de cette mobilisation.

La gratuité HHP ne pouvant répondre à l'ensemble des besoins de transport auprès de la population active (cela inclut les personnes sans travail impliquées au sein de la société), cette mesure demeure, certes, complémentaire à d'autres mesures améliorant l'accessibilité au transport en commun, comme le projet Solidarité Transport de la CDC.

Les revenus provenant de la vente du passage à la pièce, d'environ deux millions de dollars par année, donne une idée assez claire de l'impact financier auquel la STS doit s'attendre. Il serait étonnant de voir une diminution du nombre de ventes liées aux heures de pointe, celles-ci étant certainement rattachées à des laissez-passer mensuels ou universels (entente de gratuité pour les étudiants). Les quelques utilisateurs de l'heure de pointe ne possédant pas de tels laissez-passer auront, avec la gratuité HHP, une bonne raison de libérer l'heure de pointe dans les cas où cela est envisageable. Assurément, l'amélioration de l'appréciation du transport en commun parmi la communauté sherbrookoise, va donner l'élan aux administrateurs de la STS et aux élus municipaux pour aller de l'avant avec les projets favorisant la circulation des autobus (feux de circulation interactifs, voies réservées, multiplication d'abribus et d'*infobus*, réfection des salles de toilette). Et qui sait? L'administration du Carrefour de l'Estrie sera peut-être enfin encline à réaménager plus efficacement son stationnement pour les autobus.

---

# PROJET STRUCTURANT

---

## Pour les personnes sans revenu (ou à faible revenu)

- Le fait d'avoir une carte d'identité citoyenne favorisera leur intégration à la communauté sherbrookoise.
- L'accès libre au réseau de la STS va leur permettre d'élargir leurs horizons et simplifier certains déplacements.

## Pour les organismes

- Leur rôle stratégique pour aider leur clientèle à obtenir la carte Vermeilleuse va contribuer à resserrer des liens.
- L'accessibilité des organismes sera améliorée sur l'ensemble du territoire, ce qui aura un impact positif sur le bénévolat et la mission des organismes.

## Pour le développement commercial du centre-ville

- Le centre-ville est très bien desservi par le transport en commun.
- Les périodes hors heures de pointe coïncident avec les plages horaires d'ouverture de nombreux commerces.

## Pour le développement du transport en commun

- Le service hors heures de pointe sera maximisé; le déploiement et l'achalandage seront favorisés.
- La découverte du transport en commun permettra aux nouveaux utilisateurs du service de comprendre et de s'habituer à son fonctionnement et en augmenter l'achalandage.

## Pour le transport à la demande et son rôle pour le transfert des autobus vers les lignes structurantes

- À l'extérieur des heures de pointe, plusieurs circuits pourraient être remplacés par le transport à la demande. La gratuité HHP peut favoriser l'acceptabilité de ce changement (l'obligation du signalement de la demande devient moins contraignante lorsque le passage est offert sans frais).
- L'augmentation de l'achalandage (voire la saturation des autobus) découlant de la gratuité HHP rendra plus manifeste le besoin d'y intégrer les autobus les moins achalandés à ces mêmes heures.

---

# ÉCHÉANCIER

---

|                 |          |   |
|-----------------|----------|---|
| 29<br>2018      | octobre  | <b>Rencontre avec le conseil d'administration de la CDC pour l'obtention de son appui au projet.</b>  |
| 5 novembre 2018 |          | Réunion aux AmiEs de la Terre du comité de la mobilité durable du Collectif des Organismes en environnement de Sherbrooke afin de statuer sur la pertinence du projet et de son intégration dans les priorités du comité. |
| 14<br>2018      | novembre | Dépôt du projet au conseil d'administration de la STS.  |