



Communauté métropolitaine
de Montréal

ORIENTATIONS ET ATTENTES À L'ÉGARD DE LA TARIFICATION
SOCIALE DU TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE DE
LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Rapport de la commission du transport de la
Communauté métropolitaine de Montréal

Janvier 2019



Orientations et attentes à l'égard de la tarification sociale du transport en commun sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal

Adresse postale :

Communauté métropolitaine de Montréal
1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
Montréal (Québec) H3A 3L6

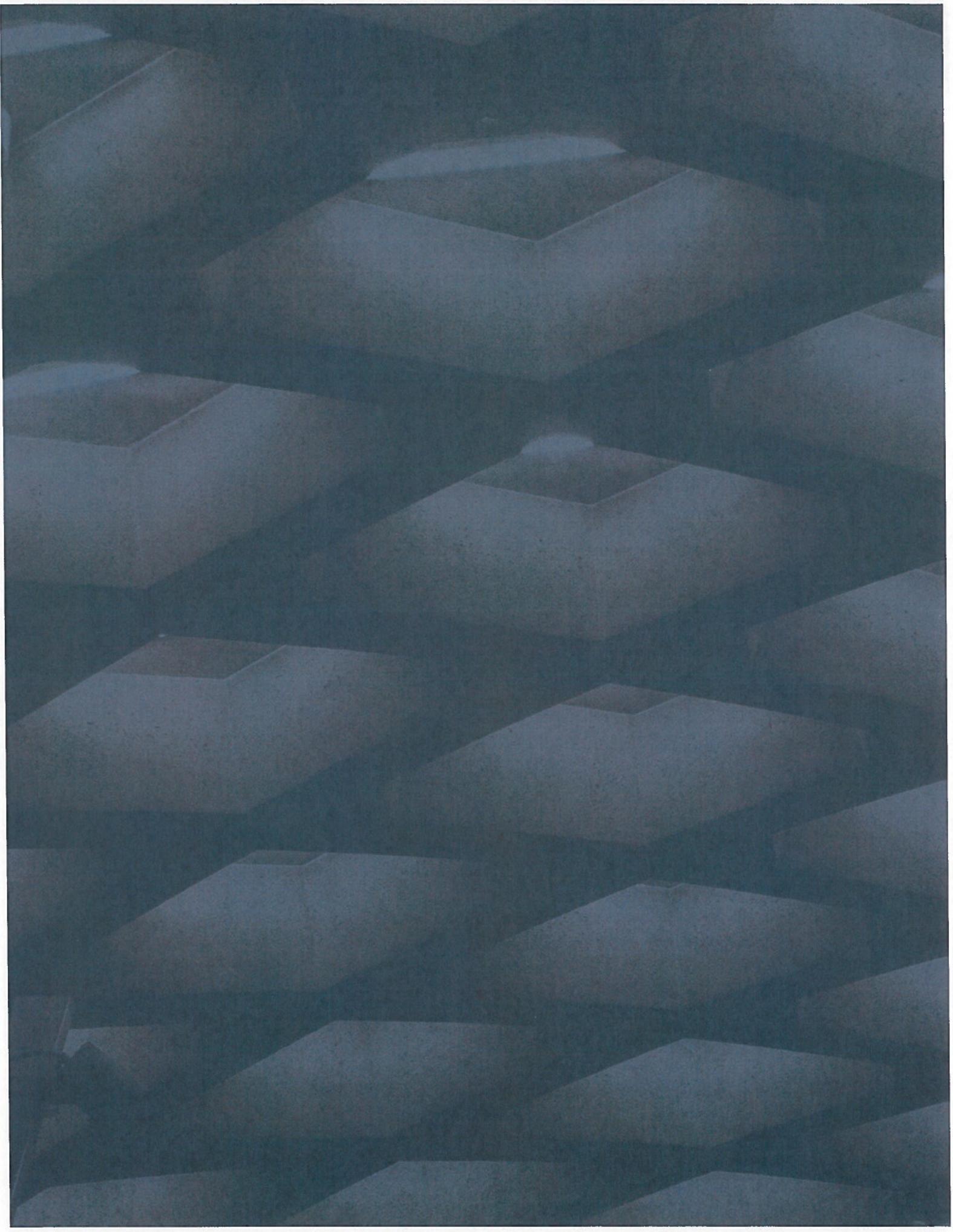
Renseignements généraux :

Téléphone : (514) 350-2550
Télécopieur : (514) 350-2599
Courriel : info@cmm.qc.ca

<http://cmm.qc.ca>

TABLE DES MATIÈRES

Acronymes	7
1 MANDAT DE LA COMMISSION DU TRANSPORT	9
2 CONTEXTE DU MANDAT	10
3 DÉMARCHE DE LA COMMISSION	12
3.1 Le bilan des expériences canadiennes.....	13
3.2 La consultation des organismes.....	15
3.3 La consultation des cinq secteurs et des quatre optc.....	16
4 DÉFINIR LA TARIFICATION SOCIALE	17
4.1 La nature mixte du transport en commun.....	17
4.2 Définition de la tarification sociale.....	19
5 LES DÉFIS POSÉS PAR LA TARIFICATION SOCIALE	21
5.1 Fixation des paramètres fondamentaux de la tarification sociale.....	21
5.1.1 Formulation des objectifs visés par une mesure de tarification sociale.....	21
5.1.2 Identification de la clientèle visée.....	22
5.1.3 Niveau de rabais souhaitable.....	27
5.2 Le financement des coûts administratifs et du possible manque à gagner tarifaire	29
5.3 Provenance du financement de la tarification sociale.....	30
5.4 Mise en œuvre et fonctionnement.....	31
ANNEXE 1 - BILAN DES EXPÉRIENCES DES VILLES CANADIENNES	34
FICHES SYNTHÈSES DES EXPÉRIENCES CANADIENNES EN TARIFICATION SOCIALE	36
ANNEXE 2 - BILAN DES CONSULTATIONS DES ORGANISMES	51
Des propositions pour une définition de la tarification sociale.....	53
Les principes et les objectifs devant soutenir la tarification sociale.....	54
Les clientèles proposées.....	57
Le cadre tarifaire actuel et sa révision prochaine.....	58
L'opérationnalisation et le financement.....	59
Les exemples canadiens cités.....	60
Liste des organismes consultés par la commission du transport.....	62
ANNEXE 3 – LE BILAN DE LA CONSULTATION DES CINQ SECTEURS ET DES QUATRE OPTC	63
ANNEXE 4 – LA NATURE MIXTE DU TRANSPORT EN COMMUN	68



Membres de la commission du transport

Président

Monsieur Guy Pilon
Maire de la Ville de Vaudreuil-Dorion

Vice-présidents

Madame Aline Dib (depuis le 27 septembre 2018)*
Membre du conseil de la Ville de Laval

Monsieur Peter McQueen
Membre du conseil de la Ville de Montréal

Membres

Monsieur Éric Alan Caldwell
Membre du comité exécutif de la Ville de Montréal

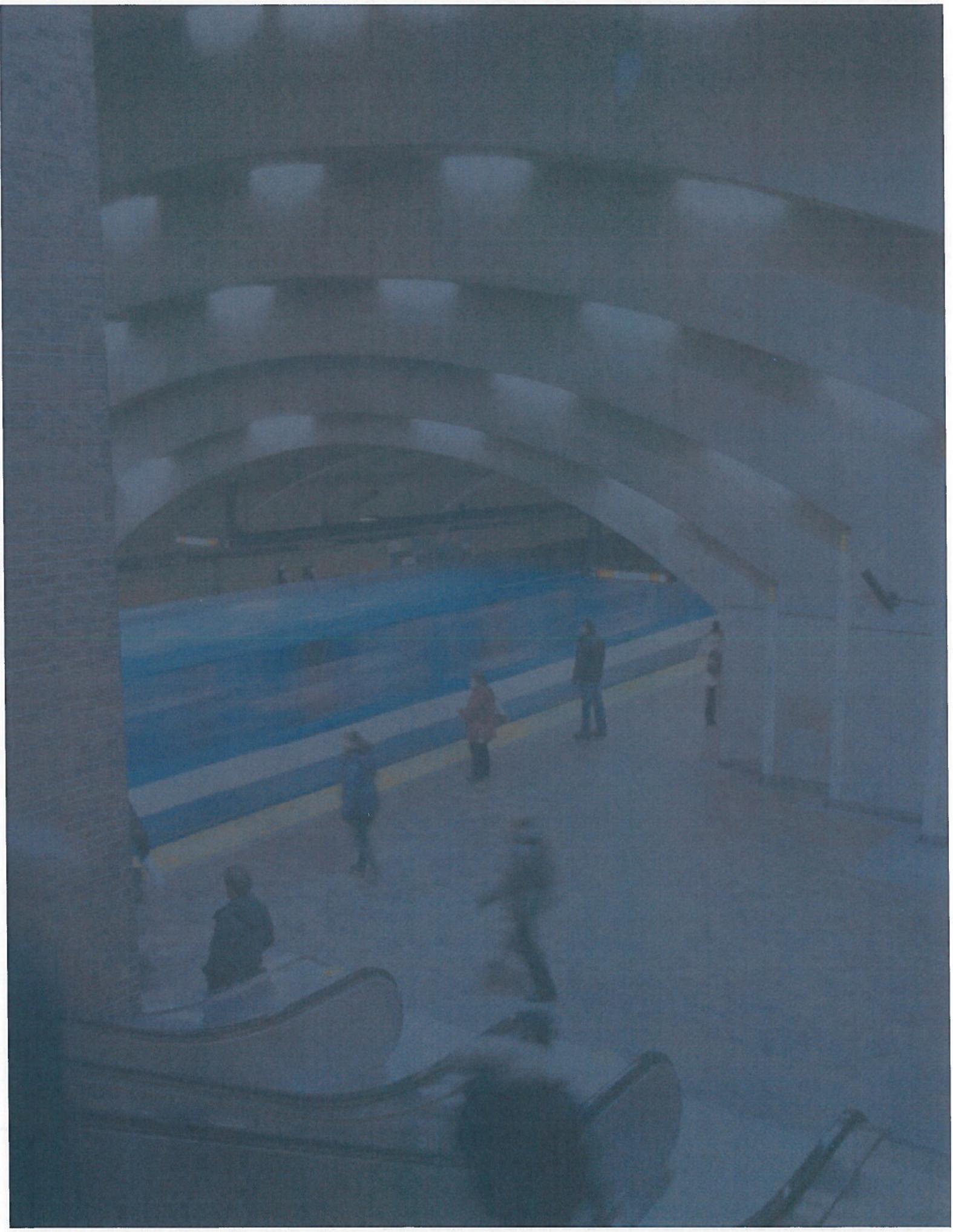
Madame Marianne Giguère
Membre du conseil de la Ville de Montréal

Monsieur Denis Martin
Maire de la Ville de Deux-Montagnes

Madame Sophie Mauzerolle
Membre du conseil de la Ville de Montréal

Monsieur Claudio Benedetti
Membre du conseil de la Ville de Brossard

*Précédemment, monsieur Paolo Galati, membre du conseil de la Ville de Laval.



ACRONYMES

AMB	Association des municipalités de banlieue
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
AQDR	Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées
ATCRS	Association pour le transport collectif de la Rive-Sud
ATUQ	Association du transport urbain du Québec
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme et les constructions
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CMTQ	Coalition montréalaise des tables de quartier
CRE-Montréal	Conseil régional de l'environnement de Montréal
exo	Réseau de transport métropolitain
INRS	Institut national de la recherche scientifique
MFR	Mesure de faible revenu
MTESS	Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale
MTPA	Mouvement pour un transport public abordable
OPTC	Organisme public de transport en commun
OBNL	Organisme à but non lucratif
OPHQ	Office des personnes handicapées du Québec
PIDTC	Plan des initiatives de développement du transport collectif
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PSDTC	Plan stratégique de développement du transport collectif
RMR	Région métropolitaine de recensement
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RUTA	Regroupement des usagers du transport adapté
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
STO	Société de transport de l'Outaouais
TPECN	Table des préfets et élus de la couronne Nord
TPECS	Table des préfets et élus de la couronne Sud



1 MANDAT DE LA COMMISSION DU TRANSPORT

Le 14 décembre 2017, par la résolution CE17-210, la commission du transport s'est vu confier le mandat de proposer des orientations et des attentes à l'égard de la tarification sociale du transport en commun sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). De plus, le 22 mai 2018, par la résolution CE18-114, le mandat a été ajusté.

Plus particulièrement, ce mandat consiste à :

- Produire un bilan des expériences des villes canadiennes ayant adopté des programmes en matière de tarification sociale du transport en commun, à partir de la documentation disponible et, si requis, de rencontres avec des experts externes;
- Consulter les cinq secteurs de la CMM, l'ARTM, les OPTC et les organismes intéressés par le sujet;
- Faire des recommandations sur la modulation de la tarification du transport collectif en tenant compte de toutes les caractéristiques sociodémographiques et économiques jugées pertinentes dont notamment l'âge, le revenu, les statuts d'étudiant, de bénéficiaire de l'aide sociale, de réfugié et de chercheur d'emploi;
- Préparer un rapport qui présentera le bilan des expériences des villes canadiennes, les observations recueillies lors de sa consultation ainsi que les orientations et les attentes proposées à l'égard de la tarification sociale du transport en commun sur le territoire de la Communauté.

2 CONTEXTE DU MANDAT

Les travaux de la commission du transport se déroulent dans le contexte de la refonte du cadre tarifaire par l’Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), en concertation ou en consultation avec les principales parties prenantes. Ainsi les municipalités, les organismes publics de transport en commun (OPTC), la CMM, le gouvernement et les autres acteurs de la mobilité sont invités à participer aux travaux tandis que des citoyens, des usagers du transport en collectif, des groupes d’intérêt et des experts seront consultés. L’ARTM entreprendra 5 chantiers, dans le cadre de la refonte du cadre tarifaire, dont un portant sur la tarification sociale et qui aura pour objectif d’analyser les possibilités liées à l’implantation d’une tarification sociale, ses impacts et sa faisabilité pour la région métropolitaine. La CMM aura alors l’occasion de soumettre ses orientations et ses attentes en matière de tarification sociale. Le projet de refonte du cadre tarifaire devrait être soumis au conseil d’administration de l’ARTM en avril 2019.

La CMM n’approuve pas le cadre tarifaire de l’ARTM, mais peut orienter son contenu en faisant part de ses orientations et de ses attentes à l’égard, entre autres, de la tarification sociale. L’ARTM est ensuite responsable d’élaborer des titres et produits tarifaires en conséquence.

Le mandat s’inscrit également dans le contexte général de la nouvelle gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine alors que l’ARTM a élaboré un Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) 2018-2021 et entame les travaux en vue de l’adoption prochaine de son premier Plan stratégique de développement du transport collectif (PSDTC).

Dans ce contexte, la commission du transport étudie également la diversification des sources de financement du transport collectif afin d’assurer un financement adéquat, tant pour le maintien des actifs et l’exploitation, que pour réaliser la vision de développement présentée dans le PIDTC et le PSDTC. Cette question fait l’objet d’un mandat distinct.

1. Autopartage, vélopartage, etc.

Plus largement, les coûts que doivent assumer les individus pour se déplacer sont également une question qui préoccupe le gouvernement du Québec. En effet, la Politique de mobilité durable dont s'est doté le ministère des Transports en 2018 souligne entre autres la part importante qu'occupe le transport dans les dépenses des ménages québécois. Une cible de réduction 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport y est établie. La mise en place d'une mesure de tarification sociale par l'ARTM contribuerait à l'atteinte de cette cible gouvernementale. Plus largement, le cadre tarifaire à mettre en place par l'ARTM pourra favoriser l'atteinte de cette cible.

La tarification du transport collectif, incluant la question de la tarification sociale, est un élément qui peut contribuer à l'atteinte de l'objectif 2.2 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté, soit de hausser à 35 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2031. En effet, les coûts associés à l'usage de l'un ou l'autre des modes de transport font partie des éléments qui influent sur le choix des individus.

3 DÉMARCHE DE LA COMMISSION

En vertu du mandat confié par le comité exécutif de la Communauté, la commission a, dans un premier temps, répertorié les expériences canadiennes en matière de tarification sociale du transport collectif et a invité différents groupes et organismes à lui faire part de leurs préoccupations et de leurs recommandations à ce sujet. Un rapport d'étape comprenant des propositions quant aux orientations et aux attentes de la commission à l'égard de la tarification sociale a ensuite été rédigé. Les cinq secteurs de la Communauté et les quatre OPTC ont ensuite été consultés par la commission sur la base de ce rapport d'étape. Plus spécifiquement, la commission leur a demandé de s'exprimer sur les orientations et les attentes préliminaires.

Ces démarches ont conduit au choix d'une définition de la tarification sociale du transport collectif, à l'identification de défis posés par celle-ci et à l'élaboration d'orientations et d'attentes à l'égard de cette tarification.



3.1 LE BILAN DES EXPÉRIENCES CANADIENNES

La commission a analysé l'état de situation dans 16 villes canadiennes, dont les principales sont Vancouver, Calgary, Edmonton, Toronto, Ottawa et Gatineau. L'annexe 1 de ce rapport présente les différents programmes de tarification sociale du transport collectif pour chacune de ces villes canadiennes.

Il apparaît toutefois difficile de tirer des conclusions générales de ces différents programmes de tarification sociale dans les villes canadiennes, qui ont été mis en place au cours des dernières années. Aucune évaluation de ces programmes n'ayant été produite à ce jour.

De plus, le contexte particulier quant au budget d'exploitation (2,7 G\$²) et au territoire couvert par l'ARTM rend difficile toute comparaison avec les cas étudiés. En effet, seul le Toronto Transit Commission (TTC) a un budget se situant à un peu moins de 2 G\$; les autres organismes ont un budget annuel variant entre 14 et 550 M\$. De plus, aucun des organismes de transport étudiés ne couvre un territoire aussi vaste que celui de l'ARTM.

Parmi l'ensemble des programmes des villes canadiennes, le cas de celui de la Ville de Calgary demeure l'un des plus pertinents puisqu'il s'agit du programme le plus éprouvé et a maintes fois été cité en consultation. La première mesure de tarification sociale y a été implantée par Calgary Transit à la fin de 2005. Depuis, plusieurs phases ont permis d'élargir la clientèle visée et de proposer des tarifs plus adaptés aux revenus des bénéficiaires.

La première phase visait les personnes dont le revenu familial était inférieur à 75 % du seuil de faible revenu. Puis, le rabais a été accordé à l'ensemble des personnes dont le revenu familial était inférieur au seuil de faible revenu. Depuis 2017, 3 échelons de rabais sont offerts selon le revenu familial des demandeurs. Les rabais varient entre 50 % et 95 % du tarif régulier d'un titre mensuel.

2. ARTM. 2017. Budget 2018 – Des transports collectifs en mouvement. En ligne http://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2017/12/Budget2018_Final.pdf. Page consultée le 14 août 2018.

Calgary Transit estime à 22 M\$ par année le manque à gagner tarifaire associé à la mesure et évalue que les coûts administratifs s'élèvent à 1 M\$. Les coûts administratifs sont assumés conjointement par la Ville de Calgary et Calgary Transit. Afin d'aider la Ville de Calgary à mettre en place les échelons de rabais selon le revenu, le gouvernement provincial de l'Alberta a octroyé en 2017 un financement annuel de 4,5 M\$ pour une période de 3 ans. La Ville de Calgary est responsable de la balance du financement de la mesure.

Selon Calgary Transit, les obstacles et les difficultés liés à la mise en place et au maintien d'une mesure de tarification sociale sont :

- la durabilité du financement malgré l'adhésion au programme supérieure aux prévisions;
- la gestion du processus d'admissibilité et des demandes de réévaluation des dossiers refusés ou n'ayant pas obtenu le niveau de rabais maximal;
- l'augmentation des coûts administratifs pour traiter la croissance des demandes et des ventes liées à la mesure;
- l'augmentation de la fraude, telle que la vente des passes à rabais à des individus inadmissibles.

3.2 LA CONSULTATION DES ORGANISMES

La commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal a invité différents groupes et organismes à lui faire part de leurs préoccupations et recommandations sur la tarification sociale du transport collectif.

Des représentants de 17 groupes et organismes ont transmis un mémoire ou un avis à la commission. L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) a été rencontrée le 8 mai 2018 par la commission et neuf des groupes invités sont venus présenter leur point de vue lors de la séance du 15 juin 2018.

Parmi ces 17 groupes et organismes, trois d'entre eux sont des organismes parapublics, soit l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et la Direction de santé publique de la Montérégie. Les autres groupes participants sont des organismes à but non lucratif (OBNL) ou des regroupements de groupes communautaires ou associatifs.

L'annexe 2 de ce rapport présente de façon plus détaillée la synthèse des avis et des recommandations ainsi que la liste des groupes et des organismes participants.

3.3 LA CONSULTATION DES CINQ SECTEURS ET DES QUATRE OPTC

La commission a soumis, au début de novembre 2018, le rapport d'étape rédigé à la suite du bilan des expériences canadiennes et de la consultation des organismes aux représentants politiques des cinq secteurs de la CMM et des quatre opérateurs de transport collectif (OPTC). Cette consultation avait pour objectif de recevoir leurs commentaires et avis sur les orientations et les attentes proposées.

Les cinq secteurs sont représentés par l'agglomération de Montréal (Ville de Montréal et Association des municipalités de banlieue (AMB), la Ville de Laval, l'agglomération de Longueuil, la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPECN) et la Table des préfets et élus de la couronne Sud (TPECS). Les OPTC sont représentés par la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL), le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et exo (Réseau de transport métropolitain).

Les secteurs de la CMM et les OPTC ont principalement commenté la définition de la tarification sociale et ses modalités d'application, selon les diverses clientèles, ainsi que les sources de financement d'une telle mesure.

L'annexe 3 de ce rapport présente de façon plus détaillée la synthèse des avis et des commentaires reçus dans le cadre de cette consultation.

4 DÉFINIR LA TARIFICATION SOCIALE

Pour définir la tarification sociale, il est essentiel de comprendre la nature mixte (comportant à la fois des bénéfices privés et collectifs) des services de transport en commun. Cette nature mixte peut être observée par le financement du transport en commun.

4.1 LA NATURE MIXTE DU TRANSPORT EN COMMUN³

La Politique de financement des services publics⁴ du gouvernement du Québec considère le transport en commun comme un service mixte, puisqu'il génère à la fois des bénéfices publics qui profitent à l'ensemble de la collectivité et des bénéfices privés qui profitent à chacun des usagers. Il en revient donc aux élus de déterminer la part collective du transport en commun.

Un bien ou un service mixte est financé en partie par la collectivité et en partie par les usagers pour tenir compte des bénéfices partagés. La nature mixte du transport en commun peut donc être observée par son financement.

Actuellement, le transport en commun sur le territoire de l'ARTM est financé par quatre catégories de contributeurs soit les usagers, les municipalités, les automobilistes et les gouvernements supérieurs, tel que détaillé au tableau 1. Ainsi, la nature mixte du transport collectif est confirmée par son financement qui est assuré à 40 % par des sources privées directes (les usagers) et indirectes (les automobilistes) et à 60 % par des sources publiques, soit les municipalités et les gouvernements. La part des bénéfices collectifs du transport en commun est défrayée conjointement par l'impôt foncier et l'impôt sur le revenu.

3. L'annexe 4 présente une explication plus détaillée de la nature mixte du transport en commun.

4. Finances Québec, Politique de financement des services publics, Québec, 2009, p. 9-10.

Tableau 1 – Financement du transport en commun sur le territoire de l'ARTM selon la catégorie de contributeurs en 2018⁵

Contributeur	(Million \$)	%
Usagers	862	31,5
Revenus autonomes et autres	66	2,4
Municipalités	834	30,5
Gouvernement du Québec et du Canada	818	29,9
Automobilistes	158	5,7
Total	2 738	100,0

La politique de financement de l'ARTM, approuvée par le conseil de la CMM (résolution numéro CC17-033 du 21 septembre 2017), fixe à 31 %⁶ le niveau de financement du transport collectif par les usagers. Les tarifs des différents titres de transport dans la région sont alors fixés de manière à atteindre la cible globale d'autofinancement de 31 %. En approuvant la politique de financement de l'ARTM, les élus siégeant au conseil de la CMM entérinent la part de bénéfice privé et la part de bénéfice collectif du transport en commun sur le territoire de l'ARTM.

5. ARTM, Budget 2018.

6. Ce taux résulte de la division entre les recettes tarifaires et la somme des dépenses d'exploitation et d'immobilisations. Le retrait de la partie subventionnée des dépenses d'immobilisations fixe ce taux à 40 %.

4.2 DÉFINITION DE LA TARIFICATION SOCIALE

Lors des consultations tenues par la commission du transport, trois définitions ont été présentées. Pour l'ATUQ, la tarification sociale se définit comme « l'ensemble des réductions offertes aux personnes dont l'obtention nécessite la justification d'un niveau de revenus ». Cette définition établit donc un lien direct entre l'obtention d'un rabais tarifaire et le niveau de revenus. Trajectoire et le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) s'inscrivent dans cette définition et, en se basant sur une définition proposée en 2006 par le Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), distinguent le concept de la tarification sociale de celui de la tarification solidaire : « la tarification sociale se distingue par un strict critère de ressources basé sur un montant de revenus évaluables par des indicateurs; (...) par contre, la tarification solidaire concerne les catégories d'usagers dont les politiques tarifaires sont à la limite du domaine social et du domaine commercial⁷ ».

Enfin, selon l'ARTM, « la notion de tarification sociale des transports collectifs vise à faciliter l'intégration dans la société des citoyens les plus démunis pour l'accès au marché du travail, à l'éducation, aux services collectifs de santé et de loisir ». La définition de l'ARTM met l'accent sur les objectifs de la mesure afin de faciliter l'intégration des plus démunis sans préciser un critère particulier (revenu et/ou statut) permettant l'obtention d'un rabais tarifaire.

En prenant en compte les différentes définitions proposées lors des consultations, la Communauté retient une définition inclusive de la tarification sociale qui considère autant les rabais qui seraient octroyés en raison du faible revenu que ceux qui le sont en fonction du statut particulier des individus tels que l'âge et les statuts d'étudiant, de bénéficiaire de l'aide sociale, de réfugié et de chercheur d'emploi. Ainsi, la définition retenue recoupe également la notion de tarification solidaire proposée par certains groupes. La définition se veut donc englobante et permet la mise en place de rabais tarifaires rejoignant autant les objectifs sociaux que les objectifs commerciaux du cadre tarifaire.

7. Par exemple, les étudiants sont à la fois des usagers captifs et des usagers potentiels qu'il faut retenir lors de leur entrée dans la vie active. Les rabais étudiants ciblent donc à la fois un objectif social et un objectif commercial.

DÉFINITION RETENUE DE LA TARIFICATION SOCIALE

La tarification sociale constitue une mesure améliorant la mobilité sociale, spatiale et économique des personnes qui, en raison de leur faible niveau de revenu ou de leur statut, sont exclues, partiellement ou totalement, de la consommation d'un service mixte comportant des bénéfices privés et des bénéfices collectifs.

En étant exclues de la possibilité d'un bénéfice privé, ces personnes ne peuvent améliorer leur mobilité sociale, spatiale et économique, ce qui prive l'ensemble de la société d'un bénéfice collectif.



5 LES DÉFIS POSÉS PAR LA TARIFICATION SOCIALE

L'implantation d'une mesure de tarification sociale doit répondre aux défis de la fixation de ses paramètres fondamentaux, du financement de ses coûts administratifs et d'un possible manque à gagner tarifaire, de la provenance de son financement et de sa mise en œuvre et de son fonctionnement

5.1 FIXATION DES PARAMÈTRES FONDAMENTAUX DE LA TARIFICATION SOCIALE

Une mesure de tarification sociale s'appuie sur trois paramètres fondamentaux qui facilitent la modulation de la tarification du transport collectif : la formulation des objectifs visés, l'identification des clientèles visées et la fixation du niveau de rabais souhaitable. Les paramètres sont établis en cohérence avec la définition de la tarification sociale retenue par les élus.

5.1.1 FORMULATION DES OBJECTIFS VISÉS PAR UNE MESURE DE TARIFICATION SOCIALE

Une politique de tarification ou son équivalent doit concilier les objectifs financiers, commerciaux et sociaux du cadre tarifaire. Les objectifs visés par une formule de tarification sociale s'inscrivent dans cette nécessaire conciliation. Par conséquent, il est préférable que les objectifs d'une tarification sociale s'ajoutent aux objectifs sociaux du prochain cadre tarifaire de l'ARTM. De manière à intégrer une mesure de tarification sociale, l'objectif social du nouveau cadre tarifaire consisterait à améliorer la mobilité (sociale, spatiale et économique) des usagers sans égard à leur revenu.

De manière générale, la tarification sociale ou solidaire vise à améliorer la mobilité sociale, spatiale et économique. Cet objectif général peut toutefois se décliner en deux objectifs spécifiques soit :

- Faciliter l'inclusion sociale des personnes qui ne se déplacent pas faute de moyens financiers;
- Redistribuer la richesse en réduisant la facture associée au transport pour les plus démunis.

5.1.2 IDENTIFICATION DE LA CLIENTÈLE VISÉE

L'identification de la clientèle visée par la tarification sociale s'appuie sur les objectifs de la mesure ainsi que sur des indicateurs permettant d'évaluer l'ampleur du groupe concerné et d'établir l'admissibilité des individus. Lors des consultations réalisées, les groupes ont mentionné plusieurs clientèles qui pourraient bénéficier d'une tarification sociale. Ces clientèles peuvent être identifiées soit par leur statut, soit par leur revenu. Alors que des rabais sont déjà consentis en fonction du statut, soit les jeunes, les étudiants et les aînés, les personnes à faible revenu ne bénéficient actuellement d'aucun rabais.

Le portrait de la pauvreté est dressé d'après la mesure de faible revenu (MFR) après impôt en 2015⁸. Cet indice publié par Statistique Canada a été compilé par l'Observatoire Grand Montréal de la Communauté. Le tableau 2 présente le taux de personnes dans les ménages à faible revenu selon l'âge et le secteur de la Communauté en 2015. Si une mesure de tarification sociale remplaçait tous les rabais tarifaires, un bassin de 568 735 personnes (comprenant les 0-5 ans qui bénéficient déjà de la gratuité) serait éligible soit 14,7 % des 3 857 888 habitants du territoire de la CMM.

8. La « mesure de faible revenu après impôt » est un pourcentage fixe (50 %) de la médiane du revenu après impôt rajusté du ménage privé. Le revenu après impôt du ménage est rajusté par une échelle d'équivalence pour tenir compte des économies d'échelle. Le rajustement pour les différentes tailles de ménage correspond au fait que les besoins au niveau du ménage augmentent, mais à un rythme moins rapide que l'augmentation du nombre de membres du ménage. L'indice résulte du calcul suivant : population de 18 à 64 ans dans les ménages privés à faible revenu (MFR)/Population de 18 à 64 ans dans les ménages privés à qui les concepts de faible revenu sont applicables * 100.

Tableau 2 – Taux de personnes dans les ménages à faible revenu selon l'âge et le secteur en 2015

Secteur	Personnes dans les ménages à faible revenus				Taux de personnes dans les ménages à faible revenus (%)			
	0-17	18-64	65+	Total	0-17	18-64	65+	Total
Agglomération de Montréal	81 095	262 435	60 340	403 870	22,6	20,8	18,6	20,8
Agglomération de Longueuil	10 660	29 070	10 000	49 730	13,5	11,3	12,5	12,0
Laval	10 840	26 505	9 125	46 470	12,3	10,1	12,6	11,0
Couronne nord	7 800	18 535	6 970	33 305	6,0	5,1	8,6	5,8
Couronne Sud	8 195	19 625	7 540	35 360	7,2	6,3	10,4	7,1
CMM	118 590	365 170	93 975	568 735	15,4	14,5	14,9	14,7

Si la mesure de tarification sociale ne s'appliquait qu'aux 18 à 64 ans (il faudrait plutôt l'appliquer aux 16-64 ans en soustrayant les étudiants à temps plein; l'obtention de l'indice MFR pour le groupe d'âge des 16-64 ans nécessite une compilation spéciale), un bassin potentiel de 356 170 personnes vivant dans des ménages à faible revenu serait éligible. Environ 74 % des personnes éligibles se concentreraient dans l'agglomération de Montréal.

Le groupe des 18-64 ans comprend les personnes pauvres sans emploi (non-travailleurs pauvres) et les travailleurs pauvres. Une étude de l'Institut national de la recherche scientifique (INRS)⁹ parue en 2016 révèle que le nombre de travailleurs pauvres est en croissance dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal alors que, globalement, la pauvreté régresse (sur le territoire de la CMM, le taux de personnes dans les ménages à faible revenu passe 18 % en 2010 à 15,1 % en 2015).

La répartition du taux de personnes dans les ménages à faible revenu par municipalité fait l'objet du tableau 3. La médiane (qui divise la répartition en deux parties égales) de la population totale des personnes dans les ménages à faible revenu de la CMM se situe à 7,9 % alors que dans le groupe des 18-64 ans elle est égale à 6,9 %. La faisabilité d'une mesure de tarification sociale devra s'appuyer conséquemment sur l'admissibilité à cette mesure du groupe d'utilisateurs potentiels de 16 à 64 ans.

9. INRS, Les travailleurs pauvres dans la RMR de Montréal, rapport abrégé, octobre 2016, 38 pages.

Tableau 3 – Taux de personnes dans les ménages à faible revenu selon l'âge et la municipalité en 2015¹⁰

Municipalités	Taux supérieur à la médiane (total) CMM (%)			
	0-17	18-64	65 +	Total
Montréal	24,1	22,1	20,4	22,2
Montréal-Est	28,4	17,5	20,2	19,9
Côte-Saint-Luc	19,5	19,5	12,6	17,5
Sainte-Thérèse	17,9	14,7	12,7	14,7
Longueuil	16,4	13,5	15,8	14,5
Charlemagne	17,8	12,2	16,8	14,0
Beauharnois	16,8	12,7	15,2	14,0
Westmount	16,2	15,7	8,7	14,0
Sainte-Anne-de-Bellevue	11,5	15,9	6,9	13,5
Pointe-Calumet	13,5	11,1	23,0	13,1
Brossard	15,0	11,2	10,9	11,9
Châteauguay	13,8	10,9	12,2	11,8
L'Île-Perrot	12,0	10,8	14,1	11,5
Dorval	12,3	11,5	10,9	11,5
Oka	10,1	11,3	13,1	11,4
Mont-Royal	12,6	11,4	8,8	11,2
Laval	12,3	10,1	12,6	11,0
Saint-Jean-Baptiste	10,7	9,5	16,2	10,9
Senneville	14,3	11,3	7,0	10,9
Hampstead	11,9	11,5	6,8	10,8
Hudson	11,3	10,5	9,7	10,4
Dollard-des-Ormeaux	12,2	9,7	10,4	10,3
Richelieu	11,8	9,2	11,9	10,3
Pointe-des-Cascades	8,5	9,5	15,8	10,1
Deux-Montagnes	11,6	8,5	15,8	10,1
Saint-Eustache	9,7	8,6	14,7	9,9
Contrecoeur	12,1	8,2	11,9	9,6
Sainte-Anne-des-Plaines	12,6	8,0	12,8	9,6
Bois-des-Filion	9,5	8,2	14,2	9,3
Saint-Mathias-sur-Richelieu	10,3	8,0	12,1	9,2
Boisbriand	9,8	8,0	12,2	8,9
L'Assomption	8,5	7,9	13,4	8,9
Saint-Lambert	8,0	8,7	9,6	8,8
Saint-Sulpice	12,7	6,8	11,9	8,7
Saint-Amable	9,1	6,8	20,8	8,5
Pointe-Claire	9,1	7,9	8,5	8,3
Mirabel	8,6	7,1	14,7	8,2
Montréal-Ouest	9,7	8,2	6,4	8,2
Verchères	7,6	7,0	13,1	8,1
Terrebonne	8,7	6,8	12,6	8,0
Médiane CMM	8,5	6,9	10,8	7,9

10. Les données concernant le revenu des ménages n'étaient pas disponibles pour L'île-Cadieux. Statistique Canada ne diffuse pas les données des régions démographiques dont la taille de la population est inférieure à un certain niveau afin de protéger la confidentialité des renseignements personnels des individus.

Tableau 3 – Taux de personnes dans les ménages à faible revenu selon l'âge et la municipalité en 2015

Taux inférieur à la médiane (total) CMM (%)				
Municipalités	0-17	18-64	65 +	Total
Saint-Mathieu	9,4	6,6	11,7	7,9
La Prairie	6,8	7,0	13,4	7,9
Terrasse-Vaudreuil	9,0	6,2	11,1	7,6
Saint-Isidore	8,7	6,0	10,7	7,3
Vaudreuil-Dorion	7,4	6,7	8,6	7,1
Léry	4,7	7,0	8,7	6,9
Beloeil	6,6	6,2	9,4	6,9
Sainte-Catherine	7,1	5,9	11,3	6,9
Saint-Joseph-du-Lac	6,1	5,6	15,4	6,9
Repentigny	7,1	6,0	9,3	6,8
Baie-d'Urfé	7,1	7,0	4,9	6,7
Mascouche	6,9	5,9	10,1	6,7
McMasterville	6,8	5,8	8,0	6,4
Chambly	6,7	5,5	10,2	6,4
Pincourt	6,4	5,6	9,4	6,3
Saint-Philippe	5,4	5,0	14,6	6,3
Delson	6,2	5,2	11,3	6,2
Mont-Saint-Hilaire	4,8	5,5	9,4	6,2
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	5,7	5,3	10,9	6,1
Beaconsfield	6,9	6,1	4,4	6,0
Les Cèdres	6,3	5,0	10,9	6,0
Kirkland	7,1	5,5	6,2	6,0
Blainville	6,2	5,2	9,8	6,0
Mercier	6,3	5,0	9,8	5,9
Calixa-Lavallée	-	5,5	11,8	5,7
Otterburn Park	4,9	4,8	10,3	5,6
Rosemère	5,5	4,7	8,5	5,5
Saint-Constant	6,2	4,6	9,4	5,5
Saint-Lazare	5,5	5,0	7,9	5,4
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	4,4	4,6	8,8	5,0
Varennes	4,9	4,1	8,9	4,9
Lorraine	6,3	4,5	4,0	4,8
Saint-Basile-le-Grand	4,3	4,0	8,2	4,5
Vaudreuil-sur-le-Lac	4,6	4,5	4,3	4,5
Candiac	4,2	4,1	6,7	4,4
Saint-Bruno-de-Montarville	3,7	3,7	6,5	4,3
Boucherville	3,6	3,7	6,1	4,2
Sainte-Julie	4,1	3,5	6,5	4,1
Saint-Mathieu-de-Beloeil	2,7	3,6	6,3	3,8
Carignan	3,1	3,5	7,1	3,8

Notons également que certaines personnes, en raison de leur statut socioéconomique, pourraient avoir de la difficulté à fournir des pièces justificatives nécessaires à l'admission à une mesure de tarification sociale dont l'admissibilité est basée exclusivement sur le revenu. C'est le cas par exemple des personnes en situation d'itinérance, des réfugiés récents, des nouveaux arrivants ou encore des personnes à faible revenu n'ayant pas produit de déclaration de revenus. La situation des chercheurs d'emploi est également particulière puisque, bien qu'ils puissent momentanément se trouver dans une situation précaire, leur déclaration de revenus de l'année précédente ne témoigne pas nécessairement de leurs besoins actuels.

Dans ces cas, des conditions d'admissibilité particulière, basées sur le statut socioéconomique, pourraient être considérées pour favoriser l'accès au service de transport collectif de tous les individus en situation de précarité. Par exemple, Edmonton et Ottawa permettent aux personnes arrivées au Canada depuis moins d'un an d'accéder au programme sans preuve de revenu pour la première année. De plus, plusieurs villes canadiennes offrent un rabais pour le transport collectif aux bénéficiaires de programmes d'aide à l'emploi.

Ainsi, une tarification sociale basée sur le revenu, doit, pour être inclusive, considérer dans ses critères d'admissibilité et dans les documents qui sont demandés pour prouver cette admissibilité, les personnes qui, en raison de leur statut socioéconomique, ne peuvent pas démontrer leur niveau de revenu.

5.1.3 NIVEAU DE RABAIS SOUHAITABLE

La mise en application d'une tarification sociale doit être équitable et ne pas être source d'injustice. Par conséquent, la tarification du transport en commun comprend également des rabais tarifaires afin de ne pas exclure de l'utilisation du transport collectif certaines catégories d'usagers. Sur le territoire de l'ARTM, le cadre tarifaire actuel comprend trois catégories de titres : ordinaire, étudiant¹¹ et réduit.

11. Jadis nommé tarif intermédiaire, le tarif étudiant fait référence à la réduction tarifaire pour les étudiants à temps plein admissibles offerte par les organismes de transport, nommé tarif réduit ou tarif étudiant selon l'organisme.

Le tableau 4 présente les rabais tarifaires en vigueur en 2018 sur le territoire de l'ARTM. Les 16-64 ans (à l'exception des étudiants à temps plein peu importe leur âge) doivent utiliser un tarif ordinaire. Ce groupe constitue la seule catégorie d'âge ne pouvant profiter d'un rabais tarifaire. Cependant, puisque les usagers ne financent qu'une partie des coûts du transport, le tarif ordinaire fait aussi l'objet d'un rabais général. En ce sens « *la tarification du transport en commun est sociale par définition* »¹². Selon les témoignages recueillis lors de la consultation, les personnes à faible revenu du groupe des 16-64 ans sont exclues partiellement (certaines personnes ont davantage recours aux titres unitaires; sans être exclues totalement, elles subissent un désavantage économique par rapport aux usagers possédant des revenus supérieurs) ou totalement de l'utilisation du transport collectif. C'est la raison pour laquelle une partie des organismes invités ont défini la tarification sociale en lien avec le revenu des personnes plutôt qu'en lien avec leur statut.

Une autre partie des organismes ont tenu à ce que la tarification sociale préserve les rabais actuels tout en offrant un rabais aux personnes à faible revenu. Actuellement, le tarif réduit accorde aux usagers de 6 à 17 ans (étudiants à temps plein) et aux aînés de 65 ans et plus un rabais de 40 % (allant jusqu'à la gratuité sur les réseaux locaux dans certains cas) par rapport au tarif ordinaire (sauf dans le cas de la STM qui étend son tarif réduit aux étudiants à temps plein de 18 ans et plus). Le tarif étudiant accorde à l'utilisateur (un étudiant à temps plein de 18 ans et plus) un rabais de 20 % par rapport au tarif ordinaire. Enfin, il faut noter que les rabais applicables aux titres unitaires sont moins élevés à la STM¹³ (30 % plutôt que 40 %). Quant aux réseaux locaux d'autobus offerts par le RTM, le rabais demeure identique à celui des tarifs mensuels soit 40 %. La STL et le RTL ne consentent aucun rabais pour les titres unitaires.

12. Roche, Mandat de recherche sur la tarification sociale dans le transport en commun, Rapport final présenté à l'ATUQ, octobre 2010, p.13

13. Lors de la consultation des organismes communautaires, il a été mentionné que les titres unitaires sont davantage utilisés par les personnes à faible revenu, car elles sont souvent dans l'impossibilité de défrayer le coût d'achat d'un titre mensuel en début de mois. Dans ce cas, les personnes à faible revenu accèdent au transport en commun à coût plus élevé que les autres usagers.

Tableau 4 – Rabais en vigueur selon les catégories d'âge en 2018 sur le territoire de l'ARTM

TITRE MENSUEL	Tarif réduit					Tarif étudiant	Tarif ordinaire
	0-5 ans	6-15 ans	16-17 ans	18+ ans	65+ ans	18+ ans	16-64 ans
STM	100%	40%	40% ^a	40% ^a	40%		-
RTL	100%	40%	40% ^a		40%	20%	-
STL	100%	40%	40% ^a		40% ^c	20%	-
RTM TRAM et TRAIN	100%	40%	40% ^a		40%	20%	-
TRM Bus locaux	100%	40%	40% ^a		40% ^e	20%	-

a. Étudiants à temps plein

b. Gratuit pour les enfants de 6 à 11 ans les fins de semaine, les jours fériés et tout l'été

c. Gratuit pour les résidents Laval qui se déplacent sur le réseau de la STL

d. Gratuit pour les 0 à 11 ans accompagné d'un adulte muni d'un titre valide

e. Gratuit pour les résidents des villes de Terrebonne et Mascouche et de la MRC de L'Assomption

TARIF UNITAIRE (1 passage)	Tarif réduit					Tarif étudiant	Tarif ordinaire
	0-5 ans	6-15 ans	16-17 ans	18+ ans	65+ ans	18+ ans	16-64 ans
STM	100%	30%	30%	-	30%	-	-
RTL	100%	-	-	-	-	-	-
STL	100%	-	-	-	-	-	-
RTM TRAM et TRAIN	100%	40%	40% ^a	-	40%	-	-
TRM Bus locaux	100%	40%	40% ^a	-	40% ^e	-	-

Les rabais pratiqués actuellement visent davantage des objectifs commerciaux, dont ceux d'effectuer la rétention de clientèle (ce qui est particulièrement le cas avec les tarifs étudiants) et de financement (afin de préserver l'équilibre entre les revenus et les dépenses des exploitants). Les objectifs sociaux des rabais tarifaires ne tiennent compte que du statut de l'utilisateur et non pas de son revenu.

5.2 LE FINANCEMENT DES COÛTS ADMINISTRATIFS ET DU POSSIBLE MANQUE À GAGNER TARIFAIRE

Le financement des coûts administratifs d'une mesure de tarification sociale (vérification de l'admissibilité, canaux de distribution, information au public, titres spéciaux, etc.) doit être concilié avec les objectifs financiers et commerciaux du transport collectif. L'estimation des coûts d'administration s'appuie sur l'évaluation du nombre potentiel d'usagers admissibles à la mesure (en particulier le groupe des 16 à 64 ans - excluant les étudiants à temps plein – qui pourrait bénéficier d'une mesure de tarification sociale et pour lequel aucun rabais n'est offert actuellement).

À cela pourrait s'ajouter un possible manque à gagner, comme c'est le cas à Calgary, où il est estimé à 22 M\$ selon les informations qui nous ont été transmises par notre interlocuteur de Calgary Transit.

Pour un produit tarifaire donné (par exemple le tarif mensuel) le manque tarifaire résulte de l'écart entre le rabais consenti et le tarif ordinaire. Cependant, il n'y aura pas de manque à gagner si le bénéficiaire du rabais était auparavant exclu de la consommation; au contraire, il s'agira d'une augmentation des revenus en provenance des usagers.

De plus, il faut souligner la difficulté à estimer les coûts de la mesure à l'aide du balisage, car les expériences canadiennes sont surtout effectuées dans des réseaux locaux de transport dont la taille (observée par le budget ou l'achalandage annuel) se compare difficilement à celles des OPTC du territoire de l'ARTM (voir la section 3.1 portant sur le bilan des expériences canadiennes).

5.3 PROVENANCE DU FINANCEMENT DE LA TARIFICATION SOCIALE

L'État assume trois grandes responsabilités : la stabilisation de l'économie, la redistribution de la richesse et l'allocation des ressources. Les deux premières responsabilités sont assumées plus efficacement par les deux paliers supérieurs de gouvernement (le fédéral et les provinces), par l'impôt progressif sur le revenu, alors que les municipalités voient surtout à assurer les services locaux (voirie, transport collectif, parcs, loisirs) par l'allocation des ressources tirées de l'impôt foncier.

Selon l'ARTM, le financement d'une mesure de tarification pourrait provenir, en tout ou en partie, du gouvernement du Québec (selon un principe de redistribution de la richesse, car la tarification sociale est une problématique commune à l'ensemble des régions urbaines), des municipalités et des usagers. Certains organismes consultés ont indiqué qu'en tant que mesure palliative au manque de revenu d'une partie de la population, la tarification sociale est une mesure de redistribution de la richesse et que son financement devrait être idéalement assumé par le gouvernement du Québec puisque ce dernier collecte l'impôt sur le revenu et attribue des aides et des services à la personne (pour sa part, le gouvernement du Canada perçoit une partie de l'impôt sur le revenu et finance certains programmes sociaux).

5.4 MISE EN ŒUVRE ET FONCTIONNEMENT

La mise en œuvre et le fonctionnement d'une mesure de tarification représentent le défi d'un contrôle efficace de l'admissibilité et de l'utilisation des titres. Ce défi implique directement les OPTC.

La mise en œuvre d'une mesure de tarification sociale s'appuie sur l'établissement des critères d'admissibilité et de renouvellement, soit les revenus de la personne et/ou le statut particulier de la personne (prestataires d'aide sociale, demandeurs d'asile, personnes âgées recevant un supplément de revenu garanti, étudiants recevant des prêts et bourses, en recherche d'emploi, etc.). Les OPTC ne sont pas les mieux placés pour valider un document attestant le revenu des particuliers. Il faudra idéalement qu'un lien direct entre les OPTC et le gouvernement du Québec soit développé afin de garantir l'admissibilité à la mesure de tarification. Il appartiendra à l'ARTM d'entreprendre les démarches avec le gouvernement du Québec en cette matière.

Le fonctionnement d'une mesure de tarification sociale dépend de ses mécanismes d'opérationnalisation, ce qui implique la production de pièces justificatives (par exemple une carte OPUS avec photo). Les mécanismes doivent aussi garantir la protection de la vie privée.

6 ORIENTATIONS ET ATTENTES

À la suite de la consultation des organismes intéressés par le sujet, des cinq secteurs de la Communauté et des OPTC ainsi que du bilan des expériences canadiennes, la Communauté retient les orientations et les attentes qui suivent à l'égard de la tarification sociale sur son territoire.

Les orientations :

- La tarification sociale du transport collectif se définit comme une mesure visant à améliorer la mobilité sociale, spatiale et économique des personnes qui, en raison de leur faible niveau de revenu ou de leur statut, sont exclues, partiellement ou totalement, de l'utilisation de ce service.

- Les paramètres fondamentaux d'une tarification sociale sont :

Objectifs :

- Faciliter l'inclusion sociale des personnes qui ne se déplacent pas faute de moyens financiers;
- Redistribuer la richesse en réduisant la facture associée au transport pour les plus démunis.

Clientèle cible :

Les personnes qui sont exclues partiellement ou totalement de l'usage du transport collectif en raison notamment de leur âge, de leur revenu, de leur statut d'étudiant, de leur statut de bénéficiaire de l'aide sociale, de leur statut de réfugié et de leur statut de chercheur d'emploi.

Niveau de rabais consenti :

La tarification ne doit pas être source d'injustice inacceptable.

- Une mesure de tarification sociale doit être appliquée sur l'ensemble du territoire de l'ARTM et doit préserver les équilibres financiers du transport collectif tels qu'établis dans la politique de financement de l'ARTM et respecter la conciliation des objectifs financiers, commerciaux et sociaux des OPTC.
- Une mesure de tarification sociale s'inscrit dans une logique de redistribution de la richesse et doit donc obligatoirement être entièrement financée par le gouvernement du Québec.
- L'obtention d'un financement supplémentaire, suffisant, récurrent et indexé afin de couvrir tous les coûts attribuables à une nouvelle mesure de tarification sociale est nécessaire.
- La tarification sociale ne doit pas être faite au détriment de l'amélioration de la desserte en transport collectif des municipalités du territoire de l'ARTM.

Les attentes :

Que l'ARTM :

- Quantifie les clientèles visées par une mesure de tarification sociale et évalue l'impact de la mesure sur ses revenus et sur ses dépenses (incluant un possible manque à gagner tarifaire, les coûts d'opérationnalisation de la mesure ainsi que les frais de main-d'œuvre supplémentaires).
- Évalue l'impact d'une mesure de tarification sociale sur l'achalandage et qu'elle réalise un suivi de cet impact après la mise en œuvre d'une telle mesure.
- Entreprene des démarches auprès du gouvernement pour que celui-ci établisse les mécanismes d'admissibilité à une mesure de tarification sociale et que ceux-ci prennent en considération les différents statuts socioéconomiques des personnes susceptibles de bénéficier d'une telle mesure et les difficultés qu'elles pourraient avoir à démontrer leur niveau de revenu.
- Consulte la CMM lorsqu'il s'agira de fixer chacun des niveaux de rabais consentis en matière de tarification sociale.
- Préconise une mise en œuvre progressive de la tarification sociale en débutant par un ou des projets-pilotes, visant une clientèle restreinte, avant d'implanter une mesure pour l'ensemble des clientèles visées.
- Conserve, dans le prochain cadre tarifaire, les rabais en vigueur lorsqu'ils répondent à des objectifs d'attraction ou de fidélisation de la clientèle et que la mise en place de la tarification sociale ne remette pas en question ces rabais.
- Consent un rabais aux personnes à faible revenu qui n'est pas inférieur aux rabais tarifaires en vigueur.
- Évalue entre autres les rabais tarifaires suivants :
 - L'accès gratuit pour les aînés à faible revenu;
 - L'accès gratuit à l'extérieur des périodes de pointe pour les aînés
 - L'accès gratuit pour les aînés;
 - L'accès gratuit pour les jeunes de moins de 12 ans.

ANNEXE 1 - BILAN DES EXPÉRIENCES DES VILLES CANADIENNES

Plusieurs exemples de tarification sociale dans des villes canadiennes sont présentés dans les fiches de cette annexe. Il est difficile de transposer au territoire de l'ARTM les expériences des villes canadiennes puisque leurs organismes de transport desservent un plus petit territoire et présentent un achalandage significativement plus faible. De plus, dans tous les cas proposés, le budget annuel de l'organisme de transport collectif étudié est inférieur aux dépenses annuelles de l'ARTM qui s'élèvent à 2,7 G\$¹⁴. Parmi les organismes présentés, le budget du Toronto Transit Commission (TTC) est le plus élevé; il se situe à un peu moins de 2 G\$. Les autres organismes possèdent un budget annuel variant entre 14 et 550 M\$.

Ainsi, bien qu'il soit intéressant de broser le portrait des programmes de tarification sociale que l'on retrouve au pays, il est probable que les difficultés rencontrées par ces villes lors de la mise en place des programmes ne soient pas les mêmes que celles qui pourraient être rencontrées sur le territoire de l'ARTM.

En raison du court historique des mesures de tarification sociale dans les villes canadiennes, aucune évaluation de programme n'a été produite à ce jour. En évitant d'entrer en conflit avec le balisage effectué par l'ARTM, nous avons tenté de combler ce manque en communiquant avec le TTC (Toronto), le gouvernement de la Colombie-Britannique, BC Transit et Translink (Vancouver), Calgary Transit, OC Transpo (Ottawa) et la STO (Gatineau). Nous avons particulièrement retenu les leçons de l'expérience de la Ville de Calgary et de son organisme de transport Calgary Transit.

14. ARTM. 2017. Budget 2018 – Des transports collectifs en mouvement. En ligne http://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2017/12/Budget2018_Final.pdf. Page consultée le 14 août 2018.

L'EXPÉRIENCE DE CALGARY

La Ville de Calgary est celle qui détient l'expérience la plus longue en matière de tarification sociale. La première mesure de ce type y a été implantée à la fin de 2005. Depuis, plusieurs phases ont permis d'élargir la clientèle visée et de proposer des tarifs plus adaptés aux revenus des bénéficiaires. La première phase visait les personnes dont le revenu familial était inférieur à 75 % du seuil de faible revenu. Puis, le rabais a été accordé aux personnes dont le revenu familial était inférieur au seuil de faible revenu. Depuis 2017, trois échelons de rabais sont offerts selon le revenu familial des demandeurs. Les rabais varient entre 50 % et 95 % du tarif régulier d'une passe mensuelle. C'est la Ville de Calgary qui détermine et vérifie l'admissibilité au programme Fair Entry qui inclut la mesure de tarification sociale.

Calgary Transit évalue le manque à gagner tarifaire associé à la mesure à 22 M\$ par année et estime que les coûts administratifs s'élèvent à 1 M\$. Les coûts administratifs sont assumés conjointement par la ville de Calgary et Calgary Transit. Afin d'aider la Ville de Calgary à mettre en place les échelons de rabais selon le revenu, le gouvernement provincial de l'Alberta a octroyé en 2017 un financement de 4,5 M\$ par année pour 3 ans. La Ville de Calgary est responsable de la balance du financement de la mesure.

Selon Calgary Transit, les obstacles et les difficultés liés à la mise en place et au maintien d'une mesure de tarification sociale sont :

- la durabilité du financement de la mesure malgré une adhésion supérieure aux prévisions;
- la gestion du processus d'admissibilité et des demandes de réévaluation des dossiers refusés ou n'ayant pas obtenu le niveau de rabais maximal;
- l'augmentation des coûts administratifs pour traiter la croissance des demandes et des ventes liées à la mesure;
- l'augmentation de la fraude, telle que la vente des titres à rabais à des individus inadmissibles.

FICHES SYNTHÈSES DES EXPÉRIENCES CANADIENNES EN TARIFICATION SOCIALE

Les fiches suivantes présentent différents programmes de tarification sociale au Canada. Selon la disponibilité de l'information, on y présente l'achalandage, le budget et un sommaire de la grille tarifaire régulière de l'organisme de transport, suivi du nom du programme, de sa date de mise en service, du nombre d'abonnés et du coût annuel. Enfin, les fiches contiennent également des informations quant à la clientèle visée par le programme, les conditions d'admissibilité, le type d'aide consenti et l'administration du programme. Les villes et leurs organismes de transport sont présentés en ordre décroissant d'achalandage ou de budget.

Toronto

Vancouver

Calgary

Ottawa

Edmonton

Saskatoon

Gatineau

Waterloo

Halifax

Windsor

Kingston

Guelph

Hamilton

Halton

TORONTO (TTC)

Nom du programme : Fair Pass Discount

Date de mise en service : Avril 2018⁴

Nombre d'abonnés : N/D

Coût annuel : 4,6 M\$⁴

Achalandage annuel

533,2 M (2017)¹

Budget

1 978 M\$ (2017)²

Tarifcation ³	Passage unique	Passe mensuelle
Adulte	3 \$	146,25 \$
Étudiant	-	116,75 \$
65 ans et plus	2,05 \$	116,75 \$

Critères d'admissibilités ⁵	<ul style="list-style-type: none"> o Être résident de Toronto. o Être bénéficiaire des programmes Ontario Works ou Ontario Disability Support Program. o Ne pas être déjà bénéficiaire d'une aide de 100 \$ ou plus directement liée au transport.
Des phases subséquentes du programme devraient étendre l'éligibilité aux résidents recevant un support au logement ou une subvention pour la garderie de leur enfant et aux Torontois dont le revenu familial est plus de 15 % inférieur au seuil de faible revenu ⁴ .	
Fonctionnement ⁴	<ul style="list-style-type: none"> o Les personnes admissibles peuvent se procurer une passe mensuelle au coût de 115,50 \$/mois et un passage unique au coût de 2 \$/passage. o Le rabais est appliqué automatiquement au moment de l'achat du titre sur une carte Presto programmée pour le programme. o Une nouvelle demande doit être effectuée chaque année.
Administration ⁴	<ul style="list-style-type: none"> o Le programme est administré par Toronto Employment and Social Services (TESS).

1. TTC. 2018. 2017 Operating Statistics. En ligne https://www.ttc.ca/About_the_TTC/Operating_Statistics/2017/index.jsp. Page consultée le 9 août 2018.

2. TTC. 2018. 2018 Operating Budget Overview. En ligne <https://www.toronto.ca/city-government/budget-finances/city-budget/program-agency-budgets/ttc/>. Page consultée le 9 août 2018.

3. TTC. 2018. Prices. En ligne https://www.ttc.ca/Fares_and_passes/Prices/Prices.jsp. Page consultée le 13 août 2018.

4. Ville de Toronto. 2018. Transit Discount : Fair Pass Discount Program. En ligne <https://www.toronto.ca/community-people/employment-social-support/support-for-people-in-financial-need/assistance-through-ontario-works/transit-discount/>. Page consultée le 8 août 2018.

5. TTC. 2018. Fair Pass Discount Program Application Form. En ligne https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2018/05/863f-Fair-Pass-Program-ApplicationandConsent-Form_Final_230518.pdf. Page consultée le 8 août 2018.

VANCOUVER (BC TRANSIT ET TRANSLINK)

Nom du programme : BC Bus Pass Program

Date de mise en service : N/D

Nombre d'abonnés : N/D

Coût annuel : N/D

Achalandage annuel

406,84 M (Translink)¹

Budget

N/D

Tarification²

Passage unique

Passé mensuelle

Régulier

Entre 2,95 \$ et 5,70 \$

Entre 95 \$ et 174 \$

Personnes âgées entre

5 et 18 ans et

Entre 1,90 \$ et 3,90 \$

54 \$

de 65 ans et plus

Critères d'admissibilités	<ul style="list-style-type: none"> Les personnes admissibles sont celles qui reçoivent déjà de l'assistance gouvernementale d'un programme destiné aux personnes âgées ou aux personnes vivant avec un handicap.³
Fonctionnement	<ul style="list-style-type: none"> Les personnes âgées admissibles reçoivent une carte à utiliser comme titre de transport. La carte est valide du 1er janvier au 31 décembre et coûte à chaque bénéficiaire 45 \$/année.³
Administration	<ul style="list-style-type: none"> Le programme est administré par le gouvernement provincial qui détermine l'admissibilité et émet une carte à utiliser comme titre de transport par les bénéficiaires âgés ou qui supplémente le revenu des personnes vivant un handicap bénéficiaire du programme Disability assistance de 52 \$ mensuellement⁴

1. Translink. 2017. «Translink sees record ridership in 2017» dans Media. En ligne <https://www.translink.ca/About-Us/Media/2018/February/TransLink-sees-record-ridership-in-2017.aspx>. Page consultée le 9 août 2018.

2. Translink. 2018. Fare Pricing. En ligne <https://www.translink.ca/Fares-and-Passes/Fare-Pricing.aspx>. Page consultée le 13 août 2018.

3. British Columbia. BC Bus Pass for Seniors and Others. En ligne <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/transportation/passenger-travel/buses-taxis-limos/bus-pass/seniors>. Page consultée le 9 août 2018.

4. British Columbia. Transportation Supplement/BC Bus Pass for people receiving disability assistance. En ligne <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/transportation/passenger-travel/buses-taxis-limos/bus-pass/people-with-disabilities>. Page consultée le 9 août 2018.

CALGARY

Nom du programme: Low Income Transit Pass

Date de mise en service : 2005

Nombre d'abonnés : 36 000 dont 65 % ont accès au rabais le plus élevé⁴

Coût annuel : 22 M\$ en manque à gagner tarifaire et 1 M\$ en frais administratifs (2017)⁴

Achalandage annuel

101,9 M (2017)¹

Budget

1 978 M\$ (2017)²

Tarification ³	Passage unique	Passé mensuelle
Adulte	3,30 \$	103 \$
Jeune (6 à 17 ans)	2,30 \$	70 \$
65 ans et plus	-	135 \$/an

Critères d'admissibilités	<ul style="list-style-type: none"> o Habiter Calgary. o Se qualifier au programme Fair Entry qui offre différentes subventions pour les personnes à faible revenu à Calgary.
Fonctionnement ¹	<ul style="list-style-type: none"> o Les personnes admissibles peuvent se procurer une passe mensuelle à un prix variant de 5,15 \$/mois à 51,50\$/mois selon leur niveau de revenu⁵, ce qui représente un rabais de 95 % à 50 % du tarif mensuel régulier. o Calgary Transit distribue également des passages unitaires à des organismes communautaires pour qu'ils les distribuent à leur clientèle pour un montant de 200 000 \$.
Administration ⁴	<ul style="list-style-type: none"> o L'admissibilité est établie par la Ville de Calgary par le programme Fair Entry. o La vente des titres est effectuée par Calgary Transit. o Le gouvernement provincial s'est engagé en 2017 à contribuer au financement de la mesure durant trois années pour un total de 4,5 M\$ par année. La balance est financée par la Ville de Calgary.

1. Calgary Transit. 2018. Statistics for 2017. En ligne <https://www.calgarytransit.com/about-us/facts-and-figures/statistics>. Page consulté le 9 août 2018.

2. Calgary. 2017. Delivering value for citizens: The City of Calgary 2017 Annual Report. En ligne http://www.calgary.ca/_layouts/cocis/DirectDownload.aspx?target=http%3a%2f%2fwww.calgary.ca%2fcfd%2ffinance%2fDocuments%2fPlans-Budgets-and-Financial-Reports%2fAnnual-Reports%2fAnnual-Report-2017.pdf&noredirect=1&sf=1. Page consultée le 9 août 2018.

3. Calgary Transit. 2018. Fares and passes. En ligne <https://www.calgarytransit.com/fares-passes>. Page consultée le 13 août 2018.

4. Calgary Transit. 2018.

5. Calgary Transit. 2015. Low Income Monthly Pass. En ligne <http://www.calgarytransit.com/fares-passes/passes/low-income-monthly-pass>. Page consultée le 8 août 2018.

OTTAWA (OC TRANSPO)

Nom du programme : EquiPass

Date de mise en service : Avril 2017³

Nombre d'abonnés : 9 887⁴

Coût annuel : 3,7 M\$⁵

Achalandage annuel

95,5 M (2016)¹

Budget

423,6 M\$ (2017)¹

Tarification ²	Passage unique	Passé mensuelle
Adulte	3,50 \$	116,50 \$
Enfant (6 à 12 ans)	3,50 \$	-
Jeune 13 à 19 ans)	1,80 \$	89,75 \$
65 ans et plus	2,65 \$	44,50 \$

Critères d'admissibilités ⁵	<ul style="list-style-type: none"> o Personnes dont le revenu familial se situe sous le seuil de faible revenu tel que défini chaque année par le gouvernement du Canada. L'avis de cotisation de l'Agence du revenu du Canada est utilisé pour déterminer l'admissibilité.⁶
Fonctionnement ⁴	<ul style="list-style-type: none"> o Les personnes admissibles peuvent se procurer un laissez-passer mensuel au prix de 58,25 \$/mois ou des passages uniques à 1,75 \$/passage. Afin d'obtenir ces tarifs, l'accès doit être établi sur une carte Presto. o Le rabais est généralement établi pour une période de 21 à 27 mois (des exceptions s'appliquent).
Administration ⁷	<ul style="list-style-type: none"> o Les demandes d'admissibilité sont traitées par OC Transpo en collaboration avec la Direction générale des services communautaires 15 jours ouvrables après réception de la demande. o La programmation de l'accès sur la carte presto est faite par OC Transpo. o L'accès au rabais est établi sur une carte Presto par le service à la clientèle d'OC Transpo.

1. OC Transpo. 2018. Reports and stats: Annual Performance Reports. En ligne http://www.octranspo.com/about-octranspo/reports_and_stats. Page consultée le 9 août 2018.

2. OC Transpo. 2018. Tarifs. En ligne <http://www.octranspo.com/tarifs>. Page consultée le 13 août 2018.

3. Commission du transport en commun et Conseil. Octobre 2017. Plan de mise en œuvre du tarif du passage unique de l'EquiPass – Renseignements complémentaires au budget 2018. En ligne <http://app05.ottawa.ca/sirepub/cache/2/qw3ghrgyqwifzhtisjelvkzf/48693008082018104419491.PDF>. Page consultée le 8 août 2018.

4. Note interne CMM. Tableau Tarification sociale CANADA

5. Estimé au budget de la ville d'Ottawa en 2018.

Ottawa. 2018. Budget 2018. En ligne <https://ottawa.ca/en/city-hall/budget-and-taxes/budget/budget-2018>. Page consultée le 8 août 2018.

6. OC Transport et ville d'Ottawa. 2017. Fiche d'information du client sur l'EquiPass. En ligne http://www.octranspo.com/images/files/pass_applications/EquiPass_Application_FR.pdf. Page consultée le 8 août 2018.

7. OC Transpo. 2018. EquiPass : Foire aux questions. En ligne http://www.octranspo.com/tarifs/equipass_foire_aux_questions#Q01. Page consultée le 8 août 2018.

EDMONTON

Nom du programme : Ride Transit Program

Date de mise en service : 2017³

Nombre d'abonnés : N/D

Coût annuel : 12,4 M\$³

Achalandage annuel

86,5 M¹

Budget

230,6 M\$²

Tarifcation ³	Passage unique	Passé mensuelle
Adulte	3,25 \$	97 \$
Jeune (13 à 17 ans)	3,25 \$	75 \$
65 ans et plus	3,25 \$	15,50 \$

Critères d'admissibilités	<ul style="list-style-type: none"> Être membre du programme City's Leisure Access Program. Pour être membre de ce programme, il faut résider à Edmonton et être bénéficiaire du programme Assured Income for the Severly Handicapped ou être arrivé au Canada depuis moins d'un an ou avoir un revenu de ménage inférieur à un seuil établi par la Ville d'Edmonton⁴.
Fonctionnement	<ul style="list-style-type: none"> Les personnes admissibles peuvent se procurer une passe mensuelle au prix de 35 \$/mois⁵.
Administration ¹	<ul style="list-style-type: none"> Le programme est administré par la Ville d'Edmonton qui détermine l'admissibilité et vend les passes mensuelles à prix réduit à certains bureaux municipaux et centres communautaires⁶

1. Edmonton. 2018. Transit ridership. En ligne <https://dashboard.edmonton.ca/en/stat/goals/mei7-q2k3/u8rv-dkj4/c65z-526k/view>. Page consultée le 9 août 2018.

2. Edmonton. 2017. 2016-2018 operating budget : Fall 2017 Supplemental Operating Budget adjustment. En ligne https://www.edmonton.ca/city_government/documents/Supplemental_Operating_Budget_Adjustment_Dec_7_2017_Fall_2017.pdf. Page consultée le 9 août 2018.

3. Edmonton. 2018. Current fares – Effective Faburary 1, 2018. En ligne <https://www.edmonton.ca/ets/fares-passes.aspx>. Page consultée le 14 août 2018.

4. Edmonton. 2018. Leisure Access Program. En ligne https://www.edmonton.ca/programs_services/leisure-access-program.aspx. Page consultée le 9 août 2018.

5. Edmonton. 2018. Leisure Access & Ride Transit Programs Application Information. En ligne <https://www.edmonton.ca/transportation/PDF/LeisureAccessProgramApplication.pdf>. Page consultée le 9 août 2018.

6. Caley RAMSAY. 2017. « Low-income transit pass to benefit more Edmontonians than originally planned » dans Global news. En ligne <https://globalnews.ca/news/3574455/low-income-transit-pass-to-benefit-more-edmontonians-than-originally-planned/>. Page consultée le 9 août 2018.

SASKATOON (TRANSIT SASKATOON)

Nom du programme : Low-Income Bus Pass

Date de mise en service : 2018⁴

Nombre d'abonnés : N/D

Coût annuel : 30 000 \$⁴

Achalandage annuel 21,2 M¹

Budget 45,5 M\$¹

Tarification ³	Passage unique	Passe mensuelle
Adulte	3 \$	83 \$
Enfant (5 à 14 ans)	2,25 \$	50 \$
Jeune (14 à 18 ans)	2,75 \$	59 \$
65 ans et plus	3 \$	29 \$

Critères d'admissibilités ³	<ul style="list-style-type: none"> o Le revenu du ménage doit être inférieur au seuil établi par Transit Saskatoon. o L'admission au programme est conjointe avec l'admission au programme <i>Leisure Card Program</i>.
Fonctionnement ³	<ul style="list-style-type: none"> o Les personnes admissibles peuvent se procurer une passe mensuelle au coût de 66,40 \$/mois pour les adultes, 47,20 \$/mois pour les étudiants du secondaire et 40 \$/mois pour les enfants. o L'admissibilité au programme est valide 1 an.
Administration ³	<ul style="list-style-type: none"> o Le programme est administré par Transit Saskatoon.

1. Saskatoon Transit. 2018. 2017 Annual Report. En ligne https://transit.saskatoon.ca/sites/default/files/documents/Routes/System/reports/2017_saskatoon_transit_annual_report.pdf. Page consulté le 9 août 2018.

2. Saskatoon. 2018. Fares & passes. En ligne <https://transit.saskatoon.ca/fares-passes>. Page consultée le 14 août 2018.

3. Saskatoon Transit. 2018. En ligne <https://transit.saskatoon.ca/fares-passes/low-income-bus-pass-programs>. Page consultée le 9 août 2018.

4. Note interne CMM. Tableau Tarification sociale CANADA

GATINEAU (STO)

Nom du programme : ECHO

Date de mise en service : 1er janvier 2018

Nombre d'abonnés : 3000⁴

Coût annuel : 80 000 \$⁴

Achalandage annuel

20,3 M¹

Budget

141 M\$¹

Tarification³

Passage unique

Passe mensuelle

Adulte

4 \$

97 \$

Critères d'admissibilités ³	Personnes dont le revenu familial se situe sous le seuil de faible revenu, tel que défini chaque année par le gouvernement du Canada. L'avis de cotisation de l'Agence du revenu du Canada est utilisé pour déterminer l'admissibilité.
	Le carnet de réclamation fourni par le ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale du Québec (MTESS) est utilisé pour déterminer l'admissibilité.
	Personne arrivée au Canada au cours des 12 derniers mois. L'admissibilité est établie grâce à la confirmation de résidence permanente ou le Document du demandeur d'asile émis par le ministère Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada.
Fonctionnement ³	<ul style="list-style-type: none"> o Les personnes admissibles peuvent se procurer un laissez-passer mensuel au prix de 64 \$/mois et un passage unitaire au prix de 2,60 \$/passage. o Une nouvelle demande doit être produite chaque année.
Administration ³	<ul style="list-style-type: none"> o Les demandes d'admissibilité sont reçues et traitées par la STO en 1 mois. o Les personnes admissibles doivent ensuite se présenter à un point de service STO pour y obtenir une carte Multi programmée pour l'accès au programme ECHO.

1. STO. 2016. Données et statistiques. En ligne <http://www.sto.ca/index.php?id=107>. Page consultée le 9 août 2018.

2. STO. Tarifs de base. En ligne http://www.sto.ca/index.php?id=tarifs&L=fr%252F36_37_f.html. Page consultée le 14 août 2018.

3. STO. ÉCHO. En ligne <http://www.sto.ca/index.php?id=echo>. Page consultée le 8 août 2018.

4. Nombre d'abonnés et coût annuel estimés avant la mise en place du programme.

Radio-Canada. 6 décembre 2018. La STO croit que des milliers de personnes se prévaudront de la « tarification sociale ». En ligne <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1071610/tarification-sociale-nouveaux-tarifs-reduction-transport-commun-demunis-gatineau>. Page consultée le 8 août 2018.

WATERLOO

Nom du programme : Transit Affordability Pass Date de mise en service : N/D

Program Coût annuel : N/D

Nombre d'abonnés : N/D

Achalandage annuel 20,1 M¹

Budget N/D

Tarification ²	Passage unique	Passe mensuelle
Adulte	3,25 \$	86 \$
Étudiant du secondaire	13,80 \$/5 passages	73 \$
65 ans et plus	12 \$/5 passages	73 \$

Critères d'admissibilités ³	<ul style="list-style-type: none">○ Être bénéficiaire du programme Ontario Works.○ Étudier à temps plein à l'école St-Louis¹.
Fonctionnement ³	<ul style="list-style-type: none">○ Une passe mensuelle gratuite est offerte aux personnes admissibles¹.
Administration ³	<ul style="list-style-type: none">○ Le service de l'emploi est responsable de l'administration du programme.

1. GRT. 2018. Performance measures. En ligne <http://www.grt.ca/en/about-grt/performance-measures.aspx>. Page consultée le 9 août 2018.

2. GRT. 2018. Fares. En ligne <http://www.grt.ca/en/fares-passes/fares.aspx>. Page consultée le 14 août 2018.

3. Grand river transit. 2017. Ontario Works Transit Affordability Pass Program (TAPP). En ligne <http://www.grt.ca/en/fares-passes/reduced-income.aspx>. Page consultée le 9 août 2018.

HALIFAX (HALIFAX TRANSIT)

Nom du programme : Low income transit

Date de mise en service : 2012⁴

passprogram

Coût annuel : N/D

Nombre d'abonnés : Jusqu'à 1000 demandes

peuvent être acceptées³

Achalandage annuel

18,99 M¹

Budget

115,4 M\$¹

Tarification ²	Passage unique	Passé mensuelle
Adulte	2,50 \$	78 \$
Étudiant	2,50 \$	70 \$
Enfants et personnes	1,75 \$	58 \$

de 65 ans et plus

Critères d'admissibilités ³	<ul style="list-style-type: none"> o Habiter la région métropolitaine d'Halifax. o Avoir un revenu familial inférieur à 33 000 \$. o Ne pas recevoir de subvention au transport dans le cadre du <i>Nova Scotia Employment Support and Income Assistance Program</i>.
Fonctionnement ³	<ul style="list-style-type: none"> o Les personnes admissibles peuvent se procurer une passe mensuelle à un prix réduit de 50 % par rapport au tarif régulier. o Les participants devront se présenter en personne avec une pièce d'identité à un point de service chaque mois pour obtenir leur titre de transport. o Une personne qui ne se procure pas de passe mensuelle durant 6 mois consécutifs est retirée du programme
Administration ³	<ul style="list-style-type: none"> o Le programme est administré par Halifax Transit. o Les participants qui ont été acceptés dans le / programme doivent se rendre à un point de service chaque mois pour obtenir leur titre de transport.

1. Halifax. 2018. Halifax Transit – 2018/19 Multi-Year Budget & Business Plan. En ligne <https://www.halifax.ca/sites/default/files/documents/city-hall/regional-council/180124bcow5.pdf>. Page consultée le 9 août 2018.

2. Halifax. 2018. Fares. En ligne <https://www.halifax.ca/transportation/halifax-transit/fares-tickets-passes>. Page consulté le 14 août 2015.

3. Halifax. 2018. Low income transit pass program. En ligne <https://www.halifax.ca/transportation/halifax-transit/transit-programs-services/low-income-transit-pass-program>. Page consulté le 9 août 2018.

4. Note interne CMM. Tableau résumé Tarification sociale CANADA.

WINDSOR (TRANSIT WINDSOR)

Nom du programme : Affordable Pass Program Date de mise en service : 2011⁵

Nombre d'abonnés : 1400 mensuel⁵ Coût annuel : 250 000 \$ (2018)⁵

Achalandage annuel 6,3 M¹

Budget N/D

Tarification ²	Passage unique	Passe mensuelle
Adulte	2,50 \$	78 \$
Étudiant	2,50 \$	70 \$
Enfant et personne de 65 ans et plus	1,75 \$	58 \$

Critères d'admissibilités ³	<ul style="list-style-type: none"> o Le revenu du ménage doit se situer sous le seuil de faible revenu établi par Statistique Canada. Une preuve de revenu pour chaque membre du ménage doit accompagner la demande¹. OU o Le demandeur doit être bénéficiaire du programme Ontario Works ou du programme <i>Ontario Disability Support Program</i>.
Fonctionnement ³	<ul style="list-style-type: none"> o Les personnes admissibles peuvent se procurer une passe mensuelle au coût de 48,40 \$/mois⁴.
Administration ³	<ul style="list-style-type: none"> o Le programme est administré par Transit Windsor.

1. Windsor. 2018. Operating Characteristics. En ligne <https://www.citywindsor.ca/residents/transitwindsor/Corporate-and-Contact-Information/Pages/Stats.aspx>. Page consultée le 9 août 2018.

2. Windsor. 2018. Fares. En ligne <https://www.citywindsor.ca/residents/transitwindsor/Fares/Pages/Fares.aspx>. Page consultée le 14 août 2018.

3. City of Windsor et Transit Windsor. 2018. Transit Windsor Affordable Pass Program (APP) Application. En ligne <https://www.citywindsor.ca/residents/transitwindsor/Rider-Programs/Documents/APP%20Application-July%202018.pdf>. Page consultée le 9 août 2018.

4. The city of Windsor. 2018. Fare. En ligne <https://www.citywindsor.ca/residents/transitwindsor/Fares/Pages/Fares.aspx>. Page consultée le 9 août 2018.

5. Note interne CMM. Tableau Tarification sociale CANADA

KINGSTON

Nom du programme : Low-Income Bus Pass

Date de mise en service : 2018³

Nombre d'abonnés : N/D

Coût annuel : 30 000 \$³

Achalandage annuel

4,6 M¹

Budget

14,2 M\$¹

Tarification ²	Passage unique	Passé mensuelle
Adulte	3 \$	76 \$
Jeune	3 \$	56,50 \$
65 ans et plus	3 \$	56,50 \$

Critères d'admissibilités ¹	<ul style="list-style-type: none"> Personnes dont le revenu familial est inférieur au seuil de faible revenu.
Fonctionnement ²	<ul style="list-style-type: none"> Les personnes admissibles peuvent se procurer une passe mensuelle au coût de 38 \$/mois pour les adultes (25-64 ans) et à 28,25 \$/mois pour les jeunes (15-24 ans) et les personnes âgées (65+ ans)². Afin d'obtenir le rabais, les personnes admissibles doivent présenter leur carte My Kingston lors de l'achat de leur passe mensuelle.
Administration ²	<ul style="list-style-type: none"> Le programme est administré par la Ville de Kingston et fait partie du programme My Kingston qui offre du support aux familles à faible revenu. Un montant maximal annuel est attribué au budget de la municipalité à My Kingston.

1. City of Kingston. 2017. 5 Year Business Plan 2017-2021. En ligne <https://www.cityofkingston.ca/documents/10180/19838/Kingston+Transit+Business+Plan/54fd3026-8fc8-4015-abf3-764dbb802f2a>. Page consultée le 9 août 2018.

2. Kingston. 2018. Transit Fares & Passes. En ligne <https://www.cityofkingston.ca/residents/transit/fares>. Page consultée le 14 août 2018.

3. Note interne CMM. Tableau Tarification sociale CANADA

GUELPH

Nom du programme : Affordable Bus Pass

Date de mise en service : N/D

Program

Coût annuel : N/D

Nombre d'abonnés : N/D

Achalandage annuel

N/D

Budget

16,9 M\$¹

Tarifcation ²	Passage unique	Passe mensuelle
Adulte	2,80 \$	80 \$
Jeune	2,25 \$	68 \$
65 ans et plus	2,25 \$	68 \$

Critères d'admissibilités ³	<ul style="list-style-type: none">○ Habitant à Guelph.○ Le revenu du ménage doit être inférieur au seuil de faible revenu de Statistique Canada.○ Ne pas être étudiant à l'Université de Guelph. Les frais de transport collectif sont inclus à même la facture universitaire des étudiants.
Fonctionnement ³	<ul style="list-style-type: none">○ Les personnes admissibles peuvent se procurer une passe mensuelle au coût de 37,50 \$/mois pour les adultes, 32 \$/mois pour les jeunes et de 31 \$/mois pour les personnes âgées.○ L'admissibilité doit être établie annuellement.
Administration ³	<ul style="list-style-type: none">○ La Ville de Guelph détermine l'admissibilité et émet une carte de transport donnant accès au tarif réduit.

1. City of Guelph. 2017. 2017 Recommended operating budget- Guelph Transit. En ligne <https://guelph.ca/city-hall/budget-and-finance/city-budget/2017-recommended-operating-budget/2017-recommended-operating-budget-public-services/2017-recommended-operating-budget-guelph-transit/>. Page consultée le 14 août 2018.

2. City of Guelph. 2018. Fares and passes. En ligne <https://guelph.ca/living/getting-around/bus/fares-and-passes/>. Page consultée le 14 août 2018.

3. City of Guelph. 2018. Affordable bus pass. En ligne <https://guelph.ca/living/getting-around/bus/fares-and-passes/affordable-bus-pass/>. Page consultée le 9 août 2018.

HAMILTON

Nom du programme : Affordable Transit Pass

Date de mise en service : 2012⁴

Nombre d'abonnés : N/D

Coût annuel : 271 000 \$ en 2015⁴

Achalandage annuel

N/D

Budget

17,7 M\$¹

Tarification ²	Passage unique	Passe mensuelle
Adulte	2,40 \$	105,60 \$
Jeune	2 \$	88 \$
65 ans et plus	2 \$	29,50 \$

Critères d'admissibilités ³	<ul style="list-style-type: none"> o Habiter Hamilton. o Travailler à temps plein ou à temps partiel. o Avoir entre 18 et 64 ans. o Gagner un revenu familial sous le seuil de faible revenu ou recevoir de l'assistance de Ontario Works ou de Ontario Disability Support Program.
Fonctionnement ³	<ul style="list-style-type: none"> o Après vérification de l'admissibilité, une carte Presto est programmée pour l'utilisateur lui permettant d'obtenir les titres réduits (50 % du prix régulier).
Administration ³	<ul style="list-style-type: none"> o La Ville d'Hamilton administre le programme.

1. Hamilton. 2017. About the 2017 Budget. En ligne <https://www.hamilton.ca/budget-finance/historical-budgets/about-2017-budget>. Page consultée le 9 août 2018.

2. Hamilton. 2018. Cash, Tickets and Passes. En ligne <https://www.hamilton.ca/hsr-bus-schedules-fares/fares/cash-tickets-and-passes>. Page consultée le 14 août 2018.

3. Hamilton. 2017. Affordable Transit Pass. En ligne <https://www.hamilton.ca/social-services/support-programs/affordable-transit-pass-program>. Page consultée le 9 août 2018.

4. Note interne CMM. Tableau résumé Tarification sociale CANADA.

HALTON (BURLINGTON, MILTON ET OAKVILLE)

Nom du programme : Subsidized Passes for
Low Income Transit (SPLIT)
Nombre d'abonnés : N/D

Date de mise en service : N/D
Coût annuel : 580 000 \$ (2018)²

Achalandage annuel

N/D

Budget

N/D

Le budget, l'achalandage et la tarification varient dans les trois villes de la région.

Critères d'admissibilités	<ul style="list-style-type: none">o Vivre dans un ménage à faible revenu.
Fonctionnement ¹	<ul style="list-style-type: none">o Un rabais d'au moins 50 % est accordé sur le prix d'une passe mensuelle¹.
Administration ¹	<ul style="list-style-type: none">o Les personnes qui sont admissibles au programme peuvent se rendre à un centre de service pour se procurer une passe mensuelle. La différence par rapport au prix régulier est remboursée par Halton Region à l'autorité de transport concernée¹.

1. Halton Region. 2013. Halton Region's SPLIT PASS : Frequently asked questions. En ligne <https://www.halton.ca/common/pages/UserFile.aspx?fileId=97429>. Page consultée le 9 août 2018.

2. Halton Region. 2018. Budget and Business Plan 2018: Executive summary. En ligne <http://www.halton.ca/common/pages/UserFile.aspx?fileId=160391>. Page consultée le 9 août 2018.

ANNEXE 2 - BILAN DES CONSULTATIONS DES ORGANISMES

La commission du transport de la CMM a invité différents groupes et organismes à lui faire part de leurs préoccupations et recommandations sur la tarification sociale du transport collectif.

Des représentants de 17 groupes et organismes ont transmis un mémoire ou un avis à la commission. L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) a été rencontrée le 8 mai 2018 par la commission et neuf des groupes invités sont venus présenter leur point de vue lors de la séance du 15 juin 2018.

Parmi ces 17 groupes et organismes, trois d'entre eux sont des organismes parapublics, soit l'ATUQ, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et la Direction de la santé publique de la Montérégie. Les autres groupes participants sont des organismes à but non lucratif (OBNL) ou des regroupements de groupes communautaires ou associatifs.

Le cadre tarifaire actuel prévoit des réductions selon des critères d'âge et de statut, notamment 40 % de réduction sur les titres de transport pour les aînés de 65 ans et plus, les jeunes et les étudiants (Société de transport de Montréal et Exo-train), en plus de certains programmes particuliers (gratuité pour aînés – Société de transport de Laval et autres). Les modalités varient dans la région métropolitaine, dépendant de l'exploitant du transport collectif.

Cette approche ne permet pas une adéquation entre les catégories d'usagers et leur revenu, selon la plupart des intervenants venus rencontrer la commission. Les gens à faible revenu qui ne sont ni des aînés ni des étudiants ne peuvent profiter d'aucune réduction de tarif.

La plupart des organismes ont rappelé que la tarification sociale du transport en commun doit être vue comme une mesure destinée à assurer la mobilité des personnes et des ménages les plus démunis pour favoriser leur intégration sociale à des fins de travail et d'accès à des services d'éducation, de santé, de culture et de loisir.

Ce type de mesure permettrait aussi de réduire les risques d'exclusion sociale en atténuant les situations d'isolement puisque l'immobilité peut occasionner un cercle vicieux privant l'individu de ressources et de moyens pour acquérir et maintenir son autonomie et favoriser son intégration et sa participation à la société.

Une telle mesure apparaît comme une mesure de redistribution de la richesse collective, qui est de la compétence de l'État.

Comme l'ont rappelé certains organismes, quelque 500 000 personnes, soit 15 % de la population de la région métropolitaine de Montréal, vivent sous le seuil de faible revenu selon Statistique Canada. Cette proportion atteint 21,3 % sur l'île de Montréal. Cette situation de précarité frappe encore plus durement les personnes en situation de handicap.

La très grande majorité des organismes qui ont soumis un avis soutiennent une tarification sociale selon le revenu afin de favoriser la mobilité des personnes et des ménages à faible revenu. Cette mesure est jugée comme étant la plus équitable puisqu'elle permet l'accessibilité abordable à la mobilité à toutes les personnes de faible revenu, peu importe leur statut ou leur âge.

À cet égard, le transport collectif est considéré par plusieurs comme un bien public et la tarification sociale comme une mesure d'accès à ce bien public pour les plus démunis. Certains organismes ont tenu à ce que la tarification sociale préserve les rabais actuels pour les aînés et les étudiants, tout en offrant un rabais aux personnes à faible revenu.

L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ont aussi rappelé le contexte financier dans lequel le débat de la tarification sociale du transport en commun se situe, puisque le financement d'une telle

mesure par les organismes de transport en commun peut entraîner des diminutions de services ou une charge supplémentaire de la part des usagers réguliers ou des municipalités si une aide financière particulière n'est pas accordée pour soutenir les mesures de tarification sociale.

DES PROPOSITIONS POUR UNE DÉFINITION DE LA TARIFICATION SOCIALE

Trois organismes ont proposé une définition de la tarification sociale en transport en commun. Trajectoire Québec et le CRE-Montréal ont fait leur définition du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques de France - CERTU (2006) :

« (...) la tarification sociale se distingue par un strict critère de ressources basé sur un montant de revenus évaluables par des indicateurs; (...) par contre, la tarification solidaire concerne les catégories d'usagers dont les politiques tarifaires sont à la limite du domaine social et du domaine commercial. »

L'ARTM a soutenu la définition suivante :

« La notion de tarification sociale des transports collectifs vise à faciliter l'intégration dans la société des citoyens les plus démunis pour l'accès au marché du travail, à l'éducation, aux services collectifs de santé et de loisir. »

Elle a rappelé que le cadre tarifaire actuel ne tenait pas spécifiquement compte du niveau de revenu des usagers, qui permet une accessibilité au transport collectif à moindre coût pour les plus démunis, mais s'appuyait plutôt sur une catégorisation des usagers : tarif régulier, étudiant, aîné, jeune ou sans emploi.

De son côté, l'ATUQ a avancé la définition suivante :

« La tarification sociale est l'ensemble des réductions offertes aux personnes dont l'obtention nécessite la justification d'un niveau de revenus. Les réductions sociales ont comme objectif de faciliter l'intégration dans la société, l'espace et l'économie. »

LES PRINCIPES ET LES OBJECTIFS DEVANT SOUTENIR LA TARIFICATION SOCIALE

L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ont rappelé le contexte financier dans lequel le débat de la tarification sociale du transport en commun se situe, puisque le financement d'une telle mesure par les organismes de transport en commun peut entraîner des diminutions de services ou une charge supplémentaire de la part des usagers réguliers ou des municipalités si une aide financière particulière n'est pas accordée pour soutenir les mesures de tarification sociale.

Plusieurs organismes ont donc rappelé que la tarification sociale du transport en commun doit être vue comme une mesure sociale destinée à favoriser la mobilité des personnes et des ménages à faible revenu, et qu'une telle mesure doit être considérée comme une mesure de redistribution de la richesse collective, qui est de la compétence de l'État.

La Direction de la santé publique de la Montérégie, s'appuyant sur de nombreuses études scientifiques, a ainsi résumé les relations entre l'accessibilité au transport collectif et la santé :

« Le transport, parce qu'il favorise l'accessibilité aux lieux publics et aux services, est considéré comme un déterminant important de la santé, en ce sens qu'il a des incidences sur les conditions socioéconomiques et le capital social des citoyens, contribuant ainsi à leur bien-être. (...) le transport permet aux individus de se rendre au travail, à l'école, de se trouver un logement adéquat, de se rendre à des rendez-vous médicaux, de participer à la vie sociale, culturelle et récréative de leur communauté et d'accéder aux biens et services de consommation.

Parmi les nombreux défis que représente la mobilité durable, il y a certainement celui de réduire les inégalités sociales et de santé induites par un déficit d'accessibilité au transport. En plus des effets de la pollution atmosphérique, qui est générée par la congestion routière, sur la santé de la population, on sait maintenant qu'une accessibilité restreinte au transport, notamment au transport en commun, est également un facteur contributif aux inégalités sociales de santé. »

Trajectoire Québec et le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) ont avancé l'objectif suivant d'une mesure de tarification sociale :

« L'objectif d'une tarification sociale du transport collectif est d'améliorer l'accessibilité des ménages à faible revenu aux services de transport collectif et accroître la mobilité des citoyens. »

La plupart des intervenants ont soutenu des mesures de tarification sociale favorisant l'accessibilité financière au transport collectif pour les ménages les plus démunis pour favoriser leur intégration sociale par un accès adéquat et abordable pour des fins de travail, d'éducation, de culture et de loisir.

Quelque 500 000 personnes, soit 15 % de la population de la région métropolitaine de Montréal, vivent sous le seuil de faible revenu selon Statistique Canada. Cette proportion atteint 21,3 % sur l'île de Montréal. Cette situation de précarité frappe encore plus durement « les personnes en situation de handicap, puisque 48 % des personnes avec une incapacité, qui ont entre 15 et 64 ans, ont un revenu annuel de 15 000 \$ et moins » selon les données de 2017 de l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) citées par le Regroupement des usagers du transport adapté (RUTA).

La situation financière précaire de ces ménages milite en faveur de mesures de tarification sociale selon plusieurs intervenants. La Coalition montréalaise des tables de quartier (CMTQ) considère « L'accès au transport en commun comme un enjeu social majeur, puisque la mobilité participe à l'amélioration des conditions de vie d'une population. »

Le Mouvement pour un transport public abordable (MTPA) soutient que « (...) la mobilité représente une réelle question de santé publique. » Des mesures favorisant l'accès à un transport collectif à un coût abordable pour les ménages les plus démunis permettraient, en plus d'avoir accès à des emplois, l'éducation ou des loisirs, de réduire les risques d'exclusion sociale. Elles atténueraient les situations d'isolement où l'immobilité peut occasionner un cercle vicieux privant l'individu de ressources et de moyens pour acquérir et maintenir son autonomie et favoriser son intégration et sa participation à la société.

Quelques participants ont ainsi soutenu le principe du droit à la mobilité, au même titre que le droit au travail, le droit à la santé et le droit à l'éducation.

La plupart des organismes, notamment ceux représentant des groupes œuvrant hors de l'île de Montréal, ont réclamé que ces mesures sociales en transport collectif soient appliquées sur l'ensemble du territoire de la CMM et que la grille tarifaire ne soit pas appliquée en fonction de la distance. Plusieurs ont dénoncé le coût des doubles tarifs que doivent soutenir les usagers de la Rive-Sud, de Laval ou de la couronne Nord qui doivent se rendre en transport collectif à Montréal, notamment pour des services spécialisés en santé. Ce coût élevé de transport collectif pour les personnes à faible revenu forcerait même des personnes à ne pas respecter leurs rendez-vous pour des soins de santé ou de services sociaux, faute de pouvoir assumer ces coûts de transport.

De même, le coût élevé d'acquisition des titres mensuels de transport (en un seul versement) fait en sorte que les personnes à faible revenu vont souvent acheter des titres individuels à 3,25 \$, ce qui revient plus cher à la longue et diminue d'autant la mobilité de ces personnes.

LES CLIENTÈLES PROPOSÉES

La très grande majorité des organismes qui ont soumis un avis soutiennent une tarification sociale selon le revenu afin de favoriser la mobilité des personnes et des ménages à faible revenu. Cette mesure est jugée comme étant la plus équitable puisqu'elle permet l'accessibilité abordable à la mobilité à toutes les personnes de faible revenu, peu importe leur statut ou leur âge. Ce type de mesure favoriserait l'intégration sociale des plus démunis en assurant leur mobilité pour des fins d'emploi et de services. À cet égard, le transport collectif est considéré comme un bien public et la tarification sociale comme une mesure d'accès à ce bien public pour les plus démunis.

Certains groupes ont présenté quelques propositions supplémentaires à cette position générale :

- le RUTA a demandé que la tarification sociale s'applique aussi aux personnes en situation de handicap et que la gratuité soit accordée aux accompagnateurs des personnes avec handicap autant dans le réseau régulier que dans le réseau adapté;
- la FAECUM soutient une tarification sociale pour les plus démunis et demande le maintien du tarif réduit pour les étudiants à temps plein;
- la Table pauvreté et solidarité des Moulins recommande la gratuité des titres de transport collectif pour les personnes âgées et une tarification sociale selon le revenu pour les autres personnes;
- l'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS) recommande la gratuité en tout temps pour les accompagnateurs des personnes avec une situation de handicap et la gratuité (en dehors des heures de pointe) pour les prestataires du supplément garanti et d'aide financière de dernier recours, et des tarifs réduits aux étudiants à temps plein, les jeunes et les âgés;
- l'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) a demandé, pour sa part, que la tarification sociale vise l'ensemble des personnes de 65 ans et plus en leur accordant la gratuité d'accès au réseau, hors des heures de pointe.

LE CADRE TARIFAIRE ACTUEL ET SA RÉVISION PROCHAINE

Plusieurs organismes ont fait référence au cadre tarifaire actuel et à la révision de ce cadre tarifaire, conformément à la mission de l'ARTM.

Le cadre tarifaire actuel prévoit des réductions selon des critères d'âge et de statut, notamment 40 % de réduction sur les titres de transport pour les aînés de 65 ans et plus, les jeunes et les étudiants (Société de transport de Montréal et Exo-train), en plus de certains programmes particuliers (gratuité pour aînés – Société de transport de Laval et autres). Les modalités varient dans la région métropolitaine, dépendant de l'exploitant du transport collectif.

Cette approche ne permet pas une adéquation entre les catégories d'usagers et leur revenu, selon la plupart des intervenants. Les gens à faible revenu qui ne sont ni des aînés ni des étudiants ne peuvent pas profiter de cette réduction de tarif.

Plusieurs ont rappelé la nécessité de revoir ce cadre tarifaire et ont souhaité que l'ARTM, dans sa démarche de révision, adopte une tarification sociale s'appuyant sur le revenu pour favoriser la mobilité des personnes et des ménages à faible revenu.

L'OPÉRATIONNALISATION ET LE FINANCEMENT

Les organismes participants à la consultation ne se sont pas prononcés sur l'opérationnalisation de la tarification sociale du transport en commun, à l'exception de l'ATUQ qui a énoncé des modes possibles d'encadrement et des facteurs de réussite.

L'ATUQ suggère que la tarification sociale du transport collectif soit associée à une Politique globale de tarification à l'échelle du Québec pour que les sociétés de transport interviennent de façon semblable et selon les mêmes critères à travers le Québec.

L'ATUQ avance trois hypothèses d'opérationnalisation : celles-ci pourraient se faire par les sociétés de transport ou en collaboration avec des organismes communautaires, ou, encore, la gestion pourrait aussi être totalement laissée à ces organismes qui auraient aussi à gérer les budgets alloués.

En ce qui concerne le financement d'une telle mesure de soutien aux ménages et aux personnes défavorisées, d'aucuns soutiennent que le gouvernement devrait dédier une enveloppe budgétaire spécifique à cet égard, puisqu'il s'agit d'une mesure sociale de redistribution de la richesse et que les usagers ou les municipalités ne devraient pas en assumer la charge puisqu'ils assument déjà des coûts d'exploitation du transport collectif. Et, dans le cas de la CMM, cette tarification sociale devrait s'appliquer sur l'ensemble du territoire.

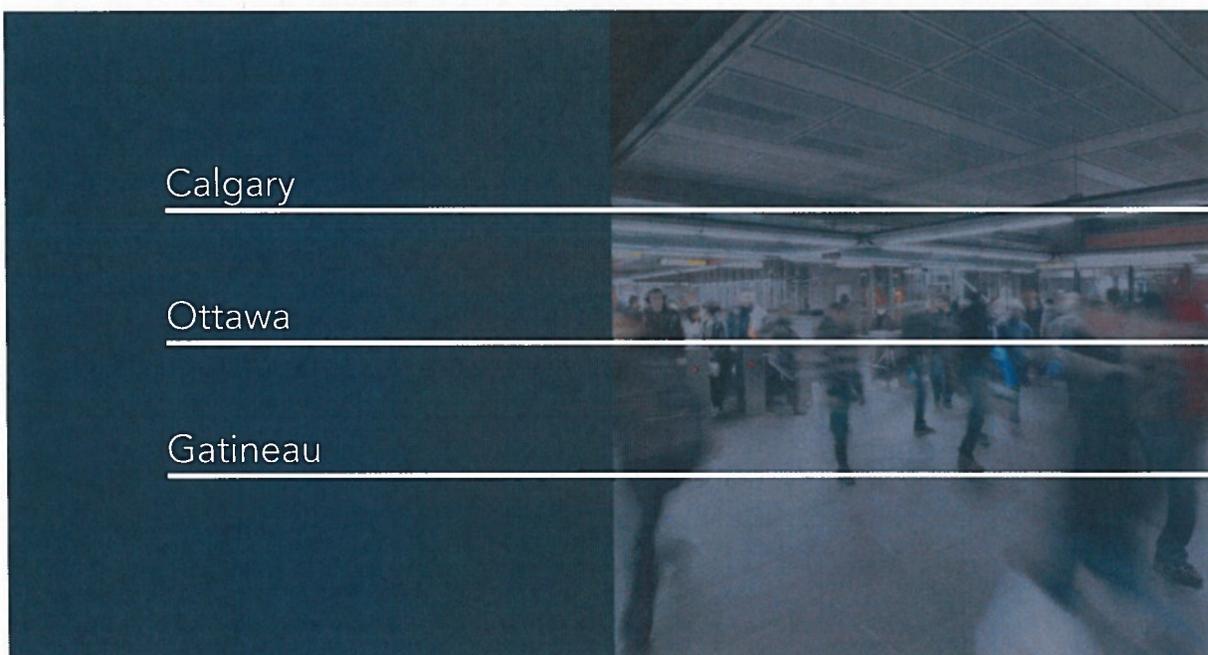
Selon les groupes Trajectoire Québec et CRE-Montréal, les coûts annuels d'un programme de tarification sociale en transport en commun varieraient entre quelques dizaines et quelques centaines de dollars pour chacun des bénéficiaires éventuels.

Certains ont défendu qu'il puisse s'agir d'une mesure à coût nul puisque la mobilité accrue des personnes défavorisées leur permettrait de réintégrer la vie sociale et économique en ayant plus facilement accès à des emplois et des services de santé, diminuant d'autant l'exclusion sociale et l'isolement de ces personnes, en plus d'accroître l'achalandage du transport collectif.

LES EXEMPLES CANADIENS CITÉS

Les cas des villes de Calgary, d'Ottawa et de Gatineau ont été cités par plusieurs intervenants comme une référence pertinente d'application de la tarification sociale en fonction du revenu.

Trajectoire Québec, le Conseil régional de l'environnement de Montréal ainsi que la Direction de la santé publique de la Montérégie, ont souligné que, dans les villes de Calgary, d'Ottawa et de Gatineau, une mesure de tarification sociale a occasionné des effets positifs (croissance de la mobilité des personnes à faibles revenus, amélioration de l'état de santé des bénéficiaires et hausse de l'achalandage du transport en commun) supérieurs ou égaux aux coûts¹⁵ de la mesure.



15. Selon nous, les coûts peuvent être nul du point de vue de la société (représentée par le gouvernement du Québec), mais pas nécessairement pour les OPTC.

CALGARY – LOW INCOME MONTHLY PASS – LOW INCOME SENIORS YEARLY PASS

- Calgary combine la tarification sociale selon les catégories d'usagers et les revenus;
- En plus des bénéficiaires réguliers de tarifs sociaux que sont les étudiants et les personnes âgées, d'autres clients sont répartis en 8 catégories de ménages selon 3 catégories de revenus; il existe 3 niveaux de tarifs selon le niveau de revenu et la taille des ménages;
- Les clients font une demande auprès de la ville et peuvent acheter leurs titres en ligne ou au comptoir avec leur lettre d'acceptation.

GATINEAU – SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS (STO) – PROGRAMME ÉCHO

- STO a maintenu les tarifs privilégiés pour les aînés et les étudiants, auxquels s'ajoute une tarification sociale pour les personnes à faible revenu entre 16 et 64 ans;
- Le programme s'appuie sur la déclaration de revenus du ménage de l'année précédente, déterminant si ce revenu est sous le seuil de faible revenu déterminé par Statistique Canada. Le programme est aussi admissible aux nouveaux arrivants de moins de 12 mois;
- Une demande doit être faite auprès de la STO avec pièces justificatives. Après acceptation du dossier, le bénéficiaire doit se présenter au comptoir pour le premier chargement de sa carte, qui pourra être chargée ensuite en ligne.

OTTAWA - OC TRANSPORT - EQUIPASS

- Equipass est destiné aux résidents d'Ottawa dont le revenu du ménage se situe sous le seuil de faible revenu établi par Statistique Canada et qui ne reçoivent pas d'autres prestations pour le transport. Certains réfugiés nouvellement arrivés y ont aussi droit;
- Le programme fonctionne via la carte PRESTO ou ParaPaie. Il existe aussi d'autres programmes qui s'adressent aux personnes en situation de handicap, aux aînés et aux jeunes, etc.;
- Equipass accorde une réduction de 50 % sur le prix régulier mensuel, réduit de 116,50 \$ à 58,25 \$, et à un déplacement réduit de 3,50 \$ à 1,75 \$.

LISTE DES ORGANISMES CONSULTÉS PAR LA COMMISSION DU TRANSPORT

Organismes ayant témoigné devant les membres de la commission :

- Association du transport urbain du Québec
- Association pour le transport collectif de la Rive-Sud
- Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées
- Autorité régionale de transport métropolitain
- Conseil régional de l'environnement de Montréal
- Corporation de développement Communautaire de la Pointe – région Est de Montréal
- Mouvement pour un transport public abordable
- Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA) et Ex-aequo
- Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal
- Trajectoire Québec et CRE-Montréal

Organismes ayant soumis un mémoire ou une présentation à la commission :

- Association du transport urbain du Québec
- Autorité régionale de transport métropolitain
- Trajectoire Québec et CRE-Montréal
- Association québécoise des droits des personnes retraitées et préretraitées
- Conseil des Montréalaises
- Mouvement pour un transport public abordable
- Table pauvreté et solidarité des Moulins
- Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal
- Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal
- Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA) et Ex-aequo
- Corporation de développement communautaire - région est de Montréal et Corporation de développement communautaire de Rivière-des-Prairies
- Coalition montréalaise des Tables de quartier
- Direction de la santé publique de la Montérégie
- MOBA Saint-Laurent
- Association des personnes handicapées de la Rive-Nord / Association pour le transport collectif de la Rive-Sud

ANNEXE 3 – LE BILAN DE LA CONSULTATION DES CINQ SECTEURS ET DES QUATRE OPTC

La commission a soumis, au début de novembre 2018, le rapport d'étape rédigé à la suite du bilan des expériences canadiennes et de la consultation des organismes aux représentants politiques des cinq secteurs de la CMM et des quatre opérateurs de transport collectif (OPTC). Cette consultation avait pour objectif de recevoir leurs commentaires et avis sur les orientations et les attentes proposées. Ces avis sont résumés dans le bilan qui suit.

Les cinq secteurs sont représentés par l'agglomération de Montréal (ville de Montréal et Association des municipalités de banlieue - AMB), la Ville de Laval, l'agglomération de Longueuil, la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPECN) et la Table des préfets et élus de la couronne Sud (TPECS). Les OPTC sont représentés par la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL), le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et exo (Réseau de transport métropolitain).

Les secteurs de la CMM et les OPTC ont principalement commenté la définition de la tarification sociale et ses modalités d'application, selon les diverses clientèles, ainsi que les sources de financement d'une telle mesure.

LES ORIENTATIONS PROPOSÉES

Le rapport d'étape soumis pour la consultation proposait des orientations quant à :

- la définition de la tarification sociale, ses objectifs, ses clientèles cibles, le niveau de rabais;
- au territoire d'application, soit l'ensemble du territoire de la CMM;
- un financement supplémentaire et suffisant de la part du gouvernement du Québec afin de couvrir tous les coûts attribuables à une nouvelle tarification sociale basée sur le revenu, qui s'inscrit dans une logique de redistribution de la richesse.

La définition proposée de la tarification sociale

Le rapport d'étape de la commission du transport proposait la définition suivante de la tarification sociale :

« La tarification sociale se définit comme une mesure visant à améliorer la mobilité sociale, spatiale et économique des personnes qui, en raison de leur faible niveau de revenu ou de leur statut, sont exclues, partiellement ou totalement, de l'utilisation de ce service. »

La très grande majorité des avis exprimés est en faveur de la définition proposée par la commission, reconnaissant d'emblée qu'une telle mesure améliorerait la mobilité des personnes, autant pour les personnes à faible revenu que pour celles bénéficiant déjà de rabais selon leur statut. Quelques-uns avancent que la définition mériterait d'être précisée quant à son application.

Les modalités d'application de la tarification sociale

Certains ajustements à la notion et à l'application de la tarification sociale ont été suggérés par différents partenaires.

La Ville de Montréal et la STM affirment, dans leur avis commun, être d'accord avec la définition proposée et que les mesures de tarification sociale devraient « s'appliquer sur l'ensemble du territoire métropolitain pour assurer une harmonisation des tarifs du transport collectif ».

Ces deux institutions précisent, toutefois, que le rabais accordé éventuellement aux personnes à plus faible revenu devrait être identique aux rabais actuellement consentis aux étudiants et aux aînés, soit 40 % du tarif régulier. Il est aussi souhaité que l'ARTM évalue la possibilité que soit accordée la gratuité du transport collectif aux personnes aînées. « Au minimum, l'ARTM devrait prévoir la gratuité pour celles d'entre elles qui seraient à faible revenu ». Finalement, la Ville de Montréal et la STM suggèrent d'uniformiser l'accès gratuit

aux jeunes de moins de 12 ans, comme le fait exo, et proposent aussi une harmonisation du financement du transport scolaire, puisque celui-ci est « financé en grande partie par les usagers et les contributions municipales » à Montréal.

De même, l'agglomération de Longueuil reconnaît que, dans un souci d'optimisation, la « gratuité pourrait s'appliquer en période hors pointe pour la clientèle des 65 ans et plus ». Longueuil signale que « le principe de la tarification unique à la grandeur de la CMM doit être discuté (pour) prendre en considération les besoins de chacune des villes ou des sociétés de transport selon les spécificités des territoires et des usagers ». La TPECN demande aussi « de préserver la possibilité de mettre en place des initiatives tarifaires locales ».

La Ville de Laval et la STL, dans leur avis commun, demandent de clarifier les attentes relatives à ce type de mesures quant aux rabais, ainsi qu'en ce qui concerne « les clientèles cibles de la tarification sociale ». Laval préconise, à ce sujet, de maintenir les rabais selon les statuts actuellement appliqués aux enfants, aux étudiants et aux aînés. La TPECN abonde dans le même sens quant aux rabais accordés aux étudiants et aux personnes aînées.

Certains organismes, don l'agglomération de Longueuil, la Ville de Montréal, la STM et le RTL proposent une distinction possible, dans la définition, entre « la tarification sociale » et « la tarification solidaire ». Toutefois, les définitions proposées varient selon l'organisme, sans être consensuelles. Les différentes propositions se résument à faire une distinction dans l'application des tarifs réduits ou des rabais selon le type de tarification. En contrepartie, la définition de la tarification sociale proposée par la commission est inclusive, plutôt que distinctive, suggérant que les tarifs réduits visent autant les gens à faible revenu que les personnes ayant des statuts particuliers, comme les enfants, les étudiants ou les personnes aînées.

Le financement et la gestion administrative de la tarification sociale soutenus par le gouvernement du Québec

La presque totalité des avis transmis soutient les orientations proposées par la commission quant au financement spécifique, dédié, récurrent et indexé qui devrait être accordé par le gouvernement pour soutenir toute mesure de tarification sociale, puisqu'il est reconnu qu'il s'agit d'une mesure de redistribution de la richesse et d'intégration sociale, qui est de la compétence de l'État. Seule la Table des préfets et élus de la couronne Sud (TPECS) soutient « qu'à cette étape-ci, le financement de la tarification sociale doit se faire sur une base volontaire des municipalités ».

De plus, plusieurs avis spécifient, comme la Ville de Laval et la STL, qu'il ne faudrait pas « que les coûts associés à la mise en place éventuelle d'une tarification sociale soient transférés aux autres usagers du transport en commun », et que la participation financière du gouvernement, comme le souligne l'Association des municipalités de banlieue (AMB), ne se fasse pas « aux dépens des autres programmes de subvention existants qui financent tant les opérations que les immobilisations en transport collectif ».

Selon la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPECN), la mesure de tarification sociale « doit concilier les objectifs financiers, commerciaux et sociaux du cadre tarifaire ».

Comme le rappellent le RTL et exo, les mesures de tarification sociale risquent d'accroître, dans certains cas, l'achalandage et auront ainsi des impacts sur les coûts d'exploitation. La Ville de Montréal et la STM reconnaissent aussi ce fait et soulignent que la source de revenus provenant du gouvernement devrait permettre à l'ARTM « de continuer d'assurer la stabilité du service offert par les OPTC, de combler le manque à gagner tarifaire, de couvrir les coûts d'opérationnalisation de la mesure, ainsi que les augmentations de service nécessaires pour répondre à l'achalandage additionnel ».

La Ville de Montréal, l'agglomération de Longueuil, la STM et exo soulignent aussi que le gouvernement possède toute l'infrastructure administrative et l'information sur les revenus des particuliers pour assurer l'admissibilité des personnes à une éventuelle tarification accordant un rabais aux personnes et aux ménages à plus faible revenu.

LES ATTENTES FORMULÉES PAR LA CMM

La CMM a formulé des attentes à l'égard de l'ARTM sur l'évaluation des clientèles, les critères d'admissibilité, la mise en place de projets-pilotes, le maintien des rabais existants répondant à des objectifs commerciaux et un niveau de rabais qui ne soit pas inférieur aux rabais actuels.

La plupart des avis se sont montrés favorables à ces attentes de la CMM, à des degrés divers, en soulignant au départ la nécessaire confirmation de la participation financière du gouvernement à la mise en place permanente d'une éventuelle tarification sociale. Certains avis proposent d'attendre d'avoir les résultats de ces évaluations demandées à l'ARTM avant de se prononcer de façon plus définitive.

Montréal et la STM soutiennent toutes les attentes formulées et souhaitent « que la transition vers la tarification sociale débute rapidement, quitte à ce qu'elle soit implantée de façon progressive » et que l'ARTM en évalue l'effet bénéfique et son envergure sur l'achalandage du transport collectif.

L'AMB souhaite aussi que soient documentés l'effet bénéfique et l'envergure sur l'achalandage qu'aurait la tarification sociale. L'AMB se questionne toutefois sur l'importance à accorder à une telle mesure alors que le service de transport en commun devrait être amélioré.

La Table des préfets et élus de la couronne Sud (TPECS) soutient que « plusieurs questions restent toutefois en suspens » et considère que « la priorité est d'abord de simplifier le cadre tarifaire actuel ». Laval et la STL « rappellent l'importance de bien évaluer les impacts de la mise en œuvre de la tarification sociale » sur les revenus et les différents coûts d'exploitation et de gestion.

De son côté, l'agglomération de Longueuil considère nécessaire de poursuivre la réflexion, s'interrogeant toutefois si cette démarche n'était pas « précoce ».

La TPECN considère, de son côté, que « tout financement additionnel au transport collectif doit en premier lieu être affecté au développement de l'offre de service et à la réalisation de projets (...) des infrastructures de transport collectif ».

ANNEXE 4 – LA NATURE MIXTE DU TRANSPORT EN COMMUN

Il existe trois catégories de biens et services : privés, collectifs (ou biens mixtes) et méritoires (ou biens collectifs purs). La distinction entre biens privés et collectifs s'exerce autour des notions de rivalité (non-rivalité) dans la consommation et d'exclusion (non-exclusion) de la consommation. Un bien privé se caractérise par la rivalité entre les consommateurs, une unité de production ne peut être appropriée que par un seul individu qui sera le seul à jouir des bienfaits obtenus par la consommation de ce bien. Les bienfaits obtenus par la consommation d'un bien privé sont alors entièrement internalisés par l'utilisateur.

À l'opposé le bien collectif pur se distingue par la non-rivalité entre les usagers et leur non-exclusion de la consommation. La consommation d'un individu n'affecte aucunement celle de ses concitoyens puisque l'extension de l'offre à un bénéficiaire profite obligatoirement à l'ensemble de la collectivité. De plus, il s'avère impossible d'exclure de la consommation un individu en particulier. La production ou la consommation d'un tel bien ou service occasionne d'importantes externalités (situation où des contribuables, malgré qu'ils n'aient pas consommé le service, améliorent ou diminuent leur bien-être). Dans le secteur public municipal, le meilleur exemple est certes celui du plan d'urbanisme puisque les dispositions du plan lient conjointement la collectivité et aucun de ses membres ne peut s'y soustraire.

Évoluant sur un continuum qui s'étend du bien privé au bien collectif pur, le bien mixte se caractérise par sa non-rivalité dans la consommation (la consommation d'un usager n'affecte pas celle des autres usagers) et par ses diverses possibilités d'exclusion. Par conséquent, la production ou la consommation d'un bien mixte génèrent, d'une part, des bénéfices privés internalisés par l'utilisateur et, d'autre part, des bénéfices externes dont profite la collectivité. Cette dernière attribue alors au service une part collective (ou méritoire) et oblige tous les contribuables à participer au financement de cette part. Il incombe aux élus de déterminer la part collective d'un bien ou service.

La Politique de financement des services publics¹⁶ considère le transport en commun comme un bien mixte en raison de ses possibilités d'exclusion de la consommation et de sa non-rivalité dans la consommation. Le transport en commun étant un bien mixte, sa consommation bénéficie en partie aux usagers (part privée) et en partie à la collectivité (part sociale). La nature mixte du transport en commun peut être observée par son financement.

16. Finances Québec, Politique de financement des services publics, Québec, 2009, p. 9-10.

