

TRANSPORT EN COMMUN

Pour une tarification sociale à Rimouski Exemples et pistes de solution

Document préparé pour la Ville de Rimouski

Par le comité amélioration du transport collectif de Rimouski-Neigette (CATCRN)

FÉVRIER 2018

Pour une tarification sociale à Rimouski

Exemples et pistes de solution

Février 2018

Membres du CATCRN :

Frédéric Bélanger, AGECAR

Guylaine Bélanger, CLSC Rimouski

Annie Besse, citoyenne

Elsa Côté-Lambert, CLEF Mitis-Neigette

Michel Dubé, Action populaire Rimouski-Neigette

Évariste Feurtey, citoyen

Caroline Gay, citoyenne

Josée Lavoie, Arrimages femmes

Mariette Lecours, citoyenne

Jean-Claude Neault, citoyen

Sylvie Pouliot, citoyenne

Élisapie Sivuarapik, citoyenne

TABLE DES MATIÈRES

1. Mise en contexte	4
2. État de la situation	5
3. Pourquoi une tarification sociale ?	7
4. Exemples de tarifications sociales près de chez nous	9
5. Recommandations du CATCRN	10
6. Conclusion	13
<i>ANNEXE I</i>	14
RÉFÉRENCES	15

1. Mise en contexte

Dans le cadre du deuxième Plan d'action gouvernemental pour la solidarité et l'inclusion sociale (PSIS) et des fonds alloués par les Conférences régionales des éluEs (CRÉ), l'*Alliance pour la solidarité et l'inclusion sociale Rimouski-Neigette*, un regroupement de partenaires communautaires, institutionnels et citoyens, est mise sur pied en novembre 2011. Ayant pour but de mettre en place des initiatives concertées et structurantes de lutte à la pauvreté, ses membres ont d'abord réalisé un portrait des besoins. Il est ressorti de cette analyse quatre axes d'actions prioritaires, dont l'accès au transport. C'est dans ce contexte qu'est né le Comité pour l'amélioration du transport collectif de Rimouski-Neigette (CATCRN).

Le CATCRN a, depuis le début de son mandat, démontré que le transport collectif (TC) est un service essentiel et que se déplacer constitue un facteur d'intégration sociale et économique. À ce titre, nous avons toujours mis de l'avant l'importance d'un tarif réduit pour tous et toutes. Cependant, comme la Ville subventionne déjà 46 % des frais associés au TC, il semble peu probable, à court terme, qu'il y ait un changement dans ce sens. Ceci dit, nous sommes un comité orienté vers les solutions. Nous nous sommes donc penchés sur une alternative déjà mise en place en Angleterre, en Belgique, en France et, un peu plus proche de nous, à Calgary, Régina et Gatineau : la tarification sociale pour les personnes ou ménages à faible revenu.

Le présent document se veut une brève compilation d'études sur la tarification sociale dans le transport collectif ainsi qu'un portrait des pratiques en cours dans différentes municipalités. C'est sur cette base que vous sera ensuite présentée une proposition concrète d'élargissement de la tarification sociale à la Société de transport de Rimouski afin que TOUTES les personnes à faible revenu aient les moyens d'utiliser réellement cet important service collectif.

2. État de la situation

Pour la municipalité de Rimouski, les données indiquent que le taux de faible revenu est de 13,3% (Statistique Canada, Recensement 2016). Il y a donc 6210 personnes qui ont un revenu trop faible pour permettre de combler leurs besoins de base. Dans ces situations, il est reconnu que les dépenses les plus souvent réduites sont celles liées au transport et à l'alimentation, puisqu'elles sont plus « compressibles » que le logement.

Selon la mesure du panier de consommation (MPC), une famille habitant une communauté de la taille de Rimouski ne devrait pas consacrer plus de 6 à 7 % de son budget pour le transport¹ (Statistique Canada, 2017). Or, actuellement, plusieurs familles ou personnes seules doivent consacrer au-delà de ce montant si elles souhaitent utiliser le transport en commun de Rimouski.

Exemples

Exemple 1 : Une famille de quatre personnes vivant sous le seuil de faible revenu (32 191 \$)² et composée de deux adultes, d'un étudiant et d'un enfant non-étudiant doit, pour se déplacer dans la Ville de Rimouski, se procurer :

2 laissez-passer adultes : 103,50 \$

1 laissez-passer étudiant : 51,75 \$

1 aller-retour en taxi : 20 \$

$(2 \times 103,50 \$ + 51,75 \$ + 20 \$) \times 12 \text{ mois} = 3\,345 \$ \text{ annuel}$

Ce qui correspond à 10 % de son budget.

Exemple 2 : Une personne seule travaillant au salaire minimum (11,25\$/h). Considérant que celle-ci travaille en moyenne 25 heures par semaine, on arrive à un revenu annuel de 14 625 \$. Cette personne devra donc investir pour le transport en commun :

1 passe mensuelle adulte plus un aller-retour en taxi : $(103,50\$ + 20\$) \times 12 \text{ mois} = 1,482 \$ \text{ par année}$

¹ Cela inclut le prix d'une passe mensuelle ainsi qu'un aller-retour en taxi (Gouvernement du Québec, 2016).

² Voir annexe 1 pour tableau des seuils de faible revenu selon la taille du ménage

Cela équivaut encore une fois à 10% de son budget.

Parmi les personnes vivant sous le seuil de faible revenu dans la MRC Rimouski-Neigette, 606 personnes sont prestataires de l'aide sociale considérées « sans contrainte » et ont donc un revenu mensuel de 648 \$. La société souhaite que ces gens se prennent en main, sollicitent les services dont elles ont besoin et se trouvent du travail. Or, il est difficile pour ces personnes de se déplacer avec le service de transport collectif étant donné son coût élevé par rapport à leur faible revenu.

De plus, 1065 sont des prestataires vivant avec des contraintes sévères face au marché de l'emploi. Leur revenu est de 1035\$ par mois. Ces gens vivent avec des contraintes d'ordre psychique ou physique limitant leur capacité à s'intégrer socialement. Pour plusieurs, la non accessibilité du transport collectif devient un frein supplémentaire à leur intégration sociale et économique.

La Ville de Rimouski a déjà pris des mesures favorisant l'inclusion sociale de l'ensemble de ses citoyenNEs. On pense notamment au programme Accès Loisirs et plus récemment, à l'instauration de la gratuité à la bibliothèque Lisette Morin. Par l'ajout à son service de transport collectif d'une tarification sociale pour toutes les personnes à faible revenu, elle s'assurerait de soutenir leurs efforts pour se sortir de la pauvreté et pour contribuer activement à la communauté.

3. Pourquoi une tarification sociale?

« Dans les sociétés de transport, les tarifs réduits sont traditionnellement consentis aux étudiants et aux personnes âgées. Mais voilà qu'avec la venue de l'accessibilité universelle dans le TC, les organisations sont plus que jamais confrontées à aller plus loin et à gérer l'accessibilité financière sans discrimination sur l'âge ou le statut, car la pauvreté n'a pas d'âge, ni de sexe » (Roche, 2010).

En se basant sur le revenu des personnes utilisatrices plutôt que sur les caractéristiques usuelles comme l'âge (enfant de 5 ans et moins, personne âgée, etc.) ou le statut (étudiant à temps plein, etc.), la tarification sociale dans les transports en commun permet une équité sociale quant à l'accès à un service essentiel. En effet, cette alternative abordable constitue une ouverture vers une vie sociale plus active pour cette partie de la population, vivant dans la précarité. En s'assurant que le coût de la mobilité ne soit plus un frein pour une formation, une entrevue, un emploi prometteur plus éloigné ou encore pour aller chercher des services, profiter de certains loisirs ou faire du bénévolat, on permet du même souffle de briser l'isolement, de favoriser l'inclusion sociale et de lutter contre la pauvreté.

Favoriser l'accès aux services pour toutes les personnes à faible revenu, c'est contribuer à leur intégration sociale et économique. Il s'agit d'un levier économique important puisque celles-ci, maintenant en mesure de se mobiliser grâce à un service de transport collectif accessible, contribuent au développement du milieu en devenant des citoyennes et citoyens actifs.

La Ville de Calgary a établi une tarification sociale depuis 2005. En 2007, un sondage montre que « 49% des répondantEs ont pu trouver un nouvel ou un meilleur emploi en ayant accès à un mode de transport abordable et 59% soutiennent que l'accès au transport abordable leur a permis de conserver leur emploi » (Conseil des Montréalaises, mai 2012). Depuis cette toute première tarification sociale, Calgary est allée encore plus loin. Elle offre maintenant trois tarifs de carte mensuelle aux personnes à faible revenu, selon le revenu et le nombre de personnes au sein de la famille (Calgary Transit) :

REVENU	COÛT CARTE MENSUELLE	
	2017	2018
22 000 \$	50,50 \$	51,50 \$
15 000 \$	35,35 \$	36,05 \$
12 000 \$	5,05 \$	5,15 \$

Elle a de plus inspiré d'autres villes canadiennes dont Gatineau, la première ville au Québec à offrir une tarification sociale pour les personnes à faible revenu, et ce depuis janvier 2018. La tarification sociale est aussi à l'ordre du jour à la Ville de Montréal, puisque les deux principaux candidats à la mairie (dont Valérie Plante, la nouvelle mairesse) ont pris des engagements clairs à ce sujet pendant la dernière campagne électorale municipale. Une telle tarification sociale est demandée depuis des années par plusieurs organismes de la métropole, dont le Conseil des montréalaises. Considérant les demandes également transmises en ce sens par le CATCRN et appuyées par plusieurs groupes de notre communauté, ne serait-il pas judicieux que Rimouski devienne la prochaine municipalité à instaurer une telle tarification sociale dans son service de transport en commun ?

Des impacts positifs pour la Ville de Rimouski

- Devenir un modèle pour les autres villes du Québec
- Rendre la Ville encore plus attractive
- Augmenter l'achalandage dans le transport collectif de la Ville
- Des retombées économiques à long terme en permettant au plus grand nombre de personnes de participer à l'économie et au développement de la Ville
- Diminution des gaz à effet de serre en rendant l'utilisation du transport en commun plus profitable que l'usage d'un véhicule désuet (réalité de plusieurs personnes en situation de pauvreté, compte tenu de leurs faibles moyens financiers)

4. Exemples de tarifications sociales près de chez nous

Ville	Tarification sociale	Critère d'admissibilité	Avantage	Sources de financement	Objectif visé
Calgary	Modulé selon le revenu et le nombre de personnes (5,15 \$, 36,05 \$ ou 51,50 \$ par mois)	Sous le seuil de faible revenu	Équitable ++	À même le budget des transports	
Ottawa/ EquiPass	50 % du titre régulier	Sous le seuil de faible revenu	Équitable, disponible aux nouveaux arrivants	<ul style="list-style-type: none"> - Recettes des titres passagers - Contribution municipale - Financement par la taxe sur l'essence 	
Gatineau/ L'Écho	66% du titre régulier	Sous le seuil de faible revenu	Équitable, disponible aux nouveaux arrivants		Améliorer la mobilité des personnes plus vulnérables financièrement en rendant le transport en commun davantage accessible
Beauharnois	Gratuit	Aucun	Toute la population ainsi que les visiteurs en profitent	<ul style="list-style-type: none"> - Fonds vert - Groupe Harden - CANAC 	Relancer l'économie du centre-ville
CIT Roussillon (Delson- Saint-Constant et Sainte-Catherine)	Gratuit pour les déplacements locaux			Budget des municipalités	
CIT Chambly- Richelieu- Carignan	Gratuit pour les déplacements locaux			Budget des municipalités	<ul style="list-style-type: none"> - Créer une habitude chez les jeunes pour qu'ils la conservent lors de leur entrée sur le marché du travail - Encourager l'utilisation des circuits vers Montréal - Encourager l'achat local - Attirer de nouveaux résidents

5. Recommandations du CATCRN

En s'appuyant sur les études existantes en matière de tarification sociale et en tenant compte des expériences développées dans d'autres municipalités au Québec ou ailleurs au Canada, les membres du CATCRN estiment qu'il est économiquement réaliste et profitable pour la Ville de Rimouski, via la Société de transport de Rimouski (STR), d'instaurer rapidement une tarification sociale pour les usagers et usagères à faible revenu du service de transport en commun (service régulier et transport adapté). Les recherches effectuées nous ont de plus convaincus qu'il n'est pas essentiel dans ce cas-ci de procéder à une étude onéreuse, vu que le risque financier apparaît plutôt faible, bien au contraire (voir 5.2).

Voici donc nos propositions :

5.1 Adopter une politique tarifaire

Cette recommandation, pour l'adoption d'une politique tarifaire qui inclurait la tarification sociale pour toute personne à faible revenu utilisant le service de transport collectif, régulier ou adapté, de Rimouski, est en accord avec le rapport final de la firme Roche présenté à l'Association du transport urbain du Québec, l'ATUQ, (Roche, 2010) et la communication écrite du Mouvement collectif pour un transport public abordable (MCTPA, 2016).

Pour établir le montant de la tarification sociale, une option facilement réalisable à court terme serait d'utiliser la tarification réduite déjà offerte aux personnes étudiantes à temps plein et à celles âgées de 65 et plus. Le fait d'avoir un seul tarif réduit limite considérablement les frais de gestion pour la STR. Cette réduction de 50% du tarif régulier est d'ailleurs une balise utilisée par d'autres villes pour définir la tarification sociale dans leur service de transport en commun. Pour une ville comme Rimouski, le tarif réduit actuellement en vigueur de 51,75 \$, permettrait également de rejoindre la balise du 6-7% du budget à consacrer au transport pour les personnes à faible revenu, selon la mesure préconisée par la MPC.

Enfin, le fait de n'avoir qu'un seul et même tarif réduit pour plusieurs catégories de personnes, permettrait de ne pas « étiqueter » les personnes à faible revenu et donc de préserver leur dignité. Il pourrait être considéré d'indiquer simplement « tarif réduit » sur le titre de transport.

Quant aux critères d'accès à cette tarification, ceux déjà en place pour le programme Accès loisirs pourraient être envisagés

et correspondent à ceux normalement utilisés pour ce type d'utilisation (être résident ou résidente de Rimouski et avoir un revenu annuel sous le seuil de faible revenu³). La STR pourrait également s'inspirer du fonctionnement d'organismes du milieu, dont les services visent précisément les personnes à faible revenu (Moisson, aide juridique,...). Cela permettrait de s'appuyer sur des fonctionnements déjà bien rôdés et ainsi de réduire au minimum les coûts de gestion.

5.2 S'inspirer d'autres villes pour augmenter les sources de financement du TC

Nous tenons d'abord à préciser que l'adoption d'une tarification sociale pour les personnes à faible revenu ne nous apparaît pas comme un grand risque financier pour la Société des transports de la ville de Rimouski, puisque la majorité de ces personnes utilisent peu le service de transport en commun, considérant son coût actuel. Au contraire, cela permettrait de rejoindre une nouvelle clientèle et participerait à l'augmentation de l'achalandage souhaité par la Ville. Il faut bien sûr considérer le temps nécessaire pour que cette nouvelle tarification soit connue et que les personnes concernées adoptent les changements nécessaires pour utiliser ce service.

Ceci dit, dans un souci de pérennité et d'amélioration continue du service, nous demeurons préoccupés par le financement du transport en commun à Rimouski. En se basant sur les cas cités en exemple plus haut, certaines sources potentielles de financement pourraient être envisagées. À l'exemple de la ville d'Ottawa, la ville de Rimouski pourrait explorer la possibilité de bénéficier d'une partie du retour de la taxe sur l'essence pour financer son service de transport collectif, puisqu'il réduit la dépendance au pétrole et diminue les émissions des gaz à effet de serre (GES) tout en favorisant le transport actif.

De plus, comme l'application d'une tarification sociale profiterait à la classe des travailleurs, à l'image des villes comme Ottawa, Calgary ou Beauharnois (gratuité financée en partie par des partenaires publics et privés), la Ville pourrait obtenir une contribution financière de partenaires privés (Telus ou Desjardins, par exemple), dans un contexte où l'enjeu de l'employabilité est important à Rimouski. La Chambre de commerce et de l'industrie Rimouski-Neigette serait un grand atout pour approcher les futurs partenaires et favoriser leur soutien à long terme.

³ Voir annexe 1 pour les seuils de faible revenu selon la taille du ménage

5.3 Rechercher l'appui des différents paliers de gouvernement

Depuis les années 1970, le gouvernement du Québec s'est tranquillement retiré du dossier transport collectif. En 2017, en regard du *Budget 2017-2018 : Transport collectif – Des initiatives majeures pour favoriser la mobilité active*, le gouvernement actuel a réactivé la possibilité d'impliquer les divers paliers du gouvernement dans le dossier du transport collectif. Il envisage notamment un financement supplémentaire de la part du provincial pour améliorer l'offre de services dans le domaine du transport collectif à travers le Québec.

Ainsi, à l'image de l'histoire du TC à Calgary, la Ville pourrait initier un mouvement en endossant le principe de la tarification sociale, pour ensuite le proposer à la municipalité régionale de comté (MRC). En s'alliant aux autres municipalités déjà engagées sur cette voie, le mouvement pourrait s'élargir jusqu'à ce que toutes les municipalités du Québec ayant un service de transport collectif demandent au gouvernement provincial d'instaurer le laisser-passer mensuel à taux réduit aux citoyens et citoyennes en situation de pauvreté et d'en assurer le financement nécessaire. Une telle démarche recevrait l'appui inconditionnel du Comité pour l'amélioration du transport collectif Rimouski-Neigette et certainement de bien d'autres organismes et citoyenNEs de Rimouski et d'ailleurs au Québec.

6. Conclusion

Ce document constitue une synthèse des connaissances et bonnes pratiques concernant la nécessité d'une tarification sociale pour les personnes à faible revenu dans le transport en commun. Considérant les réflexions qui ont actuellement cours en ce sens ailleurs au Québec, ainsi que la démonstration qui est faite dans ce rapport de la possibilité d'une application accessible et réaliste d'une telle tarification, nous espérons que la Ville de Rimouski saura saisir cette opportunité de se démarquer et prendra rapidement les mesures nécessaires pour concrétiser l'application d'une tarification sociale dans ses services de transport régulier et adapté.

Nous savons, tous et toutes, que nous devons travailler à augmenter le nombre de personnes utilisant le transport actif et collectif dans nos municipalités, afin de faire face à différents défis, dont celui de la lutte aux changements climatiques. La tarification sociale peut contribuer à cet objectif. Elle ne peut cependant suffire à elle seule, puisque l'utilisation d'un tel service est intimement liée à son coût ET à son efficacité pour assurer les déplacements de ses usagères et usagers. Il n'en demeure pas moins que chaque pas dans la bonne direction représente une avancée certaine pour doter notre ville d'un service de transport collectif et adapté qui fera la fierté de ses éluEs et de ses citoyenNEs, et qui pourrait même devenir à terme un vecteur de revitalisation du centre-ville de Rimouski.

ANNEXE I
Seuils de faible revenu après impôt, données de 2015
Statistique Canada, 2017

Taille du ménage	Entre 30 000 et 99 999 habitants
1 personne	17 025 \$
2 personnes	20 722 \$
3 personnes	25 802 \$
4 personnes	32 191 \$
5 personnes	36 657 \$
6 personnes	40 654 \$
7 personnes ou +	44 649 \$

RÉFÉRENCES

Association canadienne du transport urbain (ACTU). 2013, avril. « Transport collectif accessible au Canada: miser sur les avantages », *Exposé analytique 42*, Page consultée le 28 juin 2017, [En ligne], URL : http://cutaactu.ca/sites/default/files/issue_paper_42_f.pdf

Calgary Transit. Page consultée le 11 février 2018. Low Income Monthly Pass. [En ligne], URL : <http://www.calgarytransit.com/fares-passes/passes/low-income-monthly-pass>

CARIGNAN, Marc-André. 2017, 22 juin. « Des tarifs de transport en commun à la carte? », *Radio-Canada*. Page consultée le 22 juin 2017, [En ligne], URL: <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1041071/tarifs-transport-commun-a-la-carte-artm-autorite-regionale-transport-metropolitain>

CISSS du Bas-Saint-Laurent. 2018. *RLS de Rimouski-Neigette – Fiche sociosanitaire*. Direction de la santé publique.

CIT Chambly, Richelieu, Carignan. Page consultée le 18 juin 2017. Tarifs et points de vente. [En ligne], URL: <http://www.monblus.ca/tarifs>

CIT Roussillon. Page consultée le 29 juin 2017. Tarifs et points de vente. [En ligne], URL: <http://www.citroussillon.com/tarifs>

City of Regina. Page consultée le 18 juin 2017. Discounted monthly pass program. [En ligne], URL: <http://www.regina.ca/residents/transit-services/regina-transit/choose-your-fare/discounted-monthly-pass/>

Conseil des Montréalaises, mai 2012. La tarification sociale du transport en commun – étude du cas de Calgary, 27p.

GERBET, Thomas. 2014, 12 août. « Le transport en commun gratuit prend de l'ampleur », *Radio-Canada*. Page consultée le 28 juin 2017, [En ligne], URL: <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/679851/transport-gratuit-mode>

Gouvernement du Québec. 2016. *Lexique*. Ministère du travail, de l'emploi et de la solidarité sociale. Page consultée le 9 août 2017, [En ligne], URL : <https://www.mess.gouv.qc.ca/cepe/lexique.asp>

Gouvernement du Québec. 2017a. Budget 2017-2018 : Transport collectif – Des initiatives majeures pour favoriser la mobilité durable, 56p.

Gouvernement du Québec. 2017b. Loi sur les sociétés de transport en commun, *chapitre S-30.01*, 52p. [En ligne], URL: <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/pdf/cs/S-30.01.pdf>

Mouvement collectif pour un transport public abordable (MCTPA). 2016. Communication en lien avec le Projet de loi no76, 21p.

OC Transpo. Page consultée le 14 juin 2017. L'EquiPass est maintenant offert. [En ligne], URL: http://www.octranspo.com/tarifs/a_compter_du_printemps_equipass

PRÉVOST, Hugo. 2016, 1er septembre. « Bus gratuit pour tous! », *L'actualité*. Page consultée le 28 juin 2017, [En ligne], URL: <http://lactualite.com/societe/2016/09/01/bus-gratuit-beauharnois/>

ROCHE, 2010. Mandat de recherche sur la tarification sociale dans le transport en commun, présenté à l'ATUQ. 127p.

ROCHFORT, Marie-Ève. 2016, 23 février. « Un service de transport collectif gratuit à Beauharnois », *INFOSuroit*, Page consultée le 22 juin 2017, [En ligne], URL: <http://www.infosuroit.com/un-service-de-transport-collectif-gratuit-a-beauharnois/>

STAR. Page consultée le 29 juin 2017. Détail des titres et tarifs. [En ligne], URL : <http://www.star.fr/titres-et-tarifs/detail-des-titres-et-tarifs/solidaire-et-gratuite/>

STAR. Page consultée le 29 juin 2017. Les acteurs du transport public à Rennes. [En ligne], URL : <http://www.star.fr/star-et-territoire/acteurs-du-transport-public/>

Statistique Canada. 2017a. *CANSIM 206-0093 – Seuils de la Mesure du panier de consommation (MPC) (base de 2011) pour la famille de référence, selon la région de la Mesure du panier de consommation et la composante, en dollars courants et en dollars constants de 2015*. Page consultée le 9 août 2017, [En ligne], URL : <http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?lang=fra&retrLang=fra&id=2060093&tabMode=dataTable&p1=-1&p2=9&srchLan=-1>

Statistique Canada. 2017b. CANSIM 206-0094 – Seuils de faible revenu (SFR) avant et après impôt selon la taille de la communauté et de la famille en dollars courants. Page consultée le 7 août 2017, [En ligne], URL : <http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?lang=fra&id=2060094>