

Tarification sociale du transport collectif : un outil essentiel de lutte à la pauvreté



Par :

Axel Fournier
Jean-Michel Laliberté
Co-porte-parole

Association pour le transport collectif de la rive-sud

Présenté dans le cadre :
Consultation de la Communauté métropolitaine de Montréal sur la tarification sociale

15 juillet 2018

Contenu

I.	Financement de la tarification sociale	5
II.	Non-discrimination tarifaire.....	6
III.	S'arrimer sur des programmes provinciaux et fédéraux.....	7
a)	Étudiants réputés à temps plein.....	8
b)	Prestataires du Supplément de revenu garanti	9
c)	Contribuables bénéficiant la prime au travail	9
d)	Prestataires d'aide financière de dernier recours	10
IV.	Service à caractère social	10

Introduction

L'Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS) est un regroupement d'usagers du transport collectifs en Montérégie faisant la promotion de ce mode de transport et des intérêts des utilisateurs. Fondée en 2015 dans la foulée de la réforme de la gouvernance des transports collectifs dans la région métropolitaine, l'ATCRS intervient depuis sur divers forums pour défendre sa mission.

Bon nombre des usagers de la Rive-Sud (et de la grande région métropolitaine de Montréal) font partie de clientèles financièrement vulnérables. L'ATCRS appuie donc la mise en place d'une tarification sociale. Toutefois, comme pour toutes choses, ce sont les modalités d'application d'une telle mesure qui feront son succès ou son échec.

Pour l'ATCRS, quatre principaux points doivent être pris en compte dans la tarification sociale. Premièrement, cette politique doit être financée à même une enveloppe dédiée, distincte de l'enveloppe générale du transport collectif. En effet, il ne faut pas que le rabais accordé à même l'enveloppe générale dédiée au transport collectif ne se traduise par une hausse de tarif pour les autres usagers du transport collectif ou en une réduction du service.

Deuxièmement, la tarification sociale doit être offerte de façon uniforme sur le territoire de la CMM. Dit autrement, une personne vulnérable ne devrait pas devoir payer davantage pour accéder aux services du transport collectif du simple fait qu'elle habite dans une couronne ou sur l'Île de Montréal.

Tertio, les modalités de la tarification sociale devraient être établies en fonction de critères objectifs, idéalement en se basant sur des programmes sociaux existants comme le supplément de revenu garanti, le crédit d'impôt de prime au travail ou l'aide sociale. Cela éviterait à la CMM de devoir demander une seconde fois des documents de nature financière aux usages.

Finalement, il ne faut pas perdre de vue qu'au-delà du coût du titre de transport, certains services de transport collectif ont eux-aussi une vocation sociale et que le maintien, voire l'amélioration de ceux-ci constitue un moyen d'améliorer la vie des personnes défavorisées. Inversement des coupures dans de tels services affectent les plus démunis, indépendamment de la tarification.

I. Financement de la tarification sociale

L'ARTM fixe des cibles de financement du transport collectif par les recettes tarifaires. Pour les années 2017 à 2020, cette cible de financement se situe à

31%¹. Pour l'ATCRS, il est important que les contributions accordées par la CMM ou tout autre organisme pour combler la différence entre la tarification ordinaire et la tarification sociale soient réputées constituer un financement des usagers aux fins des cibles de tarification de l'ARTM.

En d'autres mots, cela signifie que les baisses de tarifs accordées par les autorités publiques à des populations plus vulnérables ne doivent pas être financées par une hausse générale des tarifs payés par les usagers qui ne se qualifient pas pour le tarif social.

L'ATCRS estime que la décision d'accorder des rabais à de telles clientèles constitue un choix politique qui vise à assurer une meilleure cohésion sociale. Il est donc normal que le financement de ces mesures le soit à travers la fiscalité générale afin que tous les citoyens contribuent pour ces initiatives et non pas uniquement ceux qui font le choix d'utiliser le transport collectif.

II. Non-discrimination tarifaire

La pauvreté n'est pas l'apanage des quartiers historiquement ouvriers de Montréal. Elle se répartit, bien qu'inégalement, dans toute la région métropolitaine, parfois cachée au beau milieu d'îlots de richesse, parfois concentrée dans des secteurs bien délimitables.

La tarification elle, ne tient pas compte des réalités des personnes démunies. En effet, elle s'établit par la logique suivante : une zone centrale (l'agglomération de Montréal) où les usagers ont accès, au service de métro et de bus pour une somme relativement faible (3,25 \$ pour l'aller simple ou 84 \$ par mois); une zone intermédiaire, composée de Laval et de l'agglomération de Longueuil où les trajets d'autobus locaux ont un coût similaire à celui de Montréal, mais où l'accès au réseau de métro nécessite une double tarification (6,50 pour l'aller simple ou 135 \$ par mois); et d'une dernière zone (couronne nord et sud) où les tarifs sont extrêmement variables mais généralement autour de 7 à 12 \$ pour l'aller-simple en bus et métro et des cartes mensuelles qui oscillent entre 160 et 200 \$.

S'il peut être argumenté que des personnes fortunées font le choix d'habiter plus loin de leur lieu de travail et qu'elles peuvent se permettre de payer davantage pour le transport collectif grâce aux économies réalisées sur le logement, cette logique ne tient pas pour la clientèle financièrement défavorisée.

En effet, en raison du phénomène de l'embourgeoisement (gentrification), les plus démunis quittent les quartiers historiques de Montréal vers les banlieues. Ainsi, certains secteurs de Longueuil, Laval, ainsi que de plus petites municipalités comme Saint-Amable ou La Prairie comptent leurs poches de pauvreté.

¹ AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN, *Politique de financement : Des transport collectifs en mouvement*, par. 3.1, approuvée par la résolution 17-CA (ARTM)-047.

Contrairement aux pauvres de Montréal qui ont un accès relativement facile au transport collectif, ceux des couronnes doivent composer avec un système tarifaire conçu pour faire payer les déplacements de navetteurs fortunés vers le centre-ville.

Pour les étudiants, cette différence tarifaire entre la couronne et l'Île de Montréal est d'autant plus pénalisante que l'aide financière aux études ne bonifie pas les montants accordés lorsque l'étudiant doit payer une carte mensuelle plus cher en raison de son lieu de résidence. Cette situation limite d'autant l'accès aux études que mis à part certains programmes offerts à Longueuil ou à Laval, la grande majorité des programmes universitaires ne sont offerts que dans des universités montréalaises, obligeant les usagers à se procurer des titres métropolitains.

L'ATCRS croit que, dans la mesure où la CMM veut aller de l'avant avec l'élaboration d'un tarif social, que celui-ci devrait être un tarif social unique donnant accès aux déplacements dans toute la CMM et qu'aucune variation par zone ne vienne faire en sorte que les personnes démunies de Longueuil ou de Saint-Amable aient un accès plus coûteux au réseau métropolitain que celles qui habitent à Pointe-aux-Trembles ou à Lachine.

III. S'arrimer sur des programmes provinciaux et fédéraux

L'administration d'un programme de tarification sociale peut devenir lourde pour l'ARTM. De plus, une diversité de critères d'accès pour une diversité de programmes peut rendre complexe l'obtention de tous les services auxquels une personne a droit. Afin d'éviter d'avoir à calculer l'admissibilité ou non à un programme, l'ATCRS propose d'arrimer la tarification sociale sur des statuts existants et déjà défini dans des programmes fédéraux ou provinciaux.

Selon l'ATCRS, l'admissibilité à la gratuité tarifaire devrait être fixée en fonction de l'admissibilité aux programmes suivants :

- Les prestataires du Supplément de revenu garanti en dehors des heures de pointe;
- Les contribuables bénéficiant de la Prime au travail (et leurs enfants de moins de 18 ans) à tout moment;
- Les prestataires d'aide financière de dernier recours (et leurs enfants de moins de 18 ans) en dehors des heures de pointe.

En outre, la gratuité devrait être maintenue pour les enfants de moins de 12 ans accompagnés par un adulte ayant un titre de passage valide ainsi que pour les accompagnateurs d'une personne handicapée ayant une carte d'accompagnement valide au réseau régulier ou adapté.

De plus, des tarifs réduits devraient être accordés aux personnes suivantes si elles ne sont pas admissibles à la gratuité :

- Personnes âgées de moins de 18 ans;
- Personnes âgées de 65 ans et plus;
- Étudiants à temps plein au sens de l'article 9 la *Loi sur l'aide financière aux études*².

Les catégories de tarifs réduits mentionnées ici sont celles bénéficiant actuellement de tarifs réduits. Il serait important de maintenir le statu quo pour ces clientèles afin d'éviter qu'elles ne subissent un choc tarifaire.

Explications supplémentaires sur les clientèles non-visées par la tarification sociale actuelle

a) Étudiants réputés à temps plein

Dans le cas des étudiants à temps plein, il convient de mentionner que le critère actuellement utilisé par l'ARTM se distingue de celui se trouvant dans la *Loi sur l'aide financière aux études*³. En effet, la loi⁴ et son règlement⁵ prévoient une liste de catégories d'étudiants réputé inscrits à temps plein, même s'ils sont inscrits à temps partiel aux yeux de leur établissement d'enseignement.

C'est notamment le cas de l'étudiant ayant une déficience fonctionnelle majeure l'empêchant de suivre des études à temps plein, de l'étudiant sans conjoint cohabitant avec son ou ses enfants de moins de 12 ans et de l'étudiant cohabitant avec son ou ses enfants âgés de moins de 6 ans.

Ces étudiants, puisqu'inscrits à temps partiel à leur établissement d'enseignement, ne peuvent bénéficier de la réduction tarifaire pour étudiant, alors qu'ils sont beaucoup plus vulnérables financièrement que de nombreux étudiants à temps plein.

Certains établissements collégiaux reconnaissent le statut d'étudiant réputé à temps plein et fournissent à l'élève une attestation d'étude à temps plein, nécessaire pour obtenir la réduction tarifaire. Cependant, ce n'est pas le cas de tous les établissements d'enseignement supérieur.^{6 7}

² RLRQ, c. A-13.3.

³ Idem

⁴ Idem

⁵ *Règlement sur l'aide financière aux études*, RLRQ A-13.3, r. 1

⁶ La Presse, « Les universités compliquent la vie des parents étudiants », 31 août 2017, en ligne, http://plus.lapresse.ca/screens/a18a0eee-3bbc-4391-a858-414afa19907a_7C_0.html (Consulté le 10 juin 2018)

⁷ Le Devoir, « Transport scolaire pour les petits... et les grands? », 31 août 2017, en ligne, <https://www.ledevoir.com/opinion/idees/506911/transport-scolaire-pour-les-petits-et-les-grands> (Consulté le 10 juin 2018)

b) Prestataires du Supplément de revenu garanti

Plusieurs municipalités locales de la région métropolitaine de Montréal ont choisi d'accorder la gratuité aux aînés. Cette mesure, bien que louable dans son intention, accorde la gratuité autant à des aînés fortunés qu'à des personnes financièrement plus vulnérables.

L'ATCRS estime que la gratuité devrait être limitée aux personnes aînées à faible revenu. Pour éviter d'avoir à examiner les rapports d'impôts des individus, l'ARTM devrait baser l'admissibilité à la gratuité sur un programme fédéral existant : le Supplément de revenu garanti.

Pour avril à juin 2018, le Supplément de revenu garanti est offert aux aînés célibataires, veufs ou divorcés ayant un revenu individuel maximal de 17 880 \$ pour les époux ou conjoints de fait recevant tous les deux leur pension, ce revenu est de 23 616 \$)⁸.

En limitant la gratuité aux personnes aînées réellement à faible revenu, l'ARTM s'assurerait de donner la gratuité aux personnes qui ont réellement besoin d'une telle aide pour se déplacer, sans donner la gratuité à ceux qui peuvent payer le tarif (déjà réduit) pour les aînés. Cette gratuité pourrait être limitée hors des heures de pointe afin de prendre en considération le coût plus élevé d'ajouter du service en pointe.

c) Contribuables bénéficiant la prime au travail

L'objet de cette mesure vise à permettre aux travailleurs à faible revenu de bénéficier d'un incitatif à utiliser le transport collectif pour se rendre au travail. En effet, contrairement aux retraités et aux étudiants, les travailleurs à faible revenu ne bénéficient d'aucune réduction tarifaire.

Pourtant, ils sont généralement contraints d'utiliser le transport collectif pour des raisons financières et payent les mêmes tarifs que des navetteurs à revenu plus élevé. Il s'agit d'une situation injuste sur le plan social qui a pour effet de réduire l'attrait du travail et d'encourager des individus à ne pas rejoindre le marché du travail, ce qui nuit à la compétitivité économique de notre région. Contrairement à la gratuité proposée pour les aînés plus démunis et à celle pour les prestataires d'aide sociale, la gratuité pour les travailleurs bénéficiant de la prime au travail devrait comprendre les heures de pointes, puisque ces travailleurs peuvent être contraints de travailler à l'heure de pointe par leur employeur.

Mettre sur pied la gratuité du transport en commun pour les contribuables bénéficiant de la prime au travail, permettrait d'améliorer l'économie de la région métropolitaine en permettant à ces ménages d'accorder une moins grande part de

⁸ GOUVERNEMENT DU CANADA, « Montants des paiements de Sécurité de la vieillesse », en ligne, <https://www.canada.ca/fr/services/prestations/pensionspubliques/rpc/securite-vieillesse/paiements.html> (Consulté le 10 juin 2018).

leurs revenus au transport, ce qui leur donnerait la possibilité de rediriger leurs dépenses vers d'autres secteurs de l'économie.

Tableau 1 : Admissibilité à la prime au travail

Situation familiale	Revenu familial à partir duquel un contribuable n'a plus droit à la prime au travail
	Année d'imposition 2017
Personne seule	17 801,40 \$
Couple sans enfant	27 631,20 \$
Famille monoparentale	34 824,00 \$
Couple avec au moins un enfant	47 868,00 \$

d) Prestataires d'aide financière de dernier recours

Cette clientèle, sans doute la plus vulnérable de la société, n'a actuellement pas les moyens d'utiliser les transports collectifs sur une base régulière, vu son incapacité à défrayer les tarifs. À l'instar des prestataires du supplément de revenu garantie, la gratuité pour les prestataires d'aide sociale pourrait être limité aux heures autres que celles de pointe en raison de la possibilité qu'a cette clientèle de se déplacer à d'autres moments.

Cette situation a comme effet de limiter grandement la mobilité des personnes prestataires d'aide de dernier recours et donc, conséquemment, à réduire leur capacité à se trouver un emploi ou encore à bénéficier de services sociaux permettant d'améliorer leur santé ou leur qualité de vie.

IV. Service à caractère social

Si les tarifs peuvent être modulés afin de répondre aux besoins financiers des clientèles plus vulnérables sur le plan financier, encore faut-il que le service accompagne les besoins de ces mêmes clientèles, lesquels sont généralement différents des navetteurs travaillant au centre-ville.

Souvent, ces clientèles utilisent le transport en commun à des heures différentes des heures de pointes (fin de matinée, début d'après-midi, soirées, fins de semaine), soit des heures où la fréquence du service est moindre. Sur le plan géographique, ces clientèles ont moins besoin de se déplacer vers le centre-ville, mais davantage vers des pôles excentrés comme des cliniques médicales, des organismes communautaires ou des épiceries.

Quant aux travailleurs à faible revenu, ils œuvrent souvent aussi hors des centres, dans des lieux conçus pour l'automobile et parfois mal desservis par les transports

publics, à l'instar des centres commerciaux ou de secteurs industriels. Leurs horaires sont également atypiques (soirs ou fins de semaine).

Or, en période de rigueurs budgétaires, les organismes publics de transport en commun coupent généralement en premier le service en dehors des heures de pointe, particulièrement les services de fins de semaine. Par la suite, en période de réinvestissement, les ressources additionnelles sont généralement allouées vers les services opérant à pleine capacité, généralement en heure de pointe.

L'ATCRS croit que la CMM doit prendre en compte dans sa réflexion sur la tarification sociale que l'enjeu dépasse le simple coût financier du billet pour l'utilisateur. Le coût payé en temps d'attente en raison d'un service déficient hors pointe fait également partie de l'équation et contribue à marginaliser les usagers les plus défavorisés.

Conclusion

Pour l'ATCRS, la tarification sociale est une excellente idée vers laquelle doit tendre l'ARTM dans l'établissement de son cadre tarifaire. Toutefois, pour que l'opération soit un succès, quatre principes de base doivent être respectés. La tarification sociale doit être financée à même les revenus généraux des municipalités et ne doit pas se traduire en une hausse tarifaire pour les autres usagers du réseau.

En outre, cette tarification doit être uniforme sur le territoire afin de répondre aux besoins de mobilité des clientèles plus démunies et ce, sans discrimination.

Cette tarification sociale doit reposer sur des critères objectifs, référant idéalement à des programmes déjà mis en place par les gouvernements fédéral et provincial afin d'éviter des doublons de vérifications administratives.

Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue que la tarification sociale n'est pas le seul moyen d'aider les plus démunis à se déplacer et qu'une amélioration des fréquences hors des heures de pointe contribue à améliorer la vie de ces personnes.

Finalement, la CMM est en droit de chercher de nouvelles sources de financement afin de se donner les moyens de mettre sur pied une véritable tarification sociale. L'ATCRS appelle les élus à être créatifs et à mettre sur pied une taxe sur les espaces de stationnement non résidentiels afin de financer de telles initiatives.

En effet, le grand nombre de places de stationnement, particulièrement en banlieue, contribue non-seulement à réduire la densité des villes et donc l'efficacité des transports collectifs, mais il nuit également aux personnes à plus faible revenu qui doivent marcher davantage pour avoir accès aux différents endroits.

Taxer les espaces de stationnements non résidentiels permettrait donc de réduire l'attrait économique pour ce genre de lieux qui nuisent au transport collectif, tout en générant des revenus additionnels pour financer la tarification sociale.