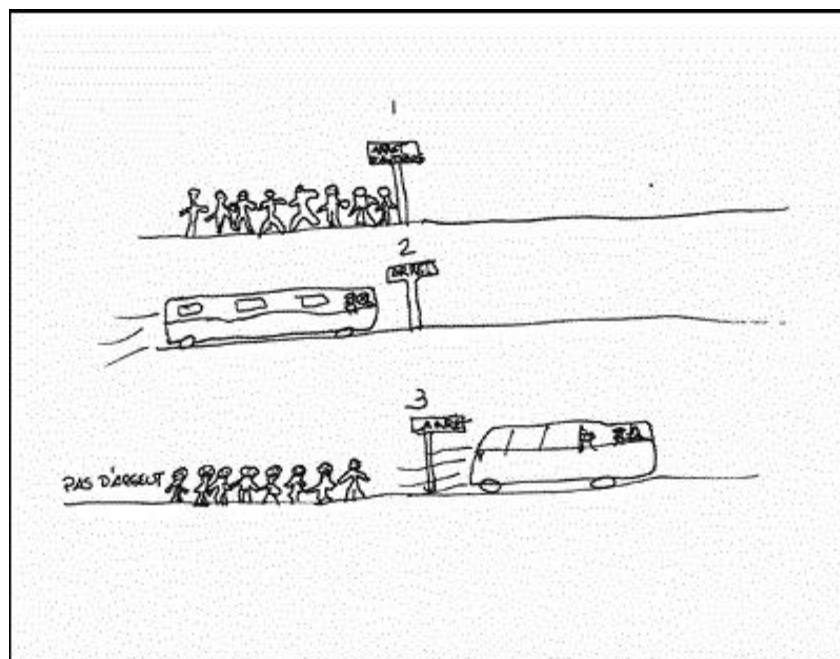


Présentation au sujet de la tarification sociale: Conseil de quartier de Vanier



**Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec (Collectif TRAAQ)
Le 13 novembre 2017**

Le Collectif pour un transport abordable et accessible (TRAAQ)

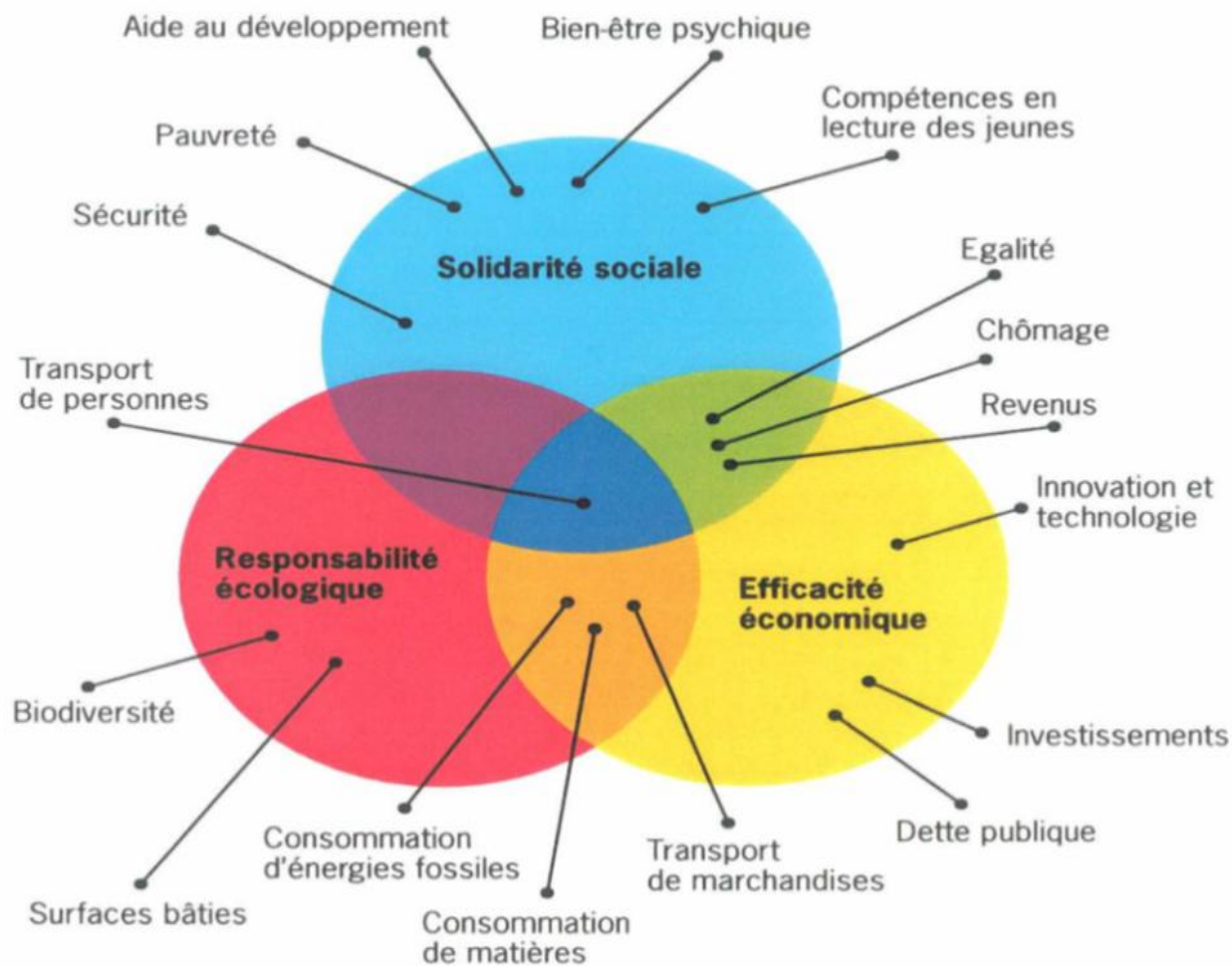
- **Qui sommes-nous?**
- Un regroupement en construction d'organismes et d'associations citoyennes.

- **Mission générale :**
- -Revendiquer un meilleur accès au transport en commun des personnes à faible revenu de la ville de Québec
- - Porter ensemble la revendication d'une tarification sociale du transport en commun dans la région de Québec.
- -Réunir des organismes et des associations locales préoccupées par un meilleur accès au transport en commun. Se soutenir et s'entraider mutuellement et s'informer sur nos actions.
- -Être d'abord un lieu de rencontre d'initiatives locales. Être tout de même une entité qui pose occasionnellement une action régionale, mais aura toujours comme visée de renforcer les initiatives locales.

Nos principales revendications

- Que le Réseau de transport de la Capitale (RTC) implante dans sa grille tarifaire une mesure de tarification sociale pour les personnes qui gagnent sous la MFR (Mesure du faible revenu) 60% du revenu médian, soit moins de 22 199\$ après impôt et qui n'ont pas déjà accès à un tarif préférentiel. À Québec, c'est approximativement 42 000 personnes*.
- Que dans l'aménagement de ses parcours, le Réseau de transports de la Capitale (RTC), priorise l'accès aux services essentiels comme l'épicerie et aux zones de la ville à forte concentration d'organismes communautaires.
- Que le Réseau de transport de la capitale (RTC) priorise le développement et la desserte de secteurs défavorisés de la ville et la desserte de zones enclavées géographiquement et celles qui se retrouvent dans un «désert de service».

Vue d'ensemble des indicateurs-clés, présentés selon les trois objectifs qualitatifs



La tarification sociale, c'est quoi?

Définition de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ):

«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.»

Des modèles de tarification sociale

Description du processus de Calgary pour l'obtention d'une tarification sociale



Faits généraux

C'est une enquête qui a convaincu les élus municipaux d'adopter une tarification sociale obtenue en en 2005

- 400 témoignages qualitatifs et plusieurs données quantitatives recueillis.

- Gens mobilisés dans chaque secteur de la ville pour sensibiliser uns à uns les élus de chaque arrondissement.

La tarification sociale en 2017 à Calgary

- **Une passe mensuelle à 5,15\$ pour les personnes les plus pauvres**
- **Calgary, Alberta**
- Les personnes à très faible revenu qui vivent à Calgary auront jusqu'à **95% de rabais** sur leur passe mensuelle de transport, c'est-à-dire que pour les personnes les plus pauvres (environ 12 000\$ de revenu par année) leur passe ne coûtera que 5,15\$ par mois.
- Les conseillers municipaux de Calgary ont unanimement voté en faveur de la mise en place d'une nouvelle échelle tarifaire pour **les personnes à faible revenu qui auront un rabais entre 50% et 95% selon leur revenu.**
- Cette nouvelle grille tarifaire pour les personnes à faible et très faible revenu a été rendu possible grâce à une subvention de la province de 13,5 millions \$ sur trois ans.
- Source: Mouvement pour un transport public abordable (MPTA).

Fonctionnement

Nombreuses preuves de revenus possibles:

- Le Revenu garanti pour les personnes sévèrement handicapées (AISH)
- Programme provincial de support aux aidants naturels
- Programme provincial de support aux apprentis
- Programme provincial de soutien en santé pour les personnes à faible revenu
- Programme provincial de soutien aux réfugiés et résidents temporaires
- Avis de cotisation de déclaration de revenu. Agence du revenu du Canada
- Une lettre d'un travailleur social officiellement membre de son ordre professionnel.

Selon leurs revenus, les personnes ont un rabais de 50% à 95%

Catégorie A: Prix 5,05\$ Catégorie B: 35,35\$ Catégorie C: 50,50\$

- 1 personne En bas de \$12,474 \$12,475 - \$21,206 \$21,207 - \$24,949
- 2 personnes En bas de \$15,530 \$15,531 - \$26,401 \$26,402 - \$31,061
- 3 personnes En bas de \$19,092 \$19,092 - \$32,457 \$32,458 - \$38,185
- 4 personnes En bas de \$23,181 \$23,182 - \$39,407 \$39,408 - \$46,362
- 5 personnes En bas de \$26,291 \$26,292 - \$44,695 \$44,696 - \$52,583
- 6 personnes En bas de \$29,652 \$29,653 - \$50,408 \$50,409 - \$59,30
- 7 personnes En bas de \$33,013 \$33,014 - \$56,122 \$56,123 - \$66,027

- **Source:** Calgary Transit Low Income Monthly Pass sliding scale fare changes, <http://calgary.ca/CSPS/CNS/Pages/Neighbourhood-Services/sliding-scale-fare-changes.aspx>

La tarification sociale à Ottawa

- Rabais de 50% pour les personnes à Faible revenu.
- une personne gagnant 20 000 \$ ou moins par année, ou une famille de quatre personnes ayant un revenu annuel de 38 000 \$ ou moins, pourraient être admissibles à ce nouveau titre de transport.
- **Source:** Mouvement pour un transport abordable

La tarification sociale à Toronto

- Dans le cadre de la stratégie de lutte à la pauvreté, les élus municipaux de Toronto ont majoritairement approuvé un programme de laissez-passer équitable (*Fair Pass Program*) qui sera graduellement mis en place à partir de 2018. Les personnes éligibles bénéficieront d'une réduction de tarif de 33% pour un aller-simple et de 21% pour une passe mensuelle. Les pertes de revenus engendrées par ce rabais seront remboursées à la société de transport par la Ville.

Source: Mouvement pour un transport abordable (MTPA)

En France

- 1971: Les villes de plus de 20 000 habitants peuvent exiger des entreprises qui y sont établies un «Versement transport».
- Années 1980, le droit à la mobilité a été inscrit dans le système juridique français:« Tout le monde a le droit de se déplacer dans des conditions équitables. Que ce soit du point de vue spatial, social ou économique. »
- c)Années 2000 Loi sur la Solidarité et le renouvellement urbains, SRU.

Tarifification sociale en France

- À partir des années 80, la *Loi d'orientation des transports intérieurs* depuis 1982. Cette loi oblige les villes à adopter une tarification sociale pour les sans-emploi, les chômeur.se.s et les personnes âgées.
- Depuis la SRU en 2000: la loi incite les sociétés de transport de l'ensemble du territoire à adopter un tarif d'au moins **50% pour les personnes à faible revenu**. Pas seulement les gens qui ont un statut de sans emploi, chômeur, etc.
- Source: MPTA

Exemple de Paris

- Paris, par exemple, la *Réduction Solidarité Transport* s'adresse à toutes les personnes sans emploi et donne accès à des rabais de 50% pour le passage simple et de 75% sur la carte mensuelle.
- Source: MPTA

Autres exemples

- Régina Saskatchewan: Les prestataires de ce qui est **l'équivalent de l'aide sociale** ont droit à 68% de rabais.
- À Londres, Angleterre et à Sydney, Australie les prestataires de **l'assurance emploi** ont droit à un rabais de 50%.
- Source: MPTA

Tarification selon le **statut** versus tarification selon les **revenus**

Dans les sociétés de transport et notamment au RTC, la tarification est déterminée à partir du **statut** des personnes et non de leur **revenu**.

Au TRAAQ, nous pensons que la tarification sociale en fonction du **statut** n'est pas la meilleure façon de garantir que l'ensemble des personnes ayant besoin d'une réduction puissent y avoir accès.

«c'est en offrant un tarif réduit en fonction du revenu qu'une véritable redistribution de la richesse et une aide financière au transport sont allouées aux personnes qui en ont besoin.» (ATUQ, 2010)

Néanmoins, combiner les programmes selon les statuts et selon les revenus, tel que c'est le cas à Calgary pour les aînés, peut s'avérer une avenue intéressante.

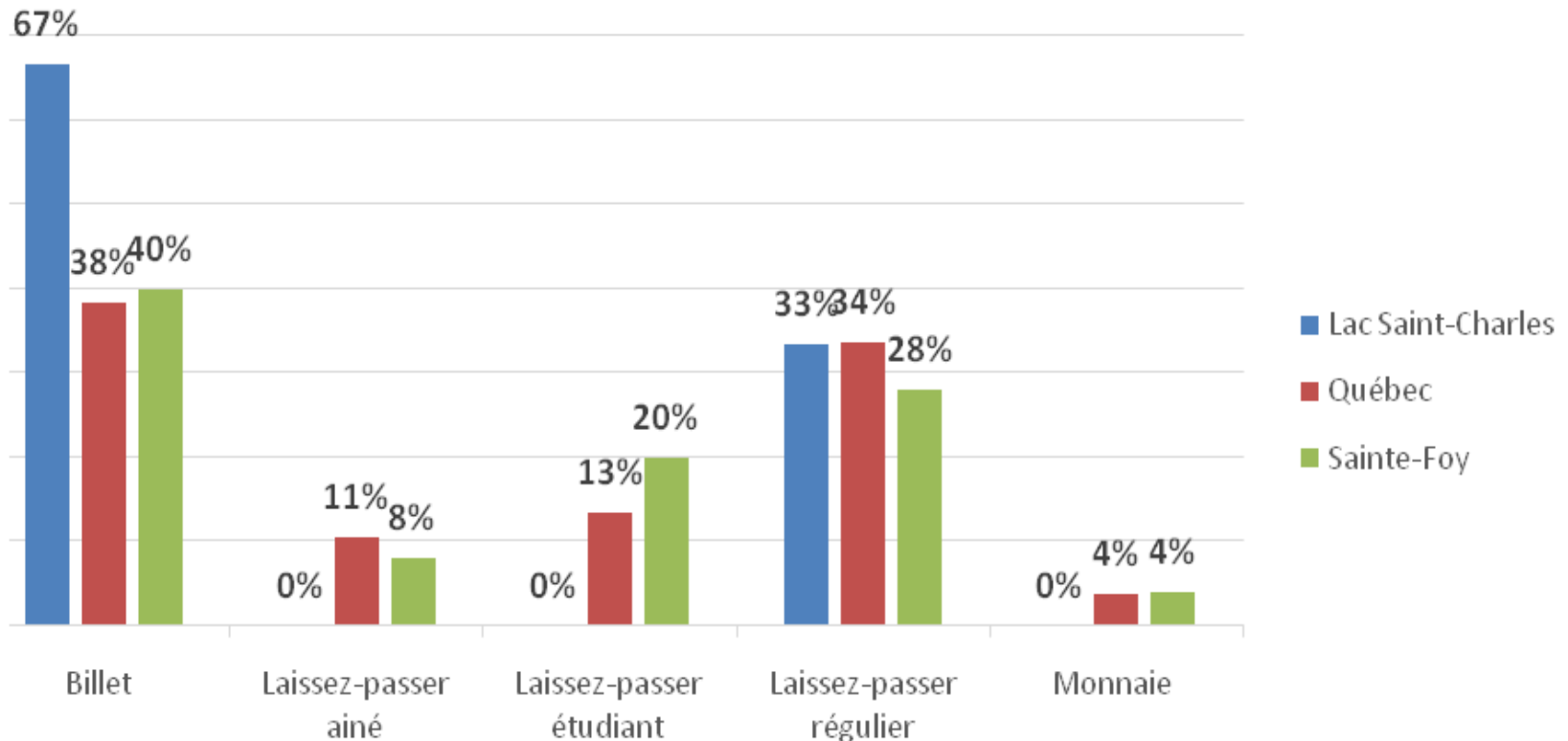
Les besoins en matière de tarification sociale à Québec

Quelques constats de l'enquête
conscientisante pour l'accessibilité
sociale au transport en commun sur
le territoire desservi par le réseau de
transport de la Capitale

CAPMO, 2015

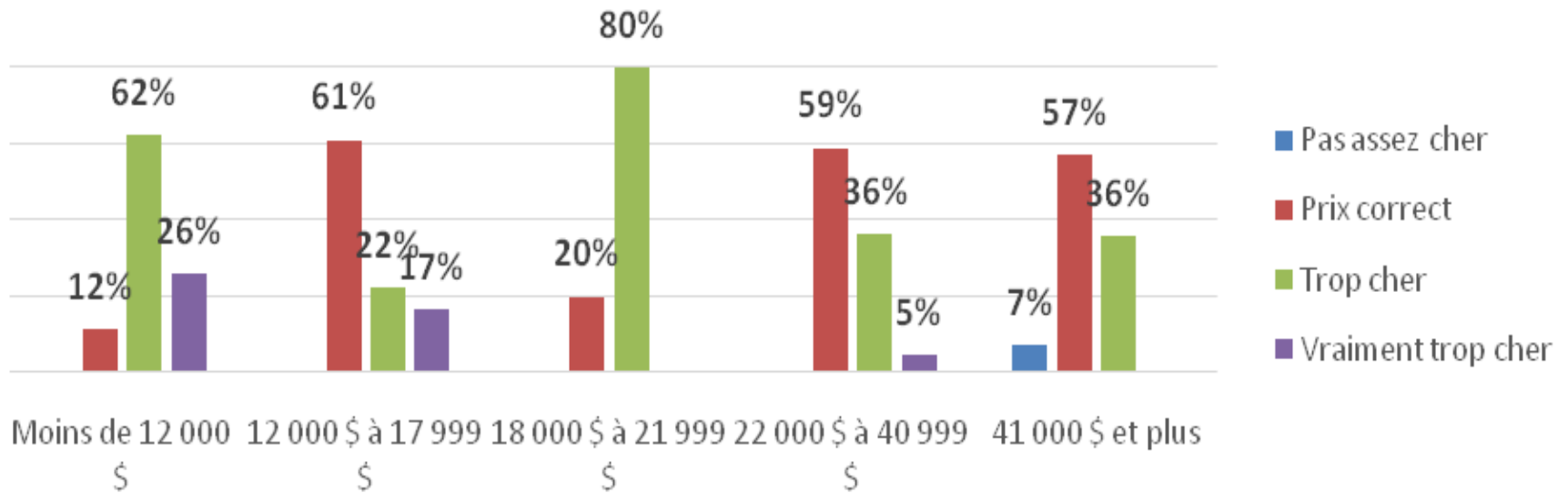
Données quantitatives de l'enquête

Mode de paiement par secteur

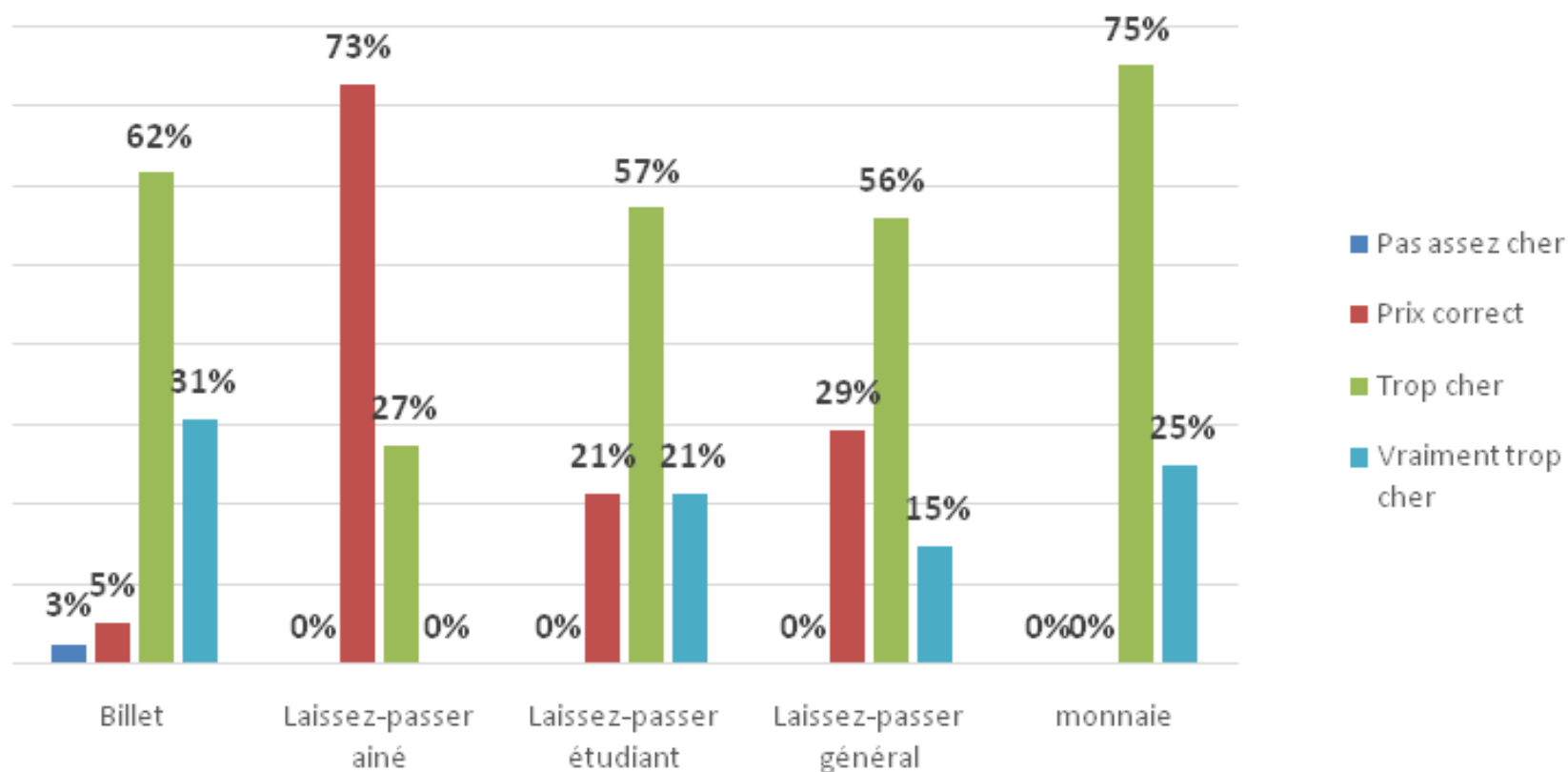


Données quantitatives de l'enquête

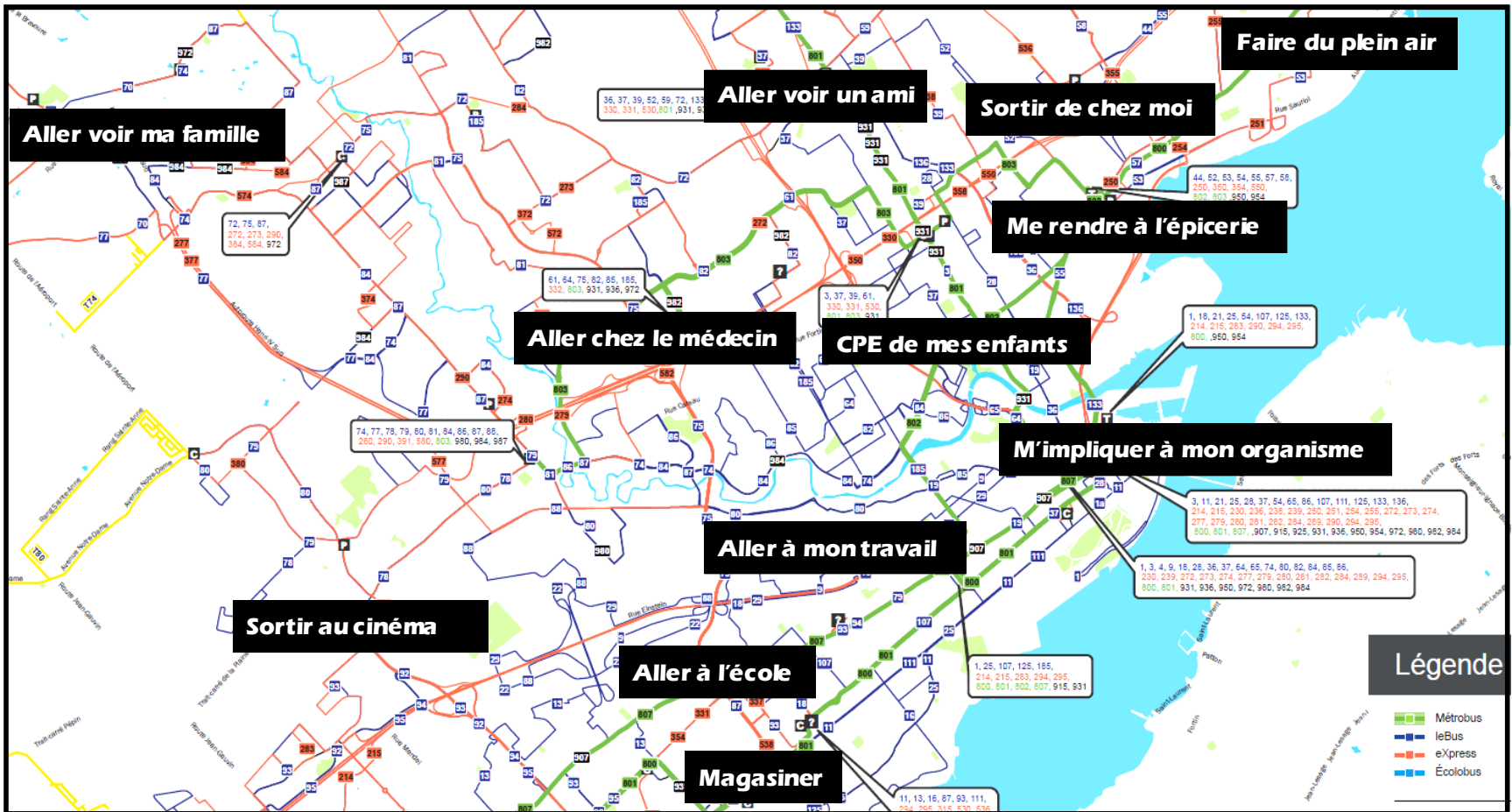
Perception du prix selon le revenu



Données quantitatives de l'enquête: Perception du prix selon le type de paiement



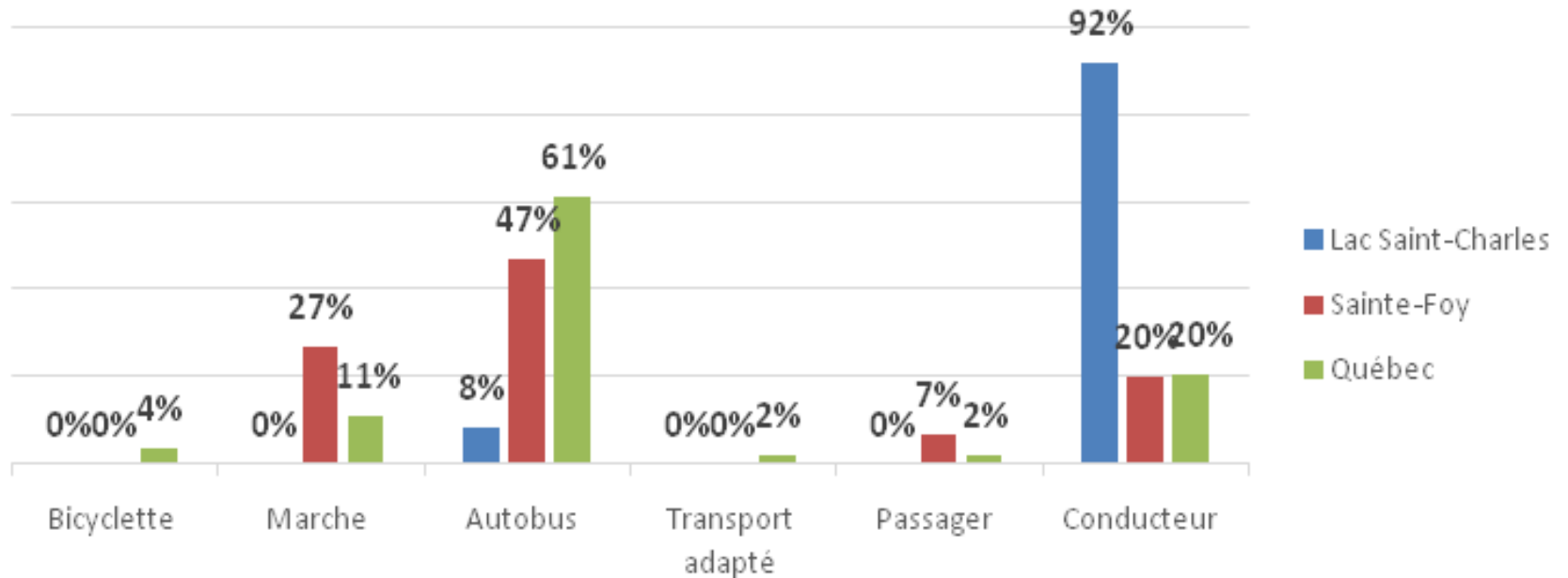
À Québec, l'accès au bus est essentiel pour:



Données quantitatives de l'enquête

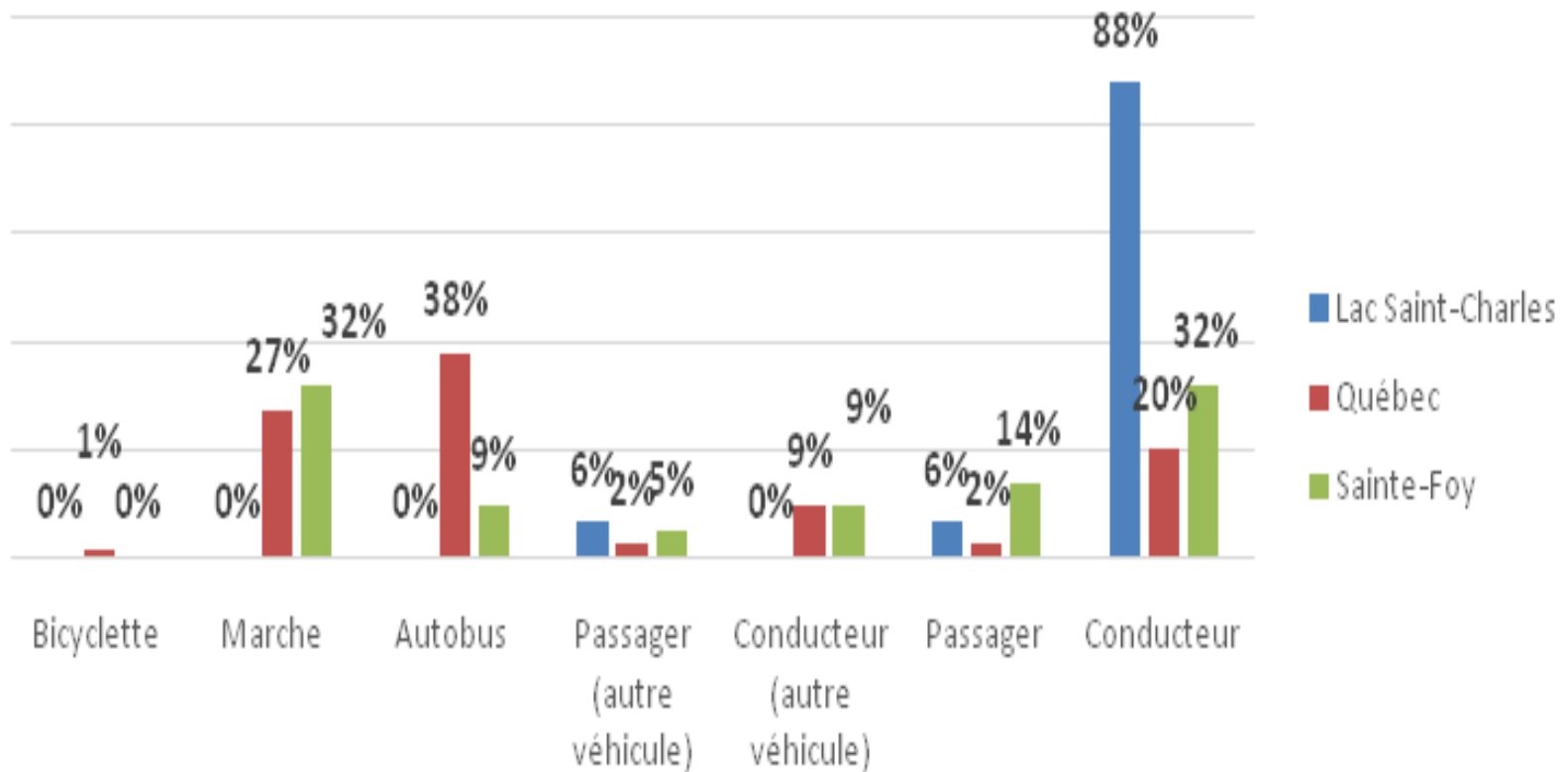
Mode de transport pour le travail par secteur

60% des personnes rejointes se rendent au travail en autobus et beaucoup aimeraient le faire!

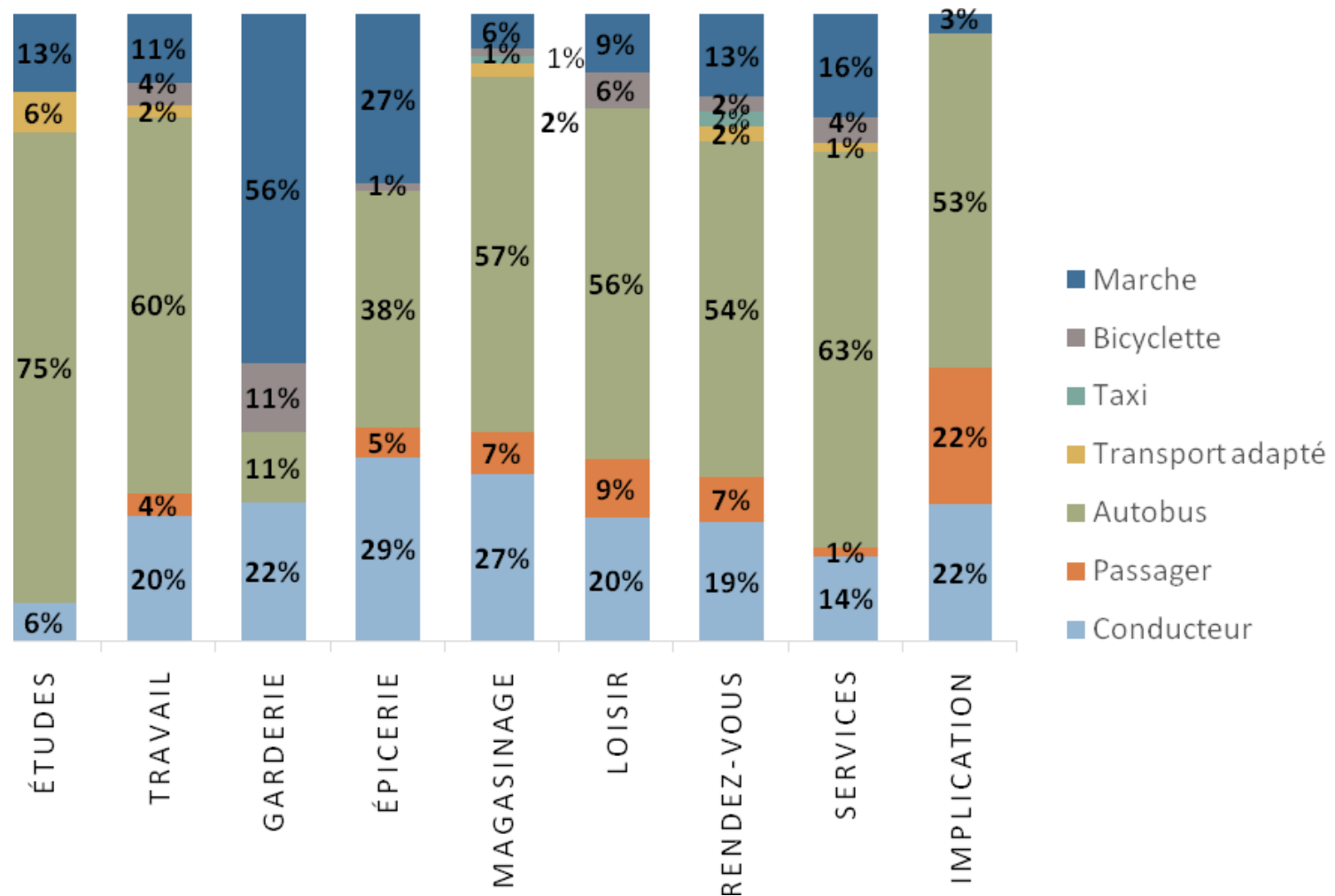


Données quantitatives de l'enquête

Mode de transport pour l'épicerie par secteur
40% des personnes se rendent à l'épicerie en bus



Part modale: veut dire le pourcentage de gens qui utilise un moyen de transport



Estimation du coût annuel d'une mesure de tarification sociale dans le Réseau de transport de la Capitale*

- Selon nos estimations faites à partir de données présentées par l'Institut de la statistique du Québec de 2015, c'est **environ 42 000 personnes, soit 12% de la population de la ville de Québec**, qui est à faible revenu.
- Si nous estimons que les utilisateurs et utilisatrices du RTC à faible revenu représentent minimalement **12% des 147 000 utilisateurs mensuels** (mais c'est probablement plus), il s'agit de **17 640 personnes**.
- **100% de la contribution des utilisateurs et utilisatrices au budget du RTC = 67 633 762\$****
 - **Proportion approximative payée par les gens à faible revenu**
 - **= 12 % de ce montant = 8 116 051\$**

* Le coût estimé correspond à une année où la mesure serait déjà implantée

** Source: Rapport d'activité 2016 du Réseau de transport de la Capitale:
http://www.rtcquebec.ca/Portals/0/Pages/A_Propos_Du_RTC/Publications/Doc/RA2016_LR_Cliquable.pdf

Estimation du coût annuel d'une mesure de tarification sociale dans le Réseau de transport de la Capitale*

Imaginons que ces 17 640 personnes obtiennent une tarification sociale qui correspond à 60% de rabais (l'équivalent du tarif aînés):

$$**60\% de 8 116 051\$ = 4 869 630\$**$$

Le manque à gagner pour obtenir le montant qu'aurait payé ces utilisateurs :

$$**8116 051\$ - 4 869 630\$ = 3 246 321\$.**$$

Estimation du coût annuel d'une mesure de tarification sociale dans le Réseau de transport de la Capitale*

- **Mais la mesure de tarification sociale coûtera plus que le manque à gagner dans ce que les utilisateurs payent. D'autres postes budgétaires devraient être augmentés:**
- Augmentation estimée du **nombre d'employés administratifs** à embaucher: 5% (environ 20 employés) = **1 426 462\$**

Estimation du coût annuel d'une mesure de tarification sociale dans le Réseau de transport de la Capitale*

À un niveau **strictement comptable**, nous pouvons donc estimer le coût de la tarification sociale à Québec après son implantation à

4 672 783 \$ sur un budget total du RTC de 231 204 813\$*

Environ 2 % du budget annuel 2016 du RTC.

*Il est bien possible que ce montant ne soit pas exact, mais le but de cet exercice de donner une idée approximative dans un cadre de nos présentations.

- Est-ce vraiment un investissement que la ville ne peut se permettre?
- Nous pensons que la tarification sociale permettra une hausse d'achalandage et qu'au final, ce sera un investissement rentable pour le RTC.
- Ce sera aussi profitable pour la ville puisqu'en ayant plus accès au transport en commun, ces personnes pourront avoir une plus grande participation sociale, culturelle et économique.

À vous la parole!

- Comment faire ici pour l'obtention d'une tarification sociale. Avez-vous des idées?
- Selon vous, est-ce que l'instauration d'un tarif social pourrait être profitable pour plusieurs citoyens et citoyennes de Vanier? Pourquoi?

Merci

- Emilie Frémont-Cloutier
- Animatrice du Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec (TRAAQ)
- 418-525-6187 poste 222
- transports@capmo.org