

CONSULTATION DES CINQ SECTEURS DE LA CMM CONCERNANT LA TARIFICATION SOCIALE
COMMENTAIRES DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

MANDAT DE LA COMMISSION DU TRANSPORT

La commission du transport s'est vu confier le mandat de *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.*

Le rapport d'étape qui nous est soumis pour consultation fait suite à une consultation des organismes intéressés par la tarification sociale. Le rapport d'étape fait état de cette consultation et donne une définition de la tarification sociale du transport collectif, présente les défis posés par celle-ci et énonce des orientations et attentes préliminaires. La commission du transport invite la couronne Nord à formuler, par écrit, ses commentaires sur le contenu de ce rapport d'étape.

LES ORIENTATIONS ET ATTENTES PROPOSÉES PAR LA COMMISSION DU TRANSPORT

Les orientations proposées

- 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 :
 - *Objectif* : Contribuer à améliorer la mobilité sociale, spatiale et économique des personnes sur le territoire de l'ARTM.
 - *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.
- Le financement d'une mesure de tarification sociale s'inscrit dans une logique de redistribution de la richesse qui interpelle directement le gouvernement du Québec.
- L'obtention d'un financement supplémentaire et suffisant afin de couvrir tous les coûts attribuables à une nouvelle mesure de tarification sociale est nécessaire.

Les attentes proposées

- Que l'ARTM quantifie les clientèles visées par une mesure de tarification sociale et estime l'impact de la mesure sur ses revenus et sur ses dépenses (incluant les coûts administratifs et le potentiel manque à gagner tarifaire).
- Que les critères d'admissibilité à une mesure de tarification sociale et les documents demandés pour vérifier cette admissibilité 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.
- Que la CMM soit consultée par l'ARTM lorsqu'il s'agira de fixer chacun des niveaux de rabais consenti en matière de tarification sociale.
- Que l'ARTM prévoit un ou des projets-pilotes, visant une clientèle restreinte, avant d'implanter une mesure de tarification sociale pour l'ensemble des clientèles visées.
- Que le prochain cadre tarifaire conserve les rabais actuels lorsqu'ils répondent à des objectifs commerciaux.
- Que le niveau de rabais consenti ne soit pas inférieur aux rabais existants qui se situent actuellement entre 20 % et 40 %.

CONSULTATION DES CINQ SECTEURS DE LA CMM CONCERNANT LA TARIFICATION SOCIALE
COMMENTAIRES DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

COMMENTAIRES DE LA COURONNE NORD

Contexte dans lequel s'inscrit le mandat de la commission du transport

Les travaux de la commission du transport se déroulent dans le contexte où l'ARTM a entamé une démarche en vue de procéder à une refonte du cadre tarifaire du transport collectif. Son adoption par le conseil d'administration de l'ARTM est prévue en 2019 pour une mise en œuvre en 2020. Dans le cadre de la refonte tarifaire, l'ARTM entreprendra cinq chantiers 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.

Les orientations et attentes de la commission du transport de la CMM sont proposées dans un contexte où la faisabilité d'implanter une politique de tarification sociale et l'estimation de ses impacts potentiels sur les revenus tarifaires et sur l'offre de service ne sont pas documentés. L'ARTM évaluera cette faisabilité et ces impacts potentiels. Pour les élus de la couronne Nord, ces résultats sont essentiels à la prise de décision quant à la mise en œuvre d'une telle mesure. Sans une évaluation quant à la faisabilité et les impacts potentiels sur les revenus tarifaires et sur l'offre de service, les municipalités de la couronne Nord peuvent difficilement se prononcer sur l'opportunité d'introduire des mesures de tarification sociale sur le territoire de l'ARTM.

Cadre tarifaire actuel

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). Il existe également des programmes particuliers, hors du cadre tarifaire, par exemple : gratuité de type sociale pour les aînés de + de 65 ans à la STL; gratuité locale de type géographique comme à Sainte-Julie; gratuité locale hors pointe RTL pour les aînés à faible revenu à Saint-Lambert.

Les municipalités de la couronne Nord sont d'avis que l'introduction éventuelle d'une tarification sociale sur le territoire de l'ARTM devra préserver les rabais actuels pour les aînés et les étudiants et préserver la possibilité de mettre en place des initiatives tarifaires locales financées par les municipalités qui désirent le faire.

Définition de la tarification sociale proposée par la commission du transport

La commission du transport propose la définition suivante pour 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.

Les municipalités de la couronne Nord sont d'accord avec la définition proposée de la tarification sociale.

CONSULTATION DES CINQ SECTEURS DE LA CMM CONCERNANT LA TARIFICATION SOCIALE
COMMENTAIRES DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

Financement de la tarification sociale

Tel que mentionné au rapport de la commission du transport de la CMM, 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. 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 pour des fins de travail et d'accès à des services d'éducation, de santé, de culture et de loisir. Ainsi, la tarification sociale apparaît comme une mesure de redistribution de la richesse collective, qui est de la compétence de l'État. La Politique de financement des services publics 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. 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. Il en revient donc aux élus de déterminer la part collective du transport en commun.

Pour les élus de la couronne Nord, il est essentiel de considérer 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. Or, l'analyse de l'opportunité d'une tarification sociale sur le territoire de l'ARTM s'insère dans un contexte où le cadre financier actuel du transport collectif a atteint ses limites. Selon les données budgétaires 2019 de l'ARTM, les dépenses totales du transport collectif sont en croissance de 2,7G\$ en 2018 à 3,2 G\$ en 2019, et ce malgré un effort important de rationalisation des dépenses des OPTC afin de maintenir l'offre de service actuelle. Le ratio d'autofinancement (soit la part de financement du TC par les usagers) sera de 28,6%. Ce taux est légèrement en dessous du seuil minimal fixé par la politique de financement de l'ARTM (la politique de financement de l'ARTM fixe à 31%, +/- 2%, le niveau de financement du transport collectif par les usagers).

SOURCES DE FINANCEMENT DU TC (en millions de \$)

| | BUDGET 2018 | | PRÉVISIONS 2019 | |
|----------------|--------------------|-------|------------------------|-------|
| Usagers | 862 | 30,0% | 916 | 28,6% |
| Automobilistes | 158 | 5,5% | 159 | 5,0% |
| Gouvernement | 938 | 32,7% | 1 199 | 37,4% |
| Municipalités | 848 | 29,5% | 854 | 26,7% |
| Autres | 65 | 2,3% | 75 | 2,3% |
| Total | 2 871 | | 3 203 | |

DÉPENSES EN TC (en millions de \$)

| | BUDGET 2018 | | PRÉVISIONS 2019 | |
|----------------|--------------------|-----|------------------------|-----|
| Exploitation | 2 009 | 70% | 2 081 | 65% |
| Immobilisation | 858 | 30% | 1 122 | 35% |
| Total | 2 867 | | 3 203 | |

Source : ARTM. Cadre financier 2019.

La stabilisation de la contribution des automobilistes et la faible croissance des recettes tarifaires ont pour effet de reporter le fardeau sur les gouvernements et les municipalités. Or, les besoins en financement pour les années 2020 et suivantes iront en augmentant considérant les besoins en développement du TC afin d'accroître la mobilité générale des personnes sur le territoire, en plus de contribuer à l'atteinte de réduction des GES. Les projets à court, moyen et long terme et le financement requis pour leurs mises en œuvre seront

définis dans le cadre du Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) et du Plan stratégique de développement (PSD) de l'ARTM. L'introduction d'une tarification sociale s'inscrit donc dans le cadre plus global de la planification stratégique du TC actuellement en cours.

Les municipalités de la couronne Nord sont d'avis que :

- La tarification sociale apparaît comme une mesure de redistribution de la richesse collective qui est de la compétence de l'État. Ainsi, la mise en œuvre éventuelle d'une tarification sociale sur l'ensemble du territoire de l'ARTM devra s'accompagner d'une aide financière du gouvernement du Québec et /ou de sources de financement additionnel hors du champ foncier municipal, couvrant 100% du manque à gagner tarifaire et des coûts administratifs de la mesure.
- Une politique de tarification sociale ou son équivalent doit concilier les objectifs financiers, commerciaux et sociaux du cadre tarifaire.
- Dans le contexte actuel de congestion des réseaux routiers, des changements climatiques et des ressources limitées en termes de financement et de capacité de réalisation des projets, l'allocation de tout financement additionnel au transport collectif doit en premier lieu être affectée au développement de l'offre de service et à la réalisation de projets permettant l'amélioration et le développement des infrastructures de transport collectif.