Conseil des Montréalaises

LA TARIFICATION SOCIALE DU TRANSPORT EN COMMUN

Étude du cas de Calgary

Conseil des Montréalaises

Mai 2012

Montréal

Crédits

Coordination
Guylaine Poirier, coordonnatrice

Recherche et rédaction
Hélène Lamarre, agente de recherche

Soutien administratif
Kheira Chakor, secrétaire d'unité administrative

Membre responsable du dossier
Ginette Drouin, vice-présidente

Membres du Conseil des Montréalaises
Marie Leahey, présidente, Ginette Drouin, vice-présidente, Emmanuelle Hébert, vice-présidente, Lydya Assayag, Anna Biro, Danielle Casara, Julie Cunningham, Rose-Andrée Hubbard, Michelle Issa, Mariane Labrecque, Isabelle Leblond, Roselyne Mavungu, Anne Richard-Webb.

Ce document a été déposé auprès des membres du Conseil des Montréalaises lors de leur rencontre régulière mensuelle du 16 mai 2012.

Conseil des Montréalaises
1550, rue Metcalfe, 14e étage, bureau 1424
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 868-3665
Télécopieur : 514 868-5810
Courriel : conseildesmontrealaises@ville.montreal.qc.ca
Web : ville.montreal.qc.ca/conseildesmontrealaises

Table des matières

Le Conseil des Montréalaises 2

Introduction 3

1. Un projet de longue haleine 4

2. Mise en oeuvre de la politique de tarification sociale 8

3. Bénéfices et limites du programme 10

4. Facteurs de succès de l'adoption du programme 13

5. Tarification sociale : une possibilité à Montréal? Mythes et réalités. 14

Conclusion 23

Bibliographie 24

Le Conseil des Montréalaises

Le Conseil des Montréalaises (ci-après désigné sous l'acronyme CM) est une structure consultative créée par la Ville de Montréal en 2004 afin de conseiller les élus et l'Administration municipale sur toute question relative à la condition féminine et à l'égalité entre les femmes et les hommes.

Le CM est composé de 15 citoyennes reflétant la diversité sociale et professionnelle montréalaise.

Le CM a pour fonctions de :

- Conseiller et donner des avis au conseil municipal, au comité exécutif et aux conseils d'arrondissement, à la demande de ceux-ci, sur tout dossier pouvant avoir un impact sur les conditions de vie des Montréalaises.
- Fournir, de sa propre initiative ou à la demande du conseil municipal, du comité exécutif ou d'un conseil d'arrondissement, des avis sur toute question relative à l'égalité entre les femmes et les hommes ou à la condition féminine, et soumettre ses recommandations.
- Contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une politique-cadre d'égalité entre les femmes et les hommes à la Ville de Montréal.
- Solliciter des opinions, recevoir et entendre les requêtes et les suggestions de toute personne ou de tout groupe sur les questions relatives à l'égalité entre les femmes et les hommes et à la condition féminine.
- Effectuer ou faire effectuer les études et les recherches qu'il juge utiles ou nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

Par ailleurs, le CM a pour objectif de créer des liens avec les élues, les mairesses d'arrondissement et les conseillères de la ville ou d'arrondissement, puisque ces femmes sont aussi au cœur des milieux de vie des femmes.

Introduction

La mobilité dépasse la simple question de se rendre d'un point à l'autre : il s'agit d'un facteur fondamental de l'intégration sociale et économique des individus en général et des individus défavorisés en particulier.

Pour cette raison, l'accessibilité au transport est une préoccupation constante du Conseil des Montréalaises. En effet, ses avis précédents[1] ont démontré que les femmes vivent des enjeux particuliers en matière de mobilité. Poursuivant dans la même lignée, cette étude consiste à analyser une ville où la tarification sociale des transports en commun a été expérimentée.

La tarification sociale des transports en commun est reconnue pour ses avantages individuels et collectifs, sociaux et économiques. Effectivement, elle constitue l'un des instruments permettant de lutter contre la pauvreté et de favoriser l'inclusion sociale. En fixant le coût des services collectifs payants en fonction du revenu des usagers – et non de leur âge, de leur appartenance à une catégorie (par exemple, étudiant ou bénéficiaire de l'aide sociale) ou de leur handicap – elle permet aux plus défavorisés de bénéficier des services au même titre que les plus fortunés et, au final, de participer pleinement à la société (Makhoul 2008). Il ne s'agit donc pas de remplacer les tarifs réduits existants, mais plutôt de les bonifier en permettant aux individus à faible revenu de figurer au nombre des bénéficiaires.

Afin de découvrir s'il est possible d'adopter un tel programme à Montréal et d'alimenter la réflexion et les discussions récurrentes de nos partenaires, nous étudions le cas de Calgary. Cette ville fait office de pionnière en la matière au Canada et pratique la tarification sociale des transports en commun depuis 2005.

Ainsi, la première partie de ce rapport expose le processus ayant mené à l'adoption de la tarification sociale des transports en commun à Calgary, sa mise en oeuvre, ses bénéfices et ses limites. Vient ensuite une analyse des facteurs ayant contribué à cette adoption. Puis, nous comparons les contextes albertain et montréalais avant de discuter, en conclusion, de la faisabilité d'un tel projet à Montréal.

[1] Voir *Vaincre les obstacles à la mobilité des femmes* (2007) et *Pour qu'elles embarquent* (2008).

1 Un projet de longue haleine

La tarification des transports en commun à Calgary est un projet de longue haleine pour lequel les groupes militent depuis 1998. C'est d'abord le Calgary Committee for Discounted Transit Passes[2] (ci-après nommé comité) qui défend le projet dans l'optique de permettre aux personnes gravement handicapées dépendant de l'aide gouvernementale (*Assured Income for the Severely Handicaped program*, désigné sous l'acronyme AISH) de profiter des transports collectifs en dépit de leur faible revenu. Grâce à un de travail de sensibilisation continu (information sur les enjeux liés au transport des personnes handicapées, recensement de cas vécus, rencontres fréquentes avec les élus, participation aux conseils municipaux, etc.), le projet acquiert dès 1999 l'appui de fonctionnaires, du conseil municipal et du service chargé de la gestion du transport en commun, le *Calgary Transit department*[3] (Makhoul 2008). Au cours des années suivantes, des citoyens défavorisés, des ONG oeuvrant dans le domaine et mêmes des compagnies privées joignent leur voix au comité, chacun participant à diffuser les informations et à promouvoir la cause au sein de leur réseau (VCC 2008). Ces membres se réunissent une fois chaque mois (VCC 2008).

En raison de la proximité des sables bitumineux, la ville de Calgary connait au début des années 2000 une période de forte croissance territoriale, démographique et économique et ses services ne correspondent plus à la demande (Makhoul 2008). La Ville de Calgary est consciente du défi : « Les résidents et le conseil municipal reconnaissent que le tissu social de leur ville a besoin de plus d'attention afin d'absorber les contraintes créées par un ville connaissant à la fois une grande richesse et une grande pauvreté » (Makhoul 2008, 311). Désireux de répondre aux besoins de sa population défavorisée, mais ne disposant pas des ressources nécessaires pour ce faire, le conseil municipal endosse officiellement le principe de tarification sociale proposé par le comité en avril 2002, et décide de le soumettre devant l'association des municipalités urbaines de l'Alberta (*Alberta Urban Municipalities Association*) (VCC 2006). Cette dernière adopte, en septembre 2002, une résolution demandant au gouvernement provincial d'instaurer un laissez-passer mensuel à taux réduit pour les Albertaines et Albertains bénéficiaires de programmes sociaux à faible revenu (VCC 2006).

[2] Le Calgary Committee for Discounted Transit Passes est formé à l'origine par un petit nombre de citoyens préoccupés par la question du transport abordable des personnes handicapées (VCC 2006). Ce n'est que plus tard que leur vision s'étend à la population en situation de pauvreté dans son ensemble.

[33] Calgary Transit se fait un devoir d'offrir un service de qualité et abordable afin que le plus grand nombre possible de citoyens en profite, participant du coup au développement social, durable et économique de la ville (Ville de Calgary 2012).

La révision du programme AISH, en 2003, offre au comité, avec le soutien et l'aide de la Ville de Calgary, l'occasion de faire valoir la tarification sociale et, surtout, de convaincre le gouvernement provincial d'assumer sa juste part du financement d'une telle mesure (Makhoul 2008). En effet, si la Ville est responsable du transport collectif et accepte d'éponger sa part des coûts, les programmes de sécurité du revenu restent une compétence provinciale (Makhoul 2008).

Cependant, l'Alberta est historiquement une province d'allégeance conservatrice, peu favorable à l'intervention de l'État que ce soit en matière de services sociaux ou d'économie et la démarche n'obtient pas le succès escompté. En février 2004, le comité propose donc au conseil municipal de partager les coûts du programme entre les deux paliers de gouvernements; la Ville entreprend des démarches afin de réunir les différents représentants pour en discuter (VCC 2006).

La tenue simultanée des élections provinciales et municipales, en octobre 2004, offre au comité une tribune médiatique qui lui permet d'attirer l'attention du grand public. Plus particulièrement, cela permet de sensibiliser la population et de modifier la perception populaire en présentant la pauvreté comme un problème collectif – et non individuel – dont les causes sont systémiques (Makhoul 2008). L'accessibilité du transport collectif pour les personnes handicapées devient un enjeu électoral.

La médiatisation de la cause a aussi pour effet d'attirer de nouveaux partenaires influents, dont le Centraide Calgary[4], qui a acquis une grande influence auprès des élus en organisant des tables rondes sur la réforme de l'AISH (Makhoul 2008). Cette nouvelle association prend le nom de Fair Fares Calgary[5] (que l'on peut traduire par tarifs équitables, ci-après désigné sous l'acronyme FFC) et se dote d'une réelle structure institutionnelle traditionnelle incluant deux présidents/porte-paroles, abandonnant du coup son approche communautaire. La cause bénéficie dorénavant d'une assise sociale beaucoup plus large et diversifiée (bailleurs de fonds, donateurs, élus, ONG, citoyens défavorisés, etc.), qui lui permet d'augmenter considérablement sa crédibilité.

À la suite des élections, la nouvelle administration municipale se montre plus sensible à la question et commande un rapport analysant le coût de la tarification sociale, auquel FCC collabore. Cette ouverture de principe n'empêche pas l'administration de voter une augmentation significative (soit 5 $ pour les adultes et 7 $ pour les jeunes) du coût du

[4] Cet organisme est co-fondateur de Vibrant Communities Calgary (VCC), fait partie d'un réseau national pan-canadien de 15 communautés réunies dans l'objectif de réduire la pauvreté en mobilisant la population et les décideurs afin de partager idées, ressources et stratégies (Makhoul 2008). Du coup, FCC devient un comité d'action de VCC.

[5] Fair Fares Calgary se donne pour mission de sensibiliser le public sur les enjeux relatifs au transport des personnes défavorisées et les ressources disponibles, de collecter des histoires vécues et de découvrir des solutions en matière de transport abordable (VCC 2006).

transport collectif (Makhoul 2008). FCC intensifie donc ses représentations et lance une campagne de mobilisation populaire au printemps 2005. Elle distribue donc 2000 cartes postales expliquant l'enjeu et invite la population à les remplir et à les envoyer à leur conseiller municipal afin de démontrer leur soutien à la tarification sociale. L'initiative porte fruit puisque les élus reçoivent plusieurs centaines de lettres et de cartes postales.

En août 2005, après des années de négociations infructueuses auprès du gouvernement provincial, la Ville de Calgary décide de puiser dans son budget de transport afin de financer un projet pilote offrant aux bénéficiaires de l'AISH une passe mensuelle à moitié prix (*Low Income Transit Pass*) (VCC 2007).

À partir de janvier 2006, la tarification sociale est étendue à toutes les personnes résidentes à faible revenu. Il reste qu'il s'agit toujours d'un projet pilote, dont la survie est incertaine. Son financement est tiré de différentes sources et doit être approuvé d'année en année par le conseil municipal (Makhoul 2009). En effet, le programme est d'abord financé à même le fond de réserve fiscal de la municipalité en 2006. L'année suivante, la Ville envisage de puiser dans le budget réservé à la famille et la communauté (*Family and Community Support Services*), mais l'opposition populaire est si forte qu'elle préfère recourir aux revenus de Calgary Transit (VCC 2006).

Au même moment, la Ville adopte la politique d'égalité sociale *Fair Calgary* ayant pour objectif de réduire les inégalités entre citoyennes et citoyens, notamment en ce qui a trait à l'accès aux services payants, aux installations et aux espaces publics. Elle se veut un « filtre d'équité » conçu afin d'assurer que chaque programme et plan d'action de la Ville soit sensible aux besoins particuliers et constitue de fait une avancée positive aux yeux du comité (Ville de Calgary 2006). En outre, deux conseillers municipaux, Joe Ceci et Gord Lowe, se joignent officiellement à FCC afin de contribuer à faire avancer la cause (VCC 2006).

Voyant approcher la fin du projet pilote (prévue pour 2007), FCC intensifie ses efforts afin de convaincre le gouvernement albertain de financer le programme. En février 2006, il lance une campagne de lettres à l'échelle provinciale demandant que le gouvernement de l'Alberta finance le transport à prix abordable dans toute la province par le biais de subventions à hauteur de 2,25 $ par habitant (VCC 2006). En avril, le conseiller municipal Ceci rencontre le ministre albertain des Ressources humaines et de l'Emploi, puis en septembre 2006, FCC a la chance de présenter le projet devant le Comité permanent des politiques provinciales sur l'éducation et l'emploi (VCC 2008; VCC 2006). À la suite à cette rencontre, le gouvernement provincial accepte de créer une commission afin d'étudier la question de la tarification sociale du transport (VCC 2008). Toutefois, FCC n'obtient toujours pas le succès escompté puisque, en avril 2006, le gouvernement refuse d'accorder une aide supplémentaire à celle qu'il fournit déjà en matière de transport en commun (VCC 2008).

FCC consacre l'année 2007 à assurer la survie du projet pilote, notamment en participant, avec la Ville, à l'élaboration du budget municipal et à un sondage auprès de 401 usagères et usagers de la passe à taux réduit (VCC 2006; VCC 2009). Ce sondage révèle que le programme a un effet bénéfique sur leur participation économique (travail et éducation) et sociale (bénévolat, engagement) (VCC 2009).

Finalement, en 2008, le conseil municipal vote pour l'adoption permanente du programme de tarification sociale financé à même le budget des transports (Makhoul 2009).

Cependant, la question du financement n'est toujours pas réglée. FCC et la Ville de Calgary poursuivent leurs représentations auprès du gouvernement provincial afin d'obtenir qu'il paie sa juste part du programme. Dans cette optique, FCC poursuit son travail de sensibilisation auprès de la population afin de conserver son soutien.

L'enjeu du financement devient crucial en 2011, alors que Calgary Transit connaît des difficultés budgétaires[6] et demande une révision du programme afin de déterminer si un autre service peut en assumer la gestion et le financement, ou encore s'il est possible de réduire les rabais accordés sans « créer une barrière pour ceux dont la capacité de payer est moindre » (Calgary Transit 2011).

[6] Il faut noter que ces difficultés découlent de l'incapacité de Calgary Transit d'atteindre le ratio revenu/coût fixé à 55 %. Les coûts d'exploitation des transports collectifs ont augmenté de 23 %, depuis 2007, alors que les tarifs des usagers qui constituent la principale source de revenu n'ont augmenté que de 12 %, ce qui porte le ratio revenu/coût à 53 % (Calgary Transit 2011). Il ne s'agit donc pas d'un déficit, mais bien d'un revenu moins important que désiré.

2 Mise en oeuvre de la politique de tarification sociale

Comme nous venons de le voir, le programme de tarification sociale des transports en commun à Calgary est administré par le service municipal des transports, Calgary Transit. Les coûts d'exploitation annuels du programme sont estimés à 2 millions de dollars, puisés à même les revenus de Calgary Transit qui s'élèvent à 26 millions de dollars (Makhoul 2008).

Le prix de la passe pour les personnes à faible revenu est fixé à 50 % du tarif régulier[7] mensuel pour les adultes, soit 35 $ à l'origine (Calgary Transit 2011). Le tarif a augmenté au fil des années jusqu'à 41,50 $, pour être ramené, en 2011, à 40 $, ce qui représente une escompte de 56 % (Calgary Transit 2011).

À l'origine, les citoyennes et citoyens désirant bénéficier de ce rabais devaient être âgés entre 18 et 64 ans (les enfants et les personnes aînées bénéficiant déjà d'un rabais), résider à Calgary depuis plus d'un an et prouver que leur revenu est inférieur à 15 500 $ (Makhoul 2008). Ils devaient ensuite se rendre en personne[8], avec une preuve d'identité avec photo et leur dernier rapport d'impôt, dans l'unique centre prévu (Ville de Calgary 2012).

Les critères d'éligibilité ont depuis été révisés. Ainsi, afin d'augmenter le nombre de ménages bénéficiant de la tarification sociale, le calcul du revenu admissible équivaut dorénavant à 75 % du seuil de faible revenu[9] déterminé par le gouvernement canadien et varie selon le nombre de personnes dans le ménage. Par exemple, une personne seule doit gagner moins de 16 978 $ pour être admissible alors que la limite est fixée à 21 137 $ pour un couple (Ville de Calgary 2012). De même, il n'est plus nécessaire de résider à Calgary depuis un nombre d'année minimal : depuis 2009, il suffit d'y avoir une adresse lors de l'application initiale et du renouvèlement annuel, ce qui permet aux nouveaux résidents de bénéficier du programme (VCC 2009). De même, la liste des documents servant à prouver le revenu a été bonifiée afin de mieux refléter la situation financière courante des bénéficiaires – et non uniquement celle de l'année précédente – faisant en

[7] Les personnes aînées bénéficient d'un programme encore plus avantageux puisqu'elles peuvent se procurer une passe annuelle au prix de 35 $, ou 15 $ si leur revenu est faible (Calgary Transit 2011).
[8] Il est aussi possible de se faire représenter par leur gardien légal ou leur curateur. De plus, les personnes handicapées enregistrées au programme municipal de transport adapté peuvent appliquer par courrier (Ville de Calgary 2012).
[9] Le seuil de faible revenu est une limite sous laquelle « une famille est susceptible de consacrer une part plus importante de son revenu à l'alimentation, au logement et à l'habillement qu'une famille moyenne » (Statistique Canada 2006).

sorte de permettre aux personnes dont la situation s'est détériorée récemment de bénéficier du programme (VCC 2009). Enfin, pour plus d'accessibilité, de nouveaux emplacements administratifs ont été ajoutés suivant la localisation géographique des ménages à faible revenu (dont un ouvert le samedi avant-midi) (VCC 2007; Ville de Calgary 2012).

Lors de son lancement en 2005, 2 000 bénéficiaires de l'AISH se sont réclamés du programme de taux réduit. En 2011, au total, 10 000 chômeurs, parents célibataires, travailleuses et travailleurs du salaire minimum (*working poor*) et bénéficiaires de programmes de sécurité du revenu en bénéficient annuellement et ce sont 77 909 passes mensuelles qui sont vendues chaque année (VCC 2007; Calgary Transit 2011).

3 Bénéfices et limites du programme

> « Le transport n'est pas seulement une question de se rendre d'un endroit à l'autre. Quand les gens peuvent se déplacer facilement et à moindre coût au sein de leur communauté, ils viennent à mieux la connaître et sont libres de participer à toutes les activités qu'ils choisissent » (VCC 2008).

L'accès à un transport abordable est réputé avoir plusieurs effets bénéfiques, tant pour l'individu que sa communauté. En ayant accès plus facilement aux lieux d'éducation et de consommation et aux opportunités d'emploi, les personnes ayant de faibles revenus peuvent participer au développement économique et à la productivité individuelle et collective (VCC 2006; Makhoul 2008). En effet, la mobilité permet aux individus de développer les qualifications nécessaires à l'embauche, puis de rechercher un emploi. De même, elle leur permet de consommer – ne serait-ce que pour leurs besoins fondamentaux, dont la nourriture – et donc de participer au roulement de l'économie. Ainsi, « les avantages économiques du transport abordable comprennent une augmentation du bassin d'emploi et une réduction du roulement du personnel en supprimant l'un des obstacles à l'emploi pour salariés à faible revenu. Les personnes qui sont capables de travailler parce qu'elles ont accès au transport à prix abordable contribuent à la société moyennant le paiement d'impôts sur le revenu. En outre, l'augmentation du nombre de gens qui travaillent entraîne des économies de l'assurance-emploi et prestations d'assistance sociale » en permettant aux individus de subvenir à leurs propres besoins (VCC 2008). En outre, la Ville de Calgary elle-même fait des économies puisqu'un nombre réduit d'automobiles sur le réseau routier signifie que les investissements requis pour sa construction et son entretien sont réduits (Ville de Calgary 2012).

> « Pour celles et ceux qui ont une faible aptitude à la mobilité, l'accès aux lieux d'emploi, aux biens et services ainsi que leur participation à la vie sociale se trouvent considérablement restreints. Aussi tendent-ils à se retrouver *« sans possibilité d'améliorer leur situation sociale »* (Orfeuil, 2004 : 49). Cette faible capacité de mobilité peut, par exemple, en amener certains à demeurer bénéficiaire de transferts sociaux, la (re)prise d'une activité professionnelle étant au final plus coûteuse que bénéfique, financièrement, du fait des coûts des déplacements (Orfeuil, 2004 : 108). D'autres tendront à réduire significativement leurs activités sociales, ne pouvant être en mesure de rejoindre leurs parents, amis ou connaissances sur leurs lieux de loisirs, cela les privant par la même occasion des diverses opportunités que de tels contacts peuvent apporter. Ces *« trappes à pauvreté »* apparaissent donc

liées, de façon non négligeable, à des problèmes de mobilité (Orfeuil, 2004 : 108) » (CM 2008, 14).

Du point de vue social, l'accès au transport abordable permet aux individus en situation de pauvreté de participer pleinement à la vie collective en leur permettant d'accéder aux activités, aux loisirs et aux services, de faire du bénévolat ou encore de visiter leurs amis, famille ou communauté religieuse, ce qui, au final, contribue à améliorer leur qualité de vie et contribue à leur inclusion sociale (Makhoul 2008; VCC 2006).

Enfin, un transport abordable encourage la population à préférer ce mode de transport à l'automobile, ce qui est bénéfique pour l'environnement puisqu'un nombre réduit de véhicules sur les routes signifie que la pollution (air, bruit) est réduite de façon proportionnelle (Makhoul 2008; Ville de Calgary 2012).

Le sondage effectué auprès des bénéficiaires de la passe à taux réduit à Calgary confirme ces affirmations. En effet, 49 % des répondants ont pu trouver un nouvel ou un meilleur emploi en ayant accès à un mode de transport abordable et 59 % soutiennent que l'accès à un transport abordable leur a permis de conserver leur emploi (VCC 2008). Ce sont 55 % d'entre eux qui considèrent que leur situation économique personnelle a été bonifiée (Calgary Transit et VCC 2007). Les usagers ont affirmé que leur usage des transports en commun pour se rendre au travail (10 %) et pour aller à l'école (6 %) a augmenté (Calgary Transit et VCC 2007).

Presque toutes les personnes répondantes (97 %) considèrent que leur qualité de vie a augmenté grâce à la passe (Calgary Transit et VCC 2007). Elles ont pu ainsi accéder plus facilement aux loisirs et activités culturelles (18 %), faire du bénévolat (17 %), utiliser les services médicaux ou dentaires (11 %), faire l'épicerie (10 %) ou acheter d'autres biens de consommation (8 %), assister à des services religieux (7 %) ou encore rendre visite à leurs amis et famille (3 %) (Calgary Transit et VCC 2007).

Finalement, les transports en commun constituent le principal mode de transport de 75 % des usagers. C'est d'ailleurs le seul moyen de transport utilisé pour 50 % d'entre eux - ce qui signifie qu'il s'agit d'un besoin essentiel (Calgary Transit et VCC 2007).

> « Leur capacité à se déplacer est alors fortement tributaire d'une offre en transport qui leur soit accessible, ce qui n'est pas toujours le cas. Or, c'est entre autres par une plus grande mobilité, par l'élargissement de leur espace d'action que les femmes peuvent aller chercher ou obtenir un meilleur emploi, de meilleurs revenus » (CM 2007, 5).

Cependant, le programme n'est pas sans limites. D'abord, on critique le fait que le revenu admissible est fixé à un seuil ridiculement bas, ce qui empêche plusieurs milliers de

personnes vivant en situation de précarité financière d'en bénéficier (VCC 2009). En outre, même à ce taux réduit, il reste que de nombreux citoyennes et citoyens sont trop pauvres pour acheter la passe mensuelle et préfèrent continuer à payer à chaque passage. De plus, la nécessité de fournir une preuve de résidence empêche les personnes sans-abris de bénéficier du programme puisqu'elles n'ont pas d'adresse, par définition. Ensuite, le programme est peu connu : seuls 10 000 des 35 000 résidents admissibles l'utilisent (VCC 2008). Enfin, les résidents doivent appliquer séparément pour chacun des programmes de soutien financier (fédéral, provincial, municipal), souvent dans différents endroits, ce qui complique et dédouble le processus (VCC 2009).

4 Facteurs de succès de l'adoption du programme

L'analyse de l'historique de l'adoption du programme de tarification sociale nous révèle quatre grands facteurs ayant contribué au succès de l'adoption de la politique de tarification sociale du transport en commun à Calgary.

L'engagement des groupes communautaires est le premier de ces facteurs, puisque sans eux le projet n'aurait jamais vu le jour. Ces groupes ont initié le projet et l'ont porté pendant près d'une décennie. Pugnaces, ils ont refusé d'abandonner malgré les refus répétés. Se dotant de porte-paroles attitrés et crédibles et d'une structure administrative apte à encadrer leurs activités, ils ont créé un réseau de partenaires réputés et élargi les intérêts représentés (allant des personnes handicapées à l'ensemble de la population défavorisée).

Le second facteur est aussi certainement le plus important, selon Makhoul (2008) : le soutien de la Ville et la volonté politique de soutenir les citoyens défavorisés. Si l'engagement des groupes constitue le moteur du projet, celui des élus en est le catalyseur. Grâce à leur appui (notamment des conseillers municipaux Ceci et Lowe) et celui de Calgary Transit, le processus s'est accéléré, le projet a été adopté puis renouvelé, et ce, en dépit du refus du gouvernement albertain de le financer. Cette collaboration entre les groupes et la Ville est unique et nous démontre que le processus d'adoption est aussi important que le résultat puisqu'il a influencé plusieurs facettes du programme. Par exemple, le comité a collaboré étroitement à la recherche de financement, puis, grâce à sa connaissance intime des réalités vécues par les individus, a bonifié le programme une fois adopté (élargissement des bénéficiaires, emplacements des lieux pour appliquer, etc.) pour qu'il réponde le mieux possible aux besoins de ses usagères et usagers.

La stratégie adoptée afin de promouvoir le programme est un autre facteur influent. Dès le début, le comité a mis un soin particulier à sensibiliser et à informer la population et les élus en se rendant sur le terrain pour les rencontrer. En utilisant des exemples de cas vécus, il a réussi à faire connaître les contraintes rencontrées par les personnes handicapées ou défavorisées en matière de transport et leurs impacts sur leur vie quotidienne. Mais, surtout, il a su présenter l'enjeu comme un problème collectif – et non individuel – dont les racines sont systémiques, ce qui lui a acquis le soutien populaire.

Ce soutien populaire est le dernier facteur ayant contribué au succès du programme. Effectivement, des centaines de citoyennes et citoyens ont participé aux campagnes du comité (cartes postales, lettres) et ont fait connaître leur appui à leur élu, ce qui a contribué à convaincre les élus de le soutenir en retour.

5 Tarification sociale : une possibilité à Montréal? Perceptions et pistes de réflexion.

Perception	***La tarification sociale ne relève pas des compétences de la Ville de Montréal.***

Pistes de réflexion

Comme c'est le cas pour toutes les provinces canadiennes, le financement des programmes sociaux et de soutien de revenu relève effectivement du gouvernement du Québec, avec certaines subventions du gouvernement du Canada. Cependant, les provinces délèguent aux municipalités les compétences en matière de transport en commun. C'est donc à la Ville de Montréal, ou plus précisément à la Société de transport de Montréal de fixer le tarif du transport en commun. Cela pourrait être fait en fonction des besoins particuliers de certaines personnes et non de ses dépenses[10], comme c'est le cas actuellement (STM 2011).

Perception	***La Société de transport de Montréal (STM) ne dispose pas des ressources financières nécessaires.***

Pistes de réflexion

Les ressources de Calgary Transit et de la STM diffèrent de façon considérable. Cela s'explique par le territoire et la population desservis, de même que l'étendue de leurs réseaux et les modes de transports utilisés.

Effectivement, même si le territoire couvert par Calgary Transit est plus vaste que celui de la STM (soit 825 km^2 pour l'agglomération calgarienne, contre 482 km^2 pour l'île de Montréal), il reste que c'est la STM qui dessert la plus grande population (1 934 082 Montréalais habitent l'agglomération, contre 1 214 839 Calgariens) et fournit un plus grand nombre de passages annuels (388,6 millions à Montréal, contre 94,4 millions à Calgary) (Montréal en statistiques 2012; Statistiques Canada 2006; STM 2011; Calgary Transit 2011).

[10] Qui elles-mêmes dépendent de l'indice des prix à la consommation, de l'indice des prix à la consommation en matière de transport, de l'amélioration de l'offre de service et des investissements nécessaires au renouvellement des actifs (STM 2011).

Pour ce faire, Montréal possède une flotte d'autobus et un réseau de train souterrain (métro), alors qu'à Calgary le transport en commun est constitué uniquement d'autobus et de tramways (Calgary Transit 2011). Or, il est reconnu que le tramway est moins coûteux que le métro. En effet, même si son coût d'opération est difficile à calculer, il reste que sa construction nécessite le tiers de l'investissement initial nécessaire à celui d'un train souterrain puisqu'il n'est pas nécessaire de creuser (Techno-Science 2012). De plus, le tramway est plus économique que l'autobus, car il peut contenir de deux à trois fois plus de passagers (Accès transports viables 2006).

Il faut aussi souligner que le réseau de tramway calgarien comprend deux lignes étendues sur 45 km, soit beaucoup moins que le réseau de métro montréalais qui lui comporte quatre voies totalisant 71 km (STM 2011; Calgary Transit 2011). En outre, la flotte de la STM représente plus du double de celle de Calgary (759 voitures de métro et 1696 autobus, contre 965 autobus et 160 tramways à Calgary), faisant en sorte que ses coûts d'entretien sont nécessairement plus importants (STM 2011; Calgary Transit 2011).

Cela explique donc que les coûts d'exploitation de la STM soient plus importants (1,5 milliard de dollars, contre 277,5 millions de dollars à Calgary en excluant le transport adapté) (STM 2011; Calgary Transit 2011).

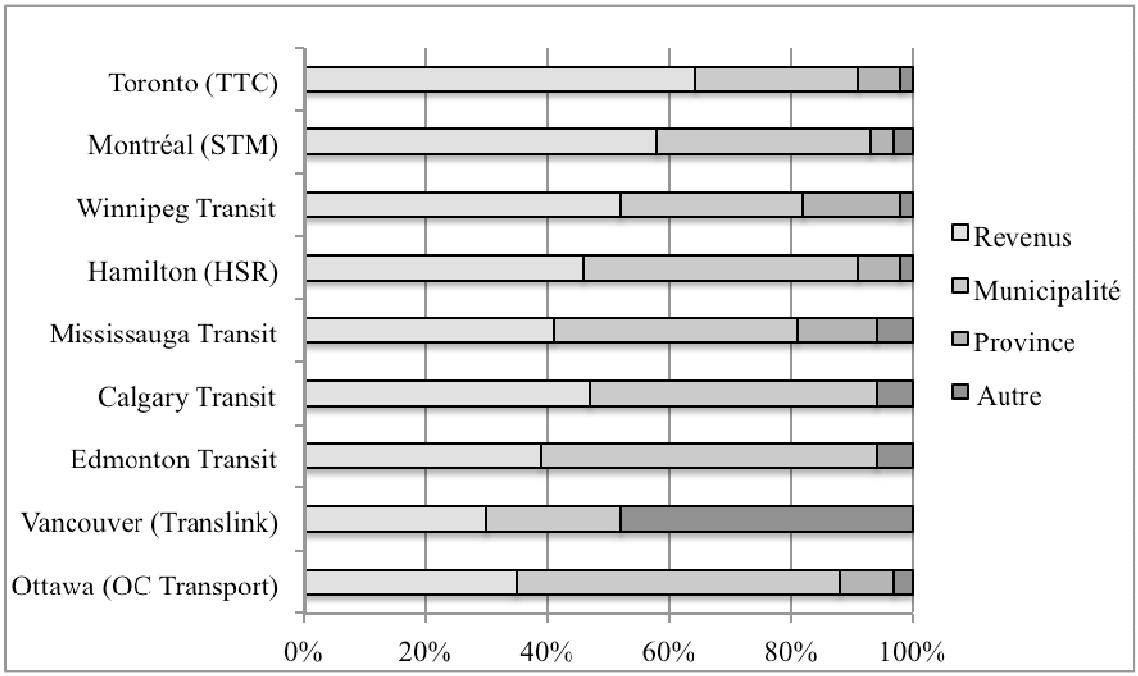
En dépit de dépenses plus élevées, il reste que les sources de financement du transport en commun sont plus nombreuses à Montréal. Effectivement, la vente de titres de transports et d'espaces publicitaires, les contraventions et amendes émises et le budget de la Ville de Calgary (provenant principalement des revenus d'impôts fonciers) constituent les seules sources de financement de Calgary Transit (Calgary Transit 2011). La STM, tire aussi des revenus de la taxe sur les parcs de stationnement, de l'impôt foncier et de la vente de titres.

L'Alberta est la seule province canadienne qui n'offre aucun soutien financier aux municipalités pour l'exploitation des transports en commun depuis l'annulation de ce programme en 2010 (Calgary Transit 2011). Le gouvernement québécois, lui, offre des subventions à la STM (transport adapté, amélioration des services, intérêts du service de la dette) (STM 2011). L'Agence métropolitaine de transport contribue également à son financement (équipements ayant un rayonnement métropolitain : terminus, stationnements incitatifs, voies réservées, trains de banlieue) (AMT 2012).

Enfin, au Québec, la taxe de 1,5 cents perçue sur l'essence dans les six grandes régions métropolitaines est strictement réservée au transport en commun, tout comme la contribution obligatoire de 30 $ versée pour chaque véhicule de promenade immatriculé (Groupe de travail sur les transports urbains 2009). Calgary perçoit une taxe sur les carburants de cinq cents le litre, mais rien ne garantit que ces fonds seront investis dans

les transports en commun puisqu'ils peuvent tout autant être dédiés aux routes ou aux ponts (Groupe de travail sur les transports urbains 2009).

Tableau 1 Sources de financement du transport en commun des grandes villes canadiennes (2011)



Source : Calgary Transit 2011

La STM recevant déjà une aide provinciale, il est possible d'espérer que le Québec, caractérisé par ses valeurs historiquement marquées par la social-démocratie et fondées sur l'État-providence, se montrerait plus réceptif à contribuer au financement d'un tarif réduit. C'est le cas dans plusieurs villes canadiennes (Vancouver, Edmonton, Grande Prairie, Regina, Brandon, Ottawa), dont les programmes sont financés en tout ou en partie par la province (VCC 2006). Transport 2000 Québec propose d'ailleurs de répartir le coût entre plusieurs ministères : « l'État québécois a un rôle environnemental et social à jouer via ses ministères de l'Environnement et de Solidarité » (2011, 97).

Dans le cas contraire, plusieurs sources alternatives de financement sont envisageables, notamment, une contribution spéciale des automobilistes montréalais, des péages sur les ponts, une taxe foncière sur le non-résidentiel, une hausse des prix du stationnement hors rue non résidentiel, une municipalisation de toutes les entités administratives, l'imposition d'un versement transport aux entreprises, le fractionnement de la taxe de vente ou encore une taxe verte (Lalonde 2011).

Perception	***La tarification sociale entraînerait une perte de revenus pour la STM.***

Pistes de réflexion

Selon FCC, les coûts assumés par Calgary Transit pour offrir le programme sont minimes en regard des économies engendrées pour ses bénéficiaires (VCC 2007). En effet, il en coûte annuellement 2 millions de dollars à Calgary Transit pour offrir un rabais équivalent à 35 millions de dollars.

Cela ne signifie en aucun cas que Calgary Transit perd des revenus de 35 millions de dollars : au contraire, les bénéficiaires à faible revenu des taux réduits contribuent à ses revenus à hauteur de 2 % (Calgary Transit 2011). Effectivement, sans ce rabais, de nombreuses personnes utiliseraient d'autres types de passe (par exemple, en payant au passage), voyageraient moins ou n'utiliseraient pas du tout leurs services (Calgary Transit 2011). Selon le sondage effectué par Calgary Transit et FFC, l'accès à une passe abordable se traduit par une augmentation de 5 %[11] des usagères et usagers (Calgary Transit et VCC 2007). En outre, Calgary Transit produit toujours des revenus en dépit des coûts associés à ce programme – même s'ils sont moins élevés que souhaités.

Perception	***La tarification sociale ne bénéficie qu'à un faible pourcentage de la population.***

Pistes de réflexion

FFC calcule que 35 000 Calgariens seraient admissibles au programme, ce qui représente 3,19 % de la population (ville seulement). Il faut cependant rappeler que le programme ne s'adresse pas à tous les individus à faible revenu, soit 10,9 % de la population, mais bien uniquement aux plus pauvres d'entre eux dont le revenu représente moins de 75 % du seuil de faible revenu[12] (Statistiques Canada 2006).

Au sein de l'agglomération de Montréal, ce sont 22 % des hommes et 23,5 % des femmes de plus de 15 ans qui vivent sous le seuil de faible revenu après impôts (Statistiques Canada 2006).

Or, les tarifs de la STM augmentent d'année en année; en 2012, la passe CAM mensuelle atteint 75,50 $, ce qui représente une hausse cumulative de 33,8 % depuis 2002, ce qui est bien au-delà de l'augmentation du coût de la vie (CM 2008 STM 2011). En effet, « l'indice des prix associés au transport en commun a notamment augmenté, entre 2000

[11] Si ce pourcentage semble bas, il ne faut pas oublier que le transport en commun est souvent le principal moyen de transport pour les personnes défavorisées qui n'ont tout simplement pas les moyens d'acheter et entretenir un véhicule personnel.
[12] Il s'agit d'ailleurs d'une des principales critiques du programme.

et 2006, plus que deux fois plus rapidement que l'indice général des prix à la consommation au Québec (29,2 % contre 13,6 %) » (CM 2008, 28). Les « revenus n'ayant pas suivi les hausses successives des tarifs, la tarification actuelle du transport en commun limite, (...) la capacité d'achat pour les plus démunies des cartes de transport Zone 3, mensuelles (ordinaires ou réduites) ou hebdomadaires » (CM 2008, 28). Ainsi, un travailleur recevant le salaire minimum doit dorénavant consacrer 22,4 % du revenu d'une semaine de travail (35 h au salaire minimum), alors que ce taux s'établissait à 12,5 %, en 1980 – ce qui s'ajoute aux coûts croissants du panier d'épicerie, du logement, de l'électricité, du chauffage, etc. (CM 2008, 16).

On ne peut nier que le prix d'une passe mensuelle régulière ou étudiante est moins élevé à Montréal (soit 72,75 $ et 41 $, contre 90 $ et 54,25 $ à Calgary) (tableau 2). Toutefois, les aînés montréalais paient plus cher leur transport (43,75 $/mois contre 15 $-35 $/an à Calgary). En outre, il ne faudrait pas oublier que les étudiants et les aînés ne sont pas les seules catégories de la population dans le besoin. En effet, les personnes défavorisées constituent un peu plus du cinquième de la population montréalaise, comme nous venons de le voir. Or, il n'existe pas de tarif pour les individus à faible revenu. Certes, les tarifs réguliers sont moins élevés à Montréal, mais ils sont loin d'équivaloir les tarifs sociaux de Calgary. Ainsi, le coût d'une passe régulière à Montréal équivaut à 181,9 % du prix d'une passe à taux réduit à Calgary.

Tableau 2 Coût du transport en commun dans les grandes villes canadiennes (2011)

Tarif régulier	**Calgary**	**Edmonton**	**Ottawa**	**Montréal**	**Vancouver**	**Winnipeg**	**Toronto**
1 passage	2.75 $	2.85 $	3.25 $	3 $	3.75 $	2.40 $	3 $
Passe mensuelle	90 $	84.65 $	91.50 $	72.75 $	110 $	75.35 $	121 $
Passe taux réduit	40 $	33 $	32 $	N/A	N/A	N/A	N/A
Tarif jeunesse et étudiant	**Calgary**	**Edmonton**	**Ottawa**	**Montréal**	**Vancouver**	**Winnipeg**	**Toronto**
1 passage	1.75 $	2.85 $	1.60 $	2 $	2.50 $	1.85 $	2 $
Passe mensuelle	54.25 $	65.55 $	N/A	41 $	46.50 $	51 $	99 $
Tarif 65 ans et +	**Calgary**	**Edmonton**	**Ottawa**	**Montréal**	**Vancouver**	**Winnipeg**	**Toronto**
Passe annuelle	35 $	118 $	395 $	N/A	N/A	N/A	N/A
Statistiques	**Calgary**	**Edmonton**	**Ottawa**	**Montréal**	**Vancouver**	**Winnipeg**	**Toronto**
Passages annuels (millions)*	94.4 M $	76.3 M $	99.3 M $	388.6 M $	211.3 M $	45.2 M $	477.4 M $
Ratio revenu/coût	53 %	44 %	52 %	55 %	52 %	59 %	71 %

Source : Calgary Transit 2011

Cette situation est d'autant plus problématique que les Montréalaises et Montréalais en situation précaire résident souvent en périphérie de l'île, ce qui rend l'usage du transport en commun crucial pour atteindre les lieux d'emploi qui sont principalement concentrés au centre-ville (Montréal en statistiques 2012). En effet, le travail constitue la principale raison des déplacements effectués en transport en commun, tant à Montréal (57,7 %) qu'à Calgary (55 %) (Montréal en statistiques 2012; Statistique Canada 2006).

Enfin, il faut comprendre qu'une tarification abordable des transports en commun ne bénéficie pas uniquement aux individus défavorisés : c'est l'ensemble de la communauté montréalaise qui profitera de leur plus grande implication à la vie sociale et économique.

Perception	***La situation économique de la population montréalaise est déjà plus favorable que celle de Calgary.***

Pistes de réflexion

Le tarif régulier mensuel du transport en commun est effectivement moins élevé à Montréal (72,75 $, contre 90 $ à Calgary en 2011[13]) et le salaire minimum est légèrement plus élevé (9,65 $/heure contre 9,40 $/heure à Calgary en 2011) (Statistique Canada 2006; Calgary Transit 2011).

Cependant, l'avantage des Montréalaises et Montréalais s'arrête là. Le coût de la vie est plus élevé à Montréal, qui se place au 79^{e} rang des villes les plus chères dans le monde, alors que Calgary arrive au 96^{e} rang sur 214[14]. De façon générale, les revenus sont meilleurs en Alberta, où les hommes gagnent annuellement, en moyenne, 5 200 $ de plus que les Montréalais et les femmes 3 000 $ de plus que les Montréalaises (Statistique Canada 2006). Le taux de chômage à Calgary est de 5,8 %, alors qu'il atteint 8,3 % à Montréal, en 2011. En outre, les Calgariens sont moins taxés puisque l'Alberta est la seule province à ne pas exiger de taxe en raison des revenus tirés des sables bitumineux.

Il faut aussi mentionner que les Calgariens peuvent utiliser le tramway de façon totalement gratuite dans le centre-ville, soit sur une dizaine d'arrêts situés sur les deux lignes (Calgary Transit 2011).

[13] Ces tarifs ont été respectivement augmentés de 3 $ et de 4 $, en 2012 (Ville de Calgary 2012; STM 2011).
[14] Enquête mondiale sur le coût de la vie 2011 – Classement des villes. MERCER, Mars 2011

Perception	***Les programmes sociaux québécois sont plus généreux que ceux de l'Alberta.***

Pistes de réflexion

Tout comme le Québec, l'Alberta possède plusieurs programmes sociaux : aide à l'emploi, soutien financier aux enfants dans le besoin, allocations familiales (bonifiées pour les familles à faible revenu), soutien de revenu pour les personnes handicapées, assurance-maladie, frais de santé pour les personnes défavorisées, remplacement de revenu de dernier recours, prêts et bourses aux étudiantes et étudiants (programme fédéral en Alberta) (Gouvernement de l'Alberta 2012). Le Québec se démarque uniquement par ses congés de maternité et parental payés et ses garderies subventionnées. En effet, en Alberta, le congé n'est pas rémunéré et les employés doivent se doter d'une assurance pour subvenir à leurs besoins durant leur absence (Gouvernement de l'Alberta 2012).

Tableau 3 Revenus de bien être social, par province

	Personne seule apte au travail	Personne seule handicapée	Parent seul avec un enfant de 2 ans	Couple avec deux enfants de 10 et de 15 ans
Alberta	7 241 $	9 433 $	15 749 $	22 101 $
Québec	7 312 $	10 881 $	17 583 $	22 614 $

Source : Conseil national du bien être social 2011

Selon les données recensées par le gouvernement du Canada, l'aide sociale versée aux personnes qui vivent seules en Alberta et au Québec est similaire, à quelques dollars près (tableau 3). L'aide versée aux parents monoparentaux et aux personnes handicapées est moindre en Alberta (la différence s'élève à 1 834 $ dans le premier cas et 1 448 $ dans le second) et celle versée aux couples avec enfants est inférieure de quelques centaines de dollars. Il faut cependant prendre en compte que le coût de la vie est moins élevé en Alberta. En outre, il reste que l'aide sociale versée, tant au Québec qu'en Alberta, ne suffit pas à couvrir les besoins d'un adulte seul ayant un jeune enfant : l'aide versée correspond à 88 % de la mesure du panier de consommation au Québec et à 72 % en Alberta (Conseil national du bien être social 2009).

Perception	***La tarification sociale n'aiderait pas nécessairement les Montréalaises.***

Pistes de réflexion

La pauvreté a souvent un visage féminin. C'est le cas dans l'agglomération montréalaise où les femmes et les familles monoparentales sont les deux catégories les plus

précarisées – et le plus souvent, ce sont des femmes qui sont à la tête de ces familles (82,9 %) (Statistique Canada 2006). En effet, nous avons vu que 23,5 % des femmes seules vivent sous le seuil de la pauvreté. Ce pourcentage grimpe à 31,4 % dans le cas des mères monoparentales (Statistique Canada 2006). De manière générale, les femmes et particulièrement les femmes immigrantes continuent de gagner un salaire inférieur à celui des hommes, soit respectivement (27 195 $ et 22 375 $, contre 35 761 $) (CM 2008).

Comme nous l'avons démontré plus tôt, les tarifs du transport en commun ont connu une augmentation qui ne correspond pas à celle des salaires. Or, les femmes sont les principales utilisatrices des transports en commun : elles représentent 55 % des usagers de la STM et effectuent plus du quart de leurs déplacements en transport en commun (27 %), ce qui est supérieur à la moyenne montréalaise (24 %) (CM 2007, 8). Au final, ce sont les plus pauvres, soit les Montréalaises – et leurs enfants – qui sont le plus susceptibles de ressentir les augmentations tarifaires et celles-ci peuvent devenir une barrière à leurs déplacements.

D'ailleurs le Conseil des Montréalaises a déjà établi que les hausses importantes et fréquentes des tarifs de la STM, la durée de validité des titres et l'obligation d'acheter des titres de transport pour chaque enfant de plus de 6 ans agit directement sur leur pouvoir d'achats, leur capacité de déplacement, leur accès à l'emploi et à l'éducation et aux droits (CM 2008).

Perception	***La tarification sociale ne bénéficie pas d'un appui suffisant parmi les groupes sociaux montréalais et la population.***

Pistes de réflexion

Un ensemble d'acteurs montréalais se préoccupe de la question du transport en commun abordable. Ce sont notamment des groupes communautaires comme la Table régionale des organismes volontaires en éducation populaire de Montréal, des groupes de femmes, dont le *Montreal Council of Women* et des centres de femmes – ceux-ci ont d'ailleurs inclus l'enjeu dans leur déclaration citoyenne. Des groupes de défense de droit comme le FRAPRU, des associations corporatives (Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Association des transporteurs urbains du Québec) et même des élus (Projet Montréal) s'en préoccupent également (CM 2007; Lalonde 2011).

Malgré plusieurs tentatives, ces acteurs ne sont effectivement pas coalisés, probablement en raison de l'absence de consensus quant à leurs revendications, qui vont des réductions tarifaires à la gratuité totale (Lalonde 2011). Cependant, Transport 2000 Québec tente de les rallier afin d'instaurer un mouvement social apte à engendrer un changement notable dans l'accès au transport collectif. Aux yeux du Conseil des Montréalaises, il se révèlerait

fort probablement être un partenaire prometteur pour la STM, apte à endosser le rôle tenu par FFC à Calgary, si celle-ci décidait de militer en faveur de la tarification sociale auprès du gouvernement québécois.

Perception	***La tarification sociale nécessiterait l'approbation de l'ensemble des acteurs du transport métropolitain (AMT, STM, etc.).***

Pistes de réflexion

Le fait de profiter d'un tarif social offert par la STM serait un avantage considérable pour les usagères à faible revenu, et ce, même s'il ne s'appliquait qu'à l'île de Montréal. En effet, il a été démontré que les femmes se déplacent le plus souvent de façon locale : « pour chaque région de domicile (Montréal centre-ville, centre, est et ouest), plus de la moitié des déplacements réalisés par les Montréalaises est effectuée à l'intérieur même de leur région d'origine » (CM 2008, 17).

Ce faisant, il est fort à parier que la STM constituerait une source d'inspiration pour les autres acteurs desservant le territoire métropolitain (Agence métropolitaine de transport, Société de transport de Laval, Réseau de transport de Longueuil) une fois le succès de la démarche établi.

Conclusion

La présente étude de cas nous permet de constater que les facteurs ayant contribué au succès de l'adoption du programme à Calgary sont présents à Montréal bien qu'au stade embryonnaire.

L'idée d'implanter la tarification sociale des transports à Montréal a déjà commencé à germer dans l'esprit de plusieurs acteurs locaux et Transport 2000 Québec semble déterminé à initier un mouvement social apte à entraîner un changement. Pour l'instant, ceux-ci agissent de façon isolée, mais Transport 2000 entend regrouper tous ces acteurs au sein d'une coalition.

Même si l'administration municipale et la STM semblent peu favorables, il reste que le projet de rendre les transports en commun plus abordables possède l'appui de quelques élus, notamment de Projet Montréal.

Un travail important de sensibilisation reste à faire, autant auprès des élus et de la Ville, que de la STM et du grand public, afin de les convaincre que l'accès à la mobilité est un enjeu collectif dont les bénéfices – et les conséquences – sociaux et économiques atteignent l'ensemble de la population.

Il est vrai que Montréal possède un tarif régulier du transport en commun moins élevé et un meilleur salaire minimum que Calgary. Cependant, la pauvreté touche un peu plus du cinquième de la population montréalaise dans son ensemble et les femmes en souffrent particulièrement. Le besoin d'un tel programme ne peut donc être mis en doute. Quant au manque de ressources évoqué par la STM, mentionnons seulement que Calgary y est arrivé avec des moyens beaucoup plus limités.

Nous ne pouvons qu'espérer que cette présente étude permettra à la Ville de Montréal et à la STM de prendre conscience que les impacts positifs d'un tel programme en matière de réduction de pauvreté et d'inclusion sociale compensent largement le coût relativement peu élevé de sa mise en oeuvre.

Bibliographie

Accès transports viables. 2006. *Un tramway pour Québec*. En ligne, http://www.tramwayquebec.org/?page=combien (page consultée le 10 avril 2012).

Agence métropolitaine de transport (AMT). 2012. *Finances*. En ligne. http://www.amt.qc.ca/agence/finances/ (page consultée le 20 février 2012).

Calgary Transit et Vibrant Communities Calgary VCC). 2007. *Low income Transit Pass Outcomes Survey*. Calgary : VCC.

Calgary Transit. 2011. *Calgary Transit Funding and Fare Strategy*. Calgary : Calgary Transit.

Conseil des Montréalaises (CM). 2007. *Vaincre les obstacles à la mobilité des femmes*. Montréal : CM.

Conseil des Montréalaises (CM). 2008. *Pour qu'elles embarquent*. Montréal : CM.

Conseil national du bien-être social. 2011. *Revenus de bien-être social*. En ligne. http://www.ncw.gc.ca/l.3bd.2t.1ilshtml@-fra.jsp?lid=386&fid=2 (page consultée le 20 février 2012).

Gouvernement de l'Alberta. 2012. *Family Supports*. En ligne. http://employment.alberta.ca/4338.html (page consultée le 20 février 2012).

Groupe de travail sur les transports urbains. 2009. *Le transport en commun au Canada : un inventaire des progrès récemment réalisés*. En ligne. www.comt.ca/french/urbainsprogres.pdf (page consultée le 20 février 2012).

Lalonde, Normand. 2011. *La tarification du transport en commun montréalais : un enjeu central de gouvernance.* Mémoire *:* Université du Québec à Montréal.

Makhoul, Anne. 2008. « Fair Fares Calgary Celebrates Reduced-fare Transit Passes». Dans Born, Paul (éditeur). *Creating Vibrant Communities*. Toronto : BPS Books.

Makhoul, Anne. 2009. *Success for Fair Fares*. Ottawa : Caledon Institute of Social Policy.

Montréal en statistiques. 2012. *Faible revenu.* En ligne. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,67813637&_dad=portal&_schema=PORTAL *(page consultée le 20 février 2012).*
Société de transport de Montréal (STM). 2011. *Budget 2012*. Montréal : STM.

Statistiques Canada. 2006. *Recensement de la population du Canada*. En ligne. http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2006/index-fra.cfm (page consultée le 20 février 2012).

Techno-Science. 2012. *Tramway.* En ligne. http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=2039 (page consultée le 10 avril 2012).

Vibrant Communities Calgary (VCC). 2006. *What is Fair Fares?* Calgary : VCC.

Vibrant Communities Calgary (VCC). 2007. *Fair Fares Strategy Update* (January). Calgary : Vibrant Communities Calgary.

Vibrant Communities Calgary (VCC). 2008. *Fair Fares 2008: Roadblocks and Opportunities.* Ottawa : Caledon Institute of Social Policy.

Vibrant Communities Calgary (VCC). 2009. *Vibrant Communities in Motion*. Volume 5, numéro 1.

Ville de Calgary. 2006. *Fair Calgary Policy (Policy Number :* CSPS019). *Ville de Calgary :* Community and Neighbourhood Services.

Ville de Calgary. 2012. *Low Income Monthly Transit Pass.* En ligne. http://www.calgarytransit.com/html/low_monthly_income_pass.html (page consultée le 10 février 2012).