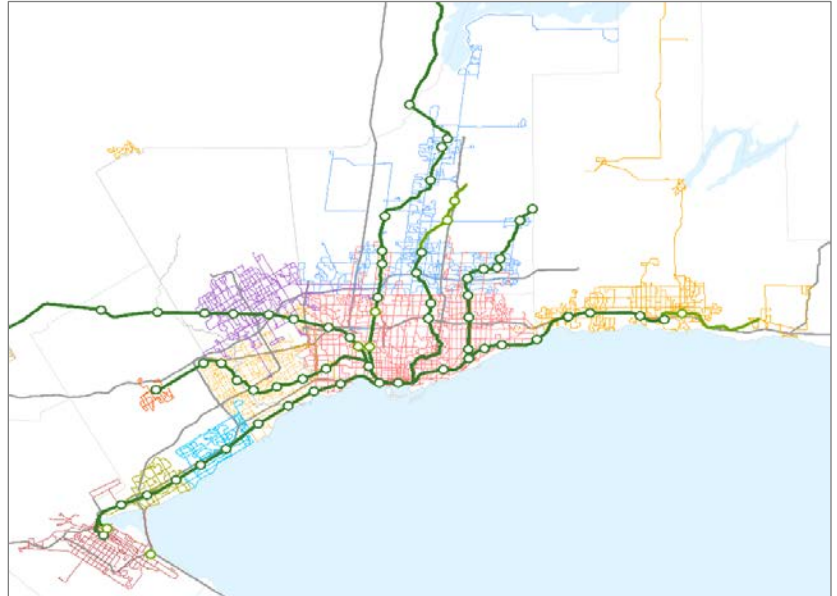


Intégration des tarifs dans la RGTH : revenu et utilisation du transport en commun

Dans le cadre de l'examen des modifications possibles au système de tarifs des transports en commun dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH), des enjeux d'égalité sociale doivent être pris en compte pour la mise en place de la politique tarifaire. Les ménages à faible revenu dépendent davantage du transport en commun pour leurs déplacements et sont plus sensibles aux changements de prix qu'ils paient pour ces services que les ménages plus aisés; ainsi, les décisions prises en matière de politique des tarifs risquent d'avoir de plus grandes répercussions sur eux.

Figure 1 – Réseau de transport en commun de la RGTH



Afin de mieux comprendre les besoins en matière de transport en commun des ménages à faible revenu et de disposer d'un contexte pour l'évaluation des répercussions d'autres approches d'harmonisation des tarifs, nous avons analysé les habitudes de déplacement dans la RGTH en fonction du revenu des ménages. Le présent document met l'accent sur les trajets effectués selon *différents modes de transport en commun* dans le *contexte tarifaire actuel*. Il est donc important de noter que les changements à la politique tarifaire pourraient inciter des utilisateurs actuels d'un mode de transport en particulier à migrer vers le transport en commun, en plus d'attirer de nouveaux utilisateurs.

Résumé

En général, les résidents des quartiers défavorisés effectuent plus de déplacements en transport en commun et dépendent plus du réseau d'autobus que les résidents vivant dans des quartiers plus aisés. Ces trajets d'autobus sont effectués tant pour se déplacer dans le voisinage que pour accéder au réseau de métro. Ces résidents dépendent du transport en commun pour des déplacements de nature diverse : travail, école et autres, mais les proportions sont différentes de celles des résidents des quartiers mieux nantis. Malgré les obstacles actuels quant à la tarification lors de déplacements au-delà des frontières municipales, on constate que les ménages à faible revenu effectuent autant ce type de trajets que les autres utilisateurs, mais se dirigent en moins grand nombre vers le centre-ville de Toronto.

Compte tenu de ces habitudes de déplacements, certains types de changements tarifaires risquent d'avoir plus de répercussions, tant positives que négatives, sur les ménages à faible revenu qui dépendent du transport en commun que sur tout autre groupe.

Cibler les utilisateurs à faible revenu

Le recensement et le sondage sur le système de transports de demain (TTS) ne présentent pas de données sur le revenu et les habitudes de déplacement par individu. Ils abordent plutôt le revenu cumulé ainsi que les caractéristiques de déplacement de tous les résidents de certaines zones géographiques précises. De ce fait, les habitudes des *individus à plus faible revenu* ne pouvaient pas être examinées directement, mais ont été évaluées approximativement à l'aide des données sur les *résidents des secteurs plus défavorisés*.

Pour obtenir la meilleure précision possible sur ces populations, l'analyse a été effectuée selon leur aire de diffusion (AD). L'AD est la plus petite zone géographique standard dans laquelle des données du recensement sont diffusées; de 400 à 700 personnes y vivent et il y existe généralement une plus grande homogénéité en matière de revenu des ménages que dans les zones géographiques plus étendues.

Pour connaître les incidences d'une modification de la structure tarifaire sur l'égalité sociale dans la RGTH, nous avons analysé les trajets effectués par chaque décile de revenu équivalent¹. Chaque décile consiste en dix pour cent de la population de la RGTH (soit environ 650 000 personnes) regroupés par la catégorie de revenu de l'AD dans laquelle ils vivent. Comme l'indique le tableau 1, le premier décile (Q1) représente les résidents ayant le plus faible revenu alors que le dernier (Q10) comprend les résidents les mieux nantis.

Tableau 1 : Tranches de revenu équivalent par décile

Q1	Moins de 24 444 \$	Q6	De 43 769 \$ à 47 937 \$
Q2	De 24 444 \$ à 30 228 \$	Q7	De 47 938 \$ à 52 688 \$
Q3	De 30 229 \$ à 35 403 \$	Q8	De 52 689 \$ à 58 251 \$
Q4	De 35 404 \$ à 40 060 \$	Q9	De 58 252 \$ à 68 069 \$
Q5	De 40 061 \$ à 43 768 \$	Q10	68 070 \$ et plus

La répartition des AD par classe de revenu dans la RGTH est illustrée à la figure 2. Les ménages à plus faible revenu vivent généralement dans les banlieues proches de la ville de Toronto, plus particulièrement au nord-est et au nord-ouest, ainsi que dans certains secteurs de Brampton, d'Oshawa et de Hamilton.

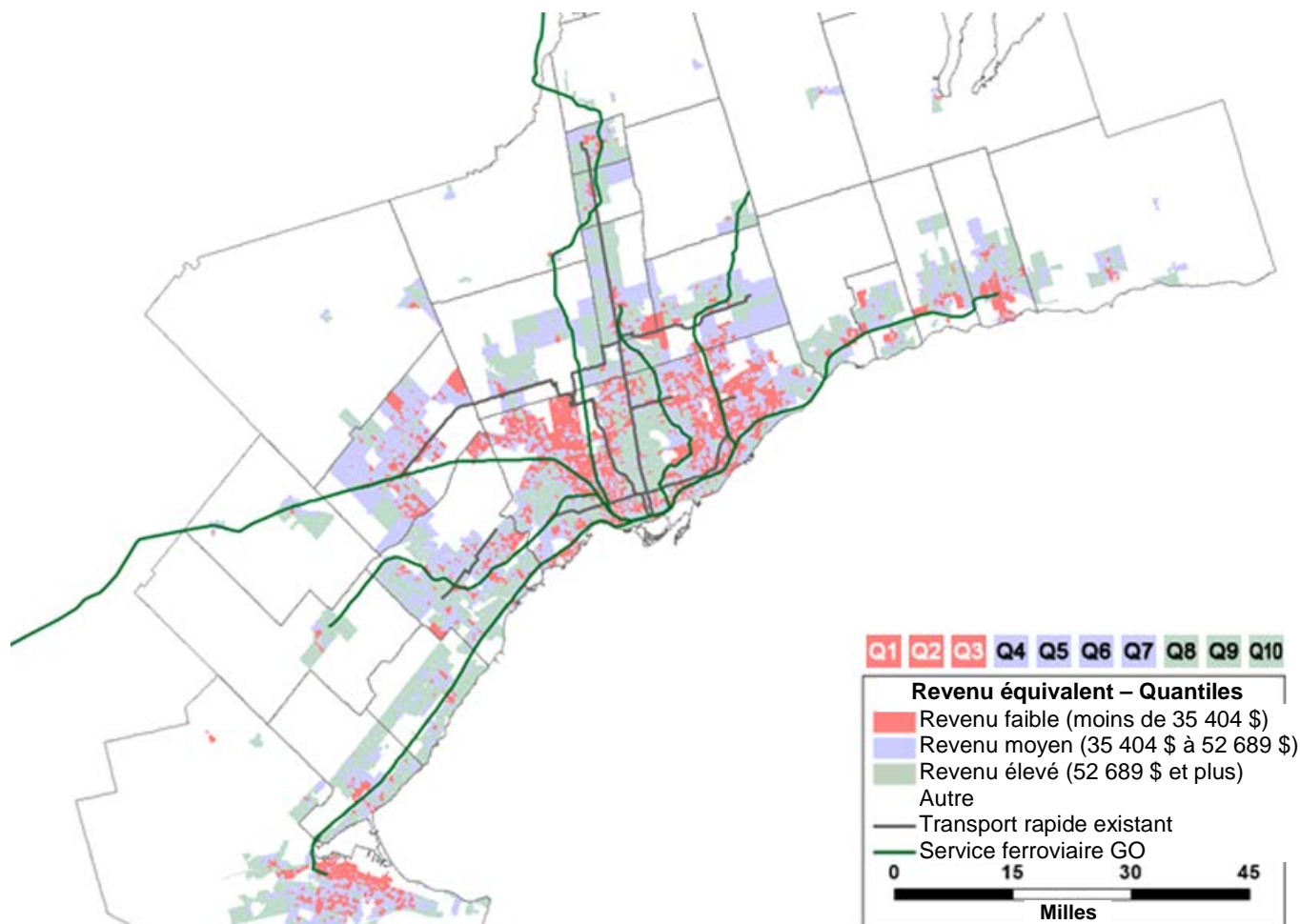
Nous avons ciblé le décile de revenu équivalent de chaque DA en nous fondant sur des ensembles de données DemoStats², puis avons analysé les trajets effectués par les résidents

¹ Le revenu équivalent est calculé en divisant le revenu du ménage par la racine carrée du nombre de personnes vivant dans ce ménage, afin de dégager les avantages d'unités de consommation partagée. Il s'agit de l'approche privilégiée par l'OCDE pour analyser les inégalités du revenu et la pauvreté. Ce calcul donne des résultats situés entre le revenu par personne et le revenu du ménage.

² [EnviroNics DemoStats](#)

de chaque AD à l'aide du STD 2011. Cette analyse comprend les différentes habitudes de déplacement selon le mode de transport, la longueur, le lieu et le but. Nous avons utilisé le revenu équivalent médian de chaque AD pour calculer par approximation le revenu équivalent de chaque ménage dans une AD donnée.³

Figure 2 – Répartition du revenu par aire de diffusion



* Les aires de diffusion peu peuplées (moins de 500 personnes par kilomètre carré) ne sont pas présentées.

³ Chaque membre du ménage est réputé avoir le même revenu équivalent.

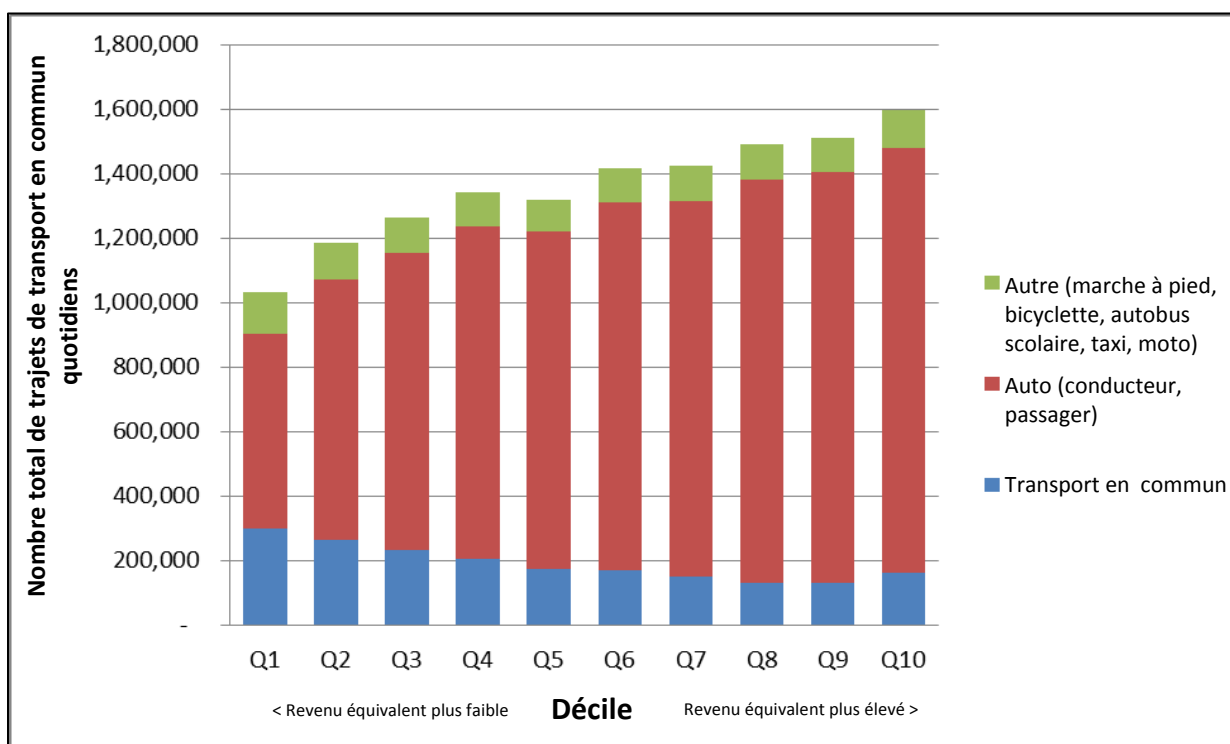
Constatations

Ces analyses de résultats visent à mieux comprendre les habitudes actuelles de déplacement des ménages dans les zones à plus faible revenu et constituent une base de données utile pour comprendre quelles répercussions pourrait avoir l'intégration des tarifs sur les utilisateurs à faible revenu. Cependant, ces données ne sont pas une prévision des changements d'habitude de déplacement qu'entraînera l'harmonisation des tarifs.

En général, notre analyse des habitudes de déplacement indique une relation claire entre le décile de revenu et le comportement quant au transport. Dans les AD associées au décile de revenu élevé, le comportement diffère légèrement en raison de l'emplacement géographique et de la proximité à des services de transport en commun de plus haut niveau.

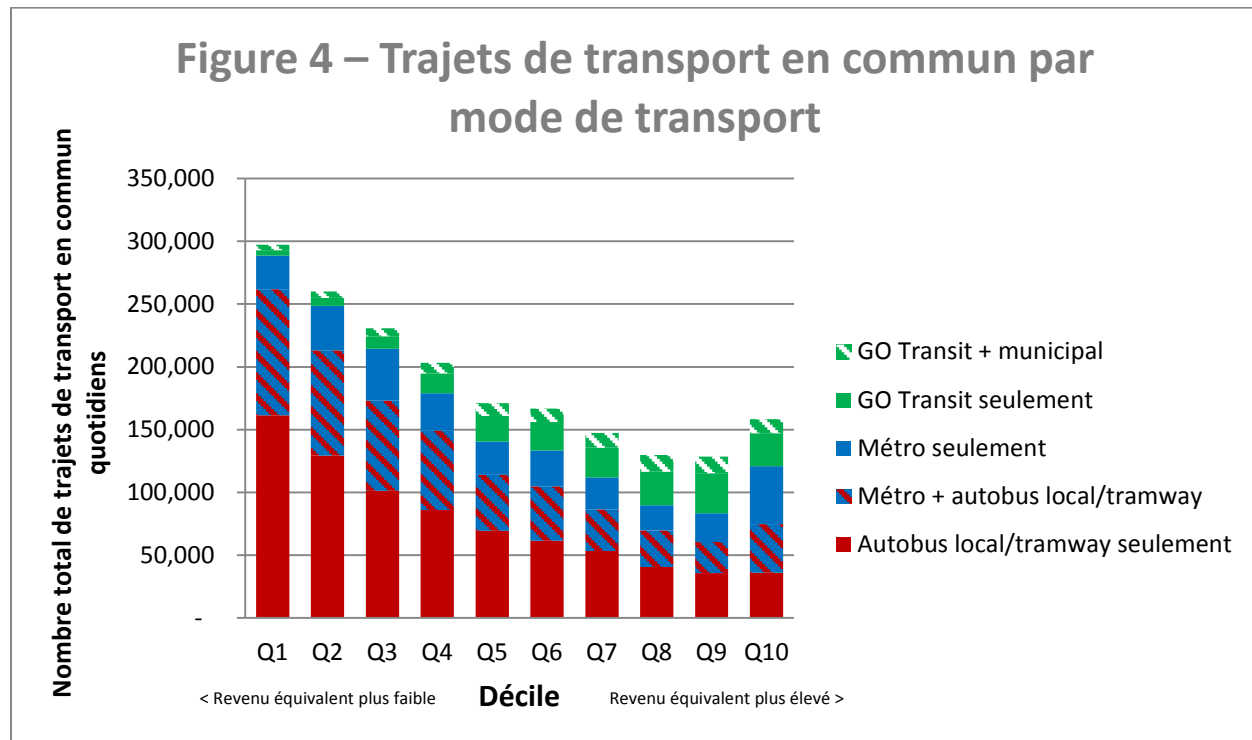
Comme le montre la figure 3, le nombre de passagers du transport en commun est en forte corrélation avec le niveau de revenu. Même si environ 14 % de tous les trajets de la RGTH s'effectuent en transport en commun, ce sont les résidents à faible revenu qui en effectuent le plus, soit près de 40 % de tous les trajets de transport en commun. En général, les résidents qui vivent dans les secteurs à faible revenu effectuent deux fois plus de trajets en transport en commun que ceux vivant dans les zones plus aisées.

Figure 3 – Trajets par mode



Environ la moitié des trajets de transport en commun associés aux zones à faible revenu se font par autobus et tramway (voir l'analyse des habitudes de déplacement à la figure 4), ce qui représente un taux beaucoup plus élevé que celui des zones mieux nanties. Dans la ville de Toronto et ses environs, ces utilisateurs recourent très largement à l'autobus pour accéder au métro pour les trajets répondant à d'autres besoins, car la plupart d'entre eux ne vivent pas à distance de marche des stations de métro.

Les résidents des zones où le revenu est plus élevé s'avèrent plus enclins à utiliser les services de GO Transit. Le décile au revenu le plus élevé détient le plus haut taux d'utilisation du « métro seulement » comme moyen de transport.



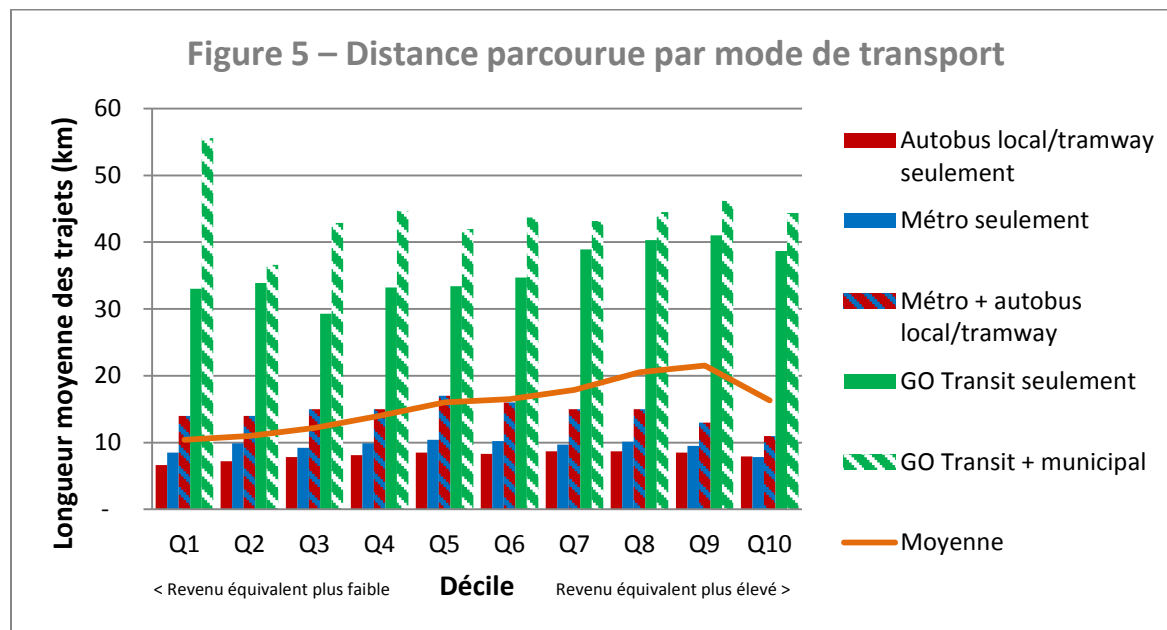
Comme l'illustre la figure 5, les trajets de transport en commun réalisés par les résidents des zones à faible revenu sont en moyenne environ 25 % plus courts que ceux des autres utilisateurs du transport en commun⁴. La longueur des trajets grimpe de façon constante en fonction du revenu, et connaît son plus haut point au neuvième décile. Le dixième décile est une exception à cette règle. Il compte des trajets dont la longueur moyenne est plus courte en comparaison.

La distance moyenne parcourue pour chacun des types de service demeure généralement constante, peu importe le revenu : par exemple, les utilisateurs des déciles dont le revenu est moins élevé effectuent des trajets en métro d'une longueur semblable à ceux des déciles au revenu plus élevé.⁵ Les différences de longueur moyenne des trajets entre les groupes de

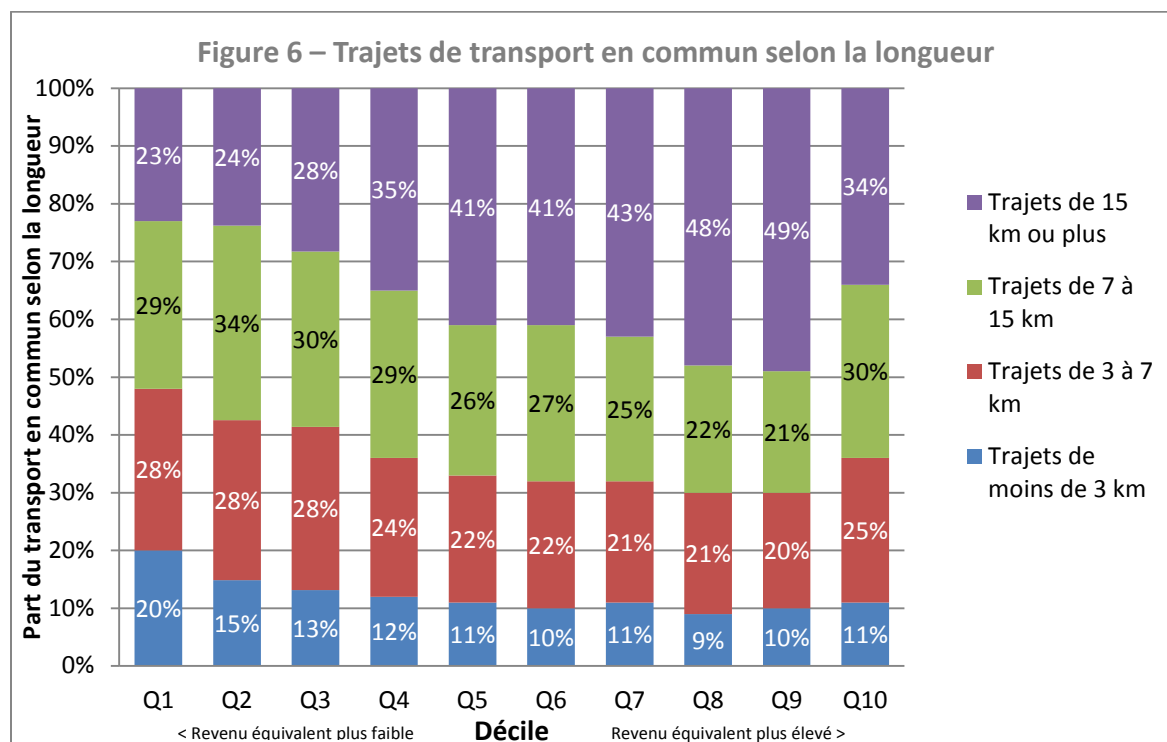
⁴ Pour évaluer la différence entre les distances parcourues en transport en commun parmi les déciles de revenu, la grille de distance (distance de Manhattan) qui tient compte du point d'origine et des destinations est utilisée.

⁵ La longueur des trajets incluant le métro est calculée en distance de Manhattan.

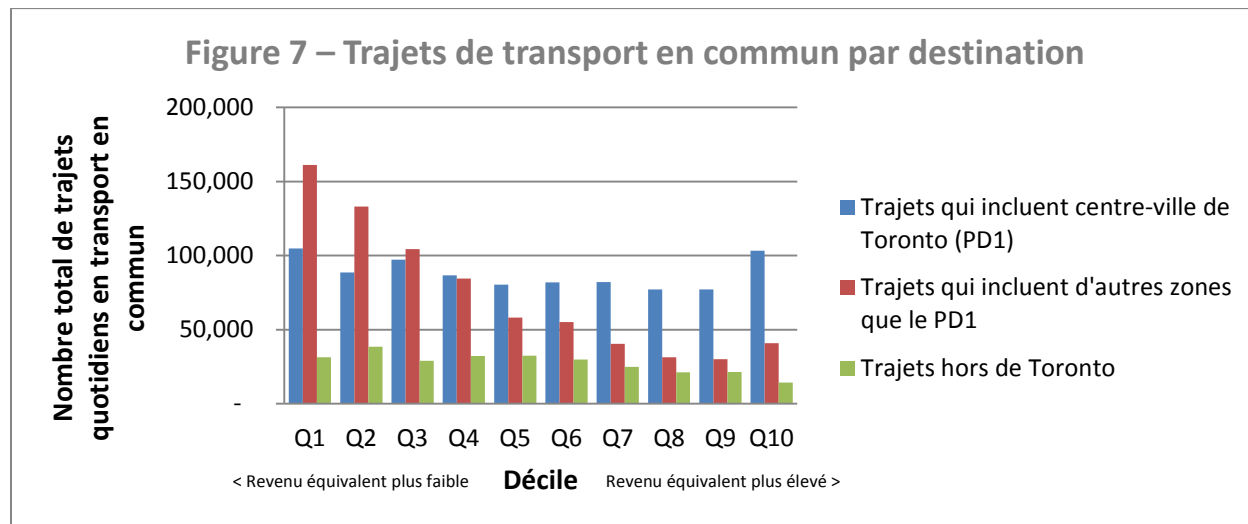
revenus différents sont en grande partie attribuables aux différentes parts des modes de transport présentés à la figure 4, où les déciles à revenu plus faible utilisent plus généralement des modes de transport en commun associés à de courtes distances (comme l'autobus local) et moins souvent les modes associés à des distances plus longues (par exemple GO Transit) que ne le font les déciles à revenu plus élevé.



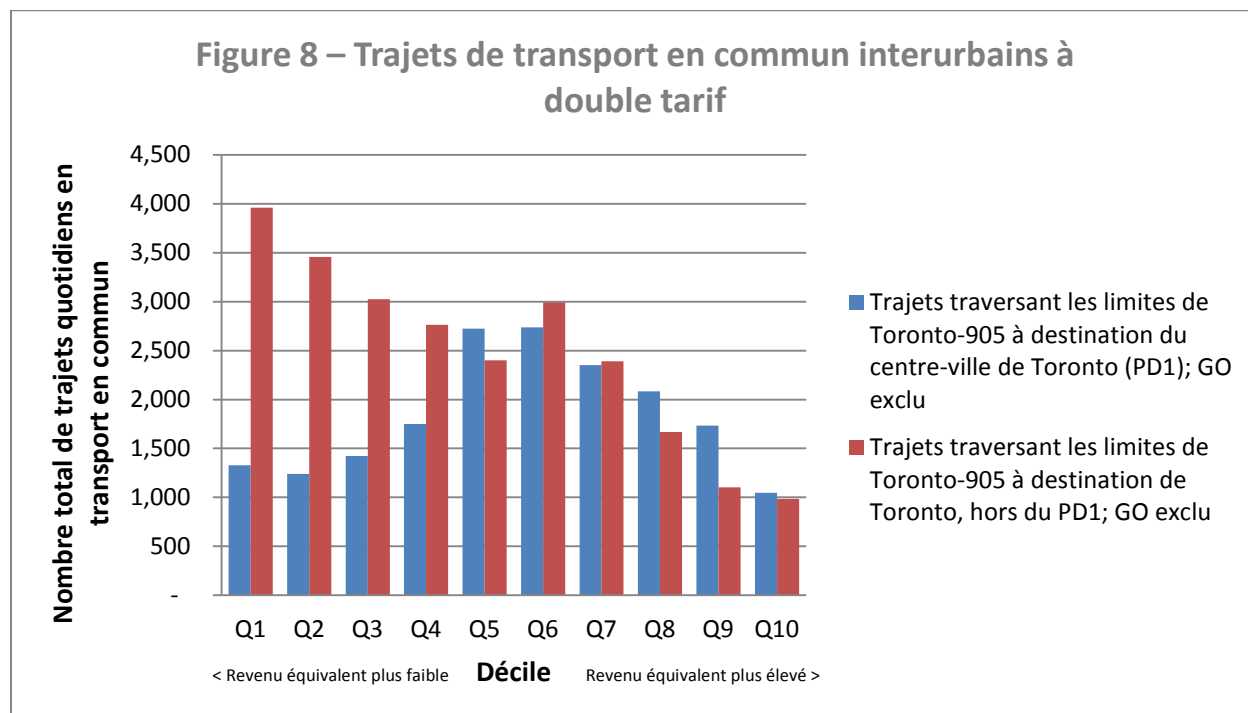
Comme l'indique la figure 6, la part de trajets courts (moins de trois kilomètres) est deux fois plus élevée dans les déciles à faible revenu que dans les déciles à revenu élevé (20 % contre 10 %)



Si la majorité des trajets effectués par tous les déciles de revenu compte au moins un déplacement dont l'origine ou la destination est Toronto, de nombreux autres trajets effectués par les déciles à plus faible revenu se font à l'extérieur du centre-ville de Toronto (district d'aménagement 1; PD1). Comme l'indique la figure 7, plus le revenu est élevé, plus la proportion de trajets ayant pour origine ou destination le centre-ville de Toronto augmente.



L'examen des trajets de transport en commun interurbains à double tarif traversant les limites de Toronto-905 révèle que la majorité de ces trajets du PD1 sont effectués par des résidents de zones à revenu plus élevé, alors que ceux qui touchent le reste de Toronto sont effectués par des résidents possédant un revenu moins élevé (voir figure 8).



Comme le montre la figure 9, dans tous les déciles, une part importante des trajets de transport en commun sont destinés à se rendre au travail ou à l'école. Toutefois, les résidents des zones à faible revenu ont plus tendance à dépendre du transport en commun pour les déplacements ayant un autre but que de se rendre au travail ou à l'école que les résidents des zones à revenu élevé. Cela explique en partie pourquoi les résidents des zones à revenu moins élevé semblent être plus nombreux à effectuer des trajets lors des périodes hors pointe que les résidents des zones à revenu élevé (figure 10).

