

RÉALIGNEMENT DES TARIFS DE TRANSPORT MODÉLISATION FINANCIÈRE



DONNÉES DE RÉFÉRENCE

Données prévisionnelles et réelles pour OC Transpo en 2025

	Prévisions	Réel	Source
Nombre total de trajets	77.9m	70.6m	Prévisions calculées en fonction de l'objectif déclaré de 80 % des niveaux de 2019 de 97,4 millions de trajets. Chiffres réels tirés du communiqué publié par la Ville d'Ottawa en février 2026.
Budget de fonctionnement total	\$856.9m		Budget adopté par la Ville d'Ottawa pour 2025, p. 306.
Recettes provenant des billets	\$197.6m	\$177.6m	Budget adopté par la Ville d'Ottawa pour 2025, p. 307. Chiffre réel révisé suite à l' article de CTV News de février 2026, selon lequel les recettes provenant des tarifs étaient inférieures d'environ 20 millions de dollars aux prévisions.
Tarif moyen publié		\$2.42	OC Transpo, 21 novembre 2025 : Examen complet de la structure tarifaire des transports en commun . Ce chiffre ne correspond pas exactement au montant calculé de 2,50 \$ pour le rapport « recettes / nombre total de trajets », car les tarifs réels, inférieurs, sont basés sur un chiffre approximatif fourni par la direction.

ÉLASTICITÉ DE LA DEMANDE

À mesure que les tarifs augmentent (ou diminuent), la fréquentation des transports en commun diminue (ou augmente) en réaction à ces variations de prix. L'amplitude de ce phénomène s'appelle l'élasticité de la demande.

Pour des variations modestes des tarifs de transport en commun, l'élasticité standard de la demande varie entre -0,2 et -0,4 à court terme. À des fins de modélisation, on utilise la valeur médiane de -0,3, conformément aux pratiques en vigueur à OC Transpo. Cela signifie que si les tarifs augmentent de 10 %, la fréquentation diminue de 3 %. Des facteurs propres au réseau déterminent si l'élasticité à court terme est plus élevée ou plus faible pour chaque réseau de transport en commun.

Pour les changements de tarifs importants, les élasticités standards ne s'appliquent pas.

L'élasticité de la demande pour les changements de tarifs importants varie entre -0,4 et -0,8 à long terme. Le programme « une piasse te déplace » constitue un changement majeur, et aux fins de la modélisation, on tient compte à la fois d'une élasticité de changement progressive de -0,6 et d'une élasticité transformationnelle de -0,8. Il convient toutefois de noter que les

répercussions sur les prix ont tendance à s'accroître avec le temps et peuvent tripler à long terme¹.

La réduction du tarif moyen de 2,42 \$ à 1,00 \$ représente une baisse de 59%. L'impact est particulièrement plus important pour les usagers qui paient le tarif plein de 4,10\$.

HYPOTHÈSES CONCERNANT LA HAUSSE DU NOMBRE DE PASSAGERS

Modélisation de l'élasticité-prix en fonction des niveaux de fréquentation en 2025

	Élasticité	Évolution de la fréquentation	Passager supplémentaires (m)	Nombre total de passagers (m)
Statu quo	0	0	0	70.6
Élasticité standard	-0.3	+17.6%	13.6	83.0
Élasticité progressive	-0.6	+35%	24.8	95.4
Élasticité transformationnelle	-0.8	+47.0%	33.2	103.8

INCIDENCE BUDGETAIRE

	Prix moyen (\$)	Nombre prévu de passagers (m)	Recettes provenant des billets (\$m)	Déficit de financement (\$m)
Statu quo	2.42	70.6	177.6	0
Une piasse te déplace, Incidence standard	1.00	83.0	83.0	94.6
Une piasse te déplace, Incidence progressive	1.00	95.4	95.4	82.2
Une piasse te déplace, Incidence transformationnelle	1.00	103.8	103.8	73.8

Remarque : Le statu quo repose sur les chiffres communiqués par OC Transpo. Les chiffres calculés ne correspondent pas exactement.

AUTRES CONSIDÉRATIONS CONCERNANT LES INITIATIVES RELIÉES AU TRANSPORT EN COMMUN

¹ <https://www.vtqi.org/elasticities.pdf> p.4

Le programme « une piasse te déplace » ne sera pas la seule amélioration apportée à OC Transpo. Les améliorations qualitatives au transport en commun qui pourraient toucher, notamment la réduction des temps de trajet, l'élargissement des heures de service, l'augmentation de la fréquence et l'amélioration du confort, contribue également à accroître la fréquentation. On estime que la fréquentation réagit entre un tiers et deux tiers plus fortement à une modification des tarifs qu'à une amélioration équivalente du service². On s'attend à ce que l'augmentation de la fréquentation résultant des améliorations apportées au service (telles que la création ou la réintroduction de lignes) atteigne son plein potentiel d'ici un à trois ans.

On s'attend à ce que les élasticités sous-jacentes à ces élasticités croisées de prix soient de nature multiplicative³ plutôt qu'additive.

CONCLUSION

Le programme « une piasse te déplace » coûterait entre 73,8 et 94,6 millions de dollars par année. Aux fins de la planification, on se base sur l'option « d'incidence progressive », dont le coût est estimé à 82,2 millions de dollars par année.

SOURCES DE FINANCEMENT

Le programme « une piasse te déplace » sera financé sans frais supplémentaires pour les contribuables.

Le financement de l'incidence progressive « d'une piasse te déplace » d'un montant de 82,2 millions de dollars, doit aussi prendre en compte le déficit de 52 millions de dollars d'OC Transpo. Ensemble, ces deux éléments représentent un déficit de financement récurrent de 134,2 millions de dollars.

Il existe trois sources de financement pour combler ce déficit :

1. **Le transfert de la responsabilité du TLR à la province** se traduirait par une réduction des coûts d'exploitation pour la Ville, estimée à 85 millions de dollars par année. Les économies réalisées sur les trajets en métro léger seront la principale source de financement du programme « Une piasse te déplace ».

² Ibid., p. 55. À noter également : l'élasticité de l'utilisation des transports en commun par rapport à l'extension de l'offre se situe entre 0,6 et 1,0 pour une amélioration quantitative des distances ou des heures couvertes. Les mesures visant à améliorer l'offre ont davantage d'impact dans les zones mal desservies par les transports en commun.

³ For example: if three strategies are proposed for implementation, which individually provide a 5%, 6% and 7% reduction in vehicle travel, the total predicted reduction is 17%, calculated as $(1-0.05) \times (1-0.06) \times (1-0.07) = 17.0$, not 18% ($5 + 6 + 7 = 18$).

2. **Des économies réelles dans le budget de fonctionnement de 5,218 milliards de dollars de la Ville d'Ottawa pour 2026**, identifiées dans le cadre du processus public « transparence en 100 jours » qui révéleront des économies grâce à la transparence des comptes. Le processus servira de financement provisoire en cas de retard dans le transfert de la responsabilité du TLR à la province.
 - Les dépenses totales consacrées aux transports en commun représentent 2,6 % du total des dépenses de fonctionnement de la Ville pour 2026. À titre de comparaison, le gouvernement Carney vise des économies de 15 % dans le budget de fonctionnement fédéral.
 - Les efforts déployés par la mairie au cours des quatre dernières années pour réaliser des économies budgétaires n'ont été que des opérations de relations publiques qui n'ont abouti à aucune réduction budgétaire pour aucun comité, conseil ou organisme. Par conséquent, aucune économie n'a pu être réallouée à OC Transpo. Au contraire, ces comités, conseils et organismes ont déclaré des économies, mais ont conservé les ressources et les ont dépensées ailleurs. Même la suppression sans équivoque de coûts due à des mesures fédérales et provinciales (telles que l'élimination de la taxe sur le carbone ou le maintien des ressources fédérales de subvention des services de garde d'enfants versées à l'Ontario puis aux municipalités) est restée sous forme de ressources disponibles dans le budget de chaque département municipal.
2. Une future **autorité chargée du développement immobilier** lié aux transports en commun, basée sur le modèle de la division immobilière de Translink, qui permet de capter la plus-value foncière liée au développement axé sur les transports en commun dans la région métropolitaine de Vancouver. Ces ressources assureront la pérennité du financement du programme « Une piasse te déplace ».