

Le financement de la mobilité : une question d'inclusion sociale

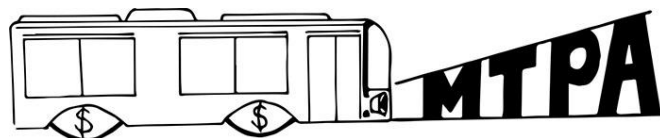
Avis rédigé dans le cadre de l'appel de mémoire général du
Chantier sur le financement de la mobilité de la Politique de mobilité

Présenté par

Le Collectif pour un transport en commun abordable et accessible à Québec

et

Le Mouvement pour un transport public abordable



Mouvement pour un transport public abordable

18 octobre 2019

Présentation du *Collectif pour un transport en commun abordable et accessible à Québec* (TRAAQ) et du *Mouvement pour un transport public abordable* (MTPA)

Le *Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec* (TRAAQ) est un comité d'action formé à l'automne 2016 par des organismes et associations citoyennes de la ville de Québec et de villes environnantes desservies par le Réseau de transport de la capitale (RTC) préoccupé par l'accès au transport en commun des personnes à faible revenu. Notre principale revendication est l'implantation d'une tarification sociale basée sur le revenu.

Le *Mouvement pour un transport public abordable* (MTPA) est une coalition d'organismes communautaires du Grand Montréal préoccupée par l'impact du coût du transport en commun sur les personnes en situation de pauvreté. Il travaille depuis 2012 sur l'accessibilité financière du transport en commun en mettant de l'avant la tarification sociale basée sur le revenu comme piste de solution.

Notre intervention

Nous vous adressons cet Avis, car nous considérons l'accessibilité aux transports collectifs des personnes à faible revenu comme étant un enjeu de société que le gouvernement provincial tout comme ses partenaires devraient avoir comme priorité.

Nous considérons que cette consultation est une importante occasion de revoir les modèles de financement des transports collectifs en tenant compte du droit à la mobilité des personnes les plus démunies de notre société. Conserver la formule introduite par la Réforme Ryan des années 90 ; alors qu'un tiers des coûts est assumé par le gouvernement provincial, un tiers par les municipalités et un tiers par les usagers, nous confine à une augmentation constante du prix des passages au détriment des plus démunis. Cela constitue un frein au déploiement du transport en commun (tel que vous le mentionnez vous-mêmes dans le document d'information du chantier pour le financement) et aggrave l'isolement social des personnes qui en sont exclues en raison de leur situation financière.

C'est sous cet angle que le présent avis traite de deux questions : celle des principaux défis et enjeux actuels liés au financement de la mobilité au Québec et celle des rôles que devraient exercer le gouvernement du Québec et ses partenaires.

Mais d'abord, il convient de présenter brièvement l'enjeu social du transport en commun.

L'enjeu social du transport en commun

Ces dernières années, la détérioration des conditions de vie des personnes vivant en situation de pauvreté est devenue fort inquiétante au Québec. L'augmentation dramatique de la fréquentation des banques alimentaires en est un exemple probant. L'impossibilité pour de plus en plus de personnes de se déplacer en est un autre moins reconnu, puisqu'il est moins visible, mais ayant des effets importants sur la situation des personnes. L'immobilité qui leur est imposée pousse à l'isolement ainsi qu'à l'exclusion sociale et économique. Plus on se retrouve en situation de pauvreté, plus on a de la difficulté à avoir accès au transport et à se déplacer. C'est le cas bien sûr pour l'accès au transport en commun. Il s'ensuit un cercle vicieux.

Notre perspective sur la question des enjeux prioritaires en matière de financement de la mobilité.

Garantir l'accessibilité financière aux transports collectifs des personnes à faible revenu, voilà ce qui devrait être une priorité en matière de financement de la mobilité. De fait, le manque d'accès aux transports publics renforce l'isolement et l'exclusion sociale de nombreuses personnes à faible revenu, ce qui n'est pas sans effet sur leur santé physique et mentale puisque la mobilité conditionne le développement économique et social des personnes et des territoires tel que le souligne le Rapport de 2012 du directeur de santé publique de la région de la Capitale-Nationale sur les inégalités sociales de santé sur les inégalités sociales de santé ¹. Nombre de personnes à faible revenu n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture et par conséquent, elles dépendent des transports collectifs pour leurs déplacements. Être restreint dans l'accès à ce service public indispensable à leur participation économique, politique, culturelle, sociale et citoyenne a un impact sur la qualité de vie et le bien-être. Le droit à la mobilité conditionne le respect et l'exercice de plusieurs droits, dont les droits au travail, à la santé, à l'éducation, à l'exercice démocratique. D'ailleurs, selon le Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, l'accès à un moyen de transport constitue un enjeu majeur pour les personnes en situation de pauvreté. Le transport est un instrument indispensable puisqu'il constitue le cadre d'organisation de la vie quotidienne et est un vecteur d'inclusion sociale².

¹ HYPOLITE, S-R. (2012). Rapport du directeur de santé publique sur les inégalités sociales de santé 2012: Comprendre et agir autrement pour viser l'équité en santé dans la région de la Capitale-Nationale, Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Québec, Direction régionale de santé publique, 161 p.

² Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (2016). La mobilité, un droit déterminant, Bulletin no 20.

Actuellement, pauvreté et immobilité prennent de l'ampleur en raison de l'augmentation du coût de la vie. Les hausses de tarifs au-delà de l'inflation ne suivent pas l'évolution des revenus des ménages. Pour pouvoir payer leur loyer, plusieurs personnes en situation de pauvreté sont contraintes de couper dans d'autres dépenses compressibles telles la nourriture et les déplacements. Cet isolement est notable dans certains secteurs où l'aménagement du territoire n'est pensé qu'en fonction de l'automobile tandis que le développement collectif ne suit pas les besoins de la population³. Cet enjeu est de plus en plus documenté, la mobilité est un déterminant important de la santé, la différence entre ceux qui vivent un déficit de mobilité et ceux qui n'en vivent pas accentue les inégalités sociales⁴.

D'ailleurs, selon un Avis de la Santé publique de la Montérégie, qui a étudié l'exemple de Calgary, chaque dollar investi dans un programme de tarification sociale apporte des économies de 12\$ en dépenses de santé publique⁵.

Des exemples des succès

Plusieurs villes dans le monde et au Canada ont fait le choix de mettre en place des mesures de tarification sociale allant de réduction notable jusqu'à la gratuité.

Au Québec, la ville de Gatineau, en une seule année d'implantation, a vu des résultats forts convaincants de son programme de tarification sociale. Notamment, il a permis d'augmenter le nombre d'utilisatrices et d'utilisateurs à faible revenu de 26%. De plus, cette catégorie de passagers a augmenté ses déplacements de 32%⁶. Ces résultats démontrent qu'il rapportera d'investir dans ce type de programme, d'assurer sa pérennité et d'étendre ces mesures à l'ensemble des municipalités du Québec.

La ville de Calgary est un autre exemple inspirant non seulement parce que la mesure accorde jusqu'à 95% de rabais au plus démunis, mais aussi parce qu'il s'agit d'un modèle de collaboration municipale / provinciale de financement qui mérite d'être étudié.

³ Avis de la direction de la santé publique de la Montérégie (2018), Favoriser le transport collectif abordable, une action à fort potentiel d'impact sur la santé.

⁴ Ibid

⁵ Vibrant Communities Calgary, Social Return On Investment (SROI). Case Study : Low Income Monthly Transit Pass: Calgary. p. 5

⁶ Société de transport des Outaouais (2018), ÉCHO : une première année empreinte de réussite, Présentation Power Point, p.4

Notre perspective sur la question du rôle des partenaires ET du gouvernement dans le financement durable de la mobilité

Ce qui attire notre attention dans la Politique de mobilité durable 2030 et dans le document d'information.

Si l'on veut que les cibles de la Politique de mobilité durable 2030 soient atteintes, soit, que les ménages puissent diminuer leur dépense en transport de 20% et que l'offre de service en transport en commun augmente de 5% par année, les tarifs du transport doivent d'abord être accessibles aux ménages à faible revenu. C'est pourquoi la tarification sociale contribuerait à l'atteinte de ces cibles.

Il est salubre que le gouvernement du Québec reconsidère sa façon de voir le financement en ouvrant la porte au soutien aux frais d'exploitation encourus par les municipalités et non pas exclusivement à leurs dépenses d'infrastructures⁷. Nous saluons le fait que le gouvernement constate le déséquilibre entre les investissements du réseau routier versus les transports collectifs⁸ puisqu'un tel écart créer une iniquité entre ceux qui ont suffisamment de moyens financiers pour se déplacer en voiture et ceux qui dépendent des transports collectifs pour leurs déplacements. D'ailleurs, la commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal s'est penchée sur la question du financement du transport collectif dans le Grand Montréal. En référence au chantier sur le financement de la mobilité, nous pouvons lire dans le rapport sa volonté de « s'assurer que les gouvernements conviennent de contributions qui correspondent à l'ampleur des investissements requis pour atteindre les objectifs fixés par les politiques nationales tant au niveau de la mobilité durable que de la réduction des GES.⁹ »

Quant à l'engagement de réduction de 37,5% GES inscrit au plan de mobilité durable 2030¹⁰, en situation d'urgence climatique, il est plus que temps que les différents paliers de gouvernement envisagent le financement des transports collectifs comme un investissement et non comme une dépense. Il s'agit d'une question de justice sociale et en ce sens, la tarification sociale du transport en commun constitue une mesure permettant de lutter contre le GES tout en tendant vers plus d'équité sociale.

⁷ Ibid, p. 35

⁸ Ibid, p.7

⁹ Communauté métropolitaine de Montréal (février 2019), Source de financement du transport collectif dans le Grand Montréal, rapport final de la commission transport de la CMM, p.24

¹⁰ Gouvernement du Québec (2018), Transporter le Québec vers la modernité, Plan de mobilité durable-2030, p.14

Conclusion et recommandation

L'accès au transport en commun est déterminant pour l'accès à l'emploi, à des soins, à une vie de qualité ainsi qu'un facteur favorisant les individus à sortir de l'isolement. Cela implique que tous les individus aient les moyens effectifs de se déplacer, donc que leur droit à la mobilité soit respecté.

Il est nécessaire aujourd'hui de développer une vision d'avenir du transport en commun, dont un des piliers doit impérativement être l'accès financier pour toutes et tous, incluant les moins nantis. La tarification sociale est une des solutions permettant de tendre vers ce but en permettant de réduire certaines inégalités. S'il n'y a pas de choix politique clairement affirmé à l'égard du transport en commun, via une tarification sociale, les injustices se poursuivront et les droits des personnes à faible revenu continueront d'être bafoués. Le droit à la mobilité passe par l'accessibilité financière des transports publics. Ainsi, investir pour soutenir l'implantation et le déploiement de mesure de tarification sociale dans les municipalités du Québec doit être une priorité. Il en va du respect de la dignité des personnes à faible revenu.

Tel que nous venons de le démontrer, tout le monde n'est pas égal devant la mobilité, nous demandons donc au gouvernement de financer la mobilité des personnes en soutenant la tarification sociale dans le transport en commun.

Annexe

Organismes et regroupements membres du MTPA

Comité de suivi

Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) de St-Michel
CDC Action-Gardien, Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles
Comité d'éducation aux adultes de la Petite-Bourgogne et de Saint-Henri (CÉDA)
Comité des sans-emploi de Pointe-Saint-Charles
Comité de lutte à la pauvreté du Grand Châteauguay
Mouvement Action-chômage de Montréal
Projet Genèse
Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire (TROVEP) de Montréal
Welfare Rights Committee of South-West Montreal

Membres

ACEF du Nord
Action-Autonomie
ADDS-MM
Afrique au Féminin
Atelier des lettres
AQDR Pointe-de-l'Île
Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
CDC Rivière-des-Prairies
CDC Solidarités Villeray
Centre d'alphabétisation de Villeray La Jarnigoine
Centre d'éducation et d'action des femmes (CEAF)
Centre des femmes solidaires et engagées
Centre de lecture et d'écriture
Comité logement Lachine- Lasalle
Centre des femmes d'ici et d'ailleurs
Centre des femmes de Verdun
Centre des femmes de Laval
Centre des femmes solidaires et engagées
Coalition Climat Montréal
Coalition Montréalaise des tables de quartiers (CMTQ)
Comité d'action de citoyennes et citoyens de Verdun (CACV)
Comité logement Lachine-Lasalle
Concertation en développement social de Verdun (CDSV)
Ex aequo
Femmes du monde à Côte-des-Neiges

Groupe Alpha Laval
Imagine Lachine Est
La Marie Debout
Lettres en main
Le Tour de lire
Maison Benoît Labre
Maison St-Dominique
Maison Passage
Projet P.A.L.
Projet suivi communautaire
Réseau Alternatif et Communautaire des Organismes (RACOR) en santé mentale de
Montréal
Regroupement des organismes familles de Montréal (ROCFM)
Regroupement des usagers du transport adapté et accessibles de l'île de Montréal (RUTA)
Table de concertation des aînés de Montréal (TCAIM)
Table régionale des centres de femmes de Mtl métropolitain et Laval (TRCFMML)
Travail de rue et action communautaire (TRAC)

Organismes membres du comité de suivi du TRAAQ

Chantier mobilité Sainte-Foy
Centre des femmes de la basse ville
Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert (CAPMO)