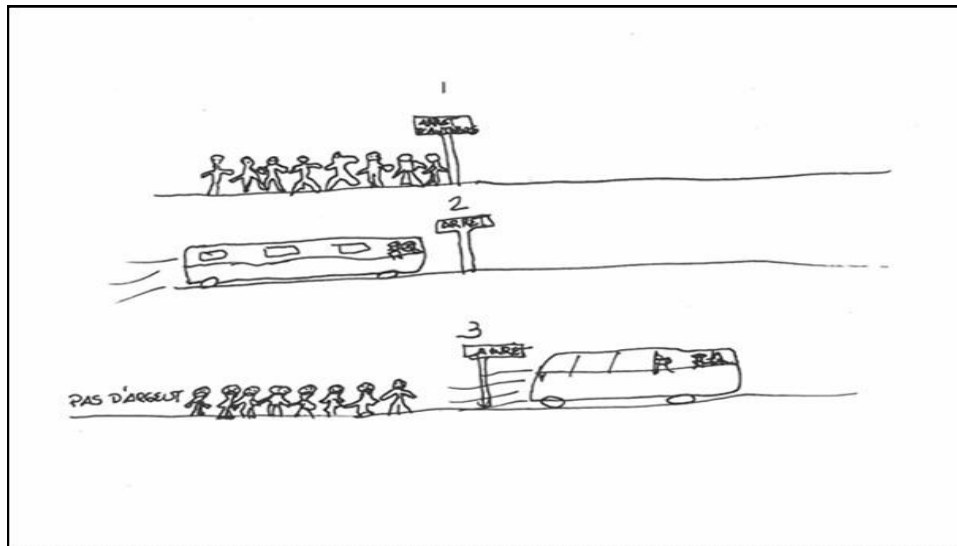


Pour un développement sans exclusion

Mémoire présenté à la Ville de Québec

Dans le cadre des consultations publiques pour la mobilité durable et un réseau structurant de la ville de Québec



**Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec
(Collectif TRAAQ)**

Mercredi, 9 août 2017

Présentation du Collectif TRAAQ :

Depuis novembre 2016, ce Collectif réunit des organismes de la région de Québec préoccupés par un meilleur accès au transport en commun pour les personnes à faible revenu. Le Chantier mobilité Sainte-Foy, le Centre des femmes de la Basse Ville et le Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert (CAPMO) ont préparé ce mémoire, mais nous collaborons avec d'autres groupes dont le Group'Action Val-Bélair. La création de ce collectif a été précédé d'une démarche d'enquête conscientisante initiée par le *Comité pour l'accessibilité sociale du transport en commun* du CAPMO.

La défavorisation dans la Ville de Québec

Le dernier rapport (2012) du Directeur général de la Santé publique (DGSP) de la région de la Capitale nationale portant sur les inégalités sociales en santé, indique qu'en 2005, 12% de la population vivait sous le seuil de faible revenu 50% (MFR 50). Selon l'Institut de la statistique du Québec, la Communauté urbaine de Québec sans la Rive-sud, ou le territoire desservi par le Réseau de transport de la Capitale (RTC), correspond à une population de 580 000 personnes en 2015. Si nous lui appliquons le taux de 12% du DGSP, nous obtenons 69 600 personnes vivant sous le seuil de faible revenu. Selon nous, la MFR 60% est une mesure plus adéquate du seuil de pauvreté ce qui donnerait un taux encore plus élevé. Si nous considérons que les ainé-e-s, les enfants et les étudiant-e-s, bénéficient déjà d'un tarif réduit, la population admissible à la tarification sociale du transport en commun à Québec correspond à environ 42 000 personnes en 2015. Pour les administrateurs du réseau, il ne faut pas calculer les coûts d'une telle tarification en perte monétaire, mais considérer que ces gens paient déjà ce qu'ils peuvent en achetant des billets à l'unité. Ils ne seront que davantage présents dans des autobus qui circulent souvent à moitié vides.

La mobilité et le problème de l'exclusion sociale

Le transport en commun constitue un besoin essentiel à une vie décente, un service public indispensable pour permettre la participation économique, politique, culturelle, sociale, des citoyennes et citoyens. Selon le Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, dans notre société contemporaine, la disponibilité d'un moyen de transport ou la possibilité d'y accéder demeure un élément primordial pour assurer la mobilité des personnes à faible revenu et ainsi favoriser leur inclusion sociale. L'accès à un moyen de transport constitue un enjeu majeur pour les personnes en situation de pauvreté¹. Le transport est un instrument indispensable de participation économique et sociale puisqu'il constitue le cadre d'organisation de la vie quotidienne.

¹ Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale. La mobilité un droit déterminant, Bulletin no 20, novembre 2016.

Raisons pour lesquelles les personnes à faible revenu sont exclues du transport en commun

Coût trop élevé

Plus une personne vit dans la pauvreté, plus il lui est nécessaire de se déplacer en transport en commun pour avoir accès à des services. Le coût du transport occupe une place très importante dans son budget et cela a une incidence sur sa capacité à répondre à ses besoins de base. Des données qualitatives comme quantitatives de notre enquête confirment que le transport en commun est trop dispendieux pour les personnes à faible revenu. 88 % des participantEs gagnant moins de 12 000 \$ pensent que le transport en commun est trop cher ou vraiment trop cher pour eux. Qui plus est, le coût élevé du transport en commun fait en sorte que de nombreuses personnes ne peuvent se rendre dans les organismes où ils s'impliquent ou reçoivent des services.

Obstacles pour subvenir à des besoins essentiels

Dans le cadre de la campagne électorale de même que dans les consultations publiques, élus, administrateurs et médias, prennent pour acquis que se déplacer en voiture ou en transport en commun est un CHOIX. Ils oublient que pour plusieurs personnes, se déplacer en transport en commun n'est pas une option puisqu'elles n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture !

Dans un secteur périphérique au centre-ville comme Sainte-Foy, mais encore davantage dans une banlieue de la troisième couronne comme Lac-Saint-Charles ou Val-Bélair, la ville ne s'est plus développée de façon organique, c'est-à-dire en centralisant toutes les fonctions au centre d'un quartier ou d'une communauté, mais par la disparité géographique de chaque service. Ainsi, les services sont éloignés les uns des autres et sont pensés en fonction des déplacements en automobile.

Au centre-ville, plusieurs services essentiels sont aussi loin d'être accessibles. Par exemple, des cliniques médicales quittent le centre ville et les gens doivent faire de longues distances en autobus pour avoir accès à un médecin.

Si l'accès à plusieurs services pose problème, le manque d'accès à plusieurs pôles d'emploi est aussi très préoccupant :

L'horaire du transport en commun est pensé pour les emplois 9h à 17h, alors qu'une bonne partie des personnes dépendantes du transport en commun pour leurs déplacements ont des horaires atypiques. Par exemple, les travailleurs de la santé, les agentEs de sécurité etc., avec des horaires sur 24 heures. La desserte vers les parcs industriels et d'autres pôles d'emplois comme les aires commerciales (Mégas centres) est vraiment insuffisante.

De façon plus générale, qui dit accès au transport en commun dit aménager des voies piétonnes et cyclables de sorte que l'accès au réseau d'autobus soit facilité. Ainsi, l'aménagement des divers modes de transport doit vraiment être complémentaire et intégré.

Des quartiers enclavés

Plusieurs personnes à faible revenu dépendent du transport en commun pour sortir de leur quartier et briser leur isolement. Sans compter les lieux publics comme la *Base de plein air de Sainte-Foy* qui ne sont desservis par aucun transport en commun, plusieurs secteurs défavorisés se trouvent «désertés» par des services de proximité (Montmorency, Cap-Blanc, secteur du Foulon à Sillery, des secteurs de Limoilou et de Saint-Sauveur). De nombreuses personnes ont mentionné que le manque d'accès au transport en commun aggrave leur isolement social.

Des groupes sociaux ayant une proportion importante de personnes à faible revenu.

Les femmes

Les femmes représentent environ 60% des utilisatrices du Réseau de transport de la capitale (RTC). Des tarifs plus abordables et des trajets et des horaires plus accessibles leur permettraient de briser leur isolement, de se refaire un réseau social et de reprendre du pouvoir sur leur vie. Les horaires et les emplois atypiques qu'elles occupent se situent souvent dans les aires commerciales ou les méga centres commerciaux.

Les immigrants

La cherté et le manque d'accessibilité au transport en commun affecte les nouveaux arrivants et renforce leur isolement. Ils ont besoin d'information sur le transport en commun qui tienne compte de leur situation, certains ne parlant pas français à leur arrivée. N'ayant pas de permis de conduire, ils dépendent à 100% du transport en commun pour se déplacer. Le phénomène de la faible rétention des immigrants à Québec peut être en partie associé à ce manque d'accès.

Les personnes avec un handicap physique ou intellectuel.

Une partie importante des personnes ayant un handicap vivent avec de faibles revenus. Pour garantir l'accessibilité universelle, il s'agit non seulement d'adapter les infrastructures et les services de transports, mais également d'avoir des tarifs abordables.

Les familles

Le transport en commun est particulièrement dispendieux pour les familles à faible revenus. La nouvelle mesure soirs et weekend illimités pour les 6 ans à 18 ans est une initiative intéressante, mais de nombreux besoins en déplacement des familles sont aussi pendant les heures de pointe et en journée.

Les jeunes

Plusieurs employeurs éprouvent de la difficulté à recruter des jeunes parce que le secteur où se trouve leur entreprise n'est pas bien desservi. C'est le cas de plusieurs aires commerciales. Aussi, des entreprises de deuxième et troisième couronne vivent des impacts du manque de desserte locale pour recruter des employés. Cette réalité a été rapportée à Val-Bélair, secteur de la ville en pleine croissance où il y a beaucoup de jeunes familles, d'adolescents et de jeunes adultes.

Contexte canadien et international, quelques exemples

Canada

De nombreuses villes canadiennes d'une taille comparable à celle de Québec ont introduit une tarification sociale dans leur grille tarifaire. À Calgary, ville jumelée à Québec, la tarification sociale est adoptée depuis 2005 et pour les personnes gagnant 12 000\$ et moins, le coût d'une passe mensuelle est de 5,15\$. À Ottawa : «La Ville a autorisé l'automne dernier la création d'un titre à tarifs réduits pour les ménages défavorisés. Le niveau de faible revenu a été fixé à 20 000 \$ par année pour une personne seule et à 38 000 \$ pour une famille de quatre personnes».²

France

En France, dans une loi adoptée en 1971 donne le droit à toutes les villes de plus de 20 000 habitants d'exiger des entreprises un «Versement transport». Cela constitue une reconnaissance du bénéfice que retirent les entreprises des services de transport de la main-d'œuvre. « Depuis 1980, le droit à la mobilité a été inscrit dans le système juridique français. En résumé : « Tout le monde a le droit de se déplacer dans des conditions équitables. Que ce soit du point de vue spatial, social ou économique. » Trois principaux types d'actions ont été réalisés suite à l'adoption de cette loi³ :

a) La tarification sociale. En France, il existe des tarifications modulées en fonction des revenus des personnes. L'article 123 de cette loi indique que les villes devraient prévoir une réduction tarifaire d'au moins 50% pour les personnes seules qui gagnent moins de 8 645 euros, soit 12 970\$ par année, en 2014⁴.

b) La seconde piste d'action, très développée dans certaines grandes villes françaises, est l'accessibilité universelle au réseau de transport en commun.

c) La troisième piste est instaurée dans les années 2000 avec la loi sur la Solidarité et le renouvellement urbains, SRU. Conscientes que des territoires étaient moins bien desservis par le transport en commun, les municipalités françaises ont inscrit dans leurs plans de transport des dessertes privilégiées vers des quartiers défavorisés socialement et économiquement, en priorisant ceux qui sont enclavés géographiquement.

² Bruno Bisson, *Transports collectifs : 17 organismes réclament une consultation sur les tarifs*, La Presse, <http://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201705/15/01-5098016-transports-collectifs-17-organismes-reclament-une-consultation-sur-les-tarifs.php>, 15 mai 2017.

³ Florence Paulhiac, Émission Les années lumières, Radio-Canada, 25 janvier 2015.

⁴ Myroslaw Smereka, Politique tarifaire nationale et gratuité du transport en commun au Québec : utopie ou manque de volonté politique?, Montréal, le 12 octobre 2005.

Visées sociales du plan de mobilité durable de la ville de Québec

La ville mentionne qu'elle a élaboré son Plan de mobilité durable : «Pour assurer l'**équité sociale** dans un contexte de changements majeurs dans l'économie mondiale des transports. Le coût de l'énergie est en hausse ce qui amènera les familles à changer leurs comportements et leurs priorités».

Par sa nature même, le RTC réalise une importante mission sociale dont ses administrateurs doivent tenir compte dans leurs projets de développement. Désormais, il faut apprendre à conjuguer : sauvegarde de l'environnement, développement social et développement économique durable. Nous osons croire que la ville de Québec sera à la hauteur des exigences du 21^e siècle et qu'elle prendra des mesures concrètes pour réaliser cet énoncé de son Plan de mobilité durable.

Nos principales recommandations :

1. Qu'une tarification sociale soit instaurée pour les personnes seules vivant sous la MFR60 (*Mesure du faible revenu*), 60% du revenu médian, soit moins de 22 199\$ après impôt. Pour les familles, nous recommandons une tarification basée sur le fonctionnement de la mesure d'Ottawa.

En lien avec cette recommandation, nous proposons :

1.1 Que le Réseau de transport de la Capitale (RTC), modifie sa grille tarifaire pour y inclure une tarification sociale au moins équivalente au tarif du laissez-passer aîné pour diminuer le fardeau économique associé aux déplacements particulièrement pour les jeunes familles et les personnes n'ayant pas accès à une tarification modulée afin de faciliter l'accès pour tous aux services publics.

1.2 D'établir une tarification sociale à partir de la déclaration de revenu produite par chaque personne. Avec les cartes à puces, il serait facile d'accorder un tarif réduit en fonction du revenu tout en maintenant une certaine forme de confidentialité.

1.3 Établir une collaboration avec Calgary, ville jumelée à Québec et modèle de succès dans la mise sur pied d'une tarification sociale. S'inspirer aussi d'Ottawa.

1.3.1 Que la Ville de Québec fasse la demande au gouvernement du Québec d'inclure dans la *Politique québécoise du transport collectif*, un *Programme de soutien provincial aux mesures de tarification sociale*. Ce programme pourrait être créé à part ou bien inclus au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP).

Autres recommandations :

2. Que les instances municipales considèrent la mobilité des personnes à faible revenu dans leur offre de transport en commun comme un service municipal rendu à la population.

3. Que les instances gouvernementales, en collaboration avec le RTC considèrent la mobilité des personnes à faible revenu dans leur offre de services de santé et de services sociaux et pour l'accès aux centres de la petite enfance.
4. Que dans l'aménagement de ses parcours, le RTC priorise l'accès aux services essentiels comme l'épicerie, les services médicaux, sociaux et communautaires, les garderies. Améliorer aussi l'accessibilité en transport en commun aux destinations suivantes aux pôles d'emploi (parcs industriels, méga centres commerciaux périphériques) et lieux de loisir (musées, bases de plein air, promenades publiques).
5. Que soit prioriser le développement et la desserte de secteurs défavorisés de la ville et des zones enclavées géographiquement ou qui se retrouvent dans un «désert de service».
6. Que soit bonifié la desserte vers les banlieues de deuxième et troisième couronne en prenant garde de ne pas développer des services dans un secteur au détriment d'un autre (exemple : ne pas couper des services à Sillery ou dans des secteurs résidentiels de Duberger/Le Saules au profit du développement d'express dans la troisième couronne). Le développement de la desserte dans la troisième couronne s'avère essentiel.
7. Que les urbanistes incluent les facteurs de défavorisation, les liens entre pauvreté, isolement social et accès au transport en commun, dans leurs plans d'aménagement du territoire en vue favoriser une meilleure mixité sociale.
8. Qu'une enquête indépendante et plus large, en s'inspirant de la méthodologie adoptée par l'organisme *Fair Fares Calgary*, soit menée.
9. Adapter la diffusion de l'information sur le transport en commun à tous les groupes d'utilisateurs, notamment les nouveaux arrivants et les personnes âgées qui sont des grands utilisateurs du transport en commun.
10. Que soit améliorée la sécurité des déplacements à pied et en bicyclette considérant que ces modes de transport sont complémentaires à l'utilisation du transport en commun.
11. Qu'une question aussi cruciale que l'élaboration de la grille tarifaire soit l'objet d'une consultation publique annuelle. Le RTC et la Ville gagneraient à être plus transparents quant aux critères dont ils se servent pour décider de la grille tarifaire.

Collectif TRAAQ, 8 août 2017