

CONSULTATION PUBLIQUE DE L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE LA
VILLE DE MONTRÉAL (OCPM)
MONTRÉAL C'EST VOTRE VILLE, EXPRIMEZ-LA!

LE DROIT À LA MOBILITÉ : UN DROIT QUI S'INSCRIT DANS LA
RÉALITÉ PAR UNE TARIFICATION SOCIALE!

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA
TROVEP de Montréal
AOÛT 2013

Table des matières :

LE DROIT À LA MOBILITÉ : UN DROIT QUI S'INSCRIT DANS LA RÉALITÉ PAR UNE TARIFICATION SOCIALE!

1. PRESENTATION DE LA TROVEP DE MONTRÉAL	page 3
2. LA TROVEP DE MONTRÉAL ET LA QUESTION DU TRANSPORT EN COMMUN	page 3
3. L'ENJEU SOCIAL DU TRANSPORT EN COMMUN	page 3
Pauvreté et difficulté d'accès aux transports en commun	
Pauvreté et tarifs élevés : un mauvais mélange	
Les impacts de la croissance des tarifs du transport sur les personnes	
Évolution du financement de la STM	
La mobilité comme facteur d'exclusion sociale	
Des injustices dans l'accès au transport	
4. VERS UNE DÉFINITION D'UN DROIT À LA MOBILITÉ	page 8
Le droit à la mobilité : un droit méconnu et important	
1. Le droit à la mobilité dans la <i>Déclaration universelle des droits humains</i>	
2. Le droit à la ville	
L'accès au transport, c'est une question de droit à la mobilité!	
Problème réel, à la recherche de solution réaliste	
5. UNE PISTE DE SOLUTION : LA TARIFICATION SOCIALE	page 10
Exemples dans le monde :	
• L'exemple de la France : tarification solidarité et gratuité	
• L'exemple de Calgary : l'insertion grâce à la tarification sociale	
• L'exemple de Portland (Oregon) : combiner gratuité et tarif réduit.	
6. CONCLUSION	page 11
7. RECOMMANDATIONS	page 12
ANNEXE Motion CM13 0480	page 13

LE DROIT À LA MOBILITÉ : UN DROIT QUI S'INSCRIT DANS LA RÉALITÉ PAR UNE TARIFICATION SOCIALE!

1. PRESENTATION DE LA TROVEP DE MONTRÉAL

La Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal est un regroupement d'organisations populaires et communautaires autonomes fondé en 1979. Ces groupes se sont donné la TROVEP de Montréal comme structure de concertation et de représentation politique afin de promouvoir l'éducation populaire et défendre les droits sociaux.

La TROVEP de Montréal regroupe une cinquantaine d'organismes situés dans les différents quartiers de Montréal. Ces groupes interviennent dans de nombreux domaines : femmes, jeunes, personnes âgées, personnes handicapées, chômeurs et chômeuses, personnes assistées sociales, personnes analphabètes, locataires, etc. Bien que provenant de quartiers et de secteurs d'intervention différents, ces organisations populaires et communautaires membres de la TROVEP de Montréal se reconnaissent dans la lutte à la pauvreté et les inégalités sociales.

2. LA TROVEP DE MONTRÉAL ET LA QUESTION DU TRANSPORT EN COMMUN

Au début des années 2000, les tarifs de la Société de transport de Montréal ont connu des hausses fulgurantes qui ont rapidement eu un effet dévastateur pour les personnes qui fréquentent les organismes communautaires montréalais. C'est dans ce contexte que la TROVEP de Montréal a dû se pencher sur ce nouveau phénomène d'exclusion sociale. C'est parce qu'elle considère crucial que les instances de la ville de Montréal prennent en compte le droit à la mobilité de ces citoyens et citoyennes les plus démunies que la TROVEP de Montréal présente un mémoire dans le cadre de la consultation publique de l'*Office de consultation publique de la ville de Montréal (OCPM) : Montréal c'est votre ville, Exprimez-la!*

3. L'ENJEU SOCIAL DU TRANSPORT EN COMMUN

Pauvreté et difficulté d'accès aux transports en commun

La TROVEP de Montréal travaille sur la question de l'accès et du droit à la mobilité depuis 2002 et dès le début, l'accessibilité au transport en commun dans la lutte contre l'exclusion sociale s'est présentée comme un enjeu majeur. Le travail de la TROVEP de Montréal auprès des citoyens et citoyennes a permis de réaliser que pour les personnes les plus pauvres le transport en commun n'est plus un choix et que son inaccessibilité a des effets négatifs sur de nombreux autres aspects de la vie des personnes.

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 imposé pousse à l'isolement ainsi qu'à l'exclusion sociale et économique. Comme le rappelait une citoyenne rencontrée par la TROVEP de Montréal : « *le prix de la CAM est augmenté, c'est moins d'argent pour manger* ».

Pauvreté et tarifs élevés : un mauvais mélange

Évidemment, 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. Or, Montréal fait justement partie des villes affichant un taux de pauvreté parmi les plus élevés au Canada. À Montréal, le taux

de personnes sous le seuil de faible revenu (SFR) est de 29 % pour le territoire de l'île de Montréal¹. Un Montréalais sur 10 vit de l'aide sociale et le nombre de personnes qui font appel à des banques alimentaires pour se nourrir et nourrir leurs familles augmente chaque année depuis la récession de 2008-2009. D'ailleurs, il n'y a bien sûr pas que le coût des transports qui augmente. C'est aussi le cas des denrées et des loyers. La vie est très chère d'une manière générale.

Les impacts de la croissance des tarifs du transport sur les personnes

Depuis les années soixante-dix, le gouvernement du Québec s'est largement désinvesti du financement des transports publics. La conséquence de ce retrait de Québec, jumelée à la diminution de la contribution de Montréal, a fait en sorte que ce sont les usagers-ères des transports qui contribuent désormais le plus au financement de l'exploitation du réseau de transport en commun. La part des usagers-ères contribue maintenant à près de 50% du budget de la STM. Les hausses de tarifs à la STM connaissent une progression fulgurante, bien au-delà de l'inflation. Le principe de l'utilisateur payeur, au détriment d'une vision du transport comme étant un service essentiel, est de plus en plus répandu. Le tableau qui suit indique clairement l'explosion des tarifs à la STM entre 1999 et 2009.

Évolution des tarifs à la STM

	CAM	CAM tarif réduit	CAM Hebdo	CAM Hebdo tarif réduit	Billets (6)	Billets (6) tarif réduit	Espèces	Espèces tarif réduit
Bourque 1999 :	46 \$	\$						
2000 :	47 \$	20 \$	12,50 \$	6,50 \$	1,38 \$	0,71 \$	2,00 \$	1,00 \$
2001 :	48,50 \$	22,50 \$	13,50 \$	6,75 \$	1,42 \$	0,71 \$	2,00 \$	1,00 \$
Tremblay 2002 :	50 \$	25 \$	14 \$	7 \$	1,50 \$	0,75 \$	2,25 \$	1,25 \$
2003-06 :	52 \$	26 \$	15 \$	7,50 \$	1,58 \$	0,79 \$	2,25 \$	1,25 \$
2003-07 :	54 \$	27 \$	16 \$	8 \$	1,67 \$	0,83 \$	2,50 \$	1,25 \$
2004 :	59 \$	31 \$	18 \$	9,50 \$	1,83 \$	0,92 \$	2,50 \$	1,25 \$
2005 :	61 \$	32,50 \$	18 \$	9,75 \$	1,88 \$	0,98 \$	2,50 \$	1,25 \$
2006 :	63 \$	33,75 \$	18,50 \$	10,25 \$	1,92 \$	1,00 \$	2,50 \$	1,50 \$
2007 :	66 \$	35 \$	19 \$	10,75 \$	1,96 \$	1,04 \$	2,75 \$	1,75 \$
2008 :	66,25 \$	36 \$	19,25 \$	11 \$	2,00 \$	1,08 \$	2,75 \$	1,75 \$
2009 :	68,50 \$	37 \$	20 \$	11,25 \$	2,13	1,13 \$	2,75 \$	1,75 \$
Augmentation	48,9%	85%	60%	73 %	54%	59%	37,5%	75%

(Source : budgets de la STM)

Bien que les tarifs ordinaires aient connu de fortes hausses, les tarifs réduits se démarquent par des hausses faramineuses de 85%, 73%, 59,1% et 75% en sept ans! Qui plus est, l'écart entre les titres ordinaires et ceux qui sont à tarif réduit ne cessent de rétrécir. En 2000, la CAM à tarif réduit représentait 42,5% de la CAM à prix ordinaire alors qu'en 2009, elle représentait 53,2%. Le passage en espèces à tarif réduit est passé de 50% du prix ordinaire en 2000 à 63% en 2009.

Les dirigeants de la STM et les élus-es municipaux affirment que les augmentations s'en tiennent à l'inflation. Toutefois, les personnes à faible revenu ne vivent pas une telle augmentation de leurs revenus! On constate en effet que cette forte tendance à des hausses des tarifs de transport en commun ne suit pas l'évolution des revenus des ménages. Ainsi, depuis le milieu des années 90, les usagers-ères ont eu droit à des hausses moyennes deux fois plus élevées que l'inflation. Pour les ménages les plus pauvres, qui n'ont pas d'auto, les hausses tarifaires des dernières années mettent carrément en péril la possibilité de se déplacer.

1 http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8258.90438486&_dad=portal&_schema=PORTAL (Consulté mars 2013)

Tableau de l'évolution du tarif de la CAM versus le salaire minimum

Année	Salaire minimum (taux général) ²	Tarif régulier de la CAM
2000	6,9	47
2001	7,00	48,50
2002	7,2	50
2003	7,3	52 (janvier) 54 (juillet)
2004	7,45	59
2005	7,6	61
2006	7,75	63
2007	8	65
2008	8,5	66,25
2009	9	68,5
2010	9,5	70
2011	9,65 (mai)	72,75
2012	9,90	75,50
2013	10,15	77

Évolution du financement de la STM

Entre 1991 et 2001, on note une augmentation de la part de financement des utilisateurs de 26.4% à 36.5% du financement du transport en commun. Les usagers ont vu les coûts augmenter et, même si la situation du financement s'est améliorée, les tarifs ont poursuivi leur hausse.

Le sous-financement du transport en commun ne nous permet pas de croire que les gouvernements sont sérieux lorsqu'ils parlent développement durable. Au contraire, le sous-financement affecte l'offre de service et met davantage de pression sur les usagers-ères devenus-es les principaux payeurs. Cela a pour effet que ce service public se transforme de plus en plus en service marchand.

Tableau de l'évolution des sources de financement de la STM

	1991	1992	2006	2009	Depuis 1991
UsagerÈRES	36%	36%	49,7%	51,9%	+15,9%
Ville de Montréal	24,8%	45%	33,2%	32,3%	+7,5%
Gouvernement du Québec	33,5%	9%	10,1%	9,9%	- 23,6%
Autres (automobilistes, équité régionale)	5,7%	10%	7%	5,9%	+0,2%

(Source : *Projet Montréal et budget 2009 de la STM*)

La mobilité comme facteur d'exclusion sociale

La question des transports dans notre société est un sujet complexe fait de composantes très entremêlées. D'abord, les déplacements sont directement liés aux modes d'organisation sociale et économique d'une société et au rapport qu'elle entretient avec le temps et l'espace. Ensuite, ils reflètent les priorités que cette société se fixe à différents niveaux. Par exemple, de nos jours, les activités de la vie normale se font sur des territoires de plus en plus éclatés et de plus en plus souvent selon des rythmes exigeants. Ainsi, un-e citoyen-enne « inséré-e » parcourt quotidiennement plusieurs kilomètres et en plus il-elle doit le faire à toute vitesse.

2 <http://www.cnt.gouv.qc.ca/salaire-paie-et-travail/salaire/historique-du-salaire-minimum/>

D'autre part, les situations d'exclusion sociale sont multiples et présentent des points communs dont certains sont plus connus, comme les difficultés d'accès au logement, tandis que d'autres le sont moins. C'est le cas justement des obstacles rencontrés dans les pratiques de mobilité de la vie courante : courses à la recherche d'emploi ou à des soins de santé ou encore pour la garde des enfants ou pour les commerces d'alimentation, les pharmacies et les autres nécessités. La question de la mobilité n'est donc pas qu'une question de transports mais est aussi une question de droit - au même titre que le logement - qui doit être prise d'autant plus au sérieux que dans notre société le manque de moyens de déplacement peut devenir un important facteur d'exclusion sociale, économique et même politique.

Des injustices dans l'accès au transport

Dans le même ordre d'idée, l'agencement des villes actuelles, organisé autour des véhicules routiers, ne favorise pas les services et emplois de proximité. Pour les populations installées en périphérie des bassins économiques et d'emplois, il est souvent impératif d'avoir accès à une voiture ou aux transports collectifs pour la mobilité. Or, l'offre en transports publics est généralement mal adaptée aux besoins de la population des quartiers dans lesquels sont sur-représentés les jeunes, les familles nombreuses et les chômeurs ou les travailleurs aux emplois peu qualifiés et aux horaires décalés. Puis, quand les transports collectifs existent, leur coût élevé restreint les possibilités de déplacement pour les personnes à faibles ressources. On assiste donc au cycle : moins de revenu signifie moins de passagers dans les transports en commun, et donc moins de desserte dans les quartiers défavorisés, ce qui cause l'enclavement des populations de ces quartiers. Ce sont donc les personnes dont les revenus sont les plus faibles qui rencontrent le plus de freins à la mobilité alors que, justement, avoir des problèmes pour se déplacer, c'est réduire ses chances de trouver un emploi, de se former, de se soigner, de rencontrer des amis, de se distraire, bref d'avoir une vie sociale riche et structurante.

Ainsi, la mobilité conditionne le développement économique et social des personnes et des territoires. Par conséquent, les difficultés de moyens physiques et économiques de chacun-e vont induire des écarts dans l'aptitude à s'insérer dans un univers toujours plus mobile. Favoriser l'accès à la mobilité est indispensable à l'insertion des populations en difficulté et le renforcement du lien social. Ce déficit de mobilité conduit à un enclavement des territoires et à un sentiment d'exclusion des populations. À l'évidence, tout le monde n'est pas égal devant la mobilité!

Comme le mentionne le Conseil des Montréalaises : « *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* »³. La mobilité des individus favorise en effet leur inclusion sociale. Cela leur permet de se relier à leur famille et leurs amis ainsi que d'avoir accès aux institutions et aux différents services de la société, que ce soit les centres communautaires, les bibliothèques publiques, les ressources de soutien, tels les centres de femmes et les organismes communautaires. Cela augmente aussi le sentiment de faire partie d'une collectivité. Côté « son monde » a des impacts sur la santé psychologique des individus! « *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 aux activités qu'ils choisissent* »⁴.

Il en est de même aussi pour l'accès aux soins de santé physiques et psychologiques car il est souvent nécessaire aux individus de prendre les transports en commun afin d'avoir accès à des spécialistes de la santé ou des centres de prélèvements. Ne pas « avoir les moyens » de prendre le bus ou le métro ne devrait pas être un obstacle à l'obtention de soins de santé appropriés. Or, certaines personnes doivent parfois repousser des rendez-vous pour des soins car elles ne sont pas en mesure d'assumer les coûts de déplacement : la santé est un droit!

Perspective économique

Lorsqu'on analyse la question de l'accès au transport selon une perspective économique, on y trouve aussi de

3 Conseil des Montréalaises, *La tarification sociale du transport en commun : étude de cas de Calgary*, mai 2012.

4 *Vibrant Communities Calgary, Fair Fares 2008 : Roadblocks and Opportunities*. Ottawa : Caledon Institute of Social Policy, 2008

nombreux avantages : l'accès à la mobilité permet de se former et de se développer, en ayant accès à des établissements scolaires ou de formation, puis de rechercher un emploi et de travailler, et ensuite, de consommer des biens, que ce soit de premières nécessités ou autres. Dans la même optique, cela permet une augmentation de gens ayant accès à des emplois, et donc de contribuer au roulement de l'économie et à la production de la société, notamment par le paiement d'impôt et la réalisation d'économie dans les programmes de soutien social. « *En ayant plus facilement accès 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* »⁵. Bref, l'accès au transport peut améliorer la santé économique des individus et de la société.

« *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* »⁶. » Cette situation entraîne ces personnes dans un cycle les amenant à demeurer dépendant de transferts sociaux. Il en est de même de l'accès aux activités sociales, ces personnes pouvant ne plus être en mesure de rejoindre leurs parents et amis et les privant de l'enrichissement de ses contacts. « *Ces « trappes à la pauvreté » apparaissent donc liées, de façon non négligeable, à des problèmes de mobilité* »⁷. « *L'accès à la mobilité peut les aider à reprendre une vie professionnelle et à retrouver une vie sociale. Donc de participer pleinement à la collectivité, ce qui contribue à améliorer leur qualité de vie et contribue à leur inclusion sociale* »⁸. »

Les « trappes d'immobilité »

L'inaptitude à la mobilité, qu'elle résulte d'une absence d'automobile et/ou de transports publics adaptés aux besoins, de la difficulté à pratiquer les moyens de transport ou de l'espace, ou encore d'une méconnaissance des ressources offertes par certains territoires voisins, se traduit par une difficulté d'appropriation de l'espace et constitue un handicap empêchant de mener une vie normale. C'est ce que certains experts nomment la « trappe d'immobilité ».

Aux Etats-Unis et en Europe, des recherches menées par des urbanistes et des sociologues, en partenariat avec les décideurs publics, ont permis de déterminer des freins à la mobilité et d'identifier des solutions novatrices afin d'améliorer la mobilité des populations plus défavorisées dans l'accès au transport⁹ et plusieurs municipalités ont pris ces problématiques à cœur. À l'initiative de professionnels de l'insertion qui ont compris que l'enjeu du transport est un problème collectif – et non individuel – dont les racines sont systémiques, des systèmes de transport adaptés aux besoins essentiels des populations vulnérables ont été mis en place, pour aider les personnes prises dans ses trappes à en sortir. De nombreuses solutions ont été mises en place à l'échelle d'une ou de plusieurs villes. Il est d'ailleurs central de comprendre que les décisions prises par les décideurs publics ont d'importantes répercussions sur les populations concernant leur transport. C'est la raison pour laquelle il est primordial de bien penser la question des transports dans notre société et de l'articuler avec les besoins des citoyens pour les aider à se relier socialement et économiquement.

4. VERS UNE DÉFINITION D'UN DROIT À LA MOBILITÉ

Le droit à la mobilité : un droit méconnu et important

Bien que le droit à la mobilité soit en définition et qu'il subisse des restrictions majeures à travers le monde, son importance est grandissante. En effet, dans les sociétés très industrialisées ainsi que dans les pays en

5 Makhoul, 2008

6 Orfeuil, 2004.

7 Idem.

8 Makhoul, 2008

9 Source: htww.certu.fr/fr/_Mobilité_et_déplacements-n25/Enjeux_economiques_et_sociaux_de_l'organisation_des_deplacements-n45/Deplacements_et_politique_de_la_ville-n697/IMG/pdf/Fiche10_IUDFiche10A4.pdf (consulté en mai 2013)

développement, la division du travail provoque des changements d'échelle de la vie des individus et de la vie économique, sociale et politique. Ainsi, se déplacer dans les villes, vers les villes et hors des villes est une nécessité pour accéder à la plupart des biens, services et relations sociales. Les transports sont donc désormais indispensables pour l'accès au logement, au travail, à l'éducation, à la culture, à la santé, aux loisirs, à l'autonomie des individus, à la vie collective. Or, lorsqu'il s'agit du transport en commun, le droit à la mobilité est directement lié d'une part, à la capacité de payer, et d'autre part, aux frais exigés pour utiliser ces services. Les restrictions à la mobilité restreignent ainsi d'autres droits et sont un facteur d'exclusion sociale puisqu'on se trouve alors confiné à son salon faute de pouvoir se payer le métro ou l'autobus.

C'est ainsi que l'on voit naître la question du droit à la mobilité. Ce droit devrait aller au-delà du droit à circuler puisque celui-ci est un « droit générique », c'est à dire un droit qui conditionne le respect et la mise en œuvre d'autres droits, dont les droits au travail et à la santé. Il s'agit donc d'un droit à double dimension :

- un droit-liberté, qui s'inscrit dans le prolongement du droit à circuler librement ;
- un droit-créance qui implique que tous les individus aient les moyens effectifs de se déplacer : Cela engendre une responsabilité spécifique pour les pouvoirs publics qui doivent rendre possible la mobilité des diverses catégories de personnes qui souffrent en la matière de handicaps sociaux, culturels, économiques, psychologiques, physiques. Cela implique aussi que la société se donne les moyens économiques et techniques de faire face aux besoins en transports.

Déjà en 2005, la FTQ parlait de la mobilité comme un droit : « *Il convient d'abord de souligner que la mobilité est de plus en plus traitée comme un **droit**. Ne pas pouvoir se déplacer pour accéder au travail, à l'éducation, au logement, aux établissements de santé ou aux activités culturelles et de loisirs a des incidences certaines sur la qualité de la société qu'on a choisi de se donner. Le droit à la mobilité devient ainsi la porte d'accès à l'exercice de droits démocratiques élémentaires. Le droit à la mobilité couvre à la fois les dimensions collective et individuelle. À titre d'individu, toute personne peut, selon ses moyens et ses propres choix, recourir au transport individuel. Mais c'est à la société, et donc à l'État, que revient la responsabilité d'assurer l'exercice du droit collectif à la mobilité, comme droit social accessible, par la voie de la mise en place soit de réseaux exclusivement publics, soit de réseaux mixtes ou encore, de réglementation de l'activité des transporteurs privés¹⁰.* »

Face aux enjeux des transports, une équipe d'experts européens travaillent présentement à une charte qui définirait le droit à la mobilité et ils ont définis des principes entrant dans la définition d'un droit à la mobilité. Parmi ces principes, nous avons retenu « *Le droit à la mobilité dans la Déclaration universelle des droits humains* » ainsi que « *Le droit à la ville* » :

2. Le droit à la mobilité dans la *Déclaration universelle des droits humains*

En 1948, au moment où est promulguée la *Déclaration universelle des droits humains*, les enjeux de transports des personnes n'étaient évidemment pas les mêmes qu'aujourd'hui. Cependant, le droit à la mobilité fait partie intégrante des droits humains et plusieurs articles y font référence, de manière plus ou moins directe. C'est notamment le cas de l'article 13, tandis que les articles 23 et 27 concernent plutôt les impacts lorsqu'on n'a pas accès à la mobilité :

- **Article 13**

Toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un Etat.

- **Article 23**

Toute personne a droit au travail, au libre choix de son travail, à des conditions équitables et satisfaisantes de travail et à la protection contre le chômage.

- **Article 27**

Toute personne a le droit de prendre part librement à la vie culturelle de la communauté, de jouir des arts et de participer au progrès scientifique et aux bienfaits qui en résultent.

¹⁰ Mémoire de la FTQ, *Transport collectif et urgence d'agir*, mars 2005.

3. Le droit à la ville

De plus en plus dans le monde, les villes représentent les principaux lieux de production. Elles offrent aux individus qui y vivent un large choix dans tous les domaines de l'existence: l'éducation, le travail, l'habitat, les loisirs, etc. Elles jouent également un rôle économique croissant car elles offrent de plus larges possibilités en matière d'emploi et d'échanges, et parce que la localisation des activités économiques dépend moins de la localisation des ressources naturelles.

Toutefois, en raison des fragmentations spatiales, institutionnelles et sociales des villes, de nombreuses catégories de citoyens font face à des obstacles dans leur accès aux biens, services et emplois. C'est ainsi que prend sens le principe de « droit à la ville » défini comme « *le droit des citoyens à accéder pleinement à la ville contemporaine, c'est-à-dire à une ville ouverte, variée et multiforme, aux modes d'habitat diversifiés, aux emplois multiples, aux pratiques hétérogènes, aux cultures nombreuses*¹¹ ». Le droit à la ville passe aussi très largement par le droit à la mobilité : le potentiel des villes est nécessairement divers, et cette diversité doit être accessible au plus grand nombre.

L'accès au transport, c'est une question de droit à la mobilité!

L'accès au transport en commun étant un droit, nous croyons qu'il ne doit pas être limité pour des raisons financières. Or, la pauvreté est un frein majeur à l'accès au transport en commun à Montréal. En effet, 29%¹² de la population montréalaise vit sous les seuils de faible revenu définis par Statistiques Canada. Même le travail n'empêche pas d'être pauvre : 40% des travailleurs et travailleuses montréalaises gagnent moins de 20 000\$ par année, ce qui est considéré insuffisant pour subvenir aux besoins de base.

Le budget familial est de plus en plus pressurisé (hausse des loyers, de l'électricité, des frais scolaires, des frais de santé, etc.) et les tarifs de transport en commun n'y échappent pas. Ils ont connu une hausse fulgurante entre 2001 et 2013: 58% pour la CAM, 100% pour le tarif réduit (personnes âgées et étudiantEs jusqu'à 25 ans), 181% pour le billet unitaire. Les revenus des québécois moyens, eux, n'ont pas suivis cette courbe d'augmentation. Par exemple, entre 2001 et 2010, le taux de salaire horaire moyen de l'ensemble des québécois a augmenté de 21,3%¹³.

Tableau d'augmentation des tarifs de transports en commun entre 2001 et 2013 à Montréal.

	2001	2013	% d'augmentation
CAM	48,50 \$	77,00 \$	58%
CAM tarif réduit	22,50 \$	45,00 \$	100 %
Billets unitaires	0,71 \$	2,00 \$	181 %

En 1980, le coût de la CAM s'établissait à 12,5% du revenu d'une semaine de travail (35 heures) au salaire minimum alors qu'en janvier 2012 elle en représentait 21,7%. Cela a donc doublé!

Les impacts d'un manque d'accès au transport sont énormes : appauvrissement des personnes bien sûr mais aussi une aggravation de l'isolement et de l'exclusion sociale. C'est d'ailleurs la conclusion à laquelle est arrivée la Direction de la santé publique dans son rapport sur la santé de la population montréalaise *Le transport urbain, une question de santé dévoilé* en 2006 : « *Les inégalités dans l'accès au transport risquent donc d'entraîner par la force des choses des inégalités sur tous les autres plans.* »

11 Source: http://www.certu.fr/fr/_Mobilité_et_déplacements-n25/Enjeux_economiques_et_sociaux_de_l'organisation_des_deplacements-n45/Deplacements_et_politique_de_la_ville-n697/IMG/pdf/Fiche10_IUDFiche10A4.pdf (consulté en mai 2013)

12 Source : Statistique Canada, recensement 2006.

13 Source : Statistique Canada, Revue chronologique de la population active 2011, consulté sur le site :

<http://www.travail.gouv.qc.ca/fileadmin/fichiers/Documents/Salaire/salaire-moyen-2001-2010.pdf> (date de consultation : mars 2013)

Les personnes moins nanties ont elles aussi le droit de se déplacer. Elles ont le droit à la mobilité, un droit de plus en plus évoqué dans diverses villes de la planète. Ceux et celles qui sont les plus dépendants du transport en commun sont ceux et celles qui en ont le moins les moyens! Évidemment, cela contribue à amplifier le cycle de la pauvreté.

Problème réel, à la recherche de solution réaliste

Face à la situation que nous traversons sur les plans économique et environnemental, notamment avec les changements climatiques, il est primordial de chercher de nouvelles solutions à la mobilité. En France, des experts du transport ont d'ailleurs développé le concept d'« écomobilité ». Ils insistent notamment sur l'importance d'un plus grand recours au transport public. Selon eux, améliorer l'accès aux transports collectifs pour les personnes ayant des revenus plus bas permet de privilégier le recours à ce mode de transport plutôt qu'à la voiture et donc de diminuer l'investissement nécessaires pour les infrastructures routières tout en augmentant les investissements dans le transport en commun. Cela amène des bénéfices pour l'ensemble des usager-ères ainsi que sur l'environnement et la santé de la collectivité.

Le transport en commun est donc un choix logique pour améliorer notre qualité de vie et assurer un sain développement pour l'avenir. Encore faut-il que nos gouvernements choisissent d'y investir. Il faut également que ce choix soit accessible à tous et non pas seulement aux gens qui ont le luxe de poser un geste vert en utilisant les transports en commun.

De plus en plus de personnes se questionnent sur l'injustice que représente l'exclusion des moins nantiEs du transport en commun. Dans son rapport *Le transport urbain, une question de santé*, la Direction de la santé publique conclut que le « déficit d'accessibilité » au transport en commun contribue à l'exclusion sociale, à l'isolement et nuit à l'égalité des chances. D'autre part, la Ville de Longueuil dans son Plan de développement social et communautaire inscrit la préoccupation de favoriser et d'examiner diverses mesures tarifaires pour les clientèles à faible revenu. D'ailleurs, en mai 2013, la ville annonçait le lancement d'un projet de pilote d'un an (août 2013 à juillet 2014) au coût de 1,4 million, permettant aux aînées de profiter gratuitement des transports en commun hors des périodes de pointes.

Ces préoccupations sont peut-être relativement nouvelles au Québec mais elles sont présentes depuis longtemps en Europe. En France, par exemple, la loi *Solidarité et renouvellement urbain* incite les sociétés de transport à adopter un tarif d'au moins 50% pour les personnes à faible revenu. D'ailleurs, plusieurs municipalités offrent des tarifs réduits à certaines catégories de personnes à faible revenu, comme nous le verrons plus loin. Pour sa part, la Mairie de Paris a fait adopter en 2008 un *Plan de Déplacements* dans une perspective de rendre la ville accessible à tous et toutes c'est-à-dire « la possibilité pour chacun de s'y déplacer librement, quels que soient son âge, son niveau de revenu, son handicap, sa situation sociale ou familiale. » Ainsi, de nombreux types de tarification sociale sont accessibles auprès des services de transports en commun de l'Ile-de-France.

5. UNE PISTE DE SOLUTION : LA TARIFICATION SOCIALE

Comme vu auparavant, les tarifs du transport en commun étant trop chers pour de nombreuses personnes en situation de pauvreté, ils contribuent à l'exclusion sociale et empêchent ou limitent ces personnes dans l'exercice de leurs droits. Pour corriger cette situation, une tarification sociale permettrait d'atténuer les conséquences de la pauvreté. Il s'agit donc d'offrir un tarif spécial à moindre coût pour les personnes en situation de pauvreté.

Exemples dans le monde :

- **L'exemple de la France : tarification solidarité et gratuité**

En France, le droit à la mobilité est affirmé dans la législation nationale et inclus dans la loi d'orientation des transports intérieurs depuis 1982. Cette loi oblige les villes à adopter une tarification sociale pour les sans-emploi, les chômeurs et les personnes âgées. Dans certains cas, les villes vont même jusqu'à offrir le transport gratuit dans certains couloirs de transport et plusieurs municipalités offrent des tarifs réduits (jusqu'à 50% et

75%, voire même la gratuité) à certaines catégories de personnes à faible revenu, comme les sans emplois de longue ou de courte durée. La loi *Solidarité et renouvellement urbain* incite d'ailleurs les sociétés de transport de l'ensemble du territoire à adopter un tarif d'au moins 50% pour les personnes à faible revenu et de nombreux types de tarification sociale sont accessibles auprès des services de transports en commun (incluant Paris et banlieues) selon que l'on soit une personne chômeuse ou assistée sociale.

Dans le cas de Paris, par exemple, on retrouve une carte solidarité s'adressant à toutes les personnes sans emploi et donnant accès à des rabais de 50% pour le passage simple et de 75% sur la carte mensuelle. En outre, le forfait *Gratuité Transport* permet à certains bénéficiaires de revenu de solidarité et aux membres de leur foyer de voyager gratuitement durant 3 mois. Il existe aussi un chèque mobilité attribué par les organismes sociaux et fonctionnant comme un bon d'échange dans la plupart des transports publics.

- **L'exemple de Calgary : l'insertion grâce à la tarification sociale**

Plus près de nous, à Calgary, il existe une tarification sociale dans les transports publics pour les individus ayant des revenus inférieurs à 75% du seuil de pauvreté défini par *Statistique Canada*. Ainsi, toute personne se qualifiant pour ce programme peut obtenir ce tarif qui fait passer le coût de la carte mensuelle de 75 \$ à 37.50\$ par mois. Selon un sondage effectué auprès des bénéficiaires de la passe à tarif réduit de Calgary, 49% des répondants ont pu trouver un nouvel ou un meilleur emploi en ayant accès à un transport abordable et 59% soutiennent que l'accès à un transport abordable leur a permis de conserver leur emploi.¹⁴ En outre, les usagers ont mentionné que leur usage des transports en commun pour se rendre au travail et pour aller à l'école a augmenté. Pres de l'ensemble des répondants (97%) considèrent que leur qualité de vie a augmenté suite à ces mesures¹⁵.

- **L'exemple de Portland (Oregon) : combiner gratuité et tarif réduit**

La ville de Portland en Oregon a plutôt opté pour une formule combinant gratuité et frais réduit puisque l'ensemble des différentes lignes de transport qui se rendent dans le centre de la ville sont gratuites tandis que l'accès à l'ensemble du réseau coûte 1.20\$. Le financement de ce service provient à 56.9% d'une taxe sur la masse financière et seulement 20.8% vient de la poche des utilisateurs.

6. CONCLUSION

Comme nous l'avons vu, l'accès au transport en commun est un aspect central 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. Il s'agit d'un droit humain et d'un droit-créance. Cela implique que tous les individus aient les moyens effectifs de se déplacer.

Dans cette optique, il nous apparaît essentiel que le Plan de développement de la ville de Montréal « *Demain Montréal* » prenne en compte la réalité de ses citoyens et citoyennes en situation de pauvreté. Aussi, il est important comme le plan le prévoit, d'intervenir au niveau des quartiers. Toutefois les personnes doivent pouvoir aussi sortir de leurs quartiers et avoir accès aux ressources réparties sur l'ensemble du territoire de la ville. La ville de Montréal, dans ses efforts face à la pauvreté, doit donc permettre aux citoyens et citoyennes de « s'inclure dans la ville » et non pas seulement dans leurs quartiers, en améliorant leur accès aux transport en commun afin de leur permettre de sortir des « trappes d'immobilité » et d'améliorer la mobilité pour l'intégration de toutes les personnes à tous les niveaux (social, économique, communautaire, politique, etc).

Nous espérons que le Plan de développement de la ville de Montréal s'appuiera sur la *Charte montréalaise des droits et responsabilités*, laquelle stipule la responsabilité de la ville de Montréal à l'égard de ces citoyens et citoyennes d'avoir « *une offre de service Équitable (tenant) compte de la diversité des besoins des citoyennes et citoyens* » (Art. 10, *Charte montréalaise des droits et responsabilités*). Cette Charte stipule aussi que « *aux fins*

14 Vibrant Communities Calgary, Fair Fares 2008 : Roadblocks and Opportunities. Ottawa : Caledon Institute of Social Policy, 2008.

15 Vibrant Communities Calgary, Fair Fares Strategy Updates, 2007.

de favoriser la jouissance par les citoyennes et les citoyens de leurs droits en matière d'environnement et de développement durable, la Ville de Montréal s'engage à : (...) d) favoriser les modes de transport collectif et actif ainsi que les autres modes de transport ayant pour effet de limiter l'usage de la voiture en milieu urbain en vue de réduire la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre » (Art. 24, Charte montréalaise des droits et responsabilités). Nous croyons donc qu'il est central que la ville de Montréal arrime cette problématique et ces préoccupations dans le plan de développement de la ville de Montréal.

Les pouvoirs publics ont des responsabilités concernant la mobilité des personnes à faible revenu. Or, pour cela, il est impératif d'avoir une volonté politique. Selon le *Conseil des Montréalaises*, « (...) *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. (...)* » Il est nécessaire aujourd'hui de développer une vision d'avenir du transport en commun, dont un des piliers doit être l'accès à celui-ci pour toutes les couches de la société, incluant les moins nantis. La tarification sociale est une des solutions permettant d'atteindre ce but. S'il n'y a pas de choix politique clair de posé à l'égard du transport en commun, via une tarification sociale, les injustices se poursuivront, et les droits des personnes à faibles revenus continueront d'être bafoués.

7. RECOMMANDATIONS

La TROVEP de Montréal a identifié quatre recommandations qu'elle soumet dans le cadre de la consultation publique de l'*Office de consultation publique de la ville de Montréal (OCPM) : Montréal c'est votre ville, Exprimez-la!*, soit :

- **Inscrire le droit à la mobilité pour tous comme étant un droit fondamental, dans la *Charte montréalaise des droits et responsabilités*.**
- **Mettre en place des tarifs sociaux permettant aux personnes à faibles et très faibles revenus de se déplacer en transport en commun.**
- **Pour se faire : rendre opérationnelle la motion du conseil municipal des 27 et 28 mai 2013 - CM13 0480 - concernant la mise en place d'une étude permettant « la mise en œuvre d'une tarification sociale qui comprendrait entre autres :
L'identification de la population à desservir en priorité.
Le coût de la tarification sociale pour la STM
La contribution du gouvernement du Québec. »
(Voir motion en Annexe)**
- **Cette résolution ayant été accueillie favorablement par les organismes communautaires, nous recommandons d'associer le milieu communautaire à la démarche.**

ANNEXE

Extrait du procès-verbal de l'assemblée ordinaire du conseil municipal des 27 et 28 mai 2013 - CM13 0480

« Motion de Vision Montréal demandant l'étude de la tarification sociale du transport en commun

Attendu que le transport en commun est un service essentiel;

Attendu que le coût des titres de transport en commun a augmenté à un rythme de beaucoup supérieur à l'indice des prix à la consommation de 2008 à 2012;

Attendu qu'en 2012, le taux de chômage de la région métropolitaine de Montréal était de 8,5 % et que près de 30 % de la population montréalaise vivait sous le seuil de faible revenu;

Attendu que la STM a, dans son offre tarifaire, des tarifs réduits pour les aînés de 65 ans et plus et les étudiants jusqu'à 25 ans;

Attendu qu'une vaste coalition d'organismes demande à la STM de prévoir une tarification sociale pour les personnes démunies;

Attendu qu'une étude du Conseil des Montréalaises a établi en 2012 que la tarification sociale des transports en commun est un instrument permettant de lutter contre la pauvreté et de favoriser l'inclusion sociale;

Attendu que la Ville de Calgary a établi en 2005, dans le cadre d'un projet-pilote, la tarification sociale des transports en commun, et qu'un sondage montre que 49 % des répondants ont pu trouver un nouvel ou un meilleur emploi en ayant accès à un mode de transport abordable et que 59 % des répondants soutiennent que l'accès à un transport abordable leur a permis de conserver leur emploi;

*Il est proposé par Mme Louise Harel
appuyé par Mme Véronique Fournier Mme Cindy Leclerc
que le conseil de Ville demande à la Société de transport de Montréal (STM) d'étudier les éléments de mise en œuvre d'une tarification sociale qui comprendrait entre autres
L'identification de la population à desservir en priorité;
Le coût de la tarification sociale pour la STM;
La contribution du gouvernement du Québec. »*

VOTE

Votent en faveur : 35

Votent contre : 12