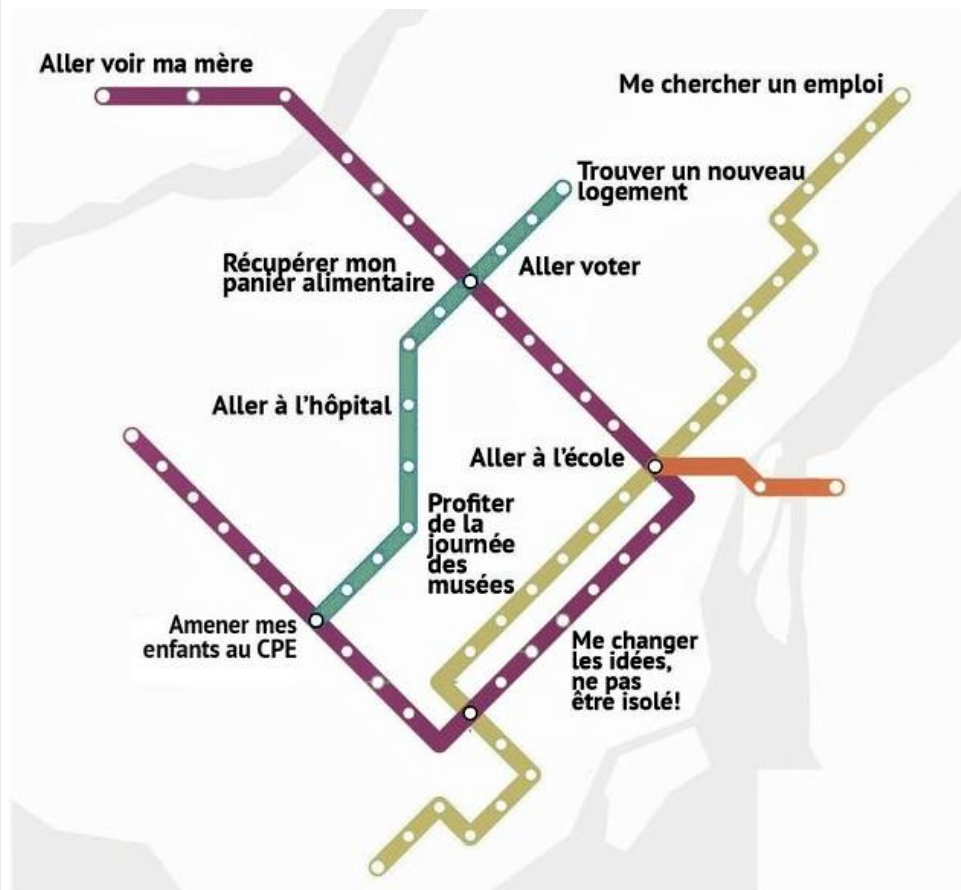


Mouvement pour un transport public abordable

## LA TARIFICATION SOCIALE COMME SOLUTION AUX PROBLÈMES D'ACCESSIBILITÉ FINANCIÈRE DU TRANSPORT EN COMMUN



Mémoire déposé par le  
*Mouvement pour un transport public abordable (MTPA)*

à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)  
Consultation publique sur le projet de refonte tarifaire  
Octobre 2020

# TABLE DES MATIÈRES

1. Présentation du MTPA	3
2. L'enjeu social du transport en commun	6
3. Vers une définition d'un droit à la mobilité	16
4. Une solution : la tarification sociale	19
5. Le projet de refonte proposé	21
6. Conclusion et recommandations	22

## RÉSUMÉ DU MÉMOIRE

Il est crucial que l'ARTM prenne en compte le droit à la mobilité des personnes les plus démunies de notre société. La refonte et l'harmonisation des grilles tarifaires dans la région métropolitaine constituent une étape opportune pour que le transport en commun soit davantage accessible financièrement pour tous et toutes. Une solution : la tarification sociale basée sur le revenu.

Le MTPA recommande :

- Qu'une tarification sociale soit intégrée à la grille tarifaire
- Que la réduction offerte par cette tarification sociale soit au moins égale à celles dont bénéficient les aîné.es et les étudiant.es, applicable à tous les titres et accessible aux personnes dont le revenu est inférieur à la MFR-60 après impôt.
- Que l'ARTM s'engage à demander un fonds dédié au gouvernement provincial pour mieux financer la tarification sociale
- Que la tarification sociale soit intégrée à la grille tarifaire dans le cours de la présente refonte et qu'elle s'applique à tous les tarifs, tous les horaires, toutes les zones et tous les modes de transport.

# 1. Présentation du Mouvement pour un transport public abordable (MTPA)

Le *Mouvement pour un transport public abordable* (ci-après MTPA) travaille depuis 2012 sur une question essentielle pour une part importante de la population : l'accessibilité financière du transport en commun, incluant le transport adapté. Pour garantir le droit à la mobilité sans restriction, le MTPA revendique la tarification sociale, dans une perspective de gratuité.

## 1.1 Composition et fonctionnement

Le MTPA est une coalition d'organismes et de regroupements communautaires dont le travail se situe dans la grande région montréalaise, mais dont les actions et préoccupations concernent l'ensemble des régions du Québec. Son comité de suivi est composé de :

- Action-Gardien, Corporation de développement communautaire de Pointe-St-Charles
- Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) – St-Michel
- Comité d'éducation aux adultes de la Petite-Bourgogne et de Saint-Henri (CÉDA)
- Comité des sans emploi de Pointe-St-Charles
- Mouvement Action-Chômage (MAC) de Montréal
- Projet Genèse
- Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP)
- Welfare Rights Committee of South-West Montreal

## 1.2 Historique de la coalition

Au début des années 2000, les tarifs de la *Société de transport de Montréal* (STM) connaissent des hausses fulgurantes qui ont rapidement eu un effet dévastateur pour les personnes qui fréquentent les organismes communautaires montréalais. Dans les années qui suivent, plusieurs groupes remarquent que leurs participant.es et membres peinent à se déplacer à Montréal vu le prix du transport en commun. Le manque de moyens des personnes en situation de pauvreté pour se déplacer est un nouvel enjeu qui émerge. Il n'existe pas d'instance dans le milieu communautaire qui traite de cette question. De 2003 à 2011, plusieurs mobilisations se succèdent pour revendiquer un meilleur accès financier au

transport en commun, à l'initiative des groupes d'alphabétisation et de la TROVEP de Montréal, notamment.

En 2012, le *Mouvement collectif pour un transport public abordable* voit le jour comme nouveau véhicule de la lutte à la cherté des transports. Les pressions politiques et les campagnes de sensibilisation du public reprennent en force avec de nombreuses manifestations, campagnes de lettres et interventions lors des élections et en conseil municipal. Le 27 mai 2013, le Conseil de ville de Montréal adopte une motion afin de demander « à la STM d'étudier les éléments de mise en œuvre d'une tarification sociale (...)».

En 2017, un rapport conjoint est rédigé par la STM et le MTPA. Ce rapport présente différents scénarios et hypothèses concernant les critères d'admissibilité, les titres admissibles, les rabais tarifaires et les coûts d'exploitation de la tarification sociale.

Depuis, le MTPA a mené plusieurs campagnes d'informations, de sensibilisation et des sondages auprès de ses membres afin d'illustrer de manière concrète les impacts de la cherté du transport en commun pour les personnes et pour les organismes. Plus largement, le MTPA travaille sur la tarification sociale en partenariat avec d'autres instances ailleurs au Québec, dont la *Coalition montréalaise pour la tarification sociale en transport*, le *Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec* (TRAAQ), *Trajectoire Québec*, le *Collectif pour un Québec sans pauvreté*, le *Comité pour l'amélioration du transport collectif-Rimouski-Neigettes* et le *Mouvement d'éducation populaire autonome de Lanaudière* (MÉPAL)

En 2020, alors que la tarification sociale est un modèle aujourd'hui implanté dans plusieurs villes et régions, le MTPA est plus que jamais mobilisé pour que les résident.es du Grand Montréal aient aussi un accès équitable au transport en commun.

### **1.3 Notre intervention aujourd'hui**

D'abord, nous tenons à exprimer notre déception face au présent processus de consultation. En effet, les délais octroyés pour l'appel de mémoire sont très courts, ce qui pose particulièrement problème pour une coalition comme la nôtre, alors que nos mécanismes démocratiques internes nécessitent plusieurs allers-retours et donc plus de temps.

Aussi, la décision de transposer l'ensemble du processus de consultation sur des plateformes numériques est source d'exclusion pour les personnes défavorisées. Nous comprenons bien sûr que la covid-19 empêche les grands rassemblements, mais une formule hybride aurait pu

être adoptée pour amenuiser les impacts négatifs de la fracture numérique. En ce sens, l'idée d'une consultation tournante dans les 5 régions couvertes par le territoire de l'ARTM présentait de nombreux avantages en termes d'accessibilité et de participation citoyenne. Malheureusement, la solution de remplacement adoptée, soit le site [repensonslamobilité.quebec](http://repensonslamobilité.quebec), est difficile à naviguer et peu accessible pour les personnes analphabètes ou faibles lectrices.

Par ailleurs, nous regrettons que la tarification sociale ne fasse pas l'objet d'une des questions soumises à la présente consultation, contrairement à ce qui avait été d'abord annoncé. Nous comprenons que l'ARTM décidera de l'intégration d'une tarification sociale au cadre tarifaire après la réception d'un rapport d'analyse et d'évaluation. Nous aurions apprécié que les conclusions de ce rapport soient connues au moment de la présente consultation, afin de permettre une réelle réflexion collective sur la tarification sociale.

Étant donné que l'accessibilité tarifaire est un des 7 principes directeurs de la refonte, nous croyons que la tarification sociale peut et doit être discutée<sup>1</sup>. Par le présent mémoire, le MTPA souhaite interpeller tout particulièrement l'ARTM sur le principe de l'accessibilité tarifaire aux services pour l'ensemble des citoyens.

C'est parce qu'il considère crucial que l'ARTM prenne en compte le droit à la mobilité des personnes les plus démunies de notre société que le MTPA présente ce mémoire. La refonte et l'harmonisation des grilles tarifaires dans la région métropolitaine constituent une étape opportune pour l'implantation d'une tarification sociale.

Le MTPA souhaite donc que le présent document soit utile à la définition d'une nouvelle politique tarifaire qui inclut des mesures de tarification sociale, afin que tous et toutes puissent se déplacer dans la région métropolitaine et que personne ne soit contraint à l'immobilité faute de revenu suffisant.

Nous avons voulu refléter aussi dans ce mémoire la réalité des usagers de la grande région montréalaise. Ainsi, vous y trouverez plusieurs témoignages extraits des nombreuses campagnes menées par le MTPA depuis 2012.

---

<sup>1</sup> Projet de refonte tarifaire – Document de consultation, ARTM, p.17

## 2. L'ENJEU SOCIAL DU TRANSPORT EN COMMUN

*"It is stopping to buy our daily food and beverages, which are basic for us. It is stopping to get outside when it is very important to go!*

*It's stopping our mobility in all respects, and increasing our poverty situation day by day."*

**Témoignage<sup>2</sup>**

### 2.1 Pauvreté et difficulté d'accès aux transports en commun

Ces dernières années, la détérioration des conditions de vie des personnes 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 exemple tout aussi flagrant, mais moins reconnu, puisqu'il est moins visible. L'immobilité qui leur est imposée 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<sup>3</sup> est augmenté, c'est moins d'argent pour manger ».

Plus on se retrouve en situation de pauvreté, moins on a la capacité financière à se déplacer, incluant l'accès au transport en commun. « Le coût du transport en commun est un frein majeur à la mobilité (...) des plus pauvres, alors même que leur déficit de mobilité est une cause de leur maintien dans la pauvreté.»<sup>4</sup>

Il s'ensuit donc un cercle vicieux. Or, Montréal n'est pas épargnée par le phénomène, alors qu'elle fait justement partie des villes affichant un taux de pauvreté parmi les plus élevés au Canada. En effet, le taux de personnes sous le seuil de faible revenu (SFR) y est de 27.3 %

---

<sup>2</sup> MTPA, *Témoignages : le transport en commun est trop cher*, juin 2016.

<sup>3</sup> Carte autobus-métro

<sup>4</sup> Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale, Les besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport

pour le territoire de l'île de Montréal<sup>5</sup>. Un Montréalais sur 10 vit de l'aide sociale et le pourcentage de personnes ayant recours aux banques alimentaires canadiennes a augmenté de 34% depuis 2008. De ces personnes, plus de 11% ont un revenu d'emploi.<sup>6</sup> Cette hausse est observée sur l'ensemble du territoire du Montréal métropolitain comme en rend compte les rapports des *Moissons Montréal, Laval et Rive-Sud*.

Et il n'y a pas que le coût des transports qui augmente, c'est aussi le cas des denrées et des loyers. Entre 2007 et 2012, les hausses cumulées des produits alimentaires ont augmenté de manière bien plus importante que l'*Indice du prix à la consommation d'ensemble*. Par exemple, le pain a augmenté de 27% et les légumes de 15%<sup>7</sup>, et cela en seulement 5 ans. Le logement est le poste budgétaire le plus important pour l'ensemble des ménages, mais son coefficient est encore plus élevé pour les ménages les plus pauvres<sup>8</sup>. Entre le *Recensement canadien* de 1981 et l'*Enquête nationale auprès des ménages*, menée en 2011 par *Statistique Canada*, le loyer médian a augmenté de 188,3 % au Québec. Mais l'augmentation du revenu n'a pas suivi. Bref, l'augmentation du coût de la vie est ressentie dans toutes les sphères du quotidien.

## 2.2 Les impacts de la croissance des tarifs du transport

« Le prix du billet est trop cher. Je marche à pied pour me rendre à l'école. Pour aller à l'hôpital il faut que je marche et je ne peux pas me déplacer pour aller dans ma famille.»

### Témoignage<sup>9</sup>

Depuis la décennie 1970, le gouvernement provincial s'est largement désinvesti du financement des transports publics. La conséquence de ce retrait de Québec, jumelée à la diminution de la contribution de la ville de Montréal, a été d'augmenter la charge du financement, désormais assurée par les usagers. Le principe de l'utilisateur-payeur, au détriment d'une vision du transport comme étant un service essentiel, s'est ainsi répandu.

---

<sup>5</sup><http://cmm.qc.ca/donnees-et-territoire/observatoire-grand-montreal/outils-statistiques-interactifs/grand-montreal-en-statistiques/?t=2&st=6&i=1323&p=2015&e=3PORTAL> (consulté novembre 2019).

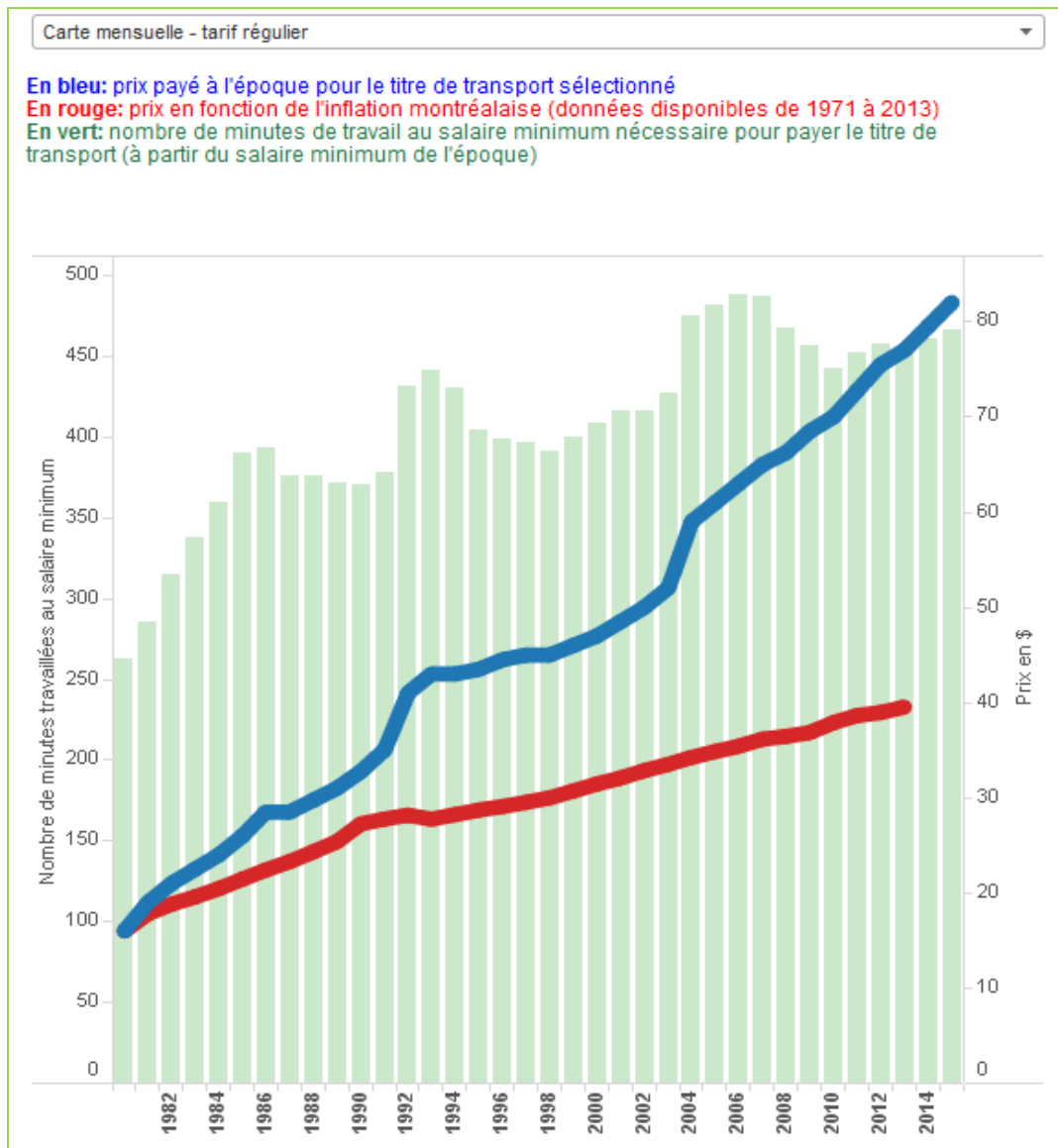
<sup>6</sup> [https://www.moissonmontreal.org/wp-content/uploads/2018/02/Bilan\\_Faim\\_2017\\_FR.pdf](https://www.moissonmontreal.org/wp-content/uploads/2018/02/Bilan_Faim_2017_FR.pdf)

<sup>7</sup> <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/11-626-x/2013027/tbl/tbl01-fra.htm> (consulté en novembre 2019)

<sup>8</sup> ISQ, *Statistiques sociodémographiques*, juillet 2018.

<sup>9</sup> MTPA, *Témoignages; le transport en commun est trop cher*, juin 2016.

Tableau 1. La hausse du titre mensuel régulier face à l'inflation depuis 1982<sup>10</sup>



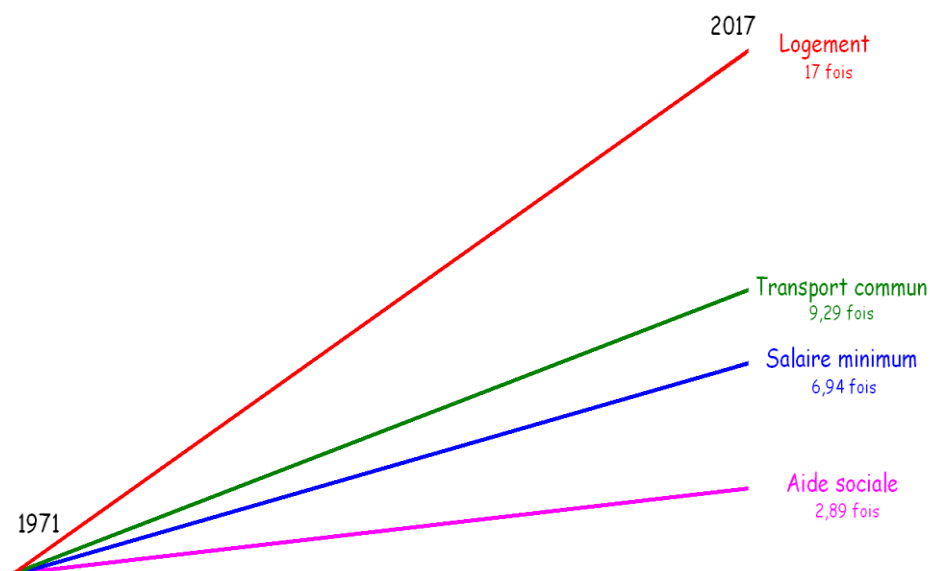
Ainsi, depuis le milieu des années 90, les usagers-ères de la STM ont eu droit à des hausses moyennes deux fois plus élevées que l'inflation. De plus, on constate que cette forte tendance à des hausses des tarifs du transport en commun et du prix des loyers (les deux postes budgétaires les plus importants) ne suit pas l'évolution des revenus des ménages, notamment pour les travailleurs au salaire minimum (voir *Tableau 2*) ou pour les personnes recevant des prestations d'aide sociale.

<sup>10</sup> Naël Shiab, *Il faut travailler toujours plus pour monter dans l'autobus*, Journal Métro, 14 septembre 2015



Tel qu'illustré dans le tableau ci-bas, entre 1971 et 2017, le prix moyen des loyers a augmenté dix-sept fois, le transport en commun 9,29 fois tandis que le salaire minimum ou l'aide sociale n'ont pas suivi cette tendance.

Tableau 2. Évolution du revenu, du prix du logement et du transport en commun entre 1971 et 2017<sup>11</sup>



Bien que les tarifs ordinaires aient connu de fortes et constantes hausses (voir *Tableau 3*), les tarifs réduits se démarquent par des hausses encore plus fortes. Cela a pour conséquence que l'écart entre les titres ordinaires et réduits ne cesse de rétrécir. En 2000, le titre mensuel à tarif réduit représentait 42,5% du titre mensuel régulier. En 2009, cette proportion a atteint 53,2% et elle s'établit aujourd'hui à 61%. Le passage unique à tarif réduit est passé de 50% du tarif régulier en 2000 à 63% en 2009 et à 71% en 2019.

Si les tarifs avaient suivi les variations de l'*Indice du prix à la consommation*, la hausse, sur 20 ans aurait été de 45,78%, bien inférieur à la moyenne de ces augmentations<sup>12</sup>. En fait, chaque augmentation supérieure à l'inflation accroît d'autant l'exclusion. Pour les ménages les plus pauvres, qui n'ont pas d'automobile, ces hausses tarifaires des dernières années mettent carrément en péril la possibilité de se déplacer.

<sup>11</sup> MTPA, document interne.

<sup>12</sup> <https://www.banqueducanada.ca/taux/renseignementscomplementaires/feuille-de-calcul-de-linflation/> (consulté en ligne en novembre 2019)

À titre d'exemple, plus de 95% des 64 organismes ou regroupements membres du MTPA ayant répondu à notre récent sondage ont révélé que leurs membres avaient des difficultés financières à assumer l'ensemble de leurs déplacements. Les organismes, pour soutenir la participation des membres à leurs activités ou les soutenir dans leurs démarches, dépensent à même leurs subventions afin d'assumer les frais de déplacements de leurs membres et leurs bénévoles qui ne peuvent payer. La cherté du transport pèse donc aussi sur les organismes communautaires.

Tableau 3. Évolution des différents titres de la STM en 1999, 2009 et 2019<sup>13</sup>

	<b>CAM</b>	<b>CAM tarif réduit</b>	<b>CAM hebdo</b>	<b>CAM hebdo tarif réduit</b>	<b>ESPÈCES</b>	<b>ESPÈCES tarif réduit</b>
<b>1999</b>	46\$	19,50\$	12,25\$	6,25\$	1,90\$	1\$
<b>2009</b>	68,50	37\$	20\$	11,25\$	2,75\$	1,75\$
<b>2019</b>	86,50\$	52\$	26,75\$	16\$	3,50\$	2,50\$
<b>Augmentation%</b>	88%	166%	118%	156%	84%	150%

<sup>13</sup> Document maison élaboré à partir des grilles tarifaires de la STM.

## 2.3 L'immobilité comme facteur d'exclusion sociale

« C'est évident si je ne peux me déplacer en transport en commun parce que c'est au-dessus de mes moyens qui sont petits, je reste chez moi isolé, inutile. C'est triste n'est-ce pas? »

### Témoignage<sup>14</sup>

Le déni d'accessibilité, universelle ou financière, se traduit par une difficulté d'appropriation de l'espace et constitue un obstacle majeur empêchant de mener une vie normale. C'est ce que certain.e.s expert.e.s nomment la « trappe d'immobilité ». <sup>15</sup>

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 »<sup>16</sup>. La mobilité des individus favorise en effet leur inclusion sociale.

L'embourgeoisement des quartiers centraux, et par la même occasion le manque de logements abordables, entraînent les ménages à déménager loin des services qu'ils connaissent et qui leur sont destinés, c'est-à-dire dans les quartiers plus excentrés<sup>17</sup>. Les coûts du transport en commun demeurent toutefois les mêmes, ce qui limite bon nombre de personnes dans leurs déplacements. La nécessité de pouvoir se déplacer est d'autant plus importante quand les services sont dispersés sur le territoire et exigent de plus long déplacement pour y avoir accès. «... (L)a qualité de vie, l'état de santé, l'accès aux ressources et aux services essentiels ainsi que la capacité des personnes à exercer un rôle contributif au sein de la société dépendent fortement des opportunités qu'elles ont de se déplacer. »<sup>18</sup>

---

<sup>14</sup> MTPA, *Témoignages; le transport en commun est trop cher*, juin 2016.

<sup>15</sup> El-Geneidy, Levinson et al. *The cost of equity: Assessing transit accessibility and social disparity using total travel cost*. McGill University: School of Urban Planning, 2015.

<sup>16</sup> Conseil des Montréalaises, *La tarification sociale du transport en commun : étude de cas de Calgary*, mai 2012.

<sup>17</sup> CORBEIL, Julie, *De la réalité personnelle à l'engagement collectif. La cherté des transports en commun, un exemple de lutte populaire dans un contexte d'austérité*, Dans *L'autre espace*, vol. 6, no 1, 2015.

<sup>18</sup> DSP Montérégie, *Avis de santé publique de la Montérégie. Favoriser le transport collectif abordable : une action à fort potentiel impact sur la santé*, Consultation de la Commission du Transport de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) concernant la tarification sociale du transport en commun, Longueuil, 2018, p.7.

On retrouve la même problématique dans les agglomérations hors de l'île de Montréal où, lorsqu'on a un faible revenu et qu'on n'a donc pas les moyens financiers d'avoir une voiture, les services de transports en commun sont trop souvent peu adaptés et/ou trop dispendieux.

Comme le soutient le RUTA, « (...) les impacts sociaux d'un réseau de transport inaccessible pour les populations sont nombreux et coûteux. »<sup>19</sup> 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, comme la recherche d'emploi ou de services de garde ou les CPE qui permettent aux parents de travailler.

Il en va de même pour les commerces d'alimentation, les pharmacies et les autres nécessités. Nombreuses sont les personnes qui témoignent auprès du MTPA se nourrir exclusivement au dépanneur du coin tant l'accès à une épicerie est rendu difficile par la combinaison de l'éloignement et la cherté du transport en commun. La question de la mobilité n'est donc pas qu'une question de transports, mais aussi de santé publique. Il est d'ailleurs souvent nécessaire aux individus de prendre les transports en commun afin d'avoir accès à des spécialistes de la santé.

Plusieurs personnes, dont beaucoup d'ainé.es, ont témoigné au MTPA ne pas pouvoir se rendre au CLSC pour consulter leur travailleuse sociale ou à l'hôpital pour faire des tests. D'autres sont empêchés d'agir comme aidant naturel auprès de parents demeurant pourtant dans la même ville. 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.



---

<sup>19</sup> RUTA, *Financement du transport en commun : programme dédié et mise en œuvre de l'accessibilité universelle*, Mémoire réalisé dans le cadre de la consultation publique sur le financement du transport public dans le Grand Montréal, 2012.

## 2.4 Perspective économique sur la mobilité

« Je n'ai pas d'argent ou assez d'argent pour acheter des billets de transport pour aller faire mes démarches afin de trouver un emploi... Je ne pourrai peut-être jamais améliorer ma situation financière.

J'ai tellement de services gratuits auxquels j'ai droit, mais si je ne peux pas sortir pour aller les chercher afin d'avancer dans la vie, les services servent à quoi? »

### Témoignage<sup>20</sup>

Lorsqu'on analyse la question de l'accès au transport selon une perspective économique, on y trouve aussi de 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, finalement, de consommer des biens. « 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 »<sup>21</sup>. 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<sup>22</sup>. » Cette situation les entraîne 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 ami.e.s 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. »<sup>23</sup> Les rapports des différentes villes (Toronto, Victoria, Portland, Calgary) rendant compte de l'expérience de leurs usagers quant aux possibilités que leur offre la tarification sociale sont unanimes : cela leur permet de chercher, conserver ou améliorer leurs conditions d'emploi. « L'accès à la mobilité peut les aider à reprendre une vie

---

<sup>20</sup> MTPA, *Témoignages: le transport en commun est trop cher*, juin 2016.

<sup>21</sup> Makhoul, 2008.

<sup>22</sup> Orfeuil, 2004.

<sup>23</sup> *Ibid.*

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. »<sup>24</sup>

De plus, la ville de Calgary a évalué la valeur de son investissement dans le programme de tarification sociale et a calculé que pour chaque dollar investi, le système récupère 12,25\$ entre autres de par les économies en santé et les gains en impôts et en taxes perçues<sup>25</sup>. Les bénéfices sont donc à la fois individuels et collectifs, directs et indirects.

Depuis 2005, Calgary offre à ses citoyen.nes une tarification sociale basée sur le revenu. En 2017, forte de son expérience et souhaitant soutenir plus encore l'accessibilité du transport en commun, la ville a mis en place une nouvelle échelle tarifaire variable, offrant jusqu'à 95% de rabais. Ce programme étant un des plus anciens à avoir été mis en place au Canada, l'analyse des impacts sociaux et économiques de cette mesure est d'autant plus éclairante.

*« L'investissement dans le transport public abordable contribue à la vitalité des villes, améliore l'offre de travail et la mobilité, l'économie et la participation à la vie communautaire et l'utilisation appropriée des organismes de santé et de services sociaux plutôt que des services de santé d'urgence qui sont plus coûteux. »<sup>26</sup>*

L'accès abordable au transport en commun améliore la mobilité de la population et permet par le fait même un plus grand accès aux services, aux réseaux sociaux et familiaux, aux emplois et à l'éducation. En cela, le financement du transport en commun abordable est un investissement qui renforce l'équité sociale, mais qui est aussi rentable pour la vitalité économique d'une ville.



<sup>24</sup> Makhoul, *loc. cit.*

<sup>25</sup> DSP Montérégie, *Avis de santé publique de la Montérégie. Favoriser le transport collectif abordable : une action à fort potentiel impact sur la santé*, Consultation de la Commission du Transport de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) concernant la tarification sociale du transport en commun, Longueuil, 2018, p.7.

<sup>26</sup> Ville de Calgary, SPC ON TRANSPORTATION AND TRANSIT, 23 octobre 2019, p.34 (« notre traduction »)

## 2.5 Transport en commun et mobilité durable

« Le développement du transport collectif à un coût abordable (est) la solution qui concilie tant l'objectif de lutte contre la pauvreté que celui de la protection de l'environnement dans une perspective de développement durable »<sup>27</sup>

### **Comité consultatif de lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale**

Le développement du transport collectif répond aux impératifs du développement durable, puisque son accessibilité et son existence sont étroitement liées à la possibilité même du développement durable.

La *Politique de mobilité durable 2030* propose dix cibles à atteindre d'ici 2030 afin « *de développer une mobilité plus durable des personnes* »<sup>28</sup>. Parmi ces cibles, on retrouve la réduction pour les ménages de 20% des dépenses brutes allouées au transport, une augmentation de 5% de l'offre de service en transport en commun ainsi qu'une diminution de 37,5% des gaz à effet de serre (GES). Ces objectifs pourraient être soutenus par la mise en place d'une tarification sociale basée sur le revenu puisque cela améliorerait grandement l'accessibilité du transport en commun. La politique propose aussi d'orienter ses actions afin que :

*(Les personnes vulnérables, à faible revenu, à mobilité réduite et handicapées (puissent) avoir accès aux différents modes de transport afin de bénéficier d'une mobilité comparable à celle du reste de la population. Elles doivent avoir accès en toute égalité aux différents lieux d'activités et aux divers points de service dans une approche inclusive »*<sup>29</sup>.

Cet accès en toute égalité, nous l'avons démontré, est impensable actuellement de par les inégalités de revenu dans la population et les tarifs actuels du transport public. Nous constatons que la cherté du transport en commun est un obstacle majeur à son accès pour les personnes à faible revenu et que celui-ci est un service public essentiel facilitant grandement l'intégration sociale des habitants. Aussi, bien que les politiques de mobilité

---

<sup>27</sup> Comité consultatif de lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale, bulletin no20, novembre 2016, p.5.

<sup>28</sup> Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, *Transporter le Québec vers la modernité-Politique de mobilité durable 2030*, 2018, p.10

<sup>29</sup> Ibid.

durable, pour atteindre leurs cibles, doivent s'appuyer sur des considérations tant environnementales, économiques que sociales, ces dernières sont trop souvent les « *impensées* »<sup>30</sup> des politiques.

Ainsi, l'amélioration de l'accès au transport collectif est certainement un pas vers une plus grande équité sociale, mais aussi une occasion de remettre à l'avant-plan les considérations sociales lorsqu'on réfléchit aux politiques de mobilité durable. Le développement durable ne sera pas « durable » s'il ne considère pas les enjeux sociaux. La tarification sociale basée sur le revenu permettrait d'atténuer à la fois les conséquences de la pauvreté, mais aussi d'améliorer la mobilité durable.

### **3. VERS UNE DÉFINITION D'UN DROIT À LA MOBILITÉ**

« L'aptitude à la mobilité est, bien plus aujourd'hui qu'hier, une condition indispensable à l'insertion, à la construction de trajectoires de vie satisfaisantes et de liens sociaux diversifiés. La mobilité n'est plus seulement un choix, elle est devenue une impérieuse nécessité. »

**Direction de la santé publique de Montréal** <sup>31</sup>

#### **3.1 Le droit à la mobilité : un droit méconnu et important**

Dans les sociétés industrialisées se déplacer dans les villes, vers les villes et hors des villes est une nécessité pour accéder à la plupart des biens et services et entretenir des relations sociales. Les transports sont indispensables pour accéder au logement, au travail, à l'éducation, à la culture, à la santé et à une pleine autonomie.

---

<sup>30</sup> DSP Montréal, *Une politique de développement social axée sur l'équité- Vers une réduction des inégalités sociales de santé à Montréal*, Mémoire présenté dans le cadre de la consultation Vers une politique de développement social, janvier 2017, p.27.

<sup>31</sup> DSP Montréal, *Une politique de développement social axée sur l'équité- Vers une réduction des inégalités sociales de santé à Montréal*, Mémoire présenté dans le cadre de la consultation Vers une politique de développement social, janvier 2017, p.30.



Or, lorsqu'il s'agit du transport en commun, le droit à la mobilité est directement lié à la capacité de payer et aux frais exigés pour utiliser ces services. Les restrictions à la mobilité nuisent ainsi à l'atteinte d'autres droits et sont un facteur d'exclusion sociale, puisqu'on se trouve alors confiné à son logement faute de pouvoir se payer le métro ou l'autobus.

La mobilité peut être considérée comme un droit, car elle permet d'accéder à la vie sociale et à l'exercice citoyen, c'est-à-dire à la recherche d'emploi, aux soins de santé, à la garde des enfants, aux logements, à l'alimentation, à la pharmacie, aux services communautaires, aux amis et à la famille, aux loisirs, à la formation, etc. Bref, le transport permet d'avoir une vie sociale riche et structurante et permet de pratiquer l'ensemble des droits que nous assure la vie en société.

### 3.2 Les ancrages du droit à la mobilité

Le droit à la mobilité est plus large que celui de libre circulation protégé par la charte canadienne<sup>32</sup>, puisqu'il est qualifié, selon la terminologie juridique française, de « 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.

Déjà en 2005, la *Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec* (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. »<sup>33</sup>*

Dans la mesure où la *Loi sur les Société de transport en commun (S-30.01)* énonce qu' « une société de transport a pour mission d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur son territoire » et que l'ARTM annonce que « la démarche de refonte tarifaire vise à favoriser et faciliter l'utilisation du transport collectif par les citoyens de la région métropolitaine de Montréal », il apparaît donc qu'il est de la responsabilité de l'ARTM de rendre accessible financièrement le transport collectif afin d'assurer la réalisation du droit à la mobilité pour tous et toutes sur son territoire.

---

<sup>32</sup> *Charte canadienne des droits et libertés*, Loi constitutionnelle de 1982, art.6.

<sup>33</sup> *Transport collectif et urgence d'agir*, Mémoire de la FTQ, mars 2005.

### 3.3 Droit à la mobilité et accessibilité financière du transport en commun

L'accès au transport en commun étant un droit, nous croyons qu'il ne doit pas être limité pour des raisons financières. « *Plus on est pauvre, plus il est nécessaire de se déplacer, plus il est difficile de le faire, plus cela coûte cher, moins on accède au potentiel de la ville, et plus on risque d'être entraîné dans des spirales qui mènent à la très grande pauvreté, à la marginalité et à l'exclusion* »<sup>34</sup> La pauvreté est un frein majeur à l'accès au transport en commun à Montréal. Rappelons que même le travail n'empêche pas d'être pauvre, alors que 40% des travailleur.se.s montréalais.e.s gagnent moins de 20 000\$ par année, ce qui est considéré insuffisant pour subvenir aux besoins de base.

Tel qu'illustré à la section précédente, 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*<sup>35</sup> 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.* »<sup>36</sup>

Ledit rapport 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. L'inégalité géographique et économique dans l'accès au transport entraîne des inégalités sociales de santé qui sont lourdes de conséquences tant individuellement que collectivement. L'incapacité à se déplacer pour obtenir des soins adéquats peut accentuer les problèmes de santé.

On observe donc des inégalités sociales de santé, tant dans l'accès aux services de santé que dans l'état de santé, dues à des enjeux de cherté du transport. On retrouve ce constat dans plusieurs rapports des Directions de Santé Publique tant à Montréal, à Québec qu'en Montérégie. « *Les inégalités sociales et les inégalités des conditions de vie n'ont rien de*

---

<sup>34</sup> DSP Montréal, *Une politique de développement social axée sur l'équité- Vers une réduction des inégalités sociales de santé à Montréal*, Mémoire présenté dans le cadre de la consultation Vers une politique de développement social, janvier 2017, p.20.

<sup>35</sup> Direction de santé publique - Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, *Le transport urbain, une question de santé - Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*, [http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx\\_assmpublications/2-89494-491-8.pdf](http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_assmpublications/2-89494-491-8.pdf).

<sup>36</sup> *Ibid*, p.90.

*naturel. Elles résultent de choix de société. Elles découlent des politiques économiques et sociales qu'une collectivité met de l'avant.* »<sup>37</sup> Une politique sociale mettant de l'avant le droit à la mobilité (pour tous et toutes) renforcerait donc *de facto* l'exercice de plusieurs autres droits, comme le droit à la santé et à l'éducation et cela sans discrimination liée au revenu. Bien que la gratuité soit la seule mesure garantissant une accessibilité financière universelle, la tarification sociale du transport en commun représente un pas majeur vers une réelle protection du droit à la mobilité.

## 4. UNE SOLUTION : LA TARIFICATION SOCIALE

"Why do you need a reduced rate for public transit? Because public transportation is so expensive, people have to choose between buying food and buying bus tickets. It is not fair to ask people to make that sort of sacrifice"

Témoignage <sup>38</sup>

### 4.1 Définition et mises en place de la tarification sociale

Tel qu'expliqué dans les chapitres précédents, 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.

De nombreuses solutions tarifaires ont été mises en place à l'échelle des municipalités, en Europe et en Amérique du Nord. Certaines villes ont opté pour la gratuité pour tous, pour la gratuité partielle selon l'heure de la journée ou ont mis en place différentes formes de tarification sociale. L'objectif principal de ces programmes étant de soutenir le développement social et économique de leur ville<sup>39</sup> dans une perspective non pas qu'individuel mais systémique. « There is no such thing as a single-issue struggle because we

---

<sup>37</sup> DSP Capitale-Nationale, *Comprendre et agir autrement. Pour viser l'équité en santé dans la région de la Capitale Nationale*, 2012, p.15.

<sup>38</sup> MTPA, *Témoignages; le transport en commun est trop cher*, juin 2016.

<sup>39</sup> STO, ÉCHO; une première année empreinte de réussite, Bilan 2018, 13p.

do not live single-issue lives.»<sup>40</sup>, écrit une initiatrice de la tarification sociale à Portland aux États-Unis.

Pour cela, ces villes soutiennent la mise en place de nouvelles mesures afin d'améliorer la mobilité des populations plus défavorisées dans l'accès au transport. Il est d'ailleurs central de comprendre que les décisions prises par les pouvoirs 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 et de l'articuler aux besoins des citoyens pour les aider à se relier socialement et économiquement.

La tarification sociale permet de corriger le problème de l'accessibilité financière au transport en commun, et ainsi d'atténuer certaines conséquences de la pauvreté.

*« L'objectif d'une tarification sociale est de soutenir financièrement la mobilité quotidienne des personnes les plus démunies. Jusqu'à présent, les sociétés de transport au Québec ont adressé la question de la tarification sociale par le biais du « statut » de la personne (par exemple, tarifs réduits pour les personnes âgées ou pour les jeunes). En effet, les gammes tarifaires offertes proposent des tarifs réduits à une clientèle cible définie par son statut et non en fonction du revenu.»<sup>41</sup>*

Plusieurs sociétés de transport au Canada (dont Calgary, Toronto, Winnipeg, Gatineau) et à l'international (Paris, Londres et New York, entre autres) offrent déjà ce type de réduction rendant compte dans leurs rapports d'une augmentation de la fréquentation des services de transport en commun et donc de leur accessibilité. Notons qu'aucun enjeu lié à la capacité d'accueil des réseaux et donc à une possible saturation de ceux-ci suite à la mise en œuvre d'une tarification sociale basée sur le revenu n'a été nommé par les différentes sociétés de transport.

## **4.2 La tarification sociale dans le cadre du projet de refonte tarifaire**

Le MTPA défend une tarification sociale dont les paramètres seraient les suivants : une réduction au moins égale à celles dont bénéficient les aînés.es et les étudiant.es, applicable à

---

<sup>40</sup> <https://www.portlandmercury.com/news/2019/06/20/26664953/the-case-for-a-fareless-trimet> (article consulté en ligne en novembre 2019)

<sup>41</sup> *Rapport final -Mandat de recherche sur la tarification sociale dans le transport en commun*, présenté à l'Association de transport urbain du Québec (ATUQ) N/Réf. : 59592-100, octobre 2010, p.24.

tous les titres et accessible aux personnes dont le revenu est inférieur à la MFR-60 après impôt.

Afin de faire bénéficier une plus grande proportion de la population montréalaise vivant en situation de pauvreté, incluant des travailleurs et des chômeurs, le MTPA a opté pour la Mesure de faible revenu à 60% après impôt comme critère d'admissibilité. Cela inclut les particuliers vivant avec 60% du revenu familial médian « ajusté » selon la taille et la composition de la famille. En 2019, cela représente un revenu annuel de 25 232\$.

La MFR-60<sup>42</sup> est considérée comme la mesure actuelle la plus viable pour rendre compte du niveau de vie nécessaire pour sortir durablement de la pauvreté<sup>43</sup> et qui se rapproche donc le plus du revenu viable. C'est donc le seuil le plus inclusif et qui, comme critère, permettrait un accès plus équitable au transport en commun.

## 5. LE PROJET DE REFONTE PROPOSÉ

Pour le MTPA, il est impératif que la tarification sociale soit intégrée à la grille tarifaire dans le cours de la présente refonte et qu'elle s'applique à tous les tarifs, tous les horaires, toutes les zones et tous les modes de transport.

Ceci étant, nous tenons à réagir sur certains éléments proposés dans le scénario présenté dans le cadre des présentes consultations :

Des tarifs arrimés : Toutes hausses de tarif affectent la capacité de se déplacer des personnes à faible et très faible revenu.

Le tarif « bus partout » : Nous croyons que le tarif « Bus partout » donnant accès aux services de bus de la région, toutes zones confondues, doit être accessible aux usagers et usagères du transport adapté, en plus du tarif « Tous modes ». Les personnes utilisant le transport adapté doivent pouvoir profiter de ce tarif lorsqu'elles effectuent des déplacements qui, autrement, seraient réalisés exclusivement en autobus.

---

<sup>42</sup> Bien que notre seuil d'admissibilité soit basé sur cette mesure, le manque d'accessibilité des données statistiques utilisant cette mesure nous a amené à opter pour le Seuil de faible revenu (SFR) afin de rendre compte du portrait de la pauvreté à Montréal.

<sup>43</sup> IRIS, Le revenu viable 2019 et les situations de pauvreté. Données pour différentes localités au Québec, 2019.

Mobilité intégrée et technologie : Nous portons à votre attention que les modes de paiement proposés, notamment le paiement en ligne donnant accès à certains rabais, peuvent être inaccessibles pour les personnes à faible revenu et en raison de la fracture numérique. Le virage numérique ne doit pas nuire à l'accessibilité financière du transport en commun.

Le REM intégré au système tarifaire : Nous craignons que la mise en service du *Réseau Express Métropolitain* (REM) ne vienne exercer une pression à la hausse sur l'ensemble de la grille tarifaire.

Financement de la tarification sociale : L'ARTM souligne, dans le document *Projet de refonte-Document de consultation*, que la chute de l'achalandage causé par l'actuelle pandémie entraîne un manque à gagner. Nous ne croyons pas que cela dispose de la création d'une tarification sociale, une mesure qui devra vraisemblablement être financée, en tout ou en partie par des fonds provinciaux. Le contexte économique actuel touche particulièrement les personnes à faible revenu. Les priver d'une tarification sociale ne fera qu'augmenter leur précarité déjà grande. Dans cette mesure, les décisions relatives au financement du transport en commun doivent être réfléchies globalement et non se faire sur le dos des plus pauvres.

## **6. CONCLUSION ET RECOMMANDATION**

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. 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 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 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.

En conclusion, le MTPA recommande à l'ARTM :

- Qu'une tarification sociale soit intégrée à la grille tarifaire
- Que la réduction offerte par cette tarification sociale soit au moins égale à celles dont bénéficient les aîné.es et les étudiant.es, applicable à tous les titres et accessible aux personnes dont le revenu est inférieur à la MFR-60 après impôt.
- Que l'ARTM s'engage à demander un fonds dédié au gouvernement provincial pour mieux financer la tarification sociale
- Que la tarification sociale soit intégrée à la grille tarifaire dans le cours de la présente refonte et qu'elle s'applique à tous les tarifs, tous les horaires, toutes les zones et tous les modes de transport.

