

Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale

Bulletin n°20 – Novembre 2016

ISSN 2371-4069 (En ligne)

La mobilité : un droit déterminant

La possibilité de se déplacer selon ses besoins est un facteur incontournable pour l'inclusion sociale et économique des individus, particulièrement celle des personnes en situation de pauvreté. Le transport est indispensable pour un réel accès au logement, à l'emploi, à l'éducation, aux services de santé, à l'autonomie, etc. Il s'agit en fait d'un droit qui détermine la réalisation d'autres droits tout aussi fondamentaux, ce qui illustre son importance particulière dans la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale.

Dans la Politique québécoise du transport collectif¹, on peut lire que « [le] développement du transport collectif des personnes, sa bonne santé et son utilisation accrue constituent indéniablement un enjeu de société, en raison des dimensions économique, environnementale et sociale liées à son existence et à son accessibilité. » Ainsi, le développement du transport collectif répond aux impératifs du développement durable.

Un coût trop élevé, d'autres droits compromis

Le coût du transport occupe une place très importante dans le budget des personnes à faible revenu. Il a donc une incidence sur leur capacité à couvrir leurs autres besoins de base, tels se loger, se nourrir et se vêtir, « Cette importance s'explique à la fois par le caractère obligatoire de cette dépense et par le peu de flexibilité que l'on a par rapport à son montant à compter du moment où l'on a une activité professionnelle normale. Alors qu'il est possible, en effet, de couper dans le budget vestimentaire ou alimentaire par exemple, le coût du transport peut difficilement être évité, voire réduit pour les personnes qui utilisent le transport en commun à Montréal ou leur voiture en Mauricie, puisque dans les deux cas, aucune alternative réaliste n'existe². »

1. MINISTÈRE DES TRANSPORTS, « Le transport des personnes au Québec : pour offrir de meilleurs choix aux citoyens : la politique québécoise du transport collectif », 2006, p. 4.

2. CRA-COGEM, « Groupes de discussion sur les répercussions des hausses tarifaires sur la situation des personnes à faible revenu : rapport d'analyse présenté au Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale », 2007, p. 6.

[Page 1](#)
[Page 2](#)
[Page 3](#)
[Page 4](#)
[Page 5](#)
[Page 6](#)
[Page 7](#)

Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale

Bulletin n°20 – Novembre 2016

ISSN 2371-4069 (En ligne)

La mobilité : un droit déterminant

Seulement 35,7 % des ménages qui ont un revenu inférieur à 20 000 \$ possèdent un véhicule, alors que c'est le cas pour 90 % de ceux qui ont un revenu supérieur à 80 000 \$³. En dehors des grands centres urbains, en l'absence de transport en commun, posséder une voiture est une nécessité. Le poids de cette dépense est donc plus important, ce qui peut contribuer pour plusieurs à leur isolement et à la difficulté d'avoir accès aux services. Dans un document du Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, on peut lire : « [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. En effet, que ce soit pour accéder à un emploi, pour bénéficier de certains services publics, ou encore pour établir ou maintenir des liens de sociabilité, l'accès à un moyen de transport constitue un enjeu majeur pour les personnes en situation de pauvreté⁴. »

Cependant, même en milieu urbain, les coûts augmentent très rapidement, plus vite en fait que l'indice des prix à la consommation. À titre d'exemple, entre 2006 et 2016, le coût de la carte mensuelle à tarif ordinaire de la Société de transport de Montréal a augmenté de 32 %, tandis que celui de la carte mensuelle à tarif réduit grimpeait de 47 %. Au cours de la même période, l'augmentation de l'indice des prix à la consommation⁵ était de 17 %. Les personnes à faible revenu se voient donc souvent contraintes de limiter leurs déplacements ce qui augmente les risques d'exclusion. De plus en plus de voix s'élèvent pour réclamer une tarification sociale du transport en commun. En campagne électorale, l'actuel maire de Montréal, avait manifesté son intention à cet effet. Par ailleurs, comme le fait remarquer la Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal, « [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 [sic] les jeunes, les familles nombreuses et les chômeurs ou les travailleurs aux emplois peu qualifiés et aux horaires décalés⁶. »

3. MINISTÈRE DE LA FAMILLE ET DES AÎNÉS, « Un portrait statistique des familles au Québec 2011 », p. 589. (Note : Il s'agit du revenu brut).

4. Aline LECHAUME et Frédéric SAVARD, « Avis sur la mesure de l'exclusion sociale associée à la pauvreté : des indicateurs à suivre... », Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, 2015, p. 18.

5. Nous utilisons ici l'indice des prix sans l'alcool et le tabac, puisque c'est celui qui est utilisé notamment par le ministère des Finances pour indexer les tables d'imposition et par le ministère de l'Emploi et de la Solidarité pour indexer les prestations des programmes d'aide financière.

6. TROVEP DE MONTRÉAL, 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 », 2013, p. 6.

[Page 1](#)[Page 2](#)[Page 3](#)[Page 4](#)[Page 5](#)[Page 6](#)[Page 7](#)

Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale

Bulletin n°20 – Novembre 2016

ISSN 2371-4069 (En ligne)

La mobilité : un droit déterminant

La concentration de plus en plus importante de services de proximité (santé, éducation, aide à l'intégration à l'emploi, etc.) dans les villes centres en milieu rural oblige souvent les gens à se déplacer en dehors de leur localité. On assiste par ailleurs à la diminution des services de transport interurbain par rail et par autocar avec des passages de moins en moins fréquents, quand ce n'est pas tout simplement l'abandon de certaines lignes moins lucratives. Par exemple, depuis le 18 janvier 2015, entre la Gaspésie et les grands centres urbains il n'y a plus qu'un départ et une arrivée par jour, alors qu'il y en avait deux auparavant. Les gens qui doivent se rendre à Québec ou à Rimouski pour recevoir des soins médicaux ne peuvent plus revenir dans la même journée. Cela les oblige à dépenser davantage pour payer une chambre d'hôtel et des repas. Une partie de la diminution de services a été compensée par une subvention du ministère des Transports à la Régie intermunicipale de transport de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, mais cette dernière ne dessert que cette région. D'autres régions ont aussi été touchées par le plan de rationalisation d'Orléans Express qui a abandonné notamment les trajets vers La Tuque, Grand-Mère et Thetford Mines. De telles diminutions de services en plus de nuire à la mobilité des personnes plus vulnérables ont aussi des répercussions importantes sur la dévitalisation des milieux.

Le programme d'aide au développement du transport collectif

Le Québec s'est donné un programme d'aide au développement du transport collectif. Ce programme a notamment pour objectifs de favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif en région, ainsi que de promouvoir des moyens de transport autres que l'automobile. Il est doté d'une enveloppe globale de 140 millions de dollars, puisée à même la Priorité 13 du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques⁷. Il est à noter que les paramètres du programme pour l'année 2017 n'ont pas encore été annoncés, ce qui préoccupe grandement les organismes engagés dans la défense du transport collectif.

7. MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS, Programme d'aide au développement du transport collectif, www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transport-collectif/Pages/Amelioration-transport-commun.aspx (Consulté le 30 septembre 2016).

[Page 1](#)[Page 2](#)[Page 3](#)[Page 4](#)[Page 5](#)[Page 6](#)[Page 7](#)

Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale

Bulletin n°20 – Novembre 2016

ISSN 2371-4069 (En ligne)

La mobilité : un droit déterminant

Des solutions

Dès le début de ses travaux, le Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale s'attaquait à la problématique des hausses tarifaires et aux difficultés de l'accès à un moyen de transport abordable pour nombre de personnes en situation de pauvreté⁸. Pour le Comité, la solution est le développement du transport collectif à un coût abordable, solution qui concilie tant l'objectif de la lutte contre la pauvreté que celui de la protection de l'environnement, dans une perspective de développement durable.

Dans son avis, le Comité recommandait que la Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale soit modifiée par l'ajout d'un alinéa qui serait libellé comme suit : « favoriser les déplacements des personnes dans des conditions raisonnables d'accessibilité, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, en accordant une attention particulière aux personnes à mobilité réduite ainsi qu'aux personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale, particulièrement dans les régions lointaines ou d'accès difficile ».

Il recommandait aussi que les divers ordres de gouvernement mettent en place, selon leurs responsabilités et leur capacité fiscale, des mesures visant à diminuer progressivement le prix du laissez-passer mensuel de transport en commun de 50 % dans les municipalités du Québec.

Enfin, il souhaitait qu'un assouplissement des modalités d'application du programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional fasse que toutes les MRC admissibles, et particulièrement celles qui sont à forte concentration de pauvreté, puissent profiter au maximum de ce programme afin de permettre aux personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale sur leur territoire d'exercer leur droit à la mobilité.

Ces recommandations sont toujours d'actualité.

8. COMITÉ CONSULTATIF DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION SOCIALE, « Avis du Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale : Les répercussions des hausses tarifaires sur la situation des personnes à faible revenu : des tarifs qui excluent... des solutions qui rassemblent », 2008, 32 pages.

[Page 1](#)
[Page 2](#)
[Page 3](#)
[Page 4](#)
[Page 5](#)
[Page 6](#)
[Page 7](#)

Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale

Bulletin n°20 – Novembre 2016

ISSN 2371-4069 (En ligne)

La mobilité : un droit déterminant

Des réalisations inspirantes

Plusieurs projets visant à améliorer la mobilité des personnes ont vu le jour au Québec au cours des dernières années et d'autres initiatives sont en voie d'élaboration. En voici quelques-unes.⁹

Solidarité Transport – Sherbrooke

Dans le cadre des alliances pour la solidarité, la Concertation sherbrookoise de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale a mis en place le projet Solidarité Transport. Ce projet visait à faciliter l'accès aux ressources à des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale par la distribution de titres de transport en commun par l'intermédiaire d'un réseau de 12 organismes communautaires durant 15 mois, soit jusqu'en avril 2015. Le projet pilote comprenait aussi une analyse des besoins quant à la mobilité des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale afin de proposer des solutions durables à cette problématique¹⁰.

Transport adapté et collectif d'Antoine-Labelle

Le service de transport rural et régional Transport adapté et collectif d'Antoine-Labelle a réussi à développer une offre de service pour la population en utilisant les véhicules disponibles, tels que les autobus scolaires locaux et les véhicules de transport adapté. Il s'agit d'un transport collectif efficace, économique (entre 3 \$ et 4 \$ pour un déplacement) et écologique pour permettre aux gens de se déplacer aux quatre coins de la MRC d'Antoine-Labelle. C'est aussi une expérience d'intégration d'une clientèle diverse qui a été bien accueillie par la population de Mont-Laurier.

9. Cette information a été fournie par l'organisme Transport 2000.

10. CONCERTATION SHERBROOKOISE DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION SOCIALE, « Mémoire de la Concertation sherbrookoise de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale déposé à Direction des politiques de lutte contre la pauvreté et de l'action communautaire, ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale, dans le cadre de la consultation publique Solidarité et inclusion sociale : Vers un troisième plan d'action gouvernemental », 2016, p. 7.

[Page 1](#)
[Page 2](#)
[Page 3](#)
[Page 4](#)
[Page 5](#)
[Page 6](#)
[Page 7](#)

Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale

Bulletin n°20 – Novembre 2016

ISSN 2371-4069 (En ligne)

La mobilité : un droit déterminant

Transport collectif par minibus – Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM)

La Régie intermunicipale de transport Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM) offre un service de transport collectif par minibus. La Régie dessert un grand nombre de MRC sur une distance de plus de 130 km. Le coût d'un billet est de 3 \$ et le laissez-passer mensuel est de 100 \$ (80 \$ pour les étudiantes et étudiants, et 40 \$ pour les personnes âgées).

Tarifcation sociale – Gatineau

La Ville de Gatineau remet une carte aux citoyennes et citoyens qui ont des revenus de moins de 40 000 \$ afin qu'ils bénéficient de tarifs réduits pour s'inscrire aux cours ou aux services de bibliothèques. La Ville examine actuellement comment elle pourrait éventuellement instaurer une tarification sociale. Cette réflexion se poursuit.

Service de TaxiBus – Victoriaville

La Ville de Victoriaville offre 100 % de déplacements en taxi collectif. L'utilisateur doit se procurer une carte de membre pour 5 \$. Par la suite, le tarif pour chaque déplacement est de 4 \$, peu importe la distance parcourue, pourvu que le trajet demeure à l'intérieur des limites de la ville de Victoriaville. Il est également possible de se procurer un laissez-passer mensuel pour 100 \$. Des démarches ont été faites par l'organisme Transport 2000 qui a rencontré un représentant de la Ville ainsi que les groupes sociaux, pour voir s'il est possible d'instaurer une tarification sociale, ce qui ne semble pas encore avoir été fait.

D'autres exemples

En France, le droit à la mobilité est affirmé dans la législation nationale et une loi oblige les villes à adopter une tarification sociale pour les sans-emploi, les chômeurs et les personnes âgées. À Calgary, il existe une tarification sociale dans les transports publics pour les personnes ayant des revenus inférieurs à 75 % du seuil de faible revenu défini par Statistique Canada¹¹. Les citoyens à faible revenu paient actuellement 44 \$ par mois pour un laissez-passer mensuel. À compter de mars 2017, le prix sera ajusté en fonction du revenu familial. Avec un revenu annuel inférieur à 12 000 \$, le laissez-passer pourrait coûter aussi peu que 5,15 \$¹².

11. TROVEP DE MONTRÉAL, 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 », 2013, p. 10-11.

12. Annie MORIN, « Trop cher, le RTC, juge un organisme communautaire », Le Soleil, 21 octobre 2016, p. 28.

[Page 1](#)
[Page 2](#)
[Page 3](#)
[Page 4](#)
[Page 5](#)
[Page 6](#)
[Page 7](#)

Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale

Bulletin n°20 – Novembre 2016

ISSN 2371-4069 (En ligne)

La mobilité : un droit déterminant

En 2015, l'organisme Transport 2000 organisait à travers le Québec la tournée Mobile sans auto¹³, visant à rencontrer les différents partenaires pour échanger et pour collaborer à la promotion des transports collectifs de leur région. Des constats de cette tournée, il est ressorti qu'une grande partie de la population connaît peu les services de transport collectif mis à sa disposition et qu'une diversité d'options de tarification est souhaitable pour répondre aux ressources limitées et aux besoins variés des diverses clientèles, telle que la tarification familiale.

Le droit à la mobilité doit être reconnu pour l'ensemble des citoyennes et des citoyens, et non seulement pour les étudiantes et étudiants ainsi que les travailleuses et travailleurs. Comme l'affirme l'organisme Transport 2000, il s'agit d'abord du droit à l'égalité des chances et à la justice sociale. Le développement du transport collectif en milieu rural et la tarification sociale du transport en commun en milieu urbain sont des enjeux sociaux d'une grande importance. Il s'agit d'une priorité dans la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale qui devrait transparaître dans le plan d'action gouvernemental actuellement en préparation.

Miser sur le transport public est un choix de société qui favorise l'autonomie de toutes et de tous. C'est une condition essentielle au plein exercice de la citoyenneté¹⁴.

Collectivement plus riches de moins de pauvreté, nous serons mieux...

13. TRANSPORT 2000, Tournée Mobile sans auto, 2015, p. 3.

14. ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC, « Mémoire de l'ATUQ dans le cadre de la consultation sur la pauvreté et l'exclusion sociale au Québec, présenté à la Direction des politiques de lutte contre la pauvreté et de l'action communautaire », 2016, p. 5.

[Page 1](#)
[Page 2](#)
[Page 3](#)
[Page 4](#)
[Page 5](#)
[Page 6](#)
[Page 7](#)