

ENQUÊTE CONSCIENTISANTE

SUR L'ACCESSIBILITÉ SOCIALE

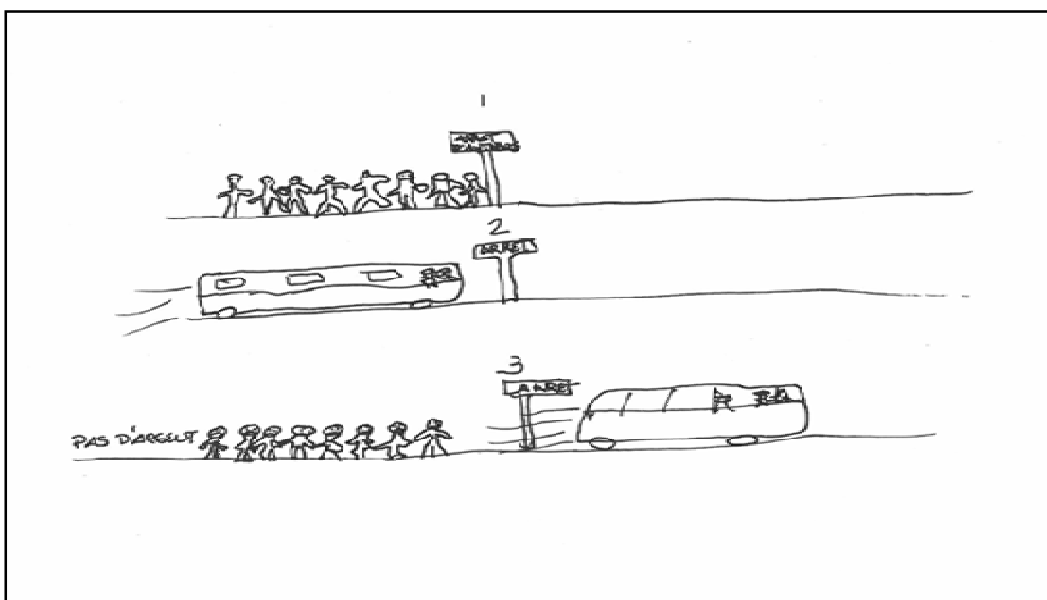
DU TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE

DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE (RTC)

CAPMO

Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert

2016



Dessin de Ronald LaChapelle

Remerciements à ceux et celles qui ont soutenu le déploiement de cette enquête consciencieuse :

Fondation Béati, Caisse d'économie solidaire Desjardins, Fondation Léo-Cormier

Experts consultés :

Marc Boutin, géographe, spécialiste de la ville de Québec

André Bélisle, fondateur de l'Association québécoise de prévention de la pollution atmosphérique, AQLPA

Vivian Labrie, instigatrice de la Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale et du Collectif pour un Québec sans pauvreté

Gérald Doré, organisateur communautaire et sociologue, professeur retraité de l'École de service social de l'Université Laval

Laurence Letarte, doctorante en aménagement du territoire à l'Université Laval et membre du Chantier mobilité Ste-Foy

Lorraine Gaudreau, professeur au département de service social de l'Université du Québec à Rimouski, campus de Lévis.

Nicole Bouchard, organisatrice communautaire au CLSC de L'Ancienne-Lorette Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale.

Comité de rédaction :

Yves Carrier, Emilie Frémont-Cloutier, Gérald Doré, Laurence Letarte, Nicole Bouchard, Renaud Blais

Comité du CAPMO pour l'accessibilité sociale au transport en commun :

Monique Toutant, Ronald Lachapelle, Robert Lapointe, Robert Roussel, Normand D'Amour, Emilie Frémont-Cloutier, Yves Carrier, André Huot

Chantier mobilité Sainte-Foy

Renaud Blais, Nicole Bouchard et Laurence Letarte

Au Regroupement Action Familles à Lac Saint-Charles (RAFAL)

Pour leur contribution à l'enquête par leur sondage local en ligne, sur l'accessibilité au transport en commun.

Aux organismes ayant participé à la partie de l'enquête animée par le CAPMO : Atout-lire, Centre des femmes de la Basse- Ville, Association pour la défense des droits sociaux de Québec Métropolitain (ADDs-QM), Croissance travail, Alphabeille Vanier, le Café rencontre du Centre-ville, Organisation pour la santé mentale œuvrant à la sensibilisation et à l'entraide (OSMOSE), le Projet Bourlamaque.

Table des matières

INTRODUCTION	7
1. Problématique générale de l'accessibilité sociale du transport en commun	9
2. Des expériences d'accessibilité sociale au transport en commun	21
2.1 Calgary	21
2.2 En France	22
2.3 En Suisse	23
3. Aspects juridiques, sociaux et politiques du droit à la mobilité	25
4. Méthodologie de l'enquête conscientisante	27
4.1 Avant l'enquête : la mise sur pied d'un groupe porteur	30
4.2 Pendant l'enquête : les étapes d'un processus	31
Les trois phases de l'enquête conscientisante :	31
4.2.1 Phase préparatoire	31
4.2.1.1 Délimitation de l'espace d'intervention	31
4.2.1.2 Acquisition d'une bonne connaissance du milieu :	32
4.2.1.3 Sélection des groupes (échantillonnage)	32
4.2.1.4 Le passage des thèmes à l'objet problème	32
4.2.1.5 La formulation des hypothèses et des indicateurs	34
4.2.1.6 Les mesures de faible revenu et la couverture des besoins en transport	35
4.2.1.7 Les tranches de revenu dans le questionnaire d'enquête	37
4.2.1.8 Le choix d'une méthodologie d'enquête	38
4.2.1.9 Sélection et formation d'enquêteurs sociaux :	39
4.2.2 La phase d'implantation	39
4.2.2.1 Mise en situation comparative du thème retenu	39
4.2.2.2 Mise en situation comparative des groupes existants	39
4.2.2.3 Élaboration des outils de collecte de données	40
4.2.2.4 Animation pour recueillir des données qualitatives	40
4.2.3 La phase d'exploitation de l'enquête	43
5. Résultats et interprétation de l'enquête conscientisante	45
5.1 Informations générales- ParticipantEs du secteur de Québec	47
5.1.1 Sexe	48
5.1.2 Age	48
5.1.3 Revenu	49
5.1.4 Nombre de ménages qui ont des enfants :	49
5.1.5 Nombre d'enfants par ménage	50
5.1.6 Occupation	50

5.2 Coût du transport en commun	51
5.2.1 Fréquence d'utilisation du transport en commun en fonction du type de paiement	52
5.2.2 Perception du prix	53
5.3 Desserte dans les secteurs plus défavorisés de la ville	54
5.4 Modes et motifs de déplacements	55
5.5 Accessibilité selon les modes et les motifs de déplacement	60
5.5.1 Permis de conduire	60
5.5.2 Niveau de service	61
5.6. Solutions proposées par les participantEs pour les différents problèmes présentés	65
6. Retour sur les hypothèses de l'enquête	67
RECOMMANDATIONS	69
BIBLIOGRAPHIE	71
Annexe 1	73
Questionnaire d'enquête	73
Annexe 2	81
Verbatim des rencontres de groupe du CAPMO sur l'accessibilité sociale du transport en commun	81
Le transport en commun à Québec, un luxe pour plusieurs	81
Gratuité ou équité dans le transport en commun,	83
Comment passer du rêve à la réalité?	83
Hausse des tarifs de transport en commun difficile à assumer ?	86
Aménagement urbain et transport en commun à Québec	91
Annexe 3	95
Pollution atmosphérique et nuisance à la santé publique	95
Annexe 4	99
La Mesure du panier de consommation et les seuils de faible revenu	99
Annexe 5	105
Définitions des différents termes utilisés	105
Annexe 6	109
Liste des différents experts consultés	109
Annexe 7	111
La tarification sociale du transport en commun	111
Étude du cas de Calgary et argumentaire pour Montréal	111
Annexe 8	121
Interventions médiatiques sur l'accessibilité sociale	121
du transport en commun et la pollution atmosphérique	121

INTRODUCTION

Le CAPMO est un carrefour d'actions et de réflexions ainsi qu'un organisme d'éducation populaire autonome. Il favorise le regroupement, l'implication, le ressourcement et la formation des personnes provenant de milieu populaire et de celles qui leur sont solidaires. Le Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert vise la construction d'une culture et d'un monde plus juste dans une perspective de refus de la misère, d'exercice d'une citoyenneté reposant sur la dignité des personnes et la reconnaissance de toute contribution à la société.

Le cœur de la vie du CAPMO, ce sont ses rencontres mensuelles. Quel que soit le sujet, la présentation «magistrale» est très courte. Après celle-ci, un cercle est formé et toute la place est laissée à la prise de parole des personnes. Les nouvelles connaissances sont ainsi co-construites parce qu'elles proviennent de la subjectivité et du vécu des gens. C'est lors de l'une de ces rencontres en février 2012 qu'a germé l'idée de lutter pour l'accessibilité sociale du transport en commun. Cette soirée mensuelle, animée par le Regroupement en éducation populaire et en action communautaire, le RÉPAC 03-12, portait sur la défense collective des droits. Invités à identifier une problématique sociale orpheline, la cherté du transport en commun est apparue comme une situation affectant considérablement les conditions de vie des populations les plus vulnérables. Histoire de se donner une base commune de discussion, les deux rencontres suivantes furent consacrées à ce thème. L'option de la gratuité du transport en commun, thème de la rencontre de mars 2012, fut rapidement écartée pour des motifs stratégiques, les membres préférant envisager une revendication plus rassembleuse auprès de l'opinion publique. La rencontre du 13 avril 2012 permit de parler de stratégie d'action, en reconnaissant les alliés à cette cause représentés par le mouvement écologiste, tout en affirmant la priorité pour nos membres de venir en aide aux personnes en situation de pauvreté puisqu'il ne semblait pas y avoir d'instance organisée dans la société civile pour défendre le droit à l'accessibilité sociale du transport en commun. C'est à cette fin, qu'en avril 2012, fut fondé le *Comité du CAPMO pour l'accessibilité sociale du transport en commun*.

Réalisant le besoin de nous documenter sur le vécu des personnes en situation de pauvreté, la nécessité d'une enquête est apparue évidente. De fait, nous avons constaté qu'à Calgary, le recueil de témoignages avait constitué une stratégie gagnante pour l'obtention d'une tarification sociale. L'approche de l'enquête conscientisante a été retenue pour accomplir cet exercice. Elle a été précisée à la suite d'une rencontre mensuelle animée par le Collectif québécois de conscientisation en avril 2014. En effet, si nous voulions mobiliser les gens autour d'un enjeu comme l'accessibilité sociale du transport en commun, une recherche-action participative réalisée dans une approche de conscientisation permettait aux participants de partager leur perception sur la pauvreté tout en effectuant une analyse sociale.

Au cours des pages suivantes, nous aborderons d'abord la problématique générale dans ses dimensions géographiques, environnementales et sociales, puis nous explorerons quelques exemples de politiques favorables à l'accessibilité sociale du transport en commun réalisée à l'extérieur des frontières du Québec, en Alberta, en France et en Suisse. Nous effectuerons un bref rappel des bases juridiques pouvant permettre de revendiquer ce droit légitime à la mobilité. Ensuite, nous expliquerons les raisons de la méthode choisie, celle de l'enquête conscientisante qui donne la parole aux personnes directement concernées par cette problématique car celles-ci sont davantage susceptibles d'apporter des témoignages crédibles sur les impacts quotidiens du manque d'accessibilité du transport en commun. Le dernier chapitre constitue le cœur de la recherche proprement dite, il concerne les résultats obtenus auprès des participantEs à notre enquête. En dernier lieu apparaissent nos recommandations.

La vision du Comité est que le transport en commun constitue un besoin essentiel à une vie décente, un service public indispensable pour permettre la participation économique, politique, culturelle, sociale, des citoyennes et citoyens.

Les objectifs généraux du Comité sont de dénoncer la pression vers une logique marchande du RTC (Réseau de transport de la Capitale). À court terme, nous voulons voir réduites les inégalités sociales en matière de mobilité et, dans une perspective à long terme, les éliminer. À moyen terme, nous travaillerons pour qu'une tarification sociale, au bénéfice des personnes en situation de pauvreté, soit implantée sur le territoire du RTC.

Dans notre ville, l'enjeu de l'accessibilité sociale du transport en commun n'avait pas beaucoup été abordé de façon aussi ciblée et approfondie. Nous pouvons donc considérer que le travail réalisé en est un de pionniers. Créer une animation et mettre sur pied un questionnaire accessible aux personnes en situation de pauvreté, constituait un défi de taille. À travers cette démarche, nous avons construit une animation, un modèle d'éducation populaire pouvant être repris par d'autres groupes par la suite.

Tout en reconnaissant les limites de cette recherche-action participative, nous avons espoir qu'elle saura éveiller les décideurs et l'opinion publique en général à la question de l'exclusion pour plusieurs personnes d'un service public essentiel à leur bien-être et à leur épanouissement.

Bonne lecture !

1. Problématique générale de l'accessibilité sociale du transport en commun

La Ville de Québec possède un relief accidenté, bordée par le fleuve, traversée par des rivières et des infrastructures autoroutières ou ferroviaires, qui compliquent passablement les déplacements. C'est une ville qu'il faut saisir dans sa morphologie pour pouvoir l'interpréter, connaître ses dysfonctionnements, ainsi que les différents cycles économiques qui viennent bouleverser l'aménagement urbain. Actuellement, Québec connaît un cycle de croissance qui dure depuis une dizaine d'années, cela stimule la spéculation foncière pour s'arracher les terrains encore disponibles. Par ricochet, cela provoque une pression sur les moins bien nantis qui se voient forcés de quitter le centre-ville pour aller faire leur vie ailleurs. En raison de la gentrification¹, il y a des gens qui vivent dans les périphéries de la ville et il y a un coût associé à cela.

Dans le dernier rapport du Directeur général de la Santé publique (DGSP) de la région de la Capitale nationale portant sur les inégalités sociales en santé de 2012, il est indiqué qu'en 2005, 12% de la population vivait sous le seuil de faible revenu 50% (MFR 50). Selon l'Institut de la statistique du Québec, la Communauté urbaine de Québec sans la Rive-sud, ou le territoire desservi par le Réseau de transport de la Capitale (RTC), correspond à une population de 580 000 personnes en 2015. Si nous lui appliquons le taux de 12% du DGSP, nous obtenons 69 600 personnes vivant sous le seuil de faible revenu. Selon nous, la MFR 60% est une mesure plus adéquate du seuil de pauvreté ce qui donnerait un taux encore plus élevé. Si nous considérons que les aîné-e-s, les enfants et les étudiant-e-s, bénéficient déjà d'un tarif réduit, la population admissible à la tarification sociale du transport en commun à Québec correspond à environ 42 000 personnes en 2015.

Dans une ville de la taille de Québec, il est nécessaire de pouvoir se déplacer pour voir son médecin, trouver un logement abordable, magasiner à moindre coût, se chercher un travail, aller visiter sa famille, avoir accès à la culture, aux musées, aux bibliothèques, aux spectacles et aux espaces verts comme la Promenade Samuel de Champlain. La santé physique et mentale des gens en dépend, déjà que l'hiver est long et difficile et que l'été, en Basse-Ville, les périodes de smog et de canicule sont de plus en plus fréquentes.

1.1. Des experts corroborés par la base

Les rencontres mensuelles du CAPMO de l'hiver 2012 ont été utilisées comme « focus groupes » pour explorer la problématique de l'accessibilité sociale du transport en commun. Un groupe de focalisation est un regroupement de personnes concernées par une problématique donnée. Or, le CAPMO, selon la définition de ses objectifs et de sa mission, est un organisme qui regroupe des personnes en situation de pauvreté et d'autres qui sont proches d'elles et qui connaissent les différents aspects de la problématique de la pauvreté dont la question de l'accessibilité sociale au transport en commun. Les différents experts ayant contribué à cette recherche ont favorisé l'approche conscientisante dans leur façon d'aborder la matière qui nous était présentée, laissant à chaque participant l'espace d'expression nécessaire à la communication de sa réalité.

¹ Processus d'embourgeoisement d'un quartier ouvrier qui fait augmenter les coûts du logement.

« Au CAPMO, cette revendication provient de la base du groupe, pour l’essentiel, des personnes en situations de pauvreté. C’est ce qui confirme la pertinence de cet enjeu. À Montréal, il y a aussi le Mouvement collectif pour un transport public abordable (MCTPA) qui recueille des témoignages sur cette question. Nous nous sommes dit qu’une enquête pouvait être le point de départ d’une plus grande mobilisation. Je pense aussi qu’à Québec, plus qu’ailleurs, nous avons besoin de travailler sur l’opinion publique et de faire un travail de conscientisation par rapport à cette injustice qui nuit à la qualité de vie des gens. »²

Selon le Conseil national du bien-être social du Canada, investir pour faire reculer la pauvreté est quatre fois plus payant que de laisser la misère s’installer dans les classes les plus défavorisées. Le transport en commun est un besoin primordial et un droit humain reconnu dans nos sociétés modernes de sorte que nul ne doit en être privé pour des motifs économiques. Le droit à la mobilité est essentiel à toute personne, riche ou pauvre. Le transport en commun ne devrait-il pas être plus abordable afin que les personnes en situation de pauvreté puissent elles aussi se déplacer et mieux vivre? Selon la journaliste Anne Tessier-Bouchard s’exprimant à l’émission *Les années lumières* à la Première chaîne de Radio-Canada le 25 janvier 2015 :

L’importance du transport va au-delà des enjeux économiques et environnementaux, l’accessibilité au transport influence aussi grandement l’équité dans la société. C’est un facteur d’intégration ou d’inclusion sociale, c’est un moyen d’augmenter les possibilités d’épanouissement d’une population. (...) **Il est vrai que les enjeux sociaux sont les mal-aimés des plans de transport des sociétés de transport des grandes villes.** Les politiques s’intéressent généralement à la capacité des moyens de transport de déplacement des gens. Le nombre de voyageurs, le temps de déplacement, on parle beaucoup bien sûr de congestion routière, de pannes dans le métro, on s’interroge sur l’efficacité au km parcouru, même au carburant consommé, parce que ce sont des choses quantifiables et tangibles qui ont eux aussi des impacts quantifiables sur l’environnement et sur l’économie. Cependant, pour ce qui est des buts en matière d’équité sociale, ils ne sont pas exprimés en objectifs définis et c’est ce que confirme une étude récemment publiée dans la revue scientifique *Transport Policy*, une étude réalisée par des chercheurs de l’Université McGill qui ont analysé les plans de transport de 18 régions métropolitaines en Amérique du nord. À la tête de cette étude, Kevin Manaugh, professeur adjoint au Département de géographie et à l’École d’environnement de l’Université McGill.³

Pour Florence Paulhiac, professeure au Département d’études urbaines et touristiques de l’Université du Québec à Montréal, les conditions socio-économiques affectent la capacité des ménages à circuler librement et à vaquer à leurs occupations quotidiennes. À la longue, cela finit par créer des disparités d’opportunité dans la réalisation du projet de vie, notamment entre les hommes et les femmes qui sont plus nombreuses à dépendre du transport en commun comme unique moyen de transport :

Je dirais que, de manière générale, il y a des situations de ménage qui révèlent de grandes vulnérabilités et de grandes difficultés à se déplacer. Il faudrait remettre en contexte, mais, c’est sûr que si vous êtes une famille monoparentale, un père ou une mère monoparentale, cela va être plus compliqué d’organiser votre emploi du temps. Vous allez rencontrer un certain nombre de difficultés, et si vous cumulez un certain nombre de facteurs, là votre situation va être de plus en plus difficile et de plus en plus contraignante. Et assez typiquement, les femmes monoparentales

² Emilie Frémont-Cloutier, chargée de projet au Comité du CAPMO pour l’accessibilité sociale au transport en commun.

³ Anne Tessier-Bouchard, *Les années lumières*, diffusée sur les ondes de Radio-Canada, le 25 janvier 2015.

avec des revenus moins élevés que certaines catégories de populations, vont faire face à des contraintes plus importantes.⁴

Ces affirmations d'experts sont corroborées par nos groupes de focalisation de l'hiver 2012, qui se sont rencontrés à trois reprises⁵. La cherté des billets d'autobus, davantage utilisés par les personnes à faible revenu, est une cause permanente de privation et de renoncement et si certaines distances peuvent se faire à pied, rappelons que ces distances peuvent devenir périlleuses en hiver pour certains.

- « Il est difficile d'épargner lorsqu'on est pauvre, il faut payer le transport. L'intervenant à l'aide sociale nous dit de courir les spéciaux, mais cela n'est pas économique si l'on doit dépenser plus d'argent pour se déplacer. »
- « Si les prix continuent d'augmenter, je ne pourrais plus sortir de chez-nous et je vais tomber en dépression. L'augmentation des tarifs de transports provoque l'isolement social et porte préjudice à la santé mentale et au moral des gens. Cela nuit aux personnes qui veulent aller militer ou faire du bénévolat. »
- « Chercher un travail ou un logement coûte cher à quelqu'un qui achète ses passages à l'unité. »
- « La pauvreté maintient les gens dans une situation d'humiliation permanente. La pauvreté implique une situation de carence quotidienne. La RTC et la Communauté urbaine de Québec pourraient adopter cette mesure sociale progressiste qui améliorerait grandement les conditions de vie de plusieurs. »

1.2. Étalement urbain et irrationalité de la politique publique de transport en commun⁶.

Une présentation du géographe Marc Boutin fut centrale dans la préparation de notre enquête parce qu'elle a établi une vision géopolitique commune de notre ville. La vision commerciale et comptable qui guide le Réseau de transport de la Capitale (RTC) dans ses décisions budgétaires, notamment en matière de grille tarifaire, marque aussi tout l'aménagement de l'espace de notre ville ainsi que la manière de faire de nouveaux développements. Plusieurs passages du compte-rendu ont été cruciaux dans l'élaboration du cadre d'analyse de la présente enquête et c'est pourquoi nous vous en présentons ici plusieurs extraits : « Avant 1970, Québec était l'agglomération la plus dense au Canada alors qu'aujourd'hui, c'est la ville la plus éparpillée. Elle a près de 500 kilomètres carrés pour moins de 1000 habitants au kilomètre carré. Au cours des cinquante dernières années, sa surface a augmenté de 20 fois pendant que sa population a à peine doublé, 800 000 personnes en incluant la ville de Lévis. Il n'existe pas d'autres villes au Canada qui aient connu ces deux extrêmes en si peu de temps. C'est l'une des particularités de Québec et cela affecte le transport en commun. C'est une ville qui n'a pas beaucoup de villes sœurs en termes d'histoire. Celle qui ressemble le plus à Québec, c'est Boston qui a un centre-ville habité. La particularité de cette ville, c'est qu'elle est habitée partout.

⁴ Florence Paulhiac, *Les années lumières*, diffusée sur les ondes de Radio-Canada, le 25 janvier 2015.

⁵ Voir annexe 2.

⁶ Marc Boutin, *Compte-rendu de la présentation : Aménagement urbain et transport en commun à Québec*, Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert (CAPMO), novembre 2014.

Québec, c'est la ville de l'autobus-automobile. Ceux-ci procèdent d'une même dynamique parce qu'ils utilisent le même réseau, l'autobus n'est qu'une doublure de l'automobile. Lorsqu'on considère les transports, il faut penser en terme de réseau et non pas en terme de véhicule. L'autobus et l'automobile utilisent l'asphalte. Ce qui est l'antithèse de cela, c'est le tramway parce qu'il possède son propre réseau. Autrement dit, pour une grande banlieue lointaine où l'on ouvre des cinémas et des centres d'achat, avec d'immenses stationnements, les promoteurs ne s'occupent pas de l'autobus parce qu'ils se disent, il va venir de toute façon. C'est à cause de cela que j'ai toujours trouvé que l'autobus et l'automobile faisaient partie de la même dynamique de transport. Québec est une ville axée sur l'automobile en raison des distances qui font de celle-ci un besoin essentiel. On a enlevé le choix aux gens et il n'y a qu'au centre-ville où les gens peuvent vivre à pied.

C'est une ville où il est difficile de vivre sans automobile, car nous sommes rapidement coupés d'un tas de choses. C'est aussi la ville des autobus « désolés » parce qu'on voit beaucoup d'autobus où il est inscrit : « En transit ». Autrefois on appelait cela les autobus « désolés ». Le problème avec cela, c'est que ce sont des autobus de banlieue qui retournent vides à leur point d'origine. Ce sont des autobus qui par définition opèrent à moins de 50% de leur capacité. Ça coûte cher ce système-là. Québec est l'une des rares villes où chaque banlieue a besoin de son service d'autobus pour aller au centre.

En géographie, l'analyse que je fais de la ville part du concept de la société civile. C'est quelque chose d'un peu spatial et géographique. Pour moi, la société civile c'est le résidentiel, c'est un concept situé dans l'espace. Selon moi, ce qui s'oppose à la société civile, c'est la société d'État et les multinationales. L'État nous impose une ville qui essaie de rassembler les fonctions, les gratte-ciels, les centres commerciaux, les campus : scientifique, universitaire ou collégial, etc., en différents endroits. Des domaines où la fonction résidentielle est exclue, on envoie les résidences dans les banlieues dortoirs où il n'y a pas d'autres fonctions.

Par définition, la fonction résidentielle est fragmentée et elle tend à imposer cette fragmentation aux autres fonctions. C'est ce que j'appelle la société civile. L'individu, lorsqu'il est chez-lui, appartient à la société civile. Quand il va visiter son voisin, il y est encore. Lorsqu'il va dans un magasin situé près de chez-lui et qu'il peut facilement s'y rendre à pied, il vit dans la société civile. Ce qui est l'antithèse de cela, c'est celui qui doit prendre son auto pour aller d'une fonction à une autre. Il va au centre d'achats, il revient chez lui en auto, il va travailler dans un gratte-ciel au centre-ville, il va étudier à l'Université Laval, toujours en automobile, toujours dans les stationnements. Lui, son résidentiel est séparé des autres fonctions, alors il se promène sur un réseau d'autoroutes partout à travers la ville. Il s'agit de deux univers qui forment la ville : l'univers fragmenté du résidentiel qui essaie de prendre les fonctions pour les ramener vers lui et les forces du marché qui essaient de concentrer les fonctions en des lieux différents pour contrôler l'économie. Il est certain que la Ville de Québec d'autrefois était résidentielle à 100% en ce qu'elle regroupait en son sein plusieurs fonctions. Il n'y avait pas de centre d'achat là-dedans. Il y avait un gratte-ciel, c'était l'édifice Price, et le Château Frontenac. C'était complètement enclavé dans la ville. Alors, il n'y avait pas cette vie imposée par la société d'État et le grand capital. Ce n'est pas comme cela que les choses fonctionnaient. Oui il y avait des automobiles, mais on pouvait vivre à pied très facilement.

Une autre chose qui est arrivée à Québec et à Montréal, c'est que ces villes très denses avaient leur réseau de tramway. Dans les années 1950, lorsque le lobby automobile est arrivé, on s'en est débarrassé, alors que d'autres villes comme Boston ou Toronto les ont conservés. Aujourd'hui, ils ont des réseaux de tramway qui sont complètement amortis au point de vue de l'investissement et cela est devenu très rentable. Tandis qu'à Québec, si jamais on veut un tramway, il va falloir payer cher pour le remettre en place. C'était vraiment la colonne vertébrale de la ville. On partait de la traverse de Lévis et on s'en allait partout jusqu'à Saint-Sauveur et il y en avait un autre qui faisait une boucle à Limoilou. Chaque quartier avait sa ligne de tramway. À la Haute-Ville, cela allait jusqu'à la jonction de Sillery sur la rue Des Érables et là il y avait un petit tramway qui s'en allait à Sillery. C'est pour cela qu'on appelle cet endroit la jonction, au coin de René-Lévesque et Des Érables. Sur les artères commerciales (sur lesquelles passaient le tramway), comme la rue Saint-Joseph où, sauf exception, il y a des petits propriétaires.

Les exceptions sont constituées par les multinationales qui viennent en ville avec leurs succursales comme Tim Hortons ou Thaï Express, mais il y a quand même une résistance sur les rues Saint-Jean, Cartier, Maguire, etc., qui sont les anciennes artères commerciales des quartiers qui existaient avant la rénovation urbaine. Dans les nouvelles banlieues, ces rues plus typiques n'existent pas. Une qui existe, c'est la rue Racine à Loretteville par exemple, mais elle était là avant. C'est la même chose avec l'avenue Royale à Beauport où le grand capitalisme s'est installé l'autre bord de l'autoroute avec ses magasins à grandes surfaces. Il s'agit là de deux références concurrentielles, celle du petit propriétaire qui a sa propre boutique, versus les magasins à grande surface inaccessibles sans automobile. À Québec, on retrouve deux sortes d'architectures.

1) L'architecture pavillonnaire en banlieue, où l'on situe la maison ou l'entrepôt au centre, entouré de gazon ou de stationnements, souvent sans trottoir.

2) Au centre, les constructions sont mitoyennes, les maisons sont collées autour des ilots qui gardent de la verdure au centre. Ce sont deux mondes complètement différents. Ce qui est rural, c'est lorsque les fonctions sont séparées, qu'il y a ségrégation des fonctions, quand tu te promènes d'une fonction à l'autre. Au contraire, l'urbain reste chez-lui, il attend que les fonctions se fragmentent pour se rapprocher de lui. Autrement dit, il attend au centre-ville qu'on ouvre un cinéma près de chez lui pour qu'il puisse y aller. Le rural lui se promène en voiture d'une fonction à une autre. Il va à l'Université Laval pour ses cours, il travaille dans un gratte-ciel à Ste-Foy, il vient foirer sur la Grande-Allée et il retourne dormir dans sa banlieue. Le territoire lui appartient parce que tout le réseau autoroutier est fait pour lui. Ce n'est malheureusement pas le cas des usagers du transport en commun.

Pour ce qui est du transport dans cette ville, nous avons un réseau d'autobus. Aujourd'hui, comme nous n'avons pas de tramway, nous sommes pris avec un système de transport en commun qui ne répond pas aux besoins des usagers⁷. La carte ci-dessous illustre le réseau de transport en commun dans la ville de Québec où

⁷ Bien que l'option du développement d'un tramway ne soit plus envisagée par les élus de la Ville de Québec, il apparaît pertinent de présenter le constat présenté par Marc Boutin sur le type d'aménagement urbain devant être développé pour vraiment répondre aux besoins des citoyenNEs. Autant que possible le modèle de réseau présenté ici devrait être considéré et transposé dans le développement du projet retenu du Service rapide par bus (SRB). Néanmoins, une ligne de Service rapide par bus (SRB) ne sera jamais aussi structurante et efficace qu'une ligne de tramway, complètement indépendante du réseau autoroutier.

chaque trajet part d'une banlieue pour venir au centre-ville d'où il repart vide et sans s'arrêter en route, ce qui oblige les utilisateurs à venir au centre pour pouvoir aller ailleurs. Donc, chaque autobus qui provient d'une banlieue retourne vide à son point d'origine. C'est très peu productif en termes de rendement et cela entraîne des coûts au niveau de l'essence et du temps des chauffeurs employé à conduire un véhicule vide, ainsi qu'en termes de nombre de véhicules nécessaires au fonctionnement du réseau.

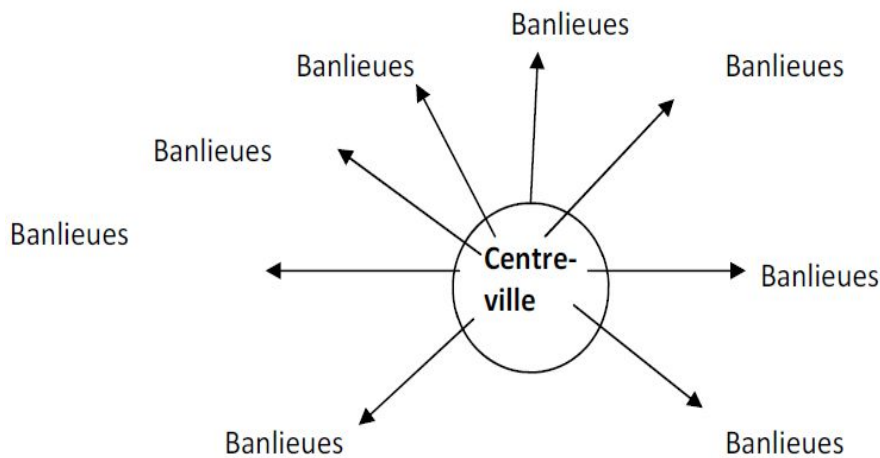


Figure 1 Réseau actuel dans la Ville de Québec

Un réseau bien plus fonctionnel.....

Au lieu d'avoir un réseau où tout le monde va dans tous les sens, comme dans le schéma précédent, nous pourrions avoir un système où les autobus viennent chercher ou amener les gens jusqu'à la ligne de tramway. Pour une grande ville comme Québec qui est si étalée, ce serait beaucoup plus efficace en termes de transport. Comprenez que ce n'est pas très fréquent un autobus de banlieue. Prenons l'exemple de celui qui part de Ste-Thérèse de Lisieux, il effectue très peu d'allers-retours au centre-ville tandis que ce système en arbre permettrait une plus grande fréquence des passages. [...] C'est ce système qui manque à Québec. C'est ce qui fait qu'actuellement, il y a tant d'autobus hors service qui se promènent vide entre le centre-ville et leur banlieue d'origine.

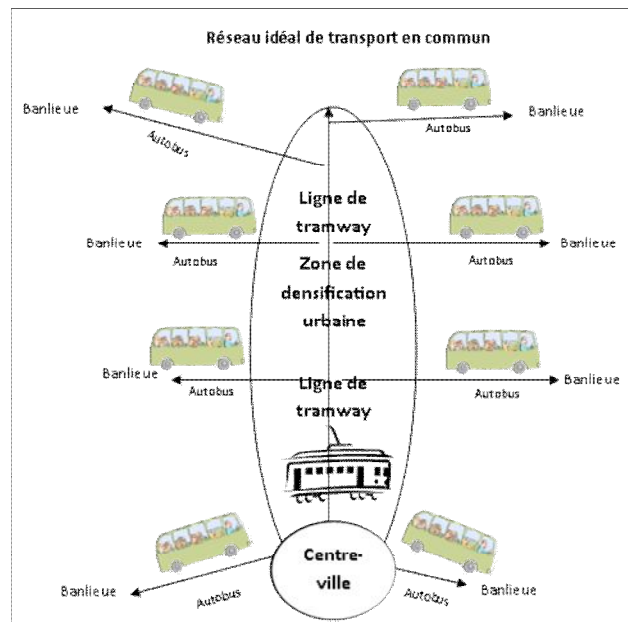


Figure 2 Le réseau idéal

Quand je parle d'un tramway, je parle d'un transport léger sur rail qui a sa propre voie. Le projet de l'administration municipale est fort différent de celui proposé par l'administration L'Allier. Il le fait passer sur les autoroutes, là où les gens ne vivent pas. Pour être fonctionnel, il doit passer dans les quartiers habités, pas dans des champs. [...] Par exemple, à Limoilou, il y a un problème, les Métrobus passent aux extrémités Est et Ouest du quartier au lieu de passer au centre sur la 3ème avenue. La personne de Limoilou qui veut aller à Beauport doit traverser le quartier jusqu'au boulevard des Capucins. Un endroit non-habité, sous les autoroutes où les gens seuls ont peur d'aller la nuit tombée. Les concepteurs du réseau ne semblent pas être des usagers du transport en commun, ce qui conduit à des aberrations. [...] Cette division, deux lignes Métrobus à Limoilou, fait en sorte que la fréquence est deux fois moins grande.

À l'argument que c'était des endroits peu habités, le maire répond que ces endroits vont se développer par la construction de tours d'habitation chaque côté de l'autoroute Charest. C'est de la pensée magique, à moins de vouloir favoriser certains spéculateurs fonciers ? Une fois près de l'Université, le tramway passerait sur le boulevard Laurier devant les centres d'achats, puis traverserait le pont jusqu'à Saint-Romuald. Cela nous fait un tramway de 30 km de long qui coûterait trop cher et qui favoriserait l'étalement urbain. Une telle longueur nous empêche d'avoir un rendement efficace en allongeant au maximum les fréquences de passage. Alors qu'un tramway, pour être efficace, ne doit pas aller trop loin pour avoir une fréquence raisonnable. Ce n'est pas d'aller servir les banlieues, c'est de passer souvent qui est important. Pour cela, il ne doit pas avoir plus de sept kilomètres de long à partir du centre-ville, Place d'Youville ou Place-Jacques-Cartier. Sept kilomètres, c'est le Trait Carré de Charlesbourg, c'est l'Église de Beauport sur la rue Seigneurial, vers Ste-Foy, ce serait l'Université Laval, voire la rue de L'Église tout au plus.

Le tramway attire les services autour de lui et il favorise la densification urbaine au niveau résidentiel également. Les gens qui vivent à proximité ont moins besoin d'utiliser leur véhicule pour se déplacer et cela recrée en quelque sorte une trame urbaine dans une diversité de fonctions au lieu de la séparation des fonctions promue par le modèle autoroutier. L'autobus va se plier à l'étalement urbain alors que le tramway y

résiste parce qu'il dépend d'un réseau de rails. À moins qu'on ne construise une ligne qui s'en va à 30 km du centre-ville en évitant les secteurs peuplés comme le souhaitent certaines personnes. »

1.3. L'impact du sous-développement du réseau de transport en commun sur la pollution de l'air et sur la santé des personnes en situation de pauvreté⁸

Selon une enquête menée par l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), présentée par André Bélisle lors de la Table ronde intitulée : « Regards croisés sur l'accessibilité sociale du transport en commun », organisée par le CAPMO, le 14 mai 2015 à l'ÉNAP, c'est dans les milieux défavorisés où l'on retrouve une plus grande pollution atmosphérique, une plus grande proportion de vieilles voitures et où les gens sont le plus malades, etc. Par conséquent, si nous travaillions pour sortir les vieilles voitures et si nous donnions une chance aux gens d'avoir accès au transport collectif de façon beaucoup plus efficace, beaucoup plus près de leur vie, nous gagnerions sur les deux tableaux. Si nous revenons à la réalité quotidienne des transports collectifs dont nous avons besoin, si nous les mettions en place et que nous avons un peu d'audace, nous irions vers l'électrification des transports et vers la gratuité des transports collectifs et nous encouragerions l'accessibilité partout où cela est possible.

En 2009, le secteur des transports émettait 43,5% des gaz à effet de serre (GES) du Québec.

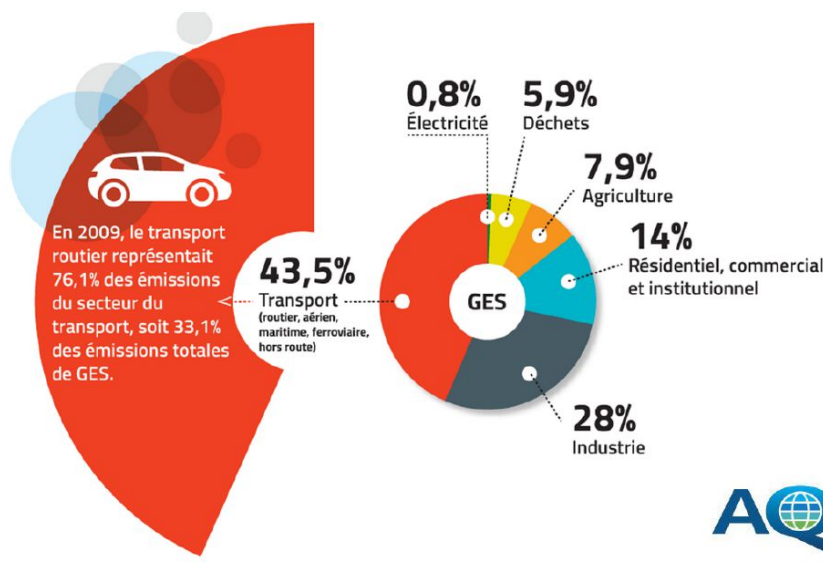
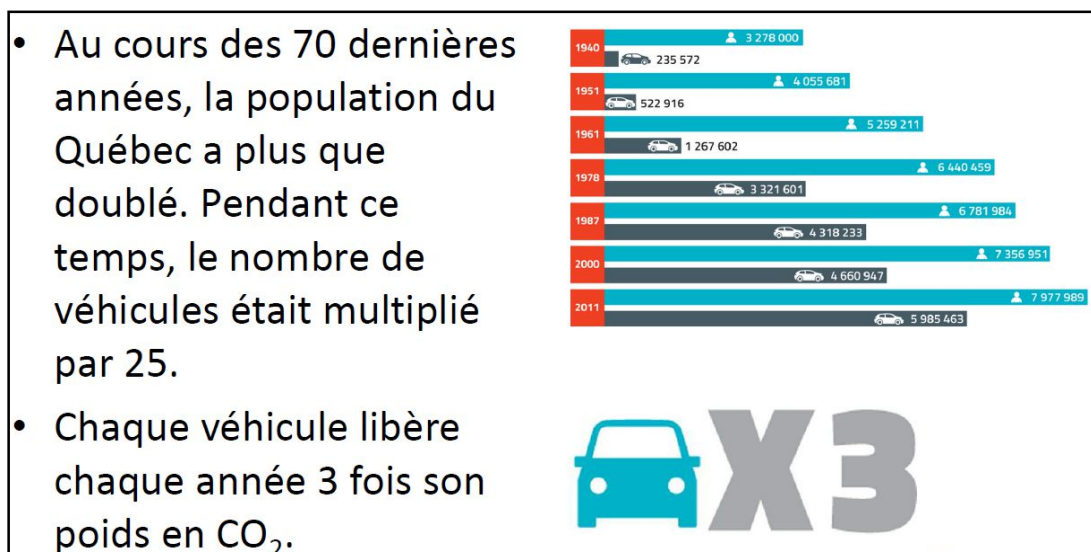


Figure 3 Émission des gaz à effet de serre par le secteur des transports

Le secteur des transports est la plus grande source de pollution de l'air et de gaz à effet de serre. On observe que le passage de l'hiver à l'été a lieu plus abruptement et cela n'est pas sans conséquence sur les allergies saisonnières. Non seulement les allergies vont augmenter de plus en plus parce que les allergènes qui avaient des séquences dans le temps, étant donné les bouleversements climatiques, apparaissent tous en même temps. Aussi, nous savons que la pollution de l'air tue. C'est entre 2000 et 2500 personnes qui meurent

⁸ Présentation d'André Belisle, de l'Association Québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), *Regards croisés sur l'accessibilité au transport en commun*, mai 2015.

prématurément par années dans le corridor Montréal-Québec à cause de la pollution de l'air, sans compter les dizaines de milliers qui se ramassent à l'hôpital parce qu'elles ont des problèmes cardiaques ou pulmonaires auxquels nous pourrions ajouter celles qui sont aux prises avec des problèmes d'allergies de plus en plus exacerbés. Cela devient un problème majeur de santé publique et il faut agir de façon radicale. Cela veut dire, changer nos façons de faire et nous ne le faisons pas.



Crédit :



Figure 4 Augmentation du nombre de véhicules sur la route au cours des 70 dernières années

1.4. Liens entre l'accessibilité au transport en commun et la qualité de vie des femmes:

À Québec, en 2014, 58% des utilisatrices du transport en commun sont des femmes (RTC, 2014)⁹. Deux recherches qui approfondissent les impacts du développement du transport en commun sur la qualité de vie des femmes nous ont été utiles pour étoffer notre analyse de la problématique de l'accessibilité sociale au transport en commun.

La mobilité professionnelle des femmes en lien avec le développement des Métrobus

«L'accès aux emplois soulève un enjeu d'iniquité de sexe. Pour les femmes comme pour les hommes, la mobilité apparaît comme une des conditions fondamentales de l'accès au marché du travail, c'est-à-dire non seulement de l'intégration mais aussi de la progression au sein de ce marché. »En général, pour rejoindre les lieux de travail au centre des grandes zones urbaines, les hommes comme les femmes utilisent les transports publics (Fagnani, 1983 ; Preston et McLafferty, 1993). La construction de *power centers* (lieux d'achats mais aussi lieux d'emplois) le long des autoroutes à Québec en est un exemple très clair : tout dans l'aménagement de ces lieux milite contre une desserte en autobus (Villeneuve et Vandersmissen, 2002). Les différences d'accessibilité aux emplois entre les sexes, même si elles tendent à s'amoinrir au fil du temps, existent toujours, et certaines femmes qui n'ont pas le choix de se déplacer en autobus dans la Ville de Québec se retrouvent souvent lésées par rapport à celles qui possèdent une automobile (McCray et Brais, 2007).»¹⁰

⁹ Réseau de transport de la Capitale, Rapport d'activités, 2014

¹⁰ Marion Vincens, Marie-Hélène Vandermissen et Marius Thériault, Cahier de géographie du Québec, décembre 2007.

«On observe, à partir des lieux de résidence, une diminution des durées de déplacement des femmes dans le couloir du Métrobus (jusqu'à 8 minutes) sauf aux extrémités où elles ont généralement augmenté de 6 à 15 minutes (figure 9). Cette amélioration des temps et donc de l'accessibilité aux emplois semble être liée à la mise en place du Métrobus qui circule sur des voies réservées pendant les heures de pointe. En revanche, les express ne semblent pas avoir eu cet effet puisque les zones de résidence concernées affichent en effet des valeurs très variables qui ne semblent pas avoir de lien avec le réseau d'autobus.»

«Entre 1991 et 2001, on observe, dans la majorité des zones de résidence, une progression moyenne du rang professionnel des utilisatrices du transport en commun qui travaillaient dans le corridor du Métrobus à l'une ou l'autre de ces deux dates (figure 12). Cette progression n'a pas été observée du côté masculin.»

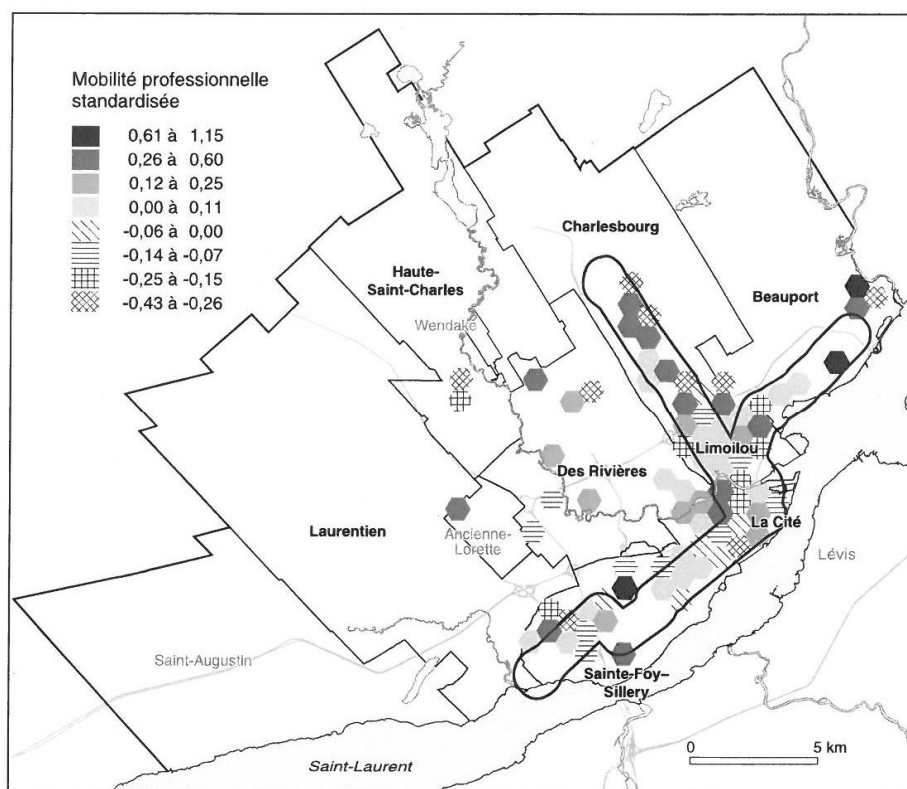


Figure 5 Mobilité professionnelle standardisée dans les zones de résidence des usagers de l'autobus, 1991-2001

Pour qu'elles embarquent : Étude du Conseil des Montréalaises¹¹

Cette recherche action menée auprès de femmes fréquentant des centres femmes situés dans des secteurs de transport en commun moins bien desservis de cette ville nous a véritablement servi de modèle de base pour préparer notre enquête. Quelques résultats ont été utilisés comme informations à transmettre dans nos animations qui ont eu lieu dans des groupes de femmes. L'enquête révèle des réalités sociales spécifiques ayant un impact sur les besoins en transport en commun des femmes montréalaises. Tout d'abord, comparativement aux hommes, une plus grande proportion d'entre elles vivent de la pauvreté. Ensuite, elles

¹¹ Guylaine Poirier et al., *Pour qu'elle embarquent, L'accessibilité du transport collectif et son impact sur la qualité de vie des Montréalaises*, Conseil des Montréalaises, 2009, 70 p.

en sont de plus grandes utilisatrices, elles ont une plus grande diversité de motifs de déplacement, elles se déplacent plus souvent avec leur famille, elles occupent plus souvent des emplois à des horaires atypiques et elles ont des besoins particuliers en matière de sécurité.

2. Des expériences d'accessibilité sociale au transport en commun

Au cours de notre recherche, nous avons rapidement pris connaissance de deux expériences de tarification sociale du transport en commun ayant lieu hors des frontières du Québec, l'une à Calgary et l'autre en France. La Suisse également tient compte de cette problématique dans sa vision stratégique de développement durable.

2.1 Calgary

Depuis 1956, Québec est jumelée à la Ville de Calgary. C'est en 1998, que naît *Fair Fares Calgary* qui lutte pour l'accessibilité sociale du transport en commun. En 2005, cet organisme a obtenu que la Ville de Calgary instaure un programme de tarification sociale du transport en commun et que son financement fasse partie intégrante de son budget régulier et récurrent. *Fair Fares Calgary* est parvenu à convaincre la mairie de cette ville de la nécessité d'une tarification sociale en recueillant des témoignages auprès de 400 personnes éprouvant des difficultés à se déplacer pour des raisons économiques. Cela a amené la métropole albertaine à accepter la pertinence de réaliser un projet pilote de tarification sociale. Mais ce groupe de citoyens ne s'est pas arrêté là. Ses membres ont poursuivi leur enquête auprès des bénéficiaires du projet pilote afin de mesurer les impacts sur la vie des personnes bénéficiant de la tarification sociale. Pour les gens sans emploi, ils ont mesuré qu'il y avait un accès plus grand aux loisirs, à plus d'endroits pour faire leurs achats et pour ceux et celles désirant retourner sur le marché du travail, ils avaient accès plus facilement à des opportunités d'emplois. Cette étude a permis de mesurer les impacts positifs du projet sur les gens gagnant l'équivalent de 15 500\$ ou moins, puis de convaincre la municipalité de l'étendre à un segment plus vaste de la population. Selon le Conseil des Montréalaises, qui a rédigé une étude de cas sur Calgary, depuis 2005, cette ville ferait office de pionnière au Canada en matière de tarification sociale du transport en commun.

2.1.1 Fonctionnement général de la mesure en date de 2012

À l'origine, les citoyennes et citoyens désirant bénéficier de ce rabais devaient être âgés entre 18 et 64 ans (les enfants et les personnes âgées bénéficiant déjà d'un rabais), résider à Calgary depuis plus d'un an et prouver que leur revenu est inférieur à 15 500 \$¹². Ils devaient ensuite se rendre en personne, avec une preuve d'identité avec photo et leur dernier rapport d'impôt, dans l'unique centre prévu. Mais depuis, les critères d'éligibilité ont été révisés. Afin d'augmenter le nombre de ménages bénéficiant de la tarification sociale, le calcul du revenu admissible équivaut dorénavant à 75 % du seuil de faible revenu déterminé par le gouvernement canadien et varie selon le nombre de personnes dans le ménage. De même, il n'est plus nécessaire de résider à Calgary depuis un nombre d'année minimal : depuis 2009, il suffit d'y avoir une adresse lors de l'application initiale et du renouvellement annuel, ce qui permet aux nouveaux résidents de bénéficier du programme (VCC 2009)¹³. Aussi, la liste des documents servant à prouver le revenu a été bonifiée afin de mieux refléter la situation financière courante des bénéficiaires – et non uniquement celle de l'année précédente – faisant en sorte de

¹² Makhoul 2008, dans Guylaine Poirier et al., La tarification sociale du transport en commun : Étude de cas de Calgary, Conseil des Montréalaises, 2009, p.8

¹³ Vibrant Communautés Calgary dans Guylaine Poirier et al., Conseil des Montréalaises, 2009, p.8

permettre aux personnes dont la situation s'est détériorée récemment de bénéficier du programme (VCC 2009). Enfin, pour plus d'accessibilité, de nouveaux emplacements administratifs ont été ajoutés suivant la localisation géographique des ménages à faible revenu (dont un ouvert le samedi avant-midi) (VCC 2007; Ville de Calgary 2012). Lors de son lancement en 2005, 2000 bénéficiaires de l'Assured Income for the Severely handicapped (AISH) se sont réclamés du programme de taux réduit. En 2011, au total, 10 000 chômeurs, parents célibataires, travailleuses et travailleurs au salaire minimum (working poor) et bénéficiaires de programmes de sécurité du revenu en bénéficient annuellement et ce sont 77 909 passes mensuelles qui sont vendues chaque année (VCC 2007; Calgary Transit 2011).¹⁴

2.1.2 Tarif et seuil de revenu auquel les personnes sont admissibles en date d'août 2016

Le prix de la passe pour les personnes à faible revenu est fixé à 50 % du tarif régulier mensuel pour les adultes et il est de 44\$ en 2016¹⁵. Par exemple, une personne seule doit gagner moins de 24 600\$ pour être admissible alors que la limite est fixée à 30 625\$ pour un couple¹⁶, et 45 712\$ pour une famille de deux adultes, deux enfants.

2.1.3 Changements annoncés sur le plan de la tarification

Dès le mois de mars 2017, grâce à une mesure adoptée le 25 juillet par le conseil municipal de Calgary, le fonctionnement de ce programme sera revu. Il n'y aura plus un tarif unitaire de 44\$, mais les personnes à faible revenu auront à déboursier entre 5,15\$ et 50\$ selon leur revenu. Les personnes gagnant 12 000\$ et moins auront accès au plus bas tarif¹⁷.

2.2 En France

Pour donner des exemples inspirants à l'international, mentionnons tout d'abord la France. Dans ce pays, depuis les années 1970, l'accès à la mobilité a été progressivement reconnu comme essentiel à l'inclusion sociale. À cette fin quatre lois ont permis cette reconnaissance officielle. Dans la toute première loi adoptée en 1971, il est écrit que toutes les villes de plus de 20 000 habitants peuvent exiger des entreprises qui y sont établies un «Versement transport». Cela constitue en quelque sorte une reconnaissance du bénéfice que retirent les entreprises des services de transport en commun municipaux ne serait-ce qu'au chapitre du transport de la main-d'œuvre.

Dès les années 1980, le droit à la mobilité a été inscrit dans le système juridique français. En résumé : « Tout le monde a le droit de se déplacer dans des conditions équitables. Que ce soit du point de vue spatial, social ou économique. » Cette reconnaissance juridique du droit à la mobilité s'est avérée fort importante puisqu'elle a obligé les grandes villes à en tenir compte dans l'élaboration de leur plan de mobilité. En fait, il s'agit d'un droit au transport en commun pour tous et pour toutes. Selon Florence Paulhiac, professeure au Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM, nous pouvons identifier trois types d'actions emblématiques.

¹⁴ Guylaine Poirier et al., *La tarification sociale du transport en commun : Étude de cas de Calgary*, Conseil des Montréalaises, mai 2012, p.8-9

¹⁵ Calgary transit, Low Income Monthly pass 2016, <http://www.calgarytransit.com/fares-passes/passes/low-income-monthly-pass> (page consultée le 18 août 2016)

¹⁶ Calgary transit, Fair Entry, *Fee Reduction Application*, Fair Entry Application pdf, 2016, (page consultée le 18 août 2016)

¹⁷ Sarah Rieger, The Huffington Post Alberta, 26 juillet 2016

a) La tarification sociale. En France, depuis de nombreuses années, il existe des tarifications modulées en fonction des revenus des personnes ou de leur statut : chômeur, étudiant, personnes âgées. Les mesures privilégiées varient selon les villes. Considérant qu'il s'agit de la manière optimale de garantir une justice sociale en matière d'accessibilité au transport en commun, certaines villes comme Aubagne ont choisi d'instaurer la gratuité complète.

b) La seconde piste d'action, très développée dans certaines grandes villes françaises, est l'accessibilité universelle au réseau de transport en commun. Cette politique s'adresse notamment aux personnes en situation de handicap.¹⁸

c) La troisième piste est instaurée dans les années 2000 avec loi sur la Solidarité et le renouvellement urbains, SRU. Conscientes que des territoires étaient moins bien desservis par le transport en commun, les municipalités françaises ont inscrit dans leurs plans de transport, des pas de déplacements, des dessertes privilégiées en matière de transport en commun vers des quartiers défavorisés socialement et économiquement, des quartiers enclavés. L'idée était de faire transiter des transports en commun efficaces dans ces quartiers pour les désenclaver.

Par ailleurs, l'économiste Myroslaw Smereka rapporte que cette même loi, à l'article 123, prévoit une réduction tarifaire d'au moins 50% pour les personnes seules qui gagnent moins de 8 645 euros, soit 12 970\$ par année, en 2014. Voici un pas de plus vers l'instauration d'une tarification sociale généralisée à l'ensemble des villes de France¹⁹.

2.3 En Suisse

Mentionnons aussi le modèle suisse du développement durable, schématisé par ce graphique²⁰. Il faut préciser qu'il a été quelque peu personnalisé aux fins de l'enquête. Ce diagramme situe le transport des personnes au cœur de son modèle de planification stratégique. Cette dimension apparaît essentielle à toute société qui vise un développement harmonieux²¹.

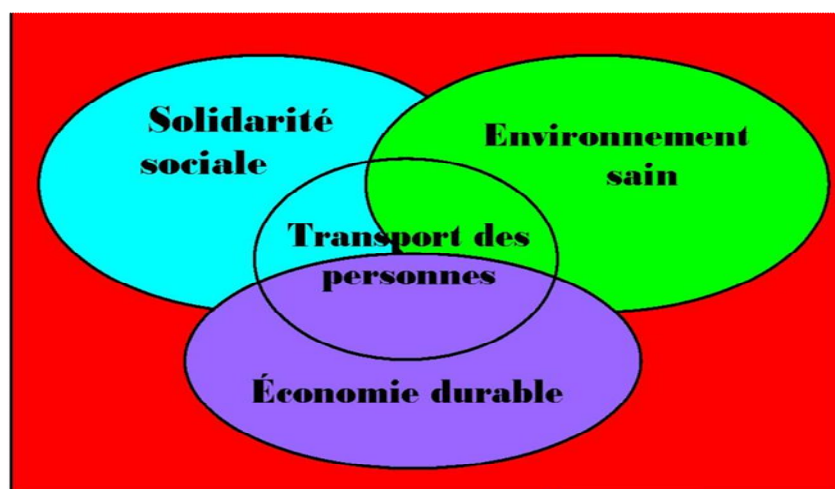


Figure 6 Indicateurs clés du développement durable: tableau simplifié du modèle Suisse

¹⁸ Florence Paulhiac, Émission Les années lumières, Radio-Canada, 25 janvier 2015.

¹⁹ Myroslaw Smereka, Politique tarifaire nationale et gratuité du transport en commun au Québec : utopie ou manque de volonté politique?, Montréal, le 12 octobre 2005.

²⁰ Davide Molinari et al et Laure Alizee Tallent, Office fédéral de la statistique OFS, Confédération Suisse, Le développement durable en bref en 2015, 17 indicateurs clés pour mesurer le progrès, Neuchâtel, 2015.

²¹ Myroslaw Smereka, L'exclusion sociale reliée au transport des personnes, au cœur du développement durable, Montréal, le 22 novembre 2007.

3. Aspects juridiques, sociaux et politiques du droit à la mobilité²²

Au Québec, où en sommes-nous en ce qui concerne la reconnaissance du droit à la mobilité ? Quelles politiques sociales pourraient être développées pour améliorer les conditions de vie des moins nantis ?

Tout d'abord, parlons du cadre juridique québécois. Dans la Charte des droits et libertés de la personne, le droit à la mobilité n'est pas mentionné spécifiquement dans la section des droits économiques et sociaux. En observant ces articles, nous constatons un certain vague parce que ces droits ne sont pas bien définis. C'est d'ailleurs le cas pour plusieurs autres droits fondamentaux, tels que l'accès au logement. Donc, à partir de la loi, ce qui est possible d'affirmer pour le moment, c'est que l'accès au transport en commun permet l'exercice de l'article 45 de la section des droits économiques et sociaux.

*Article 45. Toute personne dans le besoin a droit, pour elle et sa famille, à des mesures d'assistance financière et à **des mesures sociales**, prévues par la loi susceptible de lui assurer un **niveau de vie décent**. 1975, c. 6, a. 45.*

Toujours dans la section des droits économiques et sociaux de la Charte des droits et libertés de la personne, mentionnons que l'accès au transport en commun pourrait être revendiqué comme **permettant l'exercice du droit à un environnement sain**, si nous tenons compte que les grands espaces verts sont souvent éloignés des quartiers défavorisés.

Article 46.1. Toute personne a droit, dans la mesure et suivant les normes prévues par la loi, de vivre dans un environnement sain et respectueux de la biodiversité. 1975, c. 6, a. 46.1

Pour ce qui est du niveau municipal, dans son Plan de Mobilité durable, la Ville de Québec mentionne que : «L'une des raisons principales qui l'a conduite à l'élaboration d'un plan de mobilité durable est d'assurer l'équité sociale dans un contexte de changements majeurs dans l'économie mondiale des transports. Le coût de l'énergie est en hausse ce qui amènera les familles à changer leurs comportements et leurs priorités...». Cela demeure encore une fois assez vague.

À la lumière des témoignages et des données rassemblées jusqu'ici, force est de constater qu'il n'y a pas eu de mesures concrètes pour atteindre cet objectif ! À ce sujet, a paru dans le Journal de Montréal du 12 mai 2015, un article intitulé : «Quartiers défavorisés, Montréal veut rendre le transport plus accessible.», où des chercheurs de l'Université McGill dénoncent le flou des objectifs du Plan de transport de la Ville de Montréal en matière d'équité sociale. Le responsable des transports de la ville, M. Araf Salam, mentionne que, dans le prochain plan qui sortira en 2017, des indicateurs précis d'équité sociale seront établis.

²² Regards croisés sur l'accessibilité sociale au transport en commun, compte-rendu de la soirée mensuelle du CAPMO du 14 mai 2015, numéro 261.

4. Méthodologie de l'enquête conscientisante

Comme nous l'avons spécifié au départ, le sujet de notre enquête s'enracine dans les préoccupations sociales identifiées par les gens à la base, des militant-e-s de notre organisme, dont plusieurs personnes en situation de pauvreté. Le collectif d'enquête, constitué du Comité du CAPMO pour l'accessibilité sociale du transport en commun, est formé de deux permanents et de six bénévoles engagés sur cet enjeu depuis bientôt quatre ans. À part le coordonnateur de l'organisme qui habite à la campagne, il et elles sont tous et toutes des usagers du Réseau de transport de la Capitale. La chargée de projet, jeune femme diplômée en travail social, habite les quartiers centraux et utilise le transport en commun à chaque jour. Ce regard de l'intérieur a été jugé un préalable essentiel au succès de cette démarche d'enquête conscientisante.

Rappelons qu'il s'agit d'une recherche exploratoire qui, après avoir utilisé des groupes de focalisation, a utilisé des échantillons raisonnés et stratifiés, dont les résultats seront exposés graphiquement à la section suivante de ce rapport. Ce processus a pris beaucoup plus de temps que ce qui avait été prévu initialement. Avant d'entreprendre l'enquête proprement dite, nous avons réalisé différentes activités de mobilisation en lien avec le thème de l'accessibilité sociale du transport en commun. Par exemple : écrire au courrier des lecteurs des principaux quotidiens de Québec, entrevue à la télé de Radio-Canada, article dans un journal communautaire, kiosque à l'École dans la rue du REPAC-0312, émission de radio-communautaire à CKIA, pétition signée par 17 organismes communautaires solidaires de notre revendication, lettres aux députés de la région et au président du Réseau de transport de la Capitale (RTC), présences aux réunions du RTC avec prise de parole. À ce jour, 7 rencontres mensuelles du CAPMO ont porté sur cette problématique et ont permis à une centaine de personnes de s'exprimer et de s'informer à ce sujet.

Ces activités nous ont permis de rencontrer des gens de différents horizons et de partager les informations pertinentes à ce propos. Ces connaissances proviennent des milieux populaires d'où l'idée de mener une enquête sur les impacts des coûts du transport en commun sur la vie des personnes en situation de pauvreté. Comme nous cherchions à nous documenter sur cette question, la méthode de l'enquête conscientisante permettait d'acquérir des savoirs nouveaux tout en mobilisant la population autour de cet enjeu. D'après Lorraine Gaudreau, professeure en Travail social à l'UQAR, l'enquête conscientisante cherche d'abord et avant tout à mobiliser les gens au premier chef concernés par une problématique sociale donnée :

Si l'enquête conscientisante comporte un volet de recherche scientifique, elle vise surtout la mobilisation des personnes interrogées en vue de relever, à travers des actions collectives, les défis qui s'offrent à elles par l'analyse des données recueillies. La possibilité de se former et de développer une analyse critique à partir des situations existentielles et celle de passer à l'action pour améliorer ces situations, sont des caractéristiques de base de l'approche conscientisante.²³

Pour la fin de cette enquête, nous avons réalisé un total de treize présentations nous permettant de remplir une centaine de questionnaires. Au départ, nous voulions rejoindre une diversité de personnes dans une diversité de milieux. À cette fin, nous avons organisé des rencontres plus formelles dans des locaux

²³ Lorraine Gaudreau, *La mobilisation des personnes sans emploi, une enquête conscientisante dans les quartiers centraux de Québec*, Collectif québécois d'édition populaire, Québec, 2005, p.13.

d'organismes communautaires, mais nous avons aussi rejoint des personnes lors de distributions alimentaires, d'une soupe populaire et à l'occasion de rencontres dans des salles communautaires de logements sociaux. Notre but était de rencontrer des personnes provenant de divers groupes sociaux (personnes immigrantes, groupes de femmes, personnes assistées sociales) et vivant des situations de vie ou problématiques variées (alphabétisation, insertion sociale, santé mentale, sécurité alimentaire, etc.). Précisément, ces animations ont eu lieu dans le cadre de rencontres sur les enjeux sociopolitiques à Atout-lire, à l'Organisation pour la santé mentale œuvrant à la sensibilisation et à l'entraide (O.S.M.O.S.E.), sous forme de 5 à 7 à l'Association pour la défense des droits sociaux du Québec métropolitain (l'ADDSQM). Par ailleurs, quatre rencontres ont été effectuées en collaboration avec le Centre des femmes de la basse ville, soit un café rencontre, la présentation du questionnaire lors d'une distribution alimentaire, un déjeuner-rencontre, puis un souper communautaire dans deux édifices de logements sociaux de la Basse-Ville. Nous avons également animé un café rencontre dans un bâtiment de logement social de la Haute-Ville.

Des participantEs à cet atelier ont ensuite présenté le questionnaire dans le cadre d'une distribution alimentaire. Nous avons aussi animé un atelier lors d'un pique-nique en plein air à Croissance travail, fait une présentation à Alphabeille Vanier et présenté le questionnaire au *Printemps des alternatives*, au Centre Durocher, et un midi au Café-rencontre centre-ville. Quatre représentants d'organismes communautaires et deux personnes travaillant avec des citoyenNEs de divers secteurs de la ville ont été rencontrés. Malgré le fait qu'ils n'aient pas accueilli un atelier dans leur milieu, ils nous ont tout de même partagé des informations quant aux impacts du manque d'accessibilité au transport en commun sur la mobilité des personnes en situation de pauvreté. Quelques coordonnateurs ou militants d'organismes au 435 du Roi (Mouvement des travailleurs chrétiens, (MTC), Jeunesse ouvrière chrétienne, (JOC), Jeunesse étudiante chrétienne, (JEC), et Alliance-Arc-en-ciel) ont aussi rempli le questionnaire.

Le choix de cette méthode d'enquête sociologique, en lien avec la tradition du CAPMO, s'inspire des caractéristiques suivantes :

- La conscientisation est revendication, moyen et lieu de la créativité et de la prise de pouvoir des opprimés, dans une perspective de transformation des structures et des mentalités. (...) La recherche sociologique a de nombreuses virtualités de conscientisation :
- Elle recueille et systématise l'information nécessaire;
- Elle aide à briser les tabous en faisant poser des questions sur « ce qui va de soi » et en révélant d'autres logiques que celles qui justifient les phénomènes;
- Elle favorise la réflexion systématique;
- Elle s'attache à découvrir des opinions et des systèmes de valeurs qui ne sont pas nécessairement ceux du groupe enquêteur;
- Elle situe le sectoriel dans le global et fait passer de l'observation à l'analyse et à l'interprétation.²⁴

²⁴ HUMBERT, Colette, MERLOT, Jean, *L'Enquête conscientisante, Problèmes et méthodes*, Document de travail Inodep/5, Paris, IDOC-France, L'Harmattan, 1978, p. 6-7 et 9.

Objectifs spécifiques à l'enquête

- Mieux connaître la réalité de personnes en situation de pauvreté en matière de mobilité dans la région de Québec.
- Mobiliser et concerter des personnes, des organismes dans la lutte pour l'accessibilité sociale au transport en commun.
- Avec les informations recueillies, mettre sur pied des outils de sensibilisation auprès de la population, des élu-e-s, de la Ville et du Réseau de transports de la Capitale (RTC).
- Élaborer des stratégies d'action par quartier ou régionales ou soutenir des initiatives déjà en développement en vue de revendiquer une tarification sociale.

Les objectifs du CAPMO rejoignant notre démarche d'enquête sont les suivants :

- Regrouper des personnes qui proviennent des quartiers populaires ou ouvriers, ainsi que les personnes engagées par solidarité avec celles au bas de l'échelle afin de développer avec elles des pratiques de solidarité et de citoyenneté;
- Travailler dans une approche d'éducation populaire au développement de solidarités économiques, sociales et interculturelles, ainsi qu'à la promotion de la qualité et des conditions de travail et de vie;
- Produire et promouvoir des outils pédagogiques visant à se former à être des citoyens et des citoyennes conscients et responsables.

Définition détaillée de l'enquête conscientisante

«Est considérée comme étant de la tradition de l'enquête conscientisante, en tant que recherche-action participative, une démarche scientifique de production de connaissances.

- 1) Où les personnes qui vivent des situations marginales et d'exclusion exercent un droit de parole;
- 2) Où des « non-experts scientifiques » prennent le droit de produire rigoureusement des connaissances en influant sur le processus de recherche – ils formulent des questions de recherche, élaborent des outils de collecte de données, recueillent l'information;
- 3) Se reconnaissent un droit d'analyse critique;
- 4) Usent de leur droit de cité en s'appuyant sur les connaissances produites pour influencer l'état des choses et agir sur les rapports de pouvoir. La recherche-action participative favorise ainsi le développement d'une culture de recherche en-dehors des milieux universitaires et contribue à la démocratisation de la production du savoir.»²⁵

²⁵ Colette Humbert, Jean Merlot, *L'Enquête conscientisante, Problèmes et méthodes*, Québec, 1978, p. 6-7.

4.1 Avant l'enquête : la mise sur pied d'un groupe porteur

La mise sur pied d'un comité qui assure le suivi du processus d'enquête, composé d'un noyau de quelques individus, s'avère essentielle. Nous pensions d'abord former un collectif d'enquête de 10 personnes. Dans notre plan initial, un seul groupe de dix personnes, composé de représentants provenant des 4 coins de la ville se serait rencontré au moins une fois par mois et aux locaux du CAPMO. Finalement, ce « groupe porteur de l'enquête » a pris une forme différente. Nous avons pris conscience que pour mobiliser des citoyenNEs dans un processus d'enquête, le mieux est de former plusieurs petits groupes porteurs enracinés dans les préoccupations de leur quartier respectif. Par conséquent, le groupe conscientisant s'est « décentralisé » en 3 équipes de travail. Selon les forces de ses membres, chacun de ces groupes a pris des responsabilités spécifiques dans l'enquête. Le premier, basé au CAPMO, composé de 7 militantEs et des deux salariés, était d'avantage un comité d'animation et d'action.

Pour planifier, bâtir et animer l'enquête, le CAPMO a travaillé en collaboration avec un groupe de citoyenNEs préoccupé par la mobilité dans leur secteur, le *Chantier mobilité Sainte-Foy* formé de Renaud Blais, Laurence Letarte et Nicole Bouchard. Pour la fin de cette enquête, ces personnes assistées d'Yves Carrier, coordonnateur du CAPMO, et d'Emilie Frémont-Cloutier, chargée de projet, ont pris le rôle de **comité scientifique**. Dans la méthode d'enquête conscientisante choisie, les individus qui réfléchissent au processus en se donnant les outils de collecte des données, d'analyse et d'interprétation de la problématique étudiée tel que le questionnaire d'enquête ou tout autre moyens, peuvent être à juste titre considérés comme les premiers experts de cette démarche. Les graphiques présentés plus avant sont de Laurence Letarte, doctorante à l'Université Laval en aménagement du territoire. Le questionnaire d'enquête a été l'objet de discussions lors de plusieurs réunions et la collection des données recueillies représente des dizaines d'heures de travail. Par sa présence, la chargée de projet a soutenu six animations dans différents groupes communautaires de Sainte-Foy ainsi que plusieurs autres dans les quartiers centraux de la Québec.

Notre enquête sur l'accessibilité sociale au transport en commun a donné naissance à un autre processus d'investigation à Lac Saint-Charles avec l'organisme *RAFAL* qui a adapté et mis en ligne notre questionnaire auprès de sa population. L'enquête régionale est donc constituée à partir de 3 enquêtes locales. Même si ce n'était pas prévu au départ, nous sommes très satisfaits que l'enquête ait pris cette forme, parce que cela a favorisé la prise en charge par chaque milieu.

4.2 Pendant l'enquête : les étapes d'un processus²⁶

Les trois phases de l'enquête conscientisante :

1) La phase préparatoire :

- a) La délimitation de l'espace d'intervention
- b) L'acquisition d'une bonne connaissance du milieu
- c) Le repérage des groupes du milieu
- d) Le passage du thème général à l'objet-problème
- e) La formation des hypothèses de recherche et des indicateurs
- f) Le choix de la méthodologie de recherche
- g) La sélection et la formation des enquêteurs et des enquêteuses

2) La phase d'implantation

- a) La mise en situation comparative du thème retenu
- b) La mise en situation comparative des autres groupes existants
- c) L'élaboration des outils de collecte des données
- d) L'administration des outils de collecte de données

3) La phase d'exploitation

- a) La totalisation des réponses aux questions
- b) La ventilation des résultats
- c) La vérification de la pertinence de l'échantillon
- d) La rédaction du rapport d'enquête
- e) La codification et la décodification
- f) L'élaboration de stratégies et de projet d'action

Les militantEs sont impliqués à chaque étape du processus d'enquête, afin que ce soit vraiment un processus collectif et conscientisant et l'enrichissement des résultats obtenus.

4.2.1 Phase préparatoire

Cette phase est centrée sur la préparation et la formation. C'est à ce stade que se fait la préparation et la structuration de la recherche. Ce moment de réflexion où l'on développe l'analyse sociale, politique et économique de la problématique retenue, s'avère indispensable. C'est à cette étape que s'effectue le contact avec les groupes qui participeront à l'enquête ainsi que la formation de personnes animatrices de l'enquête dans leur milieu.

4.2.1.1 Délimitation de l'espace d'intervention

À l'intérieur de notre processus d'enquête, cette période s'est échelonnée d'avril à novembre 2014. Nous avons alors déterminé que notre «espace d'intervention» serait le réseau d'autobus desservi par le Réseau de transport de la Capitale (RTC)²⁷. En avril et en mai, nous avons eu deux rencontres mensuelles, l'une sur les

²⁶ Lorraine Gaudreau, avec la collaboration de Lucie Villeneuve, *La mobilisation des personnes sans emploi. Une enquête conscientisante dans les quartiers centraux de Québec*, Québec, 2005, p.9.

²⁷ Ibidem

mesures de pauvreté et l'autre sur l'approche de conscientisation, qui nous ont permis de mieux définir notre méthodologie. Nous avons aussi consulté des *Cartes de défavorisation sociale et matérielles dans la Ville de Québec*, élaborées par des organisateurs communautaires des CSSS de la Vieille-Capitale²⁸ et de Québec Nord²⁹. Ces cartes ont été utilisées pour déterminer dans quels secteurs de la ville il serait prioritaire de mobiliser des citoyens et des citoyennes.

4.2.1.2 Acquisition d'une bonne connaissance du milieu :

À cette étape, il s'agit de saisir comment en général les utilisateurs et utilisatrices de transport en commun de la ville interprètent l'accessibilité du transport en commun. Pour ne pas nous arrêter à une analyse intellectuelle, mais rencontrer les citoyens et citoyennes concernés par cette problématique, nous avons réalisé une activité intitulée : « Porteur de parole ». Il s'agit d'une forme de vox pop où les gens sont invités à écrire sur une feuille colorée qui sera exposée à la vue des passants. La question demandée était la suivante : « Êtes-vous satisfaits du système de transport en commun ? » ; « Quelles sont les améliorations qui pourraient être apportées ? » Ces questions nous ont permis de percevoir le sentiment général quant au service de transport en commun à Québec. Enfin, une rencontre portant sur l'aménagement urbain nous a permis de peaufiner notre analyse sociale du manque d'accessibilité au transport en commun.

4.2.1.3 Sélection des groupes (échantillonnage)

Pour cette étape, nous nous sommes référés au document d'Humbert et Merlo : *L'enquête conscientisante*³⁰. Dans ce type de recherche, il est important de travailler avec des groupes qui comportent des militantEs qui ont le potentiel de mobiliser leur communauté. Voilà pourquoi nous avons interpellé des milieux insérés dans divers quartiers. Aussi, nous avons essayé de rejoindre non seulement des organismes déjà formés, mais des groupes moins formels dans des salles communautaires d'édifices de logements subventionnés ou des associations non enregistrées de citoyenNEs préoccupés par l'enjeu de l'accessibilité au transport en commun.

4.2.1.4 Le passage des thèmes à l'objet problème

Le thème général correspond à un ou des phénomènes sociaux qui font obstacle à plus de justice sociale pour les participantEs de l'enquête. Lorsque les thèmes généraux et les thèmes particuliers sont identifiés, il faut passer au choix des objets-problèmes, soit les causes structurelles du problème identifié. Il est nécessaire de préciser que cette étape ne s'est pas faite explicitement avec les groupes rejoints. C'est au cours de réunions avec le Chantier mobilité Sainte-Foy, puis de discussions plus informelles avec les groupes participants que trois thèmes particuliers ont émergé.

²⁸ C Lavoie et al, *Portrait de défavorisation du territoire du Centre de santé et de services sociaux de la Vieille-Capitale*, juillet 2011.

²⁹ R Fecteau et al., *Portrait de défavorisation du territoire du Centre de santé et de services sociaux de Québec Nord*, juin 2012.

³⁰ HUMBERT, Colette, MERLOT, Jean, *L'Enquête conscientisante, Problèmes et méthodes*, Document de travail, Inodep/5, Paris, IDOC-France, L'Harmattan, 1978, p. 6-7 et 9.

Tableau 1 : Passage des thèmes généraux à l'objet problème
(Inspiré d'Humbert et de Merlo)

Thème général	Thèmes particuliers	Objet problème	Hypothèse
Le manque d'accessibilité sociale au transport en commun pour les personnes à faible revenu	CAPMO : Coût élevé du transport en commun	Avec quels critères sont déterminés les tarifs demandés aux citoyens?	Tarifs déterminés selon une logique marchande de clientèles-cibles et non sur la base des revenus, ce qui a pour conséquence le manque d'accessibilité au service pour les personnes à faible revenu.
	<u>Chantier mobilité Sainte-Foy et CAPMO</u> Des quartiers en entier ou certains secteurs considérés comme des «poches de pauvreté» sont mal desservis (parcours coupés et peu de fréquence).	Avec quels critères le Réseau du transport de la capitale détermine-t-il l'importance et l'efficacité d'un parcours?	Des quartiers enclavés de la ville, moins peuplés que d'autres, qui n'ont peu ou pas accès au transport en commun, se vident de leurs services de proximité. Ils se dévitalisent et la population qui y reste est isolée.
	<u>Chantier mobilité Sainte Foy et CAPMO</u> Des besoins essentiels non-accessibles en transport en commun.	Quels objectifs sont visés par le développement du transport en commun à Québec?	Développement basé sur la spéculation foncière et les intérêts commerciaux et non sur l'accès aux épiceries, cliniques médicales, ce qui a pour conséquence un manque d'accès à plusieurs services essentiels pour les personnes à faible revenu.

4.2.1.5 La formulation des hypothèses et des indicateurs

Hypothèses d'action (sous forme plus opérationnelle)

1) *Hypothèse 1 :*

Tarifs déterminés selon une logique marchande de clientèles-cibles et non sur la base des revenus, ce qui a pour conséquence le manque d'accessibilité au service pour les personnes à faible revenu.

Forme opérationnelle :

Le coût du transport en commun diminue l'accessibilité au transport en commun pour les personnes à faible revenu.

Principaux indicateurs :

- **Revenu individuel ; Revenu familial ; Perception du prix ; Type de paiement utilisé; Fréquence des déplacements.**
-

Hypothèse 2 :

Des quartiers enclavés de la ville, moins peuplés que d'autres, qui n'ont peu ou pas accès au transport en commun, se vident de leurs services de proximité. Ils se dévitalisent et la population qui y reste est isolée.

Forme opérationnelle :

Plusieurs personnes à faible revenu dépendent du transport en commun pour pouvoir sortir de leur quartier et briser leur isolement.

Principaux indicateurs :

Secteur; Mode et part modale; Motif ; Fréquence, accessibilité.

Hypothèse 3 :

Développement basé sur la spéculation foncière et les intérêts commerciaux en commun et non sur l'accès aux épiceries, cliniques médicales, ce qui a pour conséquence un manque d'accès à plusieurs services essentiels pour les personnes à faible revenu qui dépendent du transport en commun pour se déplacer.

Forme opérationnelle :

Plusieurs services essentiels ne sont pas accessibles en transport en commun.

Principaux indicateurs :

- Secteur; Mode et part modale; Motif ; Fréquence, accessibilité.
- Nous avons croisé certaines variables (indicateurs) dans le but de vérifier si les liens entre elles fournissaient des informations concernant les hypothèses émises. Des tableaux présentant ces croisements de variables seront présentés dans la section 5 de ce document (résultats).

4.2.1.6 Les mesures de faible revenu et la couverture des besoins en transport

La Mesure du panier de consommation (MPC) est un montant qui permet de suivre les situations de pauvreté du point de vue de la couverture des besoins de base, mais qui reste insuffisant pour marquer la sortie de la pauvreté³¹. La MPC est officiellement la mesure statistique du calcul de la couverture des besoins de base pour une famille de deux adultes entre 25 et 49 ans et deux enfants entre 9 et 13 ans (quatre personnes)³². On doit diviser ce montant par 2 pour obtenir son coût équivalent pour une personne seule. Celui-ci doit être multiplié par le coefficient indiqué pour obtenir les montants appropriés pour les autres types de ménage³³. La mesure du panier de consommation après impôt pour 2013 pour la région de Québec, pour une personne vivant seule, est estimée à 17 872\$(CEPE, 2013)³⁴. La MPC calcule un montant pour divers besoins de base (logement, nourriture, transport, vêtements, autre).

Revenu moyen après impôt correspondant en \$ de 2013	Régions rurales	Villes moins 30000	Villes 30000- 99999	Villes 100000- 99999	Québec	Montréal
1 personne	18202	18249	17208	17239	17872	18454
2 personnes	25740	25807	24335	24946	25275	26098
3 personnes	31526	31607	29804	30553	30955	31962
4 personnes	36403	36496	34415	35279	35744	36907

Figure 7 : Montant calculé par section du panier pour une famille de deux adultes et deux enfants en 2011.

³¹ Vivian Labrie, *La mesure de panier de consommation et les seuils de faible revenu*, 2014, 4p.

³² Statistique Canada, *Les lignes de faible revenu*, 2011-2012.

³³ Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, 2013.

³⁴ Comme certains besoins ne sont pas considérés dans le panier (frais professionnels, frais de garde, soins de santé non assurés), selon le CÉPE, nous présentons ici ce qui équivaut au calcul de la MPC + 7 % pour estimer ce revenu après impôt (voir annexe pour avoir le calcul de la MPC avant impôt).

Nous considérons que le montant prévu pour la MPC est minimal et tout particulièrement en ce qui concerne la proportion prévue pour le transport. Ainsi, plusieurs personnes gagnant au-dessus de ce seuil vivent tout de même de la précarité et ne gagnent pas assez pour être considérées en «sortie de pauvreté» (Vivian Labrie, 2014). Regardons de plus près cette «proportion transport ».

À Québec, la part réservée au transport est 2654\$, pour une famille de deux adultes et de deux enfants. Elle représente un peu moins de 9% de son budget.

Coût estimé pour chaque section du panier en 2011	Proportion Nourriture	Proportion Vêtements	Proportion Logement	Proportion Transport	Proportion Autres	Total
Rural	10532	1940	6299	4523	9400	32693
Moins 30000	10532	1940	6383	4523	9400	32777
30000-99000	10532	1940	6929	2107	9400	30908
100000-499000	10532	1940	7311	2501	9400	31684
Québec	10312	1940	7961	2654	9234	32101
Montréal	10637	1940	8580	2510	9479	33146

Figure 8 : Seuils de la Mesure du panier de consommation (base de 2011) pour la famille de référence, selon la région de la Mesure du panier de consommation et la composante, dollars constants de 2011 annuel (dollars).

Ce tableau a été élaboré d'après la Base de données socioéconomiques de Statistique Canada (CANSIM), Tableau 202-0809 : Les proportions ainsi déterminées restent théoriques, les individus ayant d'autres comportements et elles auront d'autres logiques pour d'autres tailles de ménage.

Selon Vivian Labrie : «La composante transport correspond à deux abonnements adultes et un abonnement jeune au transport en commun, plus un taxi par mois aller-retour dans les localités où il y a du transport en commun»³⁵. En se basant sur les tarifs du RTC en 2011, ce montant annuel calculé pour les dépenses en transport d'un ménage de deux adultes et de deux enfants est insuffisant. Voici la démonstration.

En 2011, les tarifs de transport en commun étaient de 74,75 \$ pour la passe générale et de 50,25\$ pour le tarif entre 5 et 18 ans et le tarif étudiant +. Pour une famille de 2 adultes et de 2 enfants de 5 ans et plus, cela représente une dépense de 3030\$ par année pour l'achat de quatre laissez-passer mensuel pendant 12 mois. Il s'agit déjà d'environ 500\$ de plus que le montant calculé dans la MPC 2011 (2654\$), sans compter les dépenses d'urgence en taxi! Force est de constater que le montant calculé pour le transport est insuffisant. Cette même chercheuse énonce que les autres sections de la MPC prévoient des montants très justes voire insuffisants pour couvrir les autres besoins de base. Par conséquent, l'ensemble du montant prévu, si la personne suit un budget très strict et qu'elle n'a pas d'imprévu, permettrait de couvrir minimalement les besoins de base. Mais ce n'est pas un montant suffisant pour permettre une *sortie de la pauvreté*. Avec ce montant, la personne vit dans une grande précarité et n'a pas de fond de sécurité.

³⁵ Voir la page 10 du document quatre pages avec les hyperliens pour les références pertinentes. Labrie, V. (2014). *La Mesure du panier de consommation et les seuils de faible revenu [Texte de base avec hyperliens]*. Québec: Collectif pour un Québec sans pauvreté. Voir http://www.pauvrete.qc.ca/IMG/pdf/MPC_et_seuils-1bTexte_de_base_avec_hyperliens-141030.pdf

La Mesure de faible revenu 60% : une mesure plus réaliste pour établir une tarification sociale.

À la lumière de ces constats, utiliser la mesure du panier de consommation (MPC) pour déterminer qui a besoin d'une tarification sociale serait trop restrictif et exclurait des personnes qui sont en situation précaire. Sans être dans le «mode survie» où se retrouvent plusieurs personnes vivant en-dessous de la MPC, leur situation financière demeure fragile. Aussi, dans la section précédente, nous avons démontré que leurs besoins en mobilité sont souvent plus élevés que les montants très conservateurs alloués à la portion transport du panier de consommation. La mesure de faible revenu la plus couramment utilisée présentement se situe à 60% du revenu médiane (MFR 60%) après impôt de 2013. Elle est estimée à 22 199\$ pour le Québec³⁶. Ce montant correspond effectivement à 60% de la médiane de tous les revenus pour une région administrative donnée. La moyenne de faible revenu utilisée à partir de la médiane est plus près de la réalité. Comme son nom l'indique, elle pointe le niveau de revenu situé au milieu de la distribution des revenus et qui donc la divise en deux moitiés.

Pourquoi choisir la MFR 60% plutôt que la *Mesure du faible revenu 50%* (MFR 50%), plus couramment utilisée au Canada? En fixant la barre du faible revenu à 18 499\$ après impôt pour une personne seule en 2013³⁷, la MFR 50% est très près de l'estimation de la mesure de panier de consommation (MPC). Il a été démontré que cette mesure ne couvre que minimalement les besoins de base. En somme, la MFR 60% apparaît une cible plus réaliste du revenu permettant à une personne de sortir de la pauvreté. En deçà de ce montant, la personne demeure dans une situation financière précaire, non loin de la survie. Pour les personnes gagnant en dessous de la MFR 60%, avoir accès à une tarification sociale est une mesure parmi d'autres offrant une marge de manœuvre pour sortir de la pauvreté.

4.2.1.7 Les tranches de revenu dans le questionnaire d'enquête

Nous avons utilisé les seuils statistiques couramment utilisés dans les études sur la pauvreté (certains ont été présentés dans la section précédente). Afin de faciliter la compréhension des tranches de revenu, nous avons arrondi à des montants correspondant approximativement à ces seuils. En lien avec les variables *Revenu personnel* et *Revenu familial*, nous posons les questions suivantes : « *Dans quelle tranche se situe votre revenu individuel?*, *Dans quelle tranche se situe votre revenu familial?* »

Revenu individuel :

- Moins de 12 000\$
- 12 000\$ à 17 999\$
- 18 000 à 21 999\$
- 22 000 à 40 999\$
- 41 000\$ et plus

Revenu familial :

- Moins de 12 000\$
- 12 000\$ à 17 999\$
- 18 000 à 21 999\$
- 22 000 à 40 999\$
- 41 000\$ et plus

- La première catégorie, moins de 12 000\$, correspond approximativement au montant que reçoit une personne à l'aide sociale ayant une contrainte sévère à l'emploi.

³⁶ Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, CEPE, *Avis sur la mesure de l'exclusion sociale associée à la pauvreté : des indicateurs à suivre...* Ministère du travail, de l'emploi et de la solidarité sociale, Gouvernement du Québec, Québec, 2015, 39 p.

³⁷ Ibid, *La Mesure du panier de consommation et les seuils de faible revenu [Texte de base avec hyperliens]*. Québec: Collectif pour un Québec sans pauvreté. Voir http://www.pauvrete.qc.ca/IMG/pdf/MPC_et_seuils-1bTexte_de_base_avec_hyperliens-141030.pdf p.2

- La seconde catégorie correspond au revenu situé au-dessus d'une personne ayant une contrainte sévère à l'emploi et le montant approximatif de la Mesure du faible revenu (MPC) après impôt à Québec pour une personne seule en 2013.
- La troisième catégorie correspond au revenu situé entre le MPC après impôt à Québec pour une personne seule en 2013 et la mesure du faible revenu 60% (MFR-60), soit entre 17 999\$ de 21 999 \$ approximativement.
- La quatrième catégorie correspond au revenu situé entre le montant de la MFR 60% jusqu'au montant du deuxième palier d'imposition provincial.

4.2.1.8 Le choix d'une méthodologie d'enquête³⁸

La méthodologie d'enquête est à la fois qualitative et quantitative. Afin de recueillir des données qualitatives, nous avons préparé des animations semi-dirigées sous forme variables selon la culture et les besoins des groupes rencontrés. Pour recueillir des données quantitatives, nous avons élaboré un questionnaire d'enquête en trois parties. La première section recueille des informations générales sur la personne (âge, revenu, statut). La deuxième section contient des questions sur les modes et les motifs de déplacement. La troisième pose des questions quant à la perception du prix du transport en commun.

Tel que mentionné dans la section précédente, le questionnaire d'enquête a évolué dans sa forme suite aux constats faits avec des groupes tests. Le comité scientifique de l'enquête l'a aussi développé et révisé. Il a été décidé d'ajouter une section qui ne figurait pas dans la première version du questionnaire : soit les modes et motifs de déplacement. Elle se compose d'une série de questions sur l'accessibilité qu'ont les personnes sondées à divers modes de déplacement et pour divers motifs. Sonder les participantEs sur leurs déplacements à pied, en vélo et en voiture, peut ne pas sembler pertinent, alors que le but de notre enquête est de constater l'impact du manque d'accessibilité au transport en commun dans la vie des personnes à faible revenu. Nous en avons d'ailleurs un peu débattu en comité pour conclure que poser des questions sur les autres modes de déplacement était indispensable pour mesurer l'impact réel du manque d'accessibilité au transport.

Exemple 1 : Nous posons une question sur le mode de déplacement utilisé pour aller à l'épicerie. Une participante sondée indique que pour la majorité de ses déplacements elle utilise l'autobus, mais que pour le motif «aller à l'épicerie», elle est «passagère dans une voiture». Cette information nous indiquerait qu'il est probablement compliqué pour cette personne de se rendre à l'épicerie en transport en commun et qu'elle dépend d'une personne de son réseau social pour s'y rendre.

Exemple 2 : Le fait qu'un homme fasse la majorité de ses déplacements à pied et même ceux qui ne sont pas très accessibles à partir de chez lui peut indiquer son manque de moyen pour se payer des billets d'autobus.

³⁸ Lorraine Gaudreau, avec la collaboration de Lucie Villeneuve, *La mobilisation des personnes sans emploi. Une enquête consciencieuse dans les quartiers centraux de Québec*, 2005, p.55

4.2.1.9 Sélection et formation d'enquêteurs sociaux :

Des gens qui animent ou co-animent l'enquête avec la chargée de projet ont été soutenus et conseillés pour l'animation des groupes de leur milieu. Pendant la phase préparatoire, 4 personnes ont été accompagnées. Le groupe *Chantier mobilité Sainte-Foy*, a aussi collaboré avec la chargée de projet pour l'animation d'ateliers auprès de 6 organismes.

4.2.2 La phase d'implantation

Cette étape consiste à aller sur le terrain pour animer l'enquête proprement dite et distribuer le questionnaire aux militantEs et participantEs des groupes contactés pendant la phase préparatoire.

4.2.2.1 Mise en situation comparative du thème retenu

Cette étape sert à identifier si en plus du thème retenu par l'équipe initiale d'animation de l'enquête, d'autres préoccupations collectives sont présentes sur le terrain. L'hypothèse avancée au départ par le CAPMO suppose que le manque d'accessibilité au transport en commun est principalement dû à la cherté de la passe mensuelle du RTC. Les rencontres de groupes dans divers secteurs de l'agglomération urbaine de Québec, ont confirmé cette hypothèse. Néanmoins, nous avons réalisé en cours de route que d'autres aspects du transport en commun apparaissaient importants pour la population. Certains secteurs de la ville situés en périphérie semblent défavorisés et souvent enclavés géographiquement. Leurs habitantEs y déplorent le manque de trajets et l'absence de considération de leurs besoins dans le développement des services. Plusieurs personnes à faible revenu résidant dans les quartiers périphériques sont préoccupées par l'accès au transport en commun.

En tant que groupe communautaire situé au centre-ville, nous avons tendance à ne pas beaucoup nous déplacer vers les quartiers de la périphérie et de la banlieue. ConscientEs de cela, nous trouvons qu'il était important de le faire dans le cadre de notre enquête. Comme animateur et animatrices, nous avons vu la nécessité d'une mutuelle conscientisation afin de mieux connaître la réalité de ces quartiers et la ville dans la globalité de ses aspects associés aux besoins de mobilité. Cette pluralité dans le choix des quartiers et organismes provient également d'un souci d'acquérir un échantillonnage plus diversifié. En bref, nous avons obtenu un échantillon raisonné et stratifié de la Ville de Québec.

4.2.2.2 Mise en situation comparative des groupes existants

L'organisme *Accès transports viables* a comme mission de promouvoir les transports collectifs et actifs et représente les usagers et usagères des transports collectifs et actifs en général (mais pas spécifiquement les personnes à faible revenu). Le collectif *Subvercité*, de la région de Québec se préoccupe du droit à la mobilité et revendique la gratuité du transport en commun. Nous pensons que par leurs actions, ces groupes font un travail complémentaire très important pour faire avancer la revendication d'un plus grand accès au transport en commun pour l'ensemble de la population. Nous considérons également que les comités de citoyens comme celui de Saint-Sauveur font un travail considérable pour développer des projets de mobilité durable dans leur secteur, ce qui comprend l'amélioration des services de transport en commun.

Nous sommes aussi allés à la rencontre de groupes qui avaient déjà mené une enquête dans leur propre secteur sur les besoins en transport en commun (un groupe de citoyenNEs du quartier Montmorency et une organisatrice communautaire travaillant avec le groupe d'organismes qui utilisent un minibus communautaire dans le secteur du Duberger- Les Saules).

4.2.2.3 Élaboration des outils de collecte de données

L'élaboration du questionnaire quantitatif

Le formulaire s'est élaboré à partir d'une rencontre de brassage d'idées, suivie de deux rencontres de travail avec le *Chantier mobilité Sainte-Foy*, puis par la validation de 3 animations «test», à ATOUT-LIRE, OSMOSE et à l'ADDs-QM. Ce questionnaire est divisé en trois sections : question d'identification (sexe, lieu de résidence, occupation, tranche de revenu...); questions sur les modes et motifs de déplacements; questions relatives au prix du transport en commun.

4.2.2.4 Animation pour recueillir des données qualitatives

Structure d'animation :

Modèle utilisé : l'entrevue semi-dirigée suivie de la distribution d'un questionnaire écrit.

Le Conseil des Montréalaises, dans sa recherche intitulée *Pour qu'elles embarquent*³⁹, a utilisé un modèle d'entrevue semi-dirigée dont nous nous sommes inspirés. Elles ont recueilli et classifié les informations données par les participantes par les catégories suivantes : **Obstacles- Répercussions (impacts)- Améliorations (solutions).**

Obstacles

Nous débutons l'atelier par un échange à partir de la question : *Qu'est-ce qui est un obstacle dans votre accès au transport en commun?*

Impacts

Si le transport en commun était gratuit et les parcours accessibles, qu'est-ce que je pourrais faire ?

Solutions

Quelles sont vos solutions pour que le transport en commun soit moins cher et les parcours plus accessibles?

Outils d'animation :

- Le Sketch conscientisant et la production d'une vidéo :

Des membres du collectif d'enquête assumant la responsabilité de l'animation ont mis sur pied un sketch conscientisant à l'automne 2014 (voir annexe) et réalisé un court vidéo à l'automne 2015.

³⁹ Guylaine Poirier et al., *Pour qu'elle embarquent, L'accessibilité du transport collectif et son impact sur la qualité de vie des Montréalaises Conseil des Montréalaises*, 2009, 70 p.

Photo-langage⁴⁰

Afin de faciliter la réflexion des participantEs sur les **Impacts** du manque d'accessibilité au transport en commun, nous avons fait un photo-langage. La question posée était : « Avec une passe gratuite et des parcours accessibles, ce que je pourrais faire. »

Nous demandions aux participantEs de s'imaginer que leur passe d'autobus serait gratuite pour les besoins de l'exercice, afin de pas avoir de limites dans l'expression des besoins qu'ils pourraient combler et des activités qu'ils pourraient se permettre avec un service de transport en commun vraiment accessible.

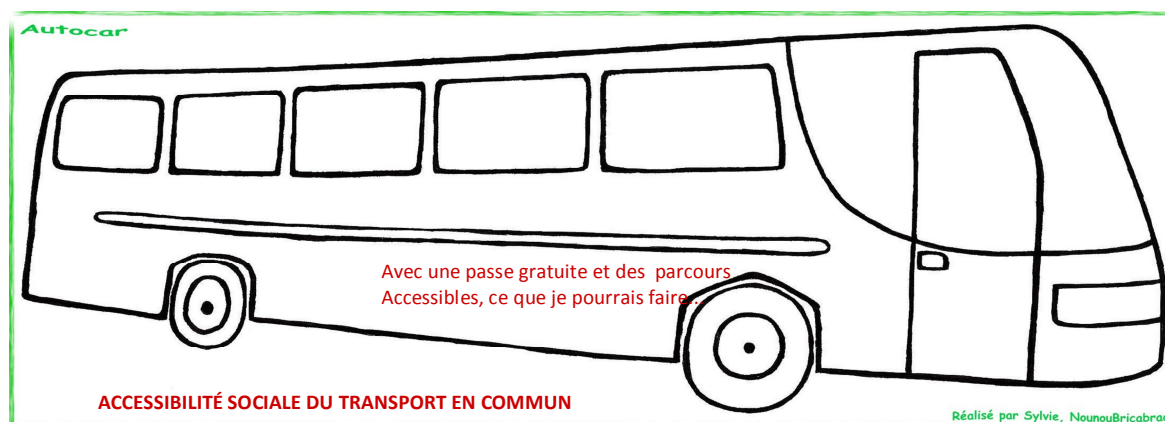


Figure 9 Image d'autobus imprimée en grande dimension et utilisée dans le cadre du photo-langage

Les personnes étaient invitées à répondre à la question inscrite sur l'illustration d'autobus en choisissant une illustration qui représente bien leur réalité parmi plusieurs étalées sur une table.

Exemple 1 : Une participante nous explique que si le transport était gratuit et les parcours plus accessibles, elle pourrait se rendre plus facilement chez son médecin.



Figure 10 Image représentant un rendez-vous chez une médecin

⁴⁰ Gisèle Ampleman, Gérald Doré, Lorraine Gaudreau, Claude Larose, Louise Leboeuf, Denise Ventelou, *Pratiques de conscientisation*. Montréal, Nouvelle Optique, 1983, p.71.

Exemple 2 : Une participante *nous explique que si le transport était gratuit et les parcours plus accessibles, elle pourrait se rendre à plus d'entrevues, qu'elle aurait plus accès à des emplois potentiels.*



Figure 11 Image représentant un entretien d'embauche

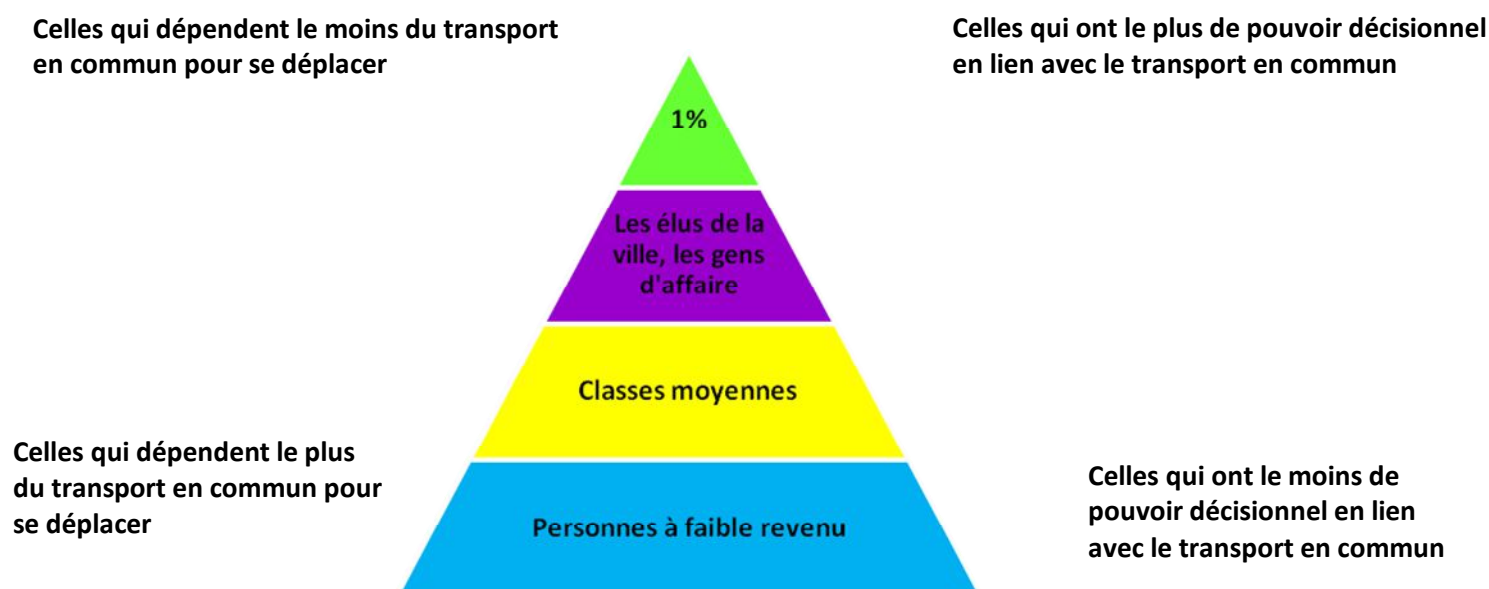


Figure 12 L'illustration suivante était présentée au groupe afin de nous aider à réfléchir sur les facteurs sociaux et politiques ayant un impact sur l'accessibilité au transport en commun.

Questions posées :

- Où sommes-nous dans la pyramide des revenus ?
- Où se retrouvent les personnes ayant le plus besoin du transport en commun dans leur vie quotidienne pour répondre à leurs besoins essentiels?
- Selon vous, dans quelle classe sociale se situe les gens qui prennent les décisions en matière de développement et de financement du transport en commun?
- Est-ce que les gens qui en ont le plus besoin participent aux prises de décisions?

4.2.3 La phase d'exploitation de l'enquête

Cette partie inclut la compilation et l'analyse des résultats, la diffusion des résultats et la mise sur pied de stratégies et de pistes d'action.

Compilations des données.

Lorsqu'on entreprend ce type d'enquête, on sous-estime trop souvent la quantité de travail et le temps nécessaire à la compilation et à l'interprétation des données. Néanmoins, cette étape représente sans nul doute la part la plus ardue de la rédaction du rapport d'enquête.

Les données qualitatives : mode de classification

Chaque propos est sélectionné comme une donnée qui sera compilée dans un tableau Excel. La première catégorisation est la division des propos selon le groupe ou l'organisme où il a été rapporté. Ensuite, les propos sont classifiés au moyen d'une liste déroulante offrant un choix de mode de déplacement (transport en commun, voiture, marche...), puis catégorisés à partir d'une autre liste déroulante incluant les motifs de déplacement (Épicerie, travail, rendez-vous médical...). L'étape suivante consiste à identifier si le propos réfère à ce qui fait *Obstacle* à l'accès au transport en commun pour une personne, aux *Impacts* que ce manque d'accès a dans sa vie et aux *Solutions* pour un meilleur accès. Finalement, pour fin de compilation, nous avons inscrit une vingtaine de mots clés associés à des thèmes qui reviennent souvent dans les discussions. À chaque fois qu'un mot clé est énoncé dans un propos, un «x» est inscrit dans la colonne associée à ce «mot-clé».

Commentaire	Secteur	Organisme	Mode	Motif	Courtoisie	Infrastructures / am.	Sécurité	Accessibilité universelle	Information	Accessibilité du trajet	Longueur du trajet	Trajet	Horaires	Fréquence	Coût	Obstacle	Confort
Dans certaines conditions, par exemple quand il fait froid, je prends l'autobus et je trouve que ça manque d'organisation.	Limoilou	ADDS-QM	Transport en commun	Général												x	
Si le service était mieux organisé, je n'aurais plus d'auto	Saint-Sauveur	ADDS-QM	Voiture	Général													

Figure 13 Exemple de tableau de compilation de données qualitatives

Les données quantitatives

La compilation des données quantitatives a été également répertoriée à l'aide d'un tableau Excel, chaque colonne correspondant à un énoncé du questionnaire d'enquête. Des listes déroulantes correspondant aux choix de réponses de chaque énoncé ont été introduites dans le document. Cette compilation permet de filtrer les données et de produire des tableaux croisés correspondant aux variables retenues.

Individu	Organisme	Sexe	Tranche_age	Enfants	0_5	6_11	12_15	15_18	19_24	25_34	35_54	55_74	75_84	85+
CAPMO1	Capmo	homme	55-74	oui		0	0	1	1	0	0	0	0	0
CAPMO2	Capmo	femme	35_54	non		0	0	0	0	0	0	0	0	0

Figure 14 : Exemple de tableau de compilation de données quantitatives.

5. Résultats et interprétation de l'enquête conscientisante

Des témoignages percutants qui en disent long sur les difficultés qu'occasionne le manque d'accessibilité au transport en commun pour les personnes à faible revenu.

Les propos des participantEs couvrent un large éventail de défaillances. La diversité et la gravité des propos recueillis mettent en lumière l'inefficacité du Réseau de transport de la Capitale à combler les besoins de la population à faible revenu.

Logique inefficace

Les données recueillies suggèrent que le RTC a perdu de vue sa mission première de service aux personnes. La philosophie qui fonde ses actions est empreinte d'une logique marchande. Si la société de transport souhaite véritablement répondre au besoin des personnes à faible revenu, ses services doivent être structurés selon une logique différente. Le 2 décembre 2015, à l'occasion d'une séance du conseil d'administration du Réseau de transport de la Capitale, son président Rémy Normand, en réponse à une question du public concernant l'accessibilité aux épiceries par autobus dans le secteur de Cap-Rouge, a répondu textuellement que : « **Le RTC n'a pas de mission sociale !** » Nous ne rapportons pas ces propos afin de prendre en défaut la personne qui aurait dit cela, mais cette affirmation révèle la philosophie qui gouverne les choix de la société de transport dans le développement des services offerts à la population. Selon nous, le RTC assure un service public non pour engranger des profits, mais pour le bien-être de la collectivité. Nous croyons également qu'au XXI^{ème} siècle, le développement économique, (le réseau de transport en commun fait partie des infrastructures économiques au même titre que les rues, l'aqueduc ou l'électricité), ne peut s'effectuer efficacement sans tenir compte des dimensions sociales de la vie concrète des citoyennes et citoyens. Malheureusement, Québec perd de son pouvoir d'attraction et de sa productivité en raison des ruptures de déplacements. L'offre de transport actuel est contreproductive et réduit les possibilités de création d'emploi et de richesses. Qui plus est, cela rend la ville beaucoup moins attrayante pour les nouveaux arrivants et nouvelles arrivantes qui en plus d'affronter l'un des climats les plus rigoureux de la planète, vivent des problèmes récurrents de déplacement.

ParticipantEs à l'enquête dans tous les secteurs de la ville

Les participantEs à l'enquête appartiennent à trois catégories : ceux et celles qui ont répondu au questionnaire écrit, voir annexe 1, ceux et celles qui ont assistés à nos ateliers sans toutefois avoir rempli le questionnaire, et les citoyenNEs rejoints sur la rue lors de nos activités « Porteur de parole ». Ces derniers ont contribué aux données qualitatives recueillies, tout comme les participantEs à nos différents focus groupes. Les répondantEs au questionnaire se répartissent sur le territoire de la manière suivante :

Secteur	Nb de participants
Québec	110
Lac Saint-Charles	22
Sainte Foy	31
Total	163

Figure 15 : RépondantEs au questionnaire écrit de l'enquête dans tous les secteurs du territoire du RTC.

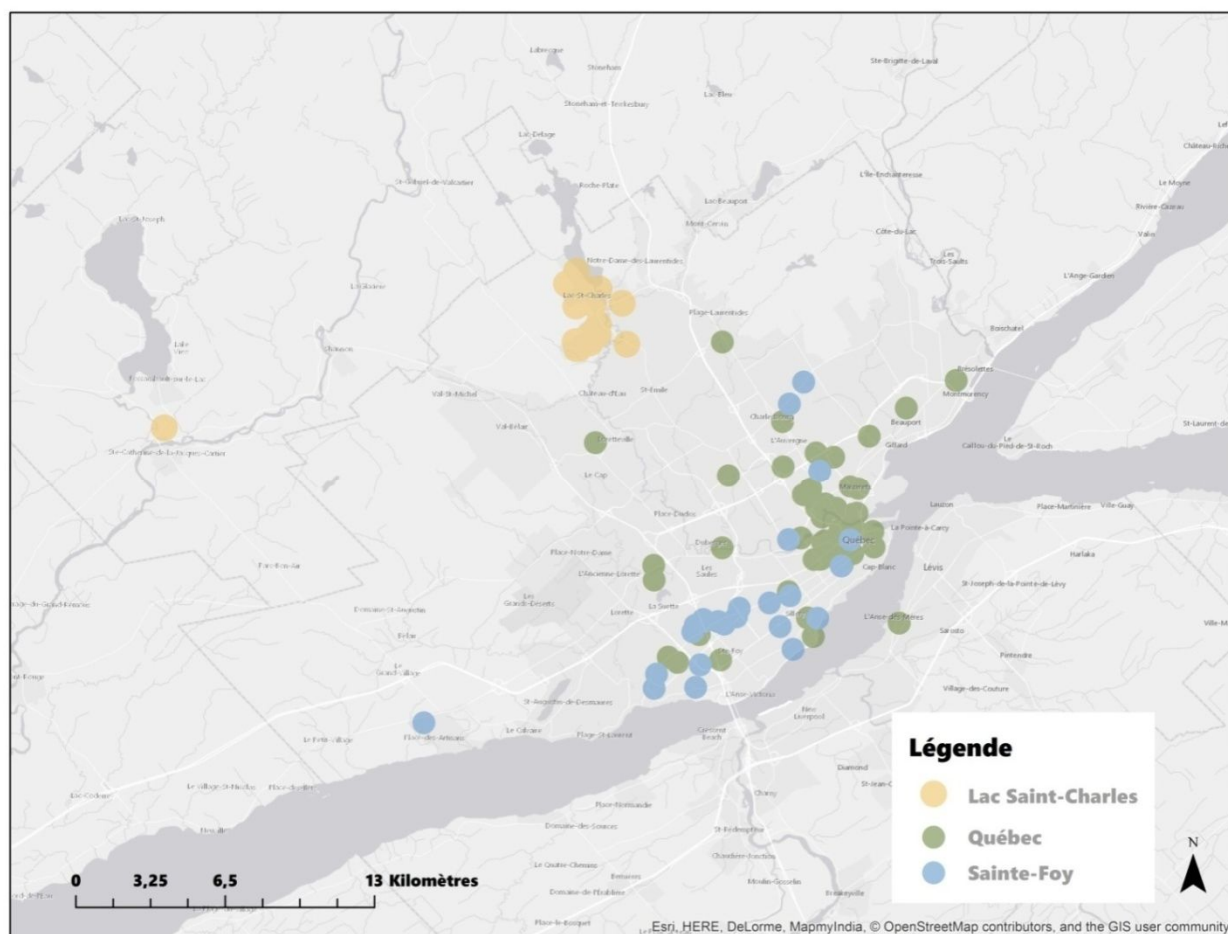


Figure 16 Représentation géographique des participantEs

Résultats spécifiques pour le secteur de Québec

L'appellation «secteur de Québec» est utilisée pour désigner la partie de l'enquête conscientisante qui a été animée par le CAPMO. Les autres sections de l'enquête ne sont pas présentées en détails dans le présent rapport, mais des tableaux sont présentés et analysés à titre comparatif avec les données de Québec. Notez que dans le secteur de Québec, la majorité des répondantEs, soit 92%, n'avait pas d'enfants, et qu'il y avait quelques familles monoparentales. (Des enfants mineurs, cela s'entend). En tout, nous avons rencontré une douzaine de groupes, mais dans deux cas ceux-ci n'ont pas rempli le questionnaire. Dans certains groupes, nous avons procédé sous la forme de café-rencontre ou de 5 à 7. Ainsi, nous avons recueilli 329 propos. Un peu plus de la moitié est attribuable à des commentaires généraux sur le transport en commun. Dans les propos spécifiques, environ 25% du total des commentaires recueillis, parlaient des coûts du transport en commun. Ce constat illustre qu'il s'agit bien d'une question qui préoccupe les gens à faible revenu. 10% des propos ont été écrits sur les questionnaires, mais la plupart ont été recueillis au fil des discussions.

ParticipantEs à l'enquête 2014-2015 – Secteur de Québec

Nombre de participantEs à un questionnaire écrit:	110
Nombre de participantEs aux ateliers qui n'ont pas rempli de questionnaires écrits:	56
Nombre de participantEs aux trois activités du porteur de parole:	100
Nombre de participantEs total à l'enquête:	266

Principaux quartiers des participantsEs au questionnaire écrit :

- SAINT-SAUVEUR : 19/110
- LIMOILLOU : 15/110
- MONTCALM: 13/110
- CHARLESBOURG : 12/110
- SAINT-ROCH : 11/110
- SAINT-JEAN-BAPTISTE-HAUTE-VILLE : 10/110
- SAINTE-FOY-SILLERY-SAINT-SACREMENT: 10/110
- LES RIVIÈRES (VANIER-LES SAULES...) : 6/110
- BEAUPORT : 4/110

5.1 Information générales- ParticipantEs du secteur de Québec

Les graphiques suivants ont été produits à partir des données quantitatives présentes dans les 110 questionnaires écrits. Généralement, ces données sont assez représentatives des réponses recueillies auprès de l'ensemble des 266 participantEs. Toutefois, le fait que nous ayons rencontré une quinzaine de personnes avec un statut de réfugié ou de résidente permanente qui n'ont pas pu remplir le questionnaire écrit rend ce graphique un peu moins représentatif de l'ensemble de l'échantillonnage. En réalité, c'est plutôt 7% du total des personnes interrogées qui n'étaient pas citoyennes ou citoyens canadiens ni des citoyens ou citoyennes autochtones.

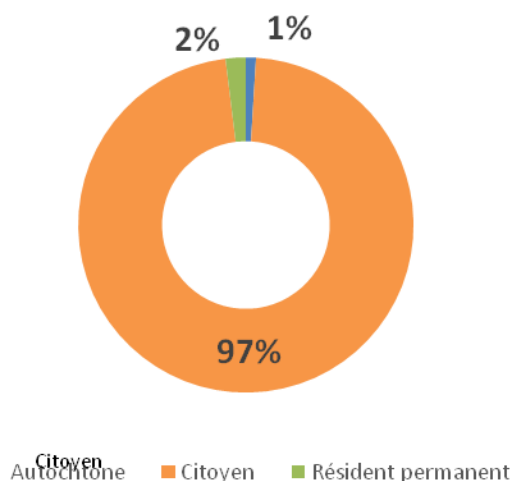


Figure 17: Statuts des participantEs qui ont rempli le questionnaire écrit

5.1.1 Sexe

Notre échantillon est très près de la composition de la clientèle du RTC⁴¹. En 2014, il y avait 58% de femmes et 42% d'hommes dans la clientèle.

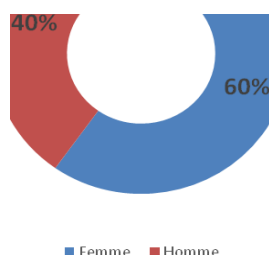


Figure 18 Sexe des participantEs

5.1.2 Age

À l'instar de la population québécoise, la moyenne d'âge des habitantEs de la Ville de Québec est assez élevée. Selon l'Institut de la statistique du Québec, les trois cohortes les plus importantes en termes de nombre se situent respectivement entre 35 et 44 ans, 45 et 54 ans et 65 et 74 ans. Les participantEs à notre enquête présentaient un profil semblable.

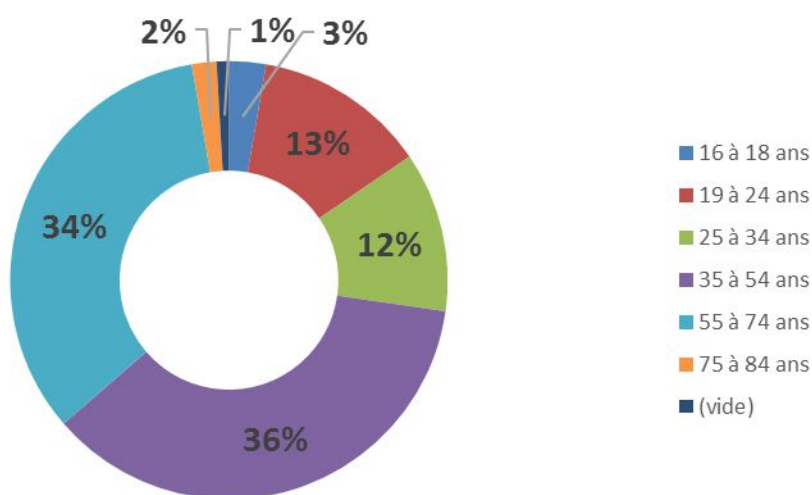


Figure 19: Âge des participantEs

⁴¹ Réseau de transport de la Capitale, Rapport d'activités 2014.

5.1.3 Revenu

Notre argumentaire cherchait à mettre en évidence la nécessité d'une tarification sociale pour les personnes seules gagnant un salaire annuel sous la *Mesure de faible revenu* 60% (MFR 60, moins de 21 999\$). Au final, ce sont environ 71% des participantEs qui en font partie.

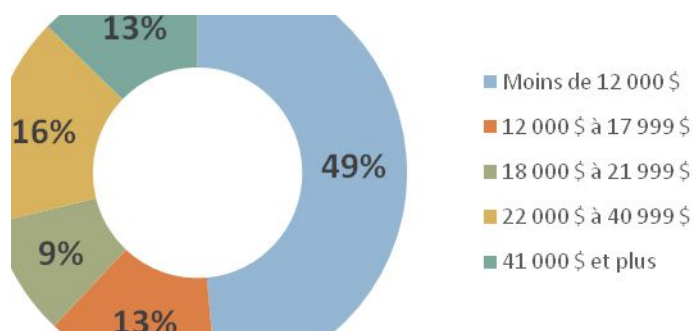


Figure 20: Revenu personnel

5.1.4 Nombre de ménages qui ont des enfants :

Bien que nous ayons rencontré une majorité de personnes seules, un nombre significatif de familles ont contribué à leur manière à notre enquête. Ces personnes ont surtout participé à des discussions permettant de recueillir de précieuses données qualitatives. Le tableau présenté ici ne reflète que les données quantitatives des personnes ayant rempli le questionnaire écrit. Pour la plupart des tableaux, les informations recueillies dans le questionnaire correspondent aux données qualitatives, mais dans le cas du nombre d'enfants par ménage, ce n'est pas le cas.

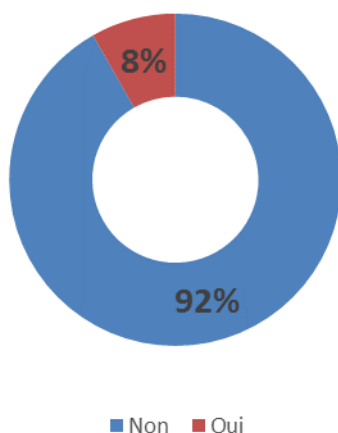


Figure 21: Présence d'enfants dans le ménage

5.1.5 Nombre d'enfants par ménage

Une majorité des personnes qui fréquentent le CAPMO sont des personnes seules. C'est aussi le cas pour la majorité des personnes rejointes. Par ailleurs, si nous incluons les personnes ayant seulement participé à la partie qualitative de l'enquête, la proportion de personnes ayant au moins un enfant augmente.

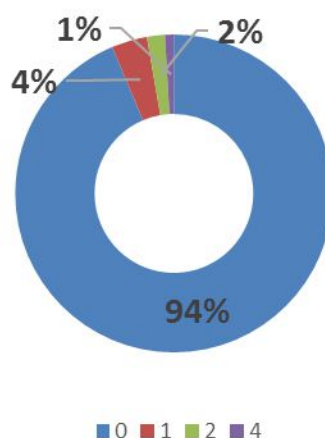


Figure 22: Nombre d'enfants dans le ménage

5.1.6 Occupation

Notre but étant de revendiquer une tarification sociale non seulement pour les personnes assistées sociales, il s'avérait primordial d'avoir un certain pourcentage de travailleurs et de travailleuses. Pour les fins de l'enquête, nous avons rejoint 39% de personnes assistées sociales, mais également 11% de salariéEs à temps plein et 11% de salariéEs à temps partiel.

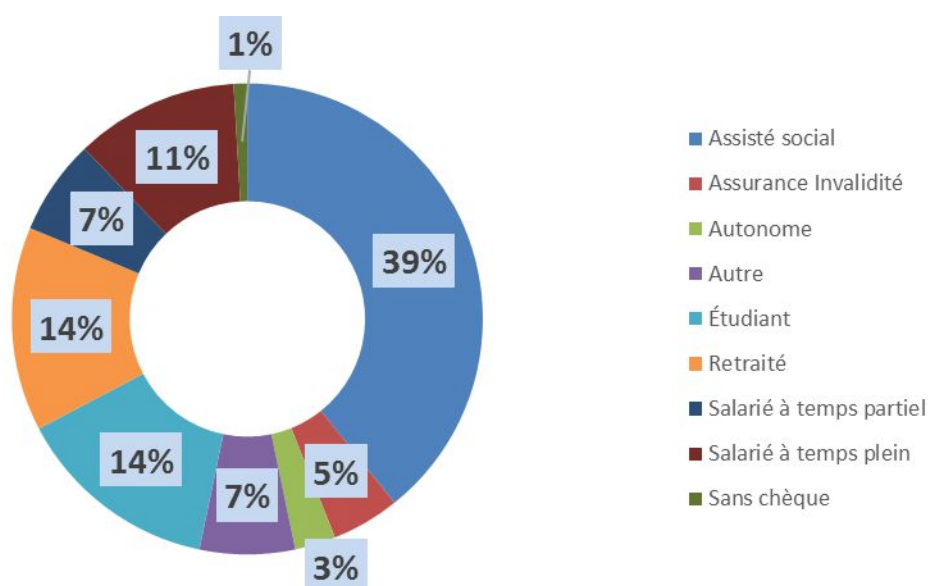


Figure 23 : Occupation des participantEs

5.2 Coût du transport en commun

Dans la majorité des groupes rencontrés, les personnes budgètent de peine et de misère pour s'acheter un laissez-passé mensuel.

« C'est trop cher. Moi, je m'achète la passe étudiante et mon conjoint la passe générale, en tout cela nous coûte plus de 100\$ par mois. »

Selon les propos recueillis, une partie des gens n'ont tout simplement pas les moyens de s'acheter un laissez-passer mensuel, achètent les billets d'autobus qu'ils peuvent, pour les besoins qu'ils considèrent les plus incontournables et coupent sur l'accès à d'autres besoins essentiels :

« Souvent, je ne peux pas me déplacer très loin dans la ville parce que cela coûte trop cher. Je n'en ai pas les moyens. »

« Trois fois par mois, je dois prendre l'autobus et cela coûte 3.50\$ à l'aller ou 6.50\$ aller-retour. C'est vraiment trop. »

« En banlieue, c'est souvent moins bien desservi. Les gens y habitent parce que les loyers sont moins chers. Quand tu n'as pas d'argent, cela peut quasiment devenir une prison. »

Enfin, une partie des gens rencontrés n'ont quasiment jamais les moyens de prendre le transport en commun :

« Il n'y a pas assez de pistes cyclables et moi je n'ai pas les moyens de prendre l'autobus. »

« Avant je prenais beaucoup l'autobus, mais là c'est rendu trop cher. »

« Moi, je me déplace à pied, je n'ai pas de voiture ni de carte d'autobus. »

En lien avec ces corrélations qualitatives faisant ressortir que le coût du transport en commun est un obstacle réel à l'achat d'une passe mensuelle, nous avons recueilli quelques données quantitatives à l'appui. Le tableau suivant expose le mode de paiement utilisé pour accéder au transport en commun. On y remarque que les billets d'autobus sont davantage utilisés par les répondantEs du sondage des secteurs Québec, que le laissez-passer mensuel. Alors que 34% des personnes ont spécifié qu'elles achetaient une passe générale, 38% ont indiqué qu'elles achetaient des billets.

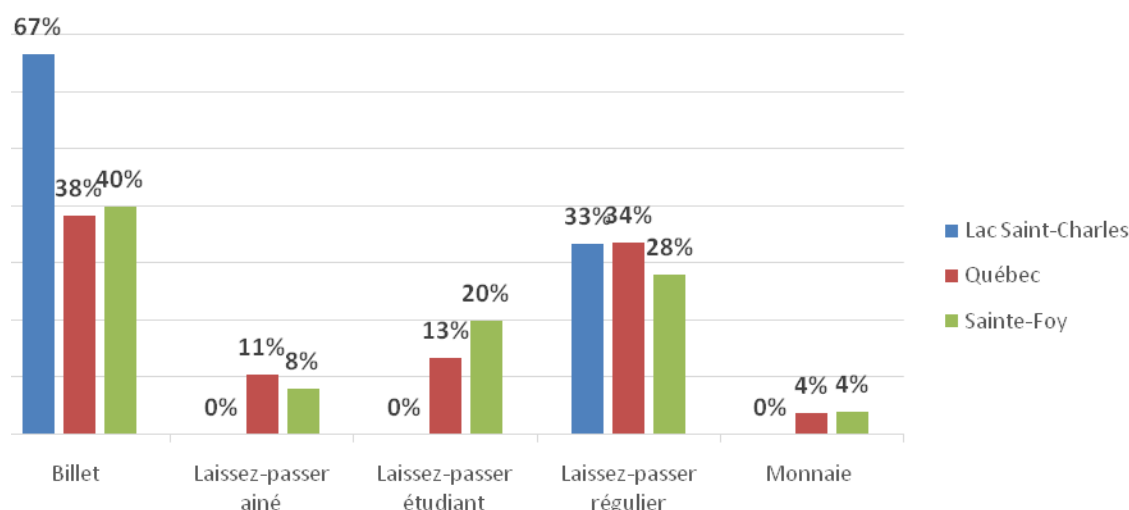


Figure 24: Mode de paiement par secteur

5.2.1 Fréquence d'utilisation du transport en commun en fonction du type de paiement

Rappelons que dans le secteur de Québec, 60% des personnes sondées qui achètent des billets d'autobus gagnent moins de 12 000\$ et que 78%, moins de 21 999\$ par année. Dans une proportion d'environ 30%, les personnes achetant des billets pour payer leur passage se déplacent de 2 à 3 jours et plus par semaine. Nous émettons l'hypothèse qu'une partie de ces personnes ne peuvent pas s'acheter de passe mensuelle parce qu'elles vivent une situation de précarité financière.

En considérant qu'il n'y a que 4 personnes qui ont signalé payer en monnaie la majorité du temps, nous ne tenons pas compte des résultats obtenus ici.

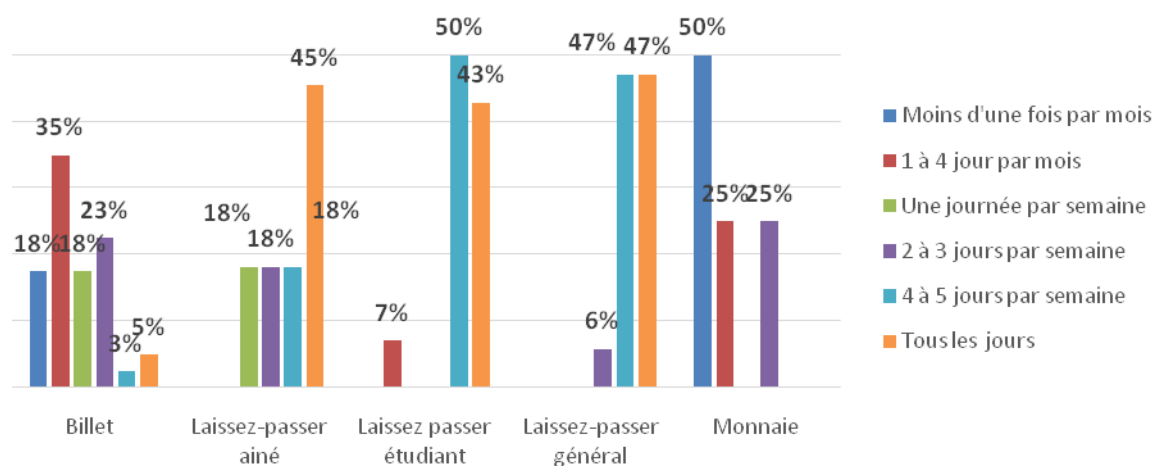


Figure 25 : Fréquence d'utilisation du transport en commun en fonction du mode de paiement

5.2.2 Perception du prix

Si le nombre objectif de personnes achetant des billets au lieu d'un laissez-passer est un indicateur important, la perception du prix par les personnes à faible revenu l'est également. C'est un indice que plusieurs personnes se privent de l'achat d'un laissez-passer mensuel parce qu'elles trouvent cela trop cher, et selon elles, cela représente une part trop importante de leur budget. Ainsi, 88% des participantEs gagnant moins de 12 000\$ considèrent que le transport en commun est trop cher ou vraiment trop cher pour eux. Le 12% restant trouvent le prix correct parce qu'ils ont accès à un laissez-passer étudiant ou encore parce qu'ils sont remboursés par leur employeur ou leur organisme. Le dernier tableau doit être interprété en tenant compte de cette donnée.

La plupart des gens ayant accès au laissez-passer pour aînés perçoivent le prix comme étant correct. Alors que ceux et celles qui achètent des billets sont davantage nombreux à trouver que cela est trop cher. Nombre de témoignages recueillis quant à la cherté du transport en commun correspondent aux statistiques compilées à la question : « *Pour vous, le prix du transport en commun est...* » De façon générale, nous observons une corrélation entre les revenus des gens et la perception qu'ils ont des tarifs du transport en commun.

En moyenne, 40% de l'ensemble des personnes qui gagnent entre 12 000\$ et 21 999\$ trouvent le prix du transport en commun correct. En interprétant les données du tableau suivant, il est très important de considérer que seulement 21 personnes sur les 110 sondées gagnaient entre 12 000\$ et 21 999\$ et que de ces personnes, 12 sur 21 ont accès à un laissez-passer étudiant ou un laissez-passer aîné. Considérant qu'environ 80% de ces 12 personnes trouvent le prix correct, nous pouvons affirmer que leur perception a un impact important sur les résultats. Nous émettons l'hypothèse que si les laissez-passer étudiant ou aîné étaient inexistants, plusieurs auraient besoin d'une tarification sociale.

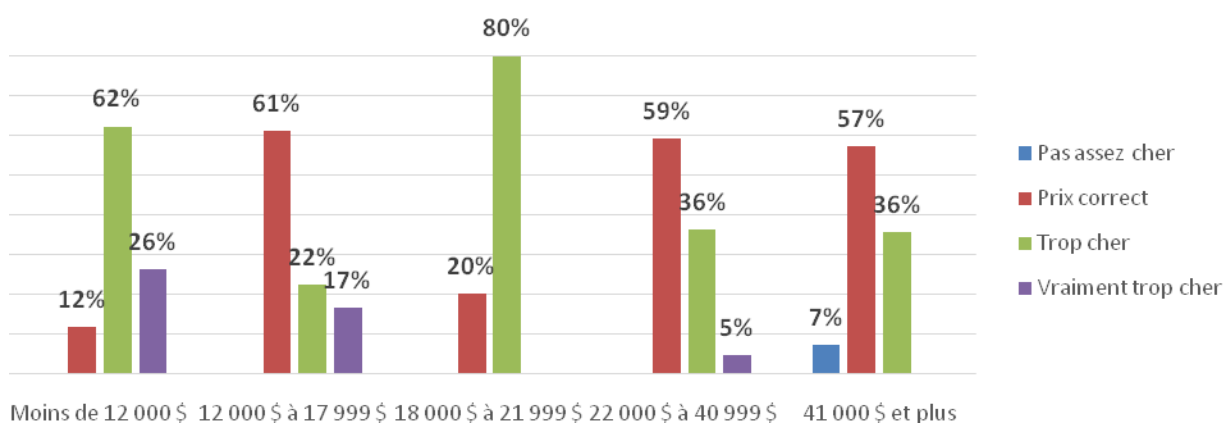


Figure 26 : Perception du prix selon le revenu personnel

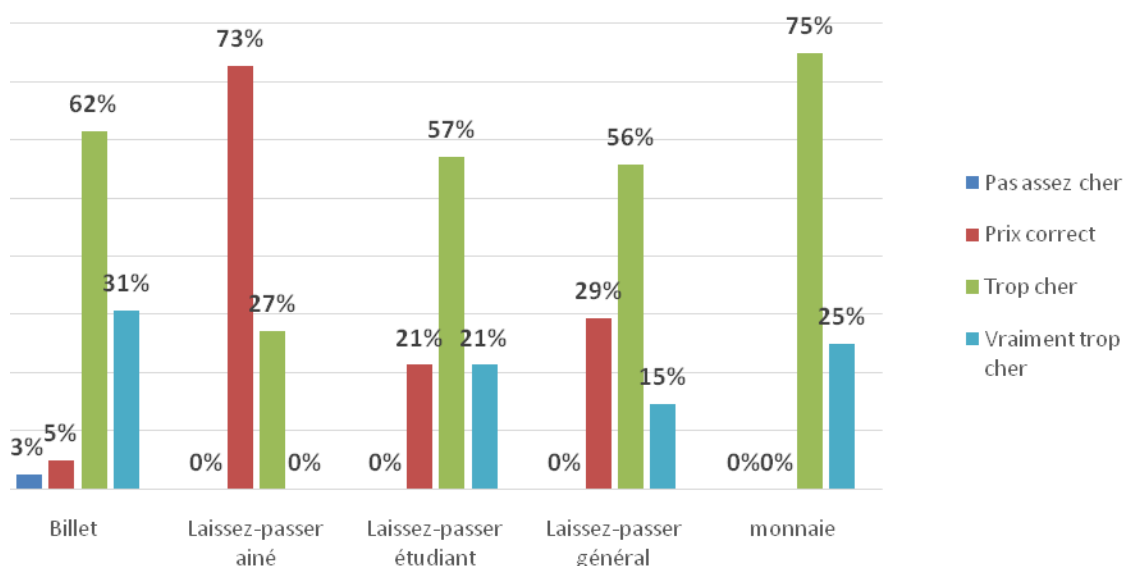


Figure 27: Perception du prix du transport en commun selon le type de paiement

5.3 Desserte dans les secteurs plus défavorisés de la ville

- Dans leurs propos, plusieurs participantEs pensent que les secteurs défavorisés passent en second plan dans le développement du réseau de transport en commun :

« Certains secteurs sont mieux desservis. Ils sont plus favorisés que d'autres ».

« Avec l'installation du Métrobus 802 dans le secteur Duberger et Les Saules et Vanier, ça a changé pas à peu près. Des parcours ont été coupés! »

- Certains propos confirment que des secteurs sont enclavés et/ou « désertés » par des services de proximité.

« Dans la partie sud du quartier, Saint-Sauveur, séparée par le boulevard Charest, il n'y a pas d'autobus. Il y a un manque de service dans ce secteur et c'est enclavé. »

« Moi je vis dans le quartier Cap-Blanc, puis quelques membres de ma famille aussi. Il n'y a pas d'épicerie dans le quartier. Depuis que le 1 passe juste aux heures, ma grand-mère peut seulement se rendre à la caisse ou à l'épicerie aux heures, puis elle doit attendre longtemps pour retourner chez elle. »

« Là où je vivais avant, dans le secteur du Colisée, il y a une sorte de « désert alimentaire ». Il n'y a pas d'épicerie proche, ce qui fait que les gens ont besoin d'utiliser le transport en commun pour pouvoir se nourrir. »

Selon des participant(e)s et des intervenant(e)s, des personnes à faible revenu résidant dans des secteurs périphériques au centre-ville ou en banlieue se retrouvent isolées socialement et manquent d'accès à des besoins essentiels.

« Il y a quelques personnes parmi notre clientèle qui ont dû déménager à l'extérieur du centre-ville pour se trouver un logement moins cher et qui ne peuvent plus venir au café-rencontre. »

« Avoir accès à mon organisme, ça me permet de briser mon isolement. »

« Avoir accès au transport en commun, ça permet d'avoir un plus grand réseau social. »

« [...] J'aime faire du tricot. J'ai des amies qui se rencontrent pour en faire dans des parcs de la ville. Quand on se donne rendez-vous trop loin de chez moi à pieds, ça l'arrive souvent que je ne peux pas y aller. »

5.4 Modes et motifs de déplacements

TRAVAIL

Le coût du transport en commun : une barrière économique pour l'accès ou le retour à l'emploi :

« Le manque d'accès au transport en commun est vraiment un obstacle pour avoir accès au marché de l'emploi. »

Les emplois sont inaccessibles :

« J'ai dû refuser cinq jobs parce que je n'ai pas de voiture et que ce n'est pas accessible en autobus. »

« Je connais une personne qui travaille de nuit et elle est obligée de prendre le taxi pour aller au travail. Cela arrive quand tu as une job comme boulanger ou préposé aux bénéficiaires. »

« Les autobus arrivent trop tôt le matin et cessent leur service en soirée. Il faudrait qu'il y ait davantage de service pendant la nuit. »

« Sans autobus, il n'y a pas d'accès aux emplois et il est difficile de se rendre à des entrevues. »

« Il est difficile d'avoir des autobus après 23 heures. Le service de nuit n'est que le vendredi et le samedi à minuit et 2 heures du matin. C'est tout. »

« Il n'y a pas de parcours dans les parcs industriels. »

« Le système de transport n'est pas adapté aux besoins et on demande aux gens de s'y adapter. Mais si tu n'es pas capable d'y aller à ton travail, tu fais quoi ? »

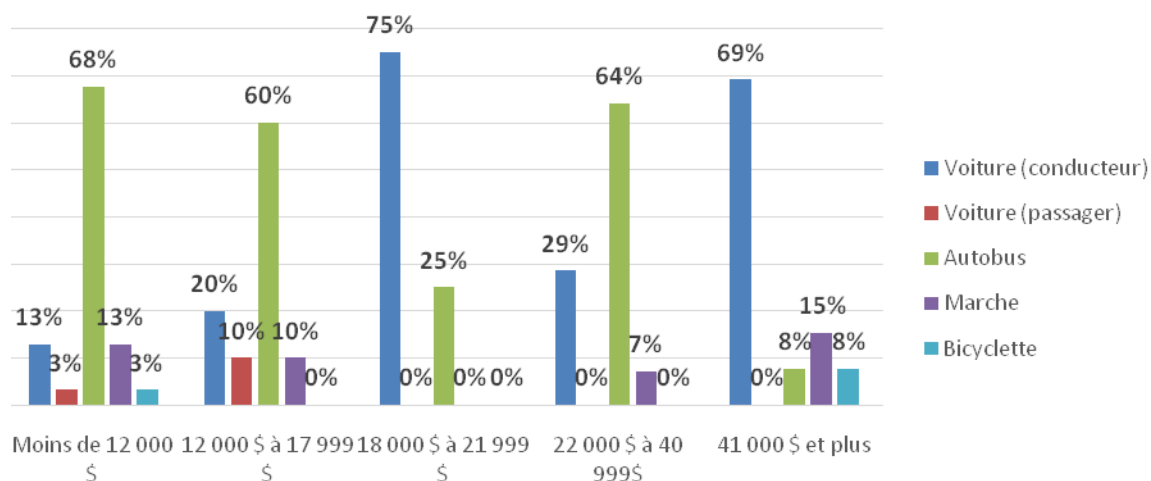


Figure 28: Mode de transport vers le travail selon le revenu personnel

Les gens qui utilisent le plus l'autobus pour se rendre à leur travail sont ceux et celles des quartiers centraux et, dans une certaine mesure, quelques citoyens vivant près de la 801 à Charlesbourg.

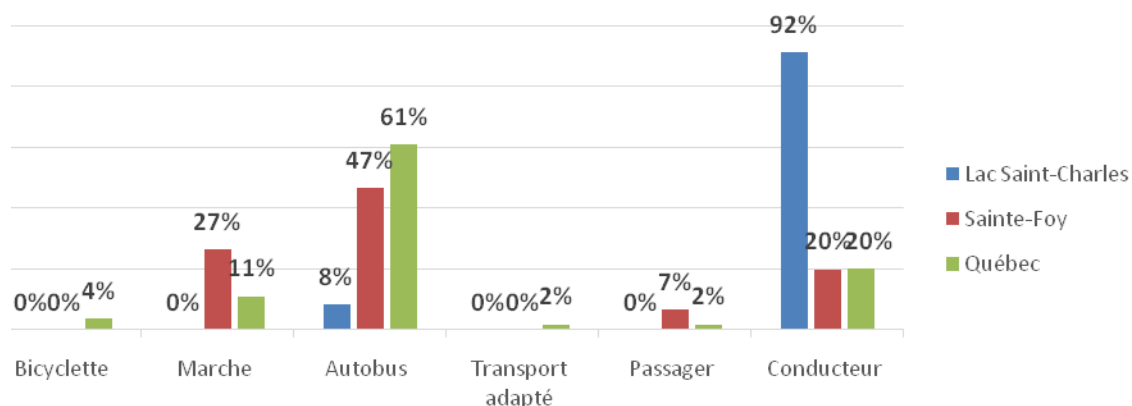


Figure 29: Mode de transport pour le travail par secteur

DES BESOINS DE BASE DIFFICILES D'ACCÈS

Il est très préoccupant de constater que pour répondre à des besoins aussi essentiels que l'achat de nourriture ou les soins de santé, l'offre de service du transport en commun, pour des raisons géographiques et financières, est inadéquate.

«Ça passe souvent aux magasins, aux universités, mais ça, ça ne répond pas à tous les besoins.»

SANTÉ

« Je devais me rendre à une clinique médicale. Cela m'a pris une heure et demie. Dire qu'avec le même temps je pourrais me rendre à Trois-Rivières. »

« Cela fait trois jours que je cherche comment me rendre à un rendez-vous médical. Je dois prendre au moins deux autobus et marcher au minimum dix minutes pour m'y rendre. »

« Des fois les ressources ne sont pas accessibles. Exemple le CLSC ou les cliniques médicales. »

« Moi, cela me prend une heure et demie pour me rendre à Robert-Giffard à partir du quartier Saint-Sacrement. Alors, j'observe qu'il y a une perte de services et que nous n'avons pas toujours le choix de nous déplacer de plus en plus loin.

« Parfois le médecin nous demande d'aller prendre des prises de sang, de faire des radiographies, etc. Cela représente toujours des déplacements à des endroits éloignés les uns des autres. »

ÉPICERIE

Un nombre important de personnes, tous groupes confondus, ont fait ressortir que les épiceries les plus économiques, (Maxi, Super carnaval, Costco), ne sont pas accessibles en autobus.

« C'est difficile de se rendre aux épiceries comme le Super C ou le Maxi en utilisant l'autobus. Il faut se dépêcher à faire l'épicerie pour ne pas rater l'autobus qui passe aux heures dans l'autre sens. L'autobus repasse 15 minutes après, ce qui est trop rapide pour avoir le temps de faire l'épicerie et tu dois attendre au moins une heure pour qu'un autre autobus passe. Bref, tu n'as pas assez de temps ou tu attends longtemps. »

Par conséquent, des gens habitant les quartiers centraux doivent se contenter de faire leur épicerie dans des établissements de leur quartier où la nourriture est très chère.

« Ici, dans le quartier Montcalm, les gens se font à l'idée de devoir payer l'épicerie plus cher parce qu'ils n'ont pas les moyens de prendre les transports en commun. »

« La majorité des résidents du quartier Montcalm sont des gens aisés. Alors la majorité des commerces cherchent à satisfaire leurs goûts plutôt que les besoins des gens moins fortunés. »

À partir de témoignages recueillis, on remarque également l'existence de nombreux déserts alimentaires dans la ville de Québec :

« Moi je vis dans le quartier Cap-Blanc, puis quelques membres de ma famille aussi. Il n'y a pas d'épicerie dans le quartier. Depuis que le 1 passe juste aux heures, ma grand-mère peut seulement se rendre à la caisse ou à l'épicerie aux heures, puis elle doit attendre longtemps pour retourner chez elle. »

« Là où je vivais avant, dans le secteur du Colisée, il y a une sorte de « désert alimentaire ». Il n'y a pas d'épicerie proche, ce qui fait que les gens ont besoin d'utiliser le transport en commun pour pouvoir se nourrir. »

Québec est le secteur où, comparativement, l'autobus est nettement le plus utilisé pour se rendre à l'épicerie. On constate que beaucoup de gens utilisent aussi la marche.

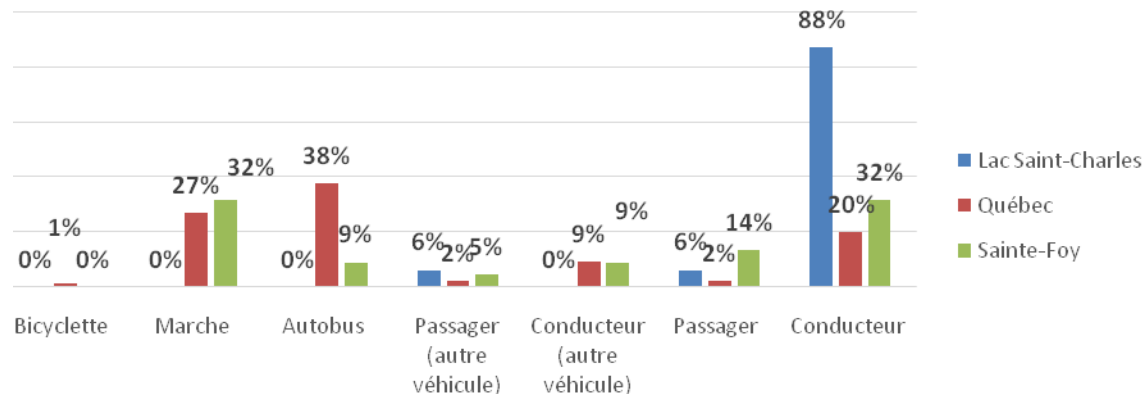


Figure 30: Mode de transport pour aller faire l'épicerie

FAMILLE

Emmener sa famille en transport en commun, c'est difficile pour plusieurs et même pas envisageable pour quelques personnes. Pourquoi? Parce que c'est hors de prix, mais aussi parce que les parcours ne sont pas adaptés aux besoins familiaux. Ainsi, quelques personnes ont mentionné que les autobus, tant dans la façon dont leur espace est aménagé qu'à cause du manque de courtoisie d'autres passagers ou de certains chauffeurs, ne sont pas accessibles aux familles avec de jeunes enfants.

« Cela coûte cher d'amener plusieurs enfants à des endroits. » (La gratuité pour les enfants de moins de 12 ans, à l'été 2016 et le fins de semaine pendant le reste de l'année, a été une initiative heureuse du RTC.)

« Quand ma fille allait à la garderie, je devais faire trois transferts le matin pour me déplacer de chez moi à la garderie et de la garderie à mon centre de formation. »

« C'est difficile de prendre l'autobus avec 3 jeunes enfants. »

Qui dit déplacements en famille, dit accès à la garderie. Comme l'indique les présentes données, parmi les personnes rejointes ce sont surtout les femmes qui vont porter les enfants à la garderie. Nous pouvons supposer que le manque d'accès en transport en commun des garderies les affecte tout particulièrement.

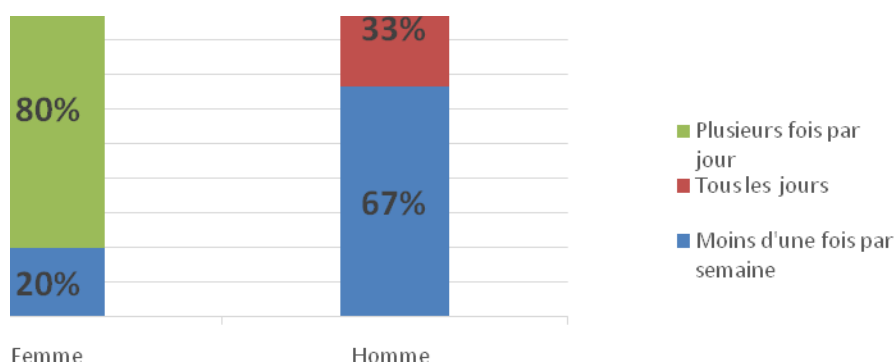


Figure 31: Fréquence des déplacements pour la garderie selon le sexe pour les participantEs ayant de tels motifs de déplacement.

ORGANISMES COMMUNAUTAIRES

Plusieurs travailleurs d'organismes, militantEs ou participantEs ont mentionné les impacts du coût du transport en commun ou encore, le manque d'accès à des ressources :

« Ça libérerait le budget des organismes communautaires qui ont à payer les déplacements pour que plusieurs de leurs membres aient les moyens de participer à des comités. »

« Je dois prendre 3 autobus depuis chez moi pour me rendre au centre femmes Basse Ville. »

LOISIRS

Il ressort nettement des informations qualitatives recueillies à travers les discussions, que faute d'avoir assez d'argent pour se payer le transport en commun, ce sont les loisirs que les gens coupent en premier. Et faute d'avoir les moyens pour se payer plusieurs billets de bus par mois, des personnes privilégient des besoins plus essentiels, comme aller à l'épicerie ou chez le médecin :

« J'aimerais suivre des cours, des activités culturelles qui nécessitent que je prenne le transport. Pour l'instant, je me prive car je dois garder les billets que j'ai pour des consultations de santé. »

« Moi, j'ai dû me priver plusieurs fois, j'ai dû couper mes loisirs, j'ai juste les moyens de me payer les billets d'autobus. »

Faute d'avoir accès à ces loisirs par le réseau de transport, parce qu'aucune ligne ne s'y rend, ou en raison de la faible fréquence des parcours qui desservent certains endroits, les gens finissent par se décourager d'accéder à certains lieux. Par conséquent, cet accès serait un privilège réservé aux automobilistes... Parmi les personnes sondées, quelques-unes ont remarqué que de nombreux loisirs, parmi les plus appréciés de la ville, ne sont que peu ou pas accessibles en autobus.

« Il y a beaucoup de places pour le loisir comme la plage ou la base de plein air de Sainte-Foy, qui ne sont pas accessibles en autobus. »

« On ne peut pas se rendre à la Baie de Beauport »

Aussi, plusieurs suggèrent que les promotions ou le développement de services par le RTC à l'occasion de grands événements privilégient les gens qui ont le plus de moyens.

« Quand ils (le RTC) font des promotions, c'est souvent des affaires de riches comme les festivités du 400e de la Ville de Québec ou le Festival d'été de Québec. »

Bref, le message lancé selon eux, serait que les loisirs sont accessibles seulement aux personnes bien nanties qui ont les moyens d'avoir une voiture. Et l'aménagement urbain, souvent réalisé en fonction de la voiture, fait en sorte que plusieurs pôles de loisirs à faible coût sont pourtant inaccessibles par un autre moyen de transport.

« Les personnes à faible revenu n'ont pas accès aux loisirs. C'est comme si on s'organise pour que les lieux de loisir ne soient pas accessibles aux pauvres. T'es pas supposé y avoir accès. »

SOMMAIRE MODES ET MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

Il ressort de ces statistiques que les motifs de déplacement pour lesquels la voiture est la plus utilisée sont l'épicerie et le magasinage. L'autobus est aussi beaucoup utilisé pour ce motif. Par contre, il est moins souvent utilisé par les personnes sondées pour se rendre à l'épicerie et à la garderie. Les personnes que nous avons rejointes et qui ont de jeunes enfants, vont surtout à la garderie à pied.

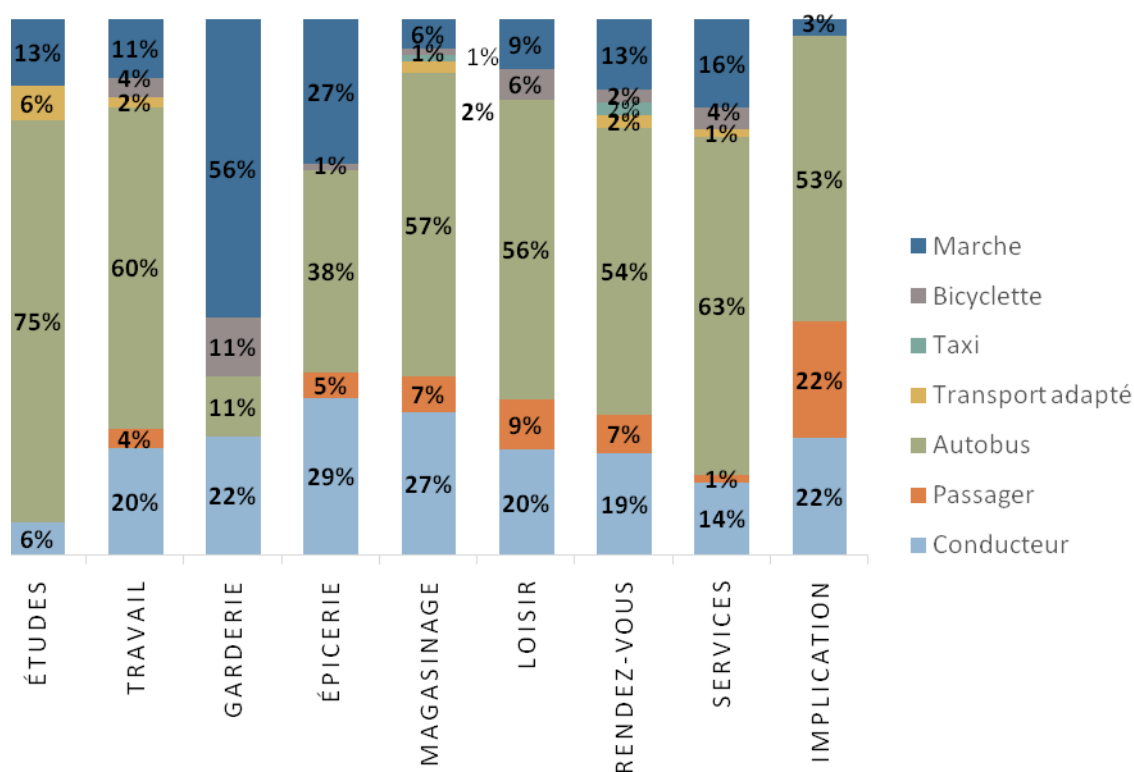


Figure 32: Part modale par activité

5.5 Accessibilité selon les modes et les motifs de déplacement

5.5.1 Permis de conduire

Plusieurs personnes rejointes dans la région de Québec ne possèdent pas de permis de conduire. Soulignons qu'un cours est désormais obligatoire et qu'il en coûte environ 1 000\$ pour obtenir le permis. Cela représente un obstacle important pour l'insertion sur le marché du travail, particulièrement pour les nouveaux arrivants.

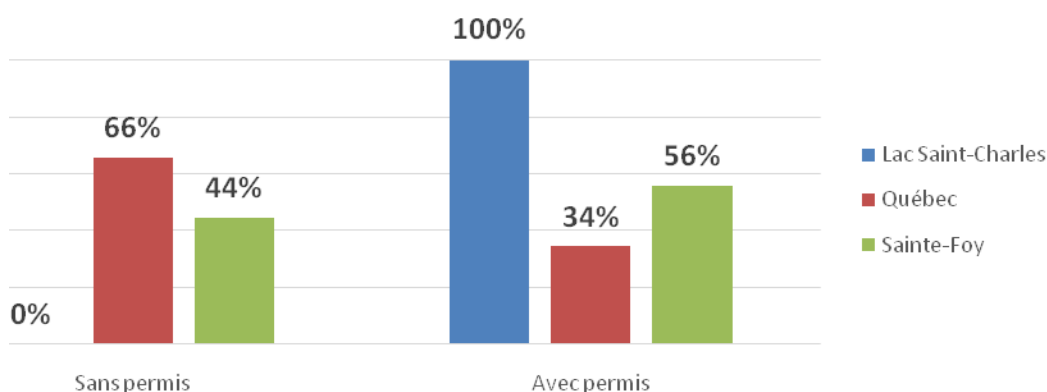


Figure 33 : Proportion des détenteurs de permis de conduire par secteur

5.5.2 Niveau de service

Faible fréquence du service

La faible fréquence sur certains parcours est un autre aspect qui ressort des discussions avec les participants.

«À ce prix-là et par le manque de fréquence dans plusieurs secteurs, t'es mal pris quand il y a une urgence et que tu dois te rendre vite quelque part.»

«Ça va bien quand tu vas au travail, mais les fins de semaine, il n'y a plus d'autobus.»

«Pour les rendez-vous (entrevues, job), il faut partir beaucoup à l'avance.»

«On arrive trop tôt à nos rendez-vous parce que l'autobus ne passe pas souvent.»

« J'étudiais au Cégep de Lévis Lauzon. Je devais courir pour ne pas rater mon bus et attendre 1 heure de temps. En plus je devais prendre une correspondance et il m'arrivait parfois de la manquer. Je devais alors attendre 30 minutes. Je courais tous le temps!»

«Moi c'est le 36 qui passe près de chez moi. C'est toujours un stress. Quand je fais une activité de soir, je dois calculer si je suis mieux de partir avant la fin de l'activité. Parfois, si je reste jusqu'à la fin, je sais que ça ne concorde pas avec l'horaire de le 36 et que j'aurai à attendre au moins 30 minutes pour le prochain.»

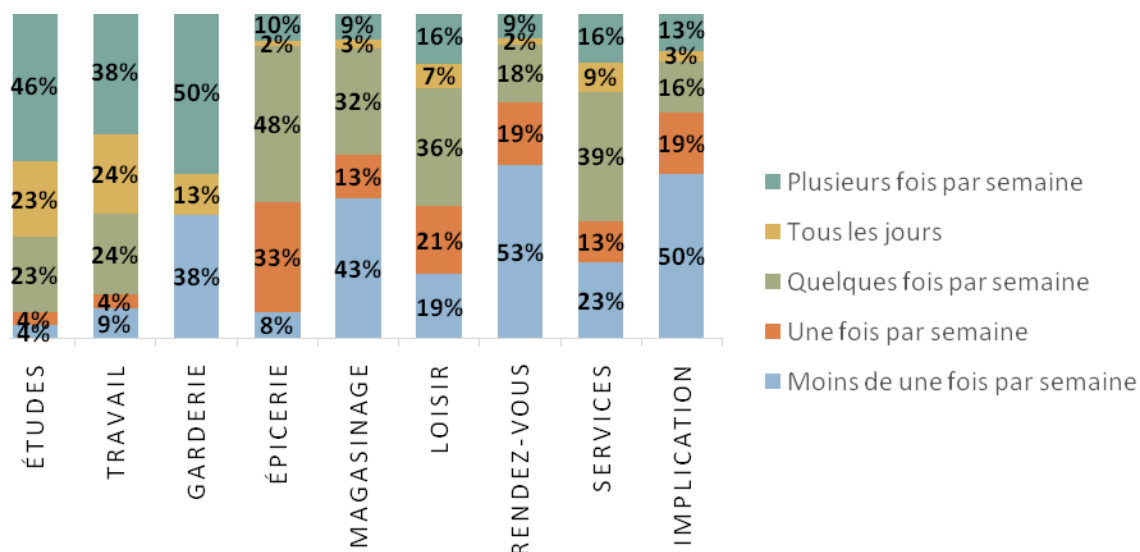


Figure 34 Fréquence des déplacements par activité

Transferts trop courts

« Un problème, c'est que les transferts ne durent pas assez longtemps. Deux heures, ce n'est pas assez quand tu as besoins de faire plusieurs commissions! Ça devrait être des transferts d'une demi-journée. »

« Pour ne pas avoir à attendre longtemps au froid, il m'arrive d'embarquer dans un autobus qui fait un détour par rapport au point où je vais. »

« Le billet (pour un passage) ne dure que 90 minutes. Quelques fois, c'est trop peu. Quand on a beaucoup de courses à faire. Souvent, on a aussi besoins de rester sur la même ligne et on ne peut utiliser le billet 2 fois (pour 2 passages). »

Territoire et services desservis

Informations qualitatives générales :

« Je reste loin du transport en commun. L'autobus qui va le plus près de chez moi ne passe pas souvent. Quand je sors, je dois prévoir partir 15 minutes à l'avance de chez moi pour ne pas le manquer. »

« Pourquoi il y a des places où il y a plusieurs autobus qui passent au même endroit, puis d'autres où il ne passe pas? Comment est-ce que c'est pensé ce système-là? »

« En banlieue c'est souvent moins bien desservi, les gens y vont parce que les loyers sont moins chers. Quand t'as pas d'argent, ça peut quasiment devenir une prison. »

Il est intéressant ici, en plus d'exposer les données globales, de pouvoir comparer les résultats entre les personnes sondées dans le groupe Québec, le groupe Sainte-Foy et le groupe Lac Saint-Charles. Selon les modes de déplacement, le tableau suivant indique que les garderies sont moins accessibles en autobus. Ce tableau illustre qu'en général, l'accessibilité à divers services n'est pas particulièrement problématique pour les gens sondés dans l'enquête Québec (majoritairement des quartiers centraux). Mis à part l'accès aux études, inscrit comme se faisant facilement à 75%, il y a place à l'amélioration pour les autres motifs de déplacement, particulièrement la garderie, qui n'est accessible en autobus que pour 40% des gens (bien que souvent accessible à pied), l'épicerie ou les rendez-vous médicaux étant accessibles que pour environ 50% des gens).

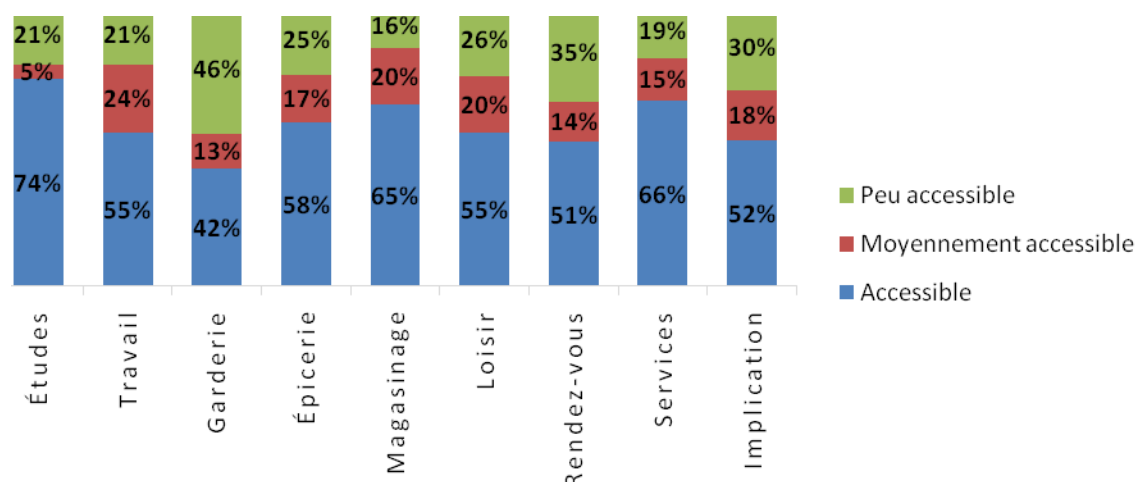


Figure 35 : Accessibilité en autobus des activités pour l'ensemble des participants

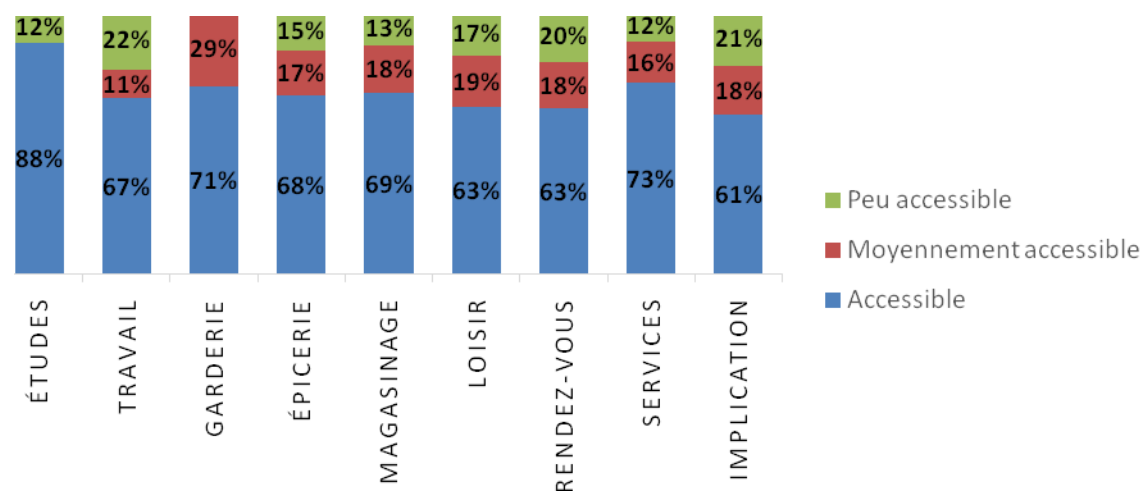


Figure 36 : Accessibilité en autobus des activités pour les participants du secteur de Québec

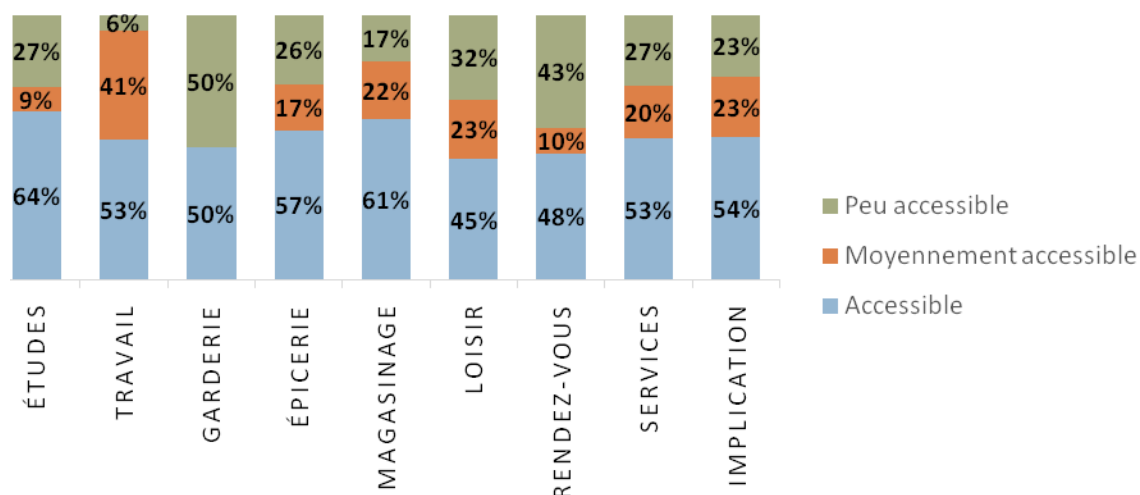


Figure 37 Accessibilité en autobus des activités pour les participantEs du secteur de Sainte-Foy

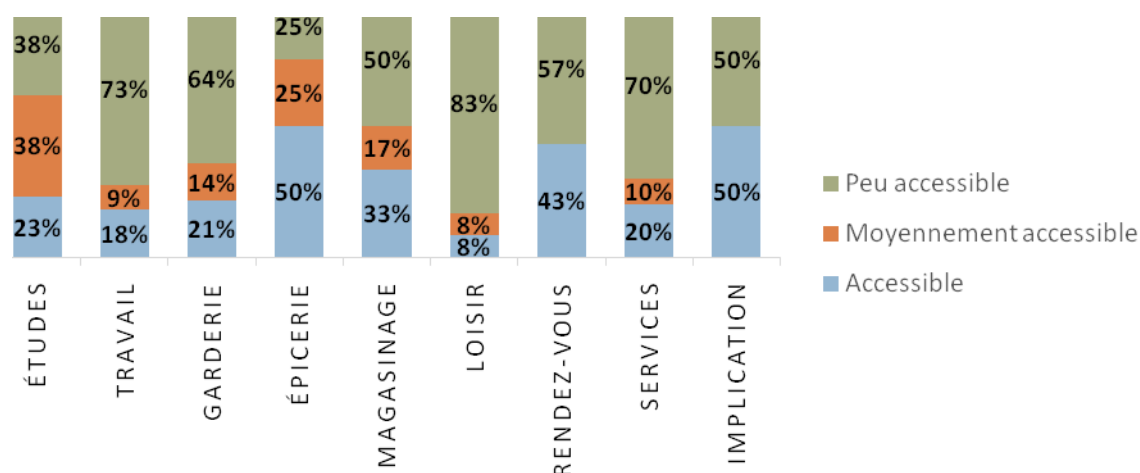


Figure 38 Accessibilité en autobus des activités pour les participantEs du secteur de Lac-Saint-Charles

Au regard de ces données, nous constatons qu'en général, plus le lieu de résidence des personnes est éloigné du centre, moins les fréquences des passages d'autobus sont élevées. Il apparaît évident que les personnes à faible revenu présentes dans ces secteurs augmentent de manière considérable leurs risques de souffrir d'isolement social, un facteur aggravant qui compromet leurs capacités à combler leurs besoins essentiels.

5.6. Solutions proposées par les participantEs pour les différents problèmes présentés

Modifications diverses de la grille tarifaire qui peuvent se résumer en un terme : tarification sociale.

« Il devrait y avoir des tarifs familiaux (en tout temps) »

« Moi j'ai déjà une proposition, qu'ils réduisent le coût de la passe à 30\$ par mois. »

« Ça pourrait être gratuit pour une partie de la population : aussi pour les gens qui sont au salaire minimum. »

« Pour les gens à faible revenu, ça devrait être gratuit. En fait, ça devrait être pour les moins de 15 000\$. »

« Si ça pouvait être 50\$ ou 60\$, ça serait déjà mieux. »

« Avoir un rabais sur la passe mensuelle pour les personnes à faible revenu et/ou handicapées et pour les familles à faible revenu. »

« Les billets d'autobus devraient être moins chers. Cela libérerait les budgets des organismes communautaires qui remboursent les déplacements de plusieurs de leurs membres pour que ceux-ci aient les moyens de participer à leurs comités. »

Des mesures pour financer les solutions proposées :

Un plus grand investissement du gouvernement provincial :

« Alors que le budget du transport en commun de la ville de Québec était financé à 30% par des subventions gouvernementales en 1991, il ne l'est que de 5% ou moins ces dernières années. Il faudrait augmenter la contribution gouvernementale dans le financement. »

Imposition ou taxation

« Ça pourrait être un crédit d'impôt remboursable. »

« Payer + ou- 30\$ sur les enregistrements de voiture pour le transport en commun. »

6. Retour sur les hypothèses de l'enquête

Hypothèse 1 :

Le coût des billets ou du laissez-passez diminue l'accessibilité au transport en commun pour les personnes à faible revenu.

De nombreuses données quantitatives et qualitatives présentées dans notre rapport supportent cette hypothèse.

- 1- Dans les faits, environ 60% des personnes sondées qui achètent des billets gagnent moins de 12 000\$ par année et 78% des utilisateurs de billets gagnent 21 999\$ ou moins. Compte-tenu qu'au moins 30% des acheteurs de billets sont à faible revenu et qu'ils se déplacent 2 à 3 fois par jour, plusieurs de ces personnes vivent une situation de précarité qui les empêche d'acheter un laissez-passez mensuel. Ceci malgré le fait que le nombre de déplacements qu'elles effectuent prouve que ce serait rentable. Ainsi, il paraît réaliste d'affirmer qu'environ 25% des personnes interrogées achètent des billets pour cause de précarité financière et doivent donc limiter leurs déplacements.
- 2- 88% des gens gagnant moins de 12 000\$ perçoivent que le transport en commun est vraiment trop cher pour eux. Aussi, 12 des 21 personnes rejointes qui gagnent entre 12 000\$ et 21 999\$ profitent des tarifs réduits du laissez-passez étudiant ou du laissez-passez pour aîné. Environ 80% de ces personnes trouvent ces prix correct, ce qui nous laisse croire qu'elles en bénéficient et qu'elles en ont besoins. Nous pensons que cela indique également qu'une tarification sociale est indispensable pour que le transport en commun soit accessible pour les personnes gagnant sous la mesure du faible revenu 60% (MFR 60), soit 21 999\$ et moins. Les enquêtes médiatisées actuellement démontrent qu'un salaire minimum à 15,10\$ pour un niveau de vie décent, viennent appuyer cette hypothèse.

Hypothèse 2 :

Plusieurs personnes à faible revenu dépendent du transport en commun pour pouvoir sortir de leur quartier et briser leur isolement.

Nous avons pu appuyer cette hypothèse surtout par la cueillette de plusieurs données qualitatives.

Plusieurs secteurs défavorisés se trouvent «désertés» par des services de proximité (Montmorency, Cap-Blanc, secteur du Foulon à Sillery, des secteurs de Limoilou et de Saint-Sauveur). Des personnes ont aussi mentionné que ne pas pouvoir sortir de chez elles ou de leur quartier renforce leur isolement social.

Hypothèse 3 :

Plusieurs services essentiels ne sont pas accessibles en transport en commun.

Nos données quantitatives et qualitatives confirment qu'il y a une tendance générale que plus les gens s'éloignent du centre-ville moins les services essentiels sont accessibles.

Nous pensons que l'analyse de Marc Boutin sur le développement de la Ville de Québec apporte des explications éclairantes quant à ce phénomène. Dans un secteur périphérique au centre-ville comme Sainte-Foy, mais encore davantage dans une banlieue éloignée comme Lac-Saint-Charles, la ville ne s'est plus développée de façon organique, c'est-à-dire en centralisant toutes les fonctions au centre d'un quartier ou d'une communauté, mais par la disparité géographique de chaque service. Ainsi, les services sont éloignés les uns les autres et sont pensés en fonction des déplacements en automobile.

- Il n'en reste pas moins que même au centre-ville, l'ensemble des services essentiels sont loin d'être accessible à 100%. C'est particulièrement le cas de la garderie que seulement 40% des répondants jugent accessible en autobus, (bien que souvent accessible à pied), l'épicerie, les loisirs ou les rendez-vous médicaux n'étant accessible que pour environ 50% des gens).

RECOMMANDATIONS

Notre principale revendication :

Une tarification sociale pour les personnes seules qui gagnent sous la MFR (*Mesure du faible revenu*) 60% du revenu médian, soit moins de 22 199\$ après impôt.

En lien avec cette revendication, nous demandons :

1. Que le Réseau de transport de la Capitale (RTC), modifie sa grille tarifaire pour y inclure une tarification sociale au moins équivalente au tarif du laissez-passer aîné. D'ailleurs, il pourrait être facilitant d'un point de vue administratif d'utiliser le même montant que le laissez-passer aîné.
2. Établir une tarification sociale à partir de la déclaration de revenu produite par chaque personne. Aujourd'hui, avec les cartes à puces, il serait facile d'accorder un tarif réduit en fonction de la défavorisation tout en maintenant une certaine forme de confidentialité.
3. Établir une collaboration avec Calgary, ville jumelée à Québec et modèle de succès dans la mise sur pied d'une tarification sociale.
4. Inclure dans la *Politique québécoise du transport collectif*, un *Programme de soutien provincial aux mesures de tarification sociale*. Ce programme pourrait être créé à part ou bien inclus au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP).

Autres revendications :

5. Que les instances municipales considèrent la mobilité des personnes à faible revenu dans leur offre de transport en commun comme un service municipal rendu à la population.
6. Que les instances gouvernementales, en collaboration avec le Réseau de transport de la Capitale (RTC) considèrent la mobilité des personnes à faible revenu dans leur offre de services de santé et de services sociaux et pour l'accès aux centres de la petite enfance.
7. Que le Réseau de transport de la capitale (RTC), dans l'aménagement de ses parcours, priorise l'accès aux services essentiels comme l'épicerie et aux zones de la ville à forte concentration d'organismes communautaires.
8. Prioriser le développement et la desserte de secteurs défavorisés de la ville et la desserte de zones enclavées géographiquement et/ou qui se retrouvent dans un «désert de service».

Selon une participante : «L'enquête a redonné un sens à la lutte en mettant en lumière une souffrance demeurée trop longtemps muette.»

9. L'enquête conscientisante mène à la mobilisation. Il est crucial d'organiser et de rassembler les citoyens de tous les quartiers de la ville afin de se concerter sur l'enjeu de l'accessibilité sociale au transport en commun et donner plus de portée à la revendication de la tarification sociale. Nous interpellons les groupes de citoyenNEs de Québec sur la nécessité de former une concertation régionale pour l'accessibilité sociale au transport en commun.
10. Nous nous adressons aussi aux professionnelles et professionnels de la planification et de l'aménagement du territoire quant à la nécessité d'approfondir la recherche sur les liens entre pauvreté, isolement social et accès au transport en commun, dans notre ville. C'est le terrain que nous avons défriché. Selon nous, l'enquête devrait être menée auprès d'un plus large public, tout en respectant sa méthodologie d'enquête conscientisante, davantage susceptible selon nous de faire ressortir l'expression du vécu des usagères et des usagers contrairement à un sondage d'opinion où à une enquête dirigée ne permettant pas la collecte de données qualitatives.
11. Nous proposons qu'une enquête indépendante allant plus en profondeur en employant la méthodologie adoptée par l'organisme *Fair Fares Calgary*, dans une ville jumelée à la ville de Québec, soit menée. Le Comité du CAPMO pour l'accessibilité sociale au transport en commun aidé du Chantier mobilité Sainte-Foy, est en mesure d'entreprendre cette étude avec les moyens nécessaires.

Comité du CAPMO pour l'accessibilité sociale du transport en commun

BIBLIOGRAPHIE

AMPLEMAN, Gisèle, DORÉ Gérald, GAUDREAU Lorraine, LAROSE Claude, LEBOEUF Louise, VENTELOU Denise, *Pratiques de conscientisation*, Montréal, Nouvelle Optique, 1983, 304 p.

Calgary transit, *Low Income Monthly Pass 2016*, <http://www.calgarytransit.com/fares-passes/passes/low-income-monthly-pass> , page consultée le 18 août 2016

Calgary transit, Fair Entry, *Fee Reduction Application*, Fair Entry Application pdf, 2016, page consultée le 18 août 2016.

Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, CEPE, « Avis sur la mesure de l'exclusion sociale associée à la pauvreté : des indicateurs à suivre... » Ministère du travail, de l'emploi et de la solidarité sociale, Gouvernement du Québec, Québec, 2015, 39 p.

http://www.mess.gouv.qc.ca/publications/pdf/CEPE_2015_Indicateurs_exclusion_sociale.pdf

Conseil canadien de développement social, La prévention de la criminalité juvénile par le développement social, Defis sociaux : Exclusion sociale, http://www.ccsd.ca/resources/CrimePrevention/f/d_exclusion.htm.

FECTEAU, R et al., *Portrait de défavorisation du territoire du Centre de santé et de services sociaux de Québec Nord*, juin 2012, 287p. Répertorié sur le site :

<http://www.csssqn.qc.ca/fr/publications/documents-depliants-et-brochures/>

FRECHET, Guy et al., Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion (CEPE), *La pauvreté, les inégalités et l'exclusion sociale au Québec : État de situation 2013*. Québec, 2014, p. 33 (parmi les pages 21-45),

http://www.cepe.gouv.qc.ca/publications/pdf/CEPE_Etat_Situation_2013.pdf

GAUDREAU, Lorraine, avec la collaboration de VILLENEUVE Lucie, *La mobilisation des personnes sans emploi. Une enquête conscientisante dans les quartiers centraux de Québec*, Québec, Collectif québécois d'édition populaire, 2005, 130 p.

GROULX, Lionel-Henri, *Les facteurs engendrant l'exclusion au Canada : survol de la littérature multidisciplinaire*, Québec, Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, CEPE, Québec, 2011, 106 p. cité dans : « L'exclusion sociale : construire avec celles et ceux qui la vivent. Vers des pistes d'indicateurs d'exclusion sociale à partir de l'expérience de personnes en situation de pauvreté. » Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, CEPE. Direction générale adjointe de la recherche, de l'évaluation et du suivi de la performance. Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014.

HUMBERT, Colette, MERLOT, Jean, *L'Enquête conscientisante, Problèmes et méthodes*, Document de travail Inodep/5, Paris, IDOC-France, L'Harmattan, 1978, 88 p.

HYPOLITE Shelley-Rose et al. Directeur générale de la santé publique de la Capitale nationale, Rapport du directeur général de la santé publique sur les inégalités sociales de santé 2012, *Comprendre et agir autrement pour viser l'équité en santé dans le territoire de la Capitale nationale*, Agence de la santé publique de la Capitale nationale, Québec, 2012, p.33, http://www.dspq.qc.ca/documents/RapportISS_versionintegrale.pdf

LABRIE, Vivian, *La Mesure du panier de consommation et les seuils de faible revenu* [Texte de base avec hyperliens]. Québec: Collectif pour un Québec sans pauvreté, 2014,
http://www.pauvrete.qc.ca/IMG/pdf/MPC_et_seuils-1b-Texte_de_base_avec_hyperliens-141030.pdf

LAVOIE, C. et al, *Portrait de défavorisation du territoire du Centre de santé et de services sociaux de la Vieille-Capitale*, juillet 2011, 287 p.

MOLINARI, Davide et TALLENT Laure Alizee, Office fédéral de la statistique OFS, Confédération Suisse, *Le développement durable en bref en 2015, 17 indicateurs clés pour mesurer le progrès*, Ministère développement durable et disparités régionales, 735-1500 Neuchâtel, 2015

POIRIER Guylaine et al., *La tarification sociale du transport en commun : Étude de cas de Calgary*, Conseil des Montréalaises, Montréal, Mai 2012, 25 p.

POIRIER Guylaine et al., *Pour qu'elles embarquent, L'accessibilité du transport collectif et son impact sur la qualité de vie des Montréalaises*, Conseil des montréalaises, Montréal, 2009, 70 p.

Réseau de transport de la capitale (RTC),
http://www.rtcquebec.ca/Portals/0/Pages/A_Propos_Du_RTC/Publications/Doc/RapportActivite2014.pdf,
 consulté le 12 avril 2016

Social Action Commission Diocese of Charlottetown, From the Grass Root : A critical consciousness approach to social justice in Prince Edward Island, by the Social Action Commission Diocese of Charlottetown /« À partir de la base », Une approche conscientisante de la justice sociale à l'Île du Prince-Édouard, Anim'Action, traduction libre de Françoise Roinsol, Québec, 1997, 33 p.

Statistique Canada, *Les lignes de faible revenu 2011-2012*, Division de la statistique du revenu, Série de documents de recherche – Revenus, 75F0002M, Ottawa, 2013.

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

SMEREKA, Myroslaw, *L'exclusion sociale reliée au transport des personnes, au cœur du développement durable*, Montréal, le 22 novembre 2007.

RIEGER Sarah, *Calgary Transit Will Soon Offer Low-Income Passes For Just \$5*, The Huffington Post Alberta, 26 juillet 2016.

TESSIER BOUCHARD Anne, PAULHIAC Florence, *Les années lumières*, diffusée sur les ondes de Radio-Canada, le 25 janvier 2015.

VINCENS Marion, VANDERMISSEN, Marie-Hélène et THÉRIAULT, Marius, *Impacts de la restructuration du réseau d'autobus de la ville de Québec sur l'accessibilité aux emplois des femmes et sur leur mobilité professionnelle*, Cahiers de géographie du Québec, Volume 51, numéro 144, décembre 2007, p. 419-446.

Annexe 1

Questionnaire d'enquête



Comité du CAPMO pour l'accessibilité sociale du transport en commun

QUESTIONNAIRE : VOTRE UTILISATION ET VOTRE ACCÈS À L'AUTOBUS DANS LA VIE QUOTIDIENNE

Questionnaire élaboré avec le comité *Chantier mobilité Sainte-Foy*

Contribuons ensemble à améliorer notre qualité de vie comme citoyennes et citoyens de la ville de Québec ! Par cette enquête, nous souhaitons connaître l'impact dans vos activités quotidiennes d'avoir accès ou non au transport en commun et avec quel moyen de transport vous allez aux endroits où vous avez besoin de vous rendre. Ce questionnaire est confidentiel et aucune donnée récoltée ne nous permettra de vous identifier. Si vous souhaitez être informé de nos activités et venir participer au grand rassemblement où sera présenté les résultats de l'enquête, n'oubliez pas d'indiquer vos coordonnées dans la dernière section du sondage.

Retournez ce formulaire complété à :

Emilie Frémont-Cloutier

Responsable du Comité pour l'accessibilité sociale du transport en commun
Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert (CAPMO)
435, rue du Roi
Québec, Québec

G1K 2X1

Téléphone : 418-525-6187 poste 222

transports@capmo.org

Questions générales

Vous êtes ?

- ☐ Un homme
- ☐ Une femme

Votre tranche d'âge

- ☐ 12-15
- ☐ 16-18
- ☐ 19-24
- ☐ 25-34
- ☐ 35-54
- ☐ 55-74
- ☐ 75-84
- ☐ 85 et plus

Avez-vous des enfants à charge ?

- ☐ Oui
- ☐ Non

Est-ce que des personnes habitent avec vous?

- ☐ Oui
- ☐ Non

Indiquez-nous l'âge de chacune de ces personnes ¹ :

0-5 ans		25-34 ans	
6-11 ans		35-54 ans	
12-15 ans		55-74 ans	
15-18 ans		75-84 ans	
19-24 ans		85 et plus	

Quel est votre code postal ?

Dans quel quartier ou secteur vivez-vous ?

Quelle est votre occupation principale ?

- ☐ Personne assistée sociale
- ☐ Sans chèque
- ☐ Chômeur-euse
- ☐ Salarié-e à temps partiel
- ☐ Salarié-e à temps plein
- ☐ Étudiant-e
- ☐ Retraité-e
- ☐ Sur l'assurance invalidité
- ☐ Travailleur-e autonome
- ☐ Autre

Dans quelle tranche est votre revenu personnel ?

- ☐ Moins de \$12,000
- ☐ \$12,000 - \$17,999
- ☐ \$18,000 - \$21,999
- ☐ \$22,000 - \$40,999
- ☐ \$41,000 - et plus
- ☐ Je préfère ne pas répondre

Quelle est la tranche de revenu de votre ménage?

- ☐ Moins de \$12,000
- ☐ \$12,000 - \$17,999
- ☐ \$18,000 - \$21,999
- ☐ \$22,000 - \$40,999
- ☐ \$41,000 - et plus
- ☐ Je préfère ne pas répondre

Indiquez le nombre de déplacements par semaine pour chaque occupation.

[illegible]

En autobus, les services suivants sont-ils accessibles pour vous ?

[illegible]

En voiture, les services suivants sont-ils accessibles pour vous ?

[illegible]

En bicyclette, les services suivants sont-ils accessibles pour vous ?

	Études	Travail	Garderie	Épicerie	Magasinage	Loisirs	Rendez-vous médicaux	Organismes communautaires	Visites familiales	Autre
Inaccessible	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Peu accessible	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Moyennement accessible	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Accessible	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Très accessible	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Je ne sais pas	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

À pied, les services suivants sont-ils accessibles pour vous ?

	Études	Travail	Garderie	Épicerie	Magasinage	Loisirs	Rendez-vous médicaux	Organismes communautaires	Visites familiales	Autre
Inaccessible	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Peu accessible	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Moyennement accessible	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Accessible	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Très accessible	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Je ne sais pas	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

À quels endroits aimeriez-vous aller plus facilement ?

1

2

3

À moins de 10 minutes à pied de votre domicile, l'autobus passe:

- ☐ Pas du tout
- ☐ Vraiment pas souvent
- ☐ Pas assez souvent
- ☐ Assez souvent
- ☐ Souvent

Si vous utilisez l'autobus, vous avez l'habitude d'acheter:

- ☐ Un laissez-passer mensuel général
- ☐ Un laissez-passer mensuel étudiant +
- ☐ Un laissez-passer pour les aînés
- ☐ Des billets à l'unité
- ☐ Vous payez avec de la monnaie

À quelle fréquence utilisez-vous l'autobus ?

- ☐ Moins d'une fois par mois
- ☐ De un à quatre jours par mois
- ☐ Une journée par semaine
- ☐ Deux à trois jours par semaine
- ☐ Quatre à cinq jours par semaine
- ☐ Tous les jours de la semaine

Avez-vous une bicyclette ?

- ☐ Oui
- ☐ Non

Avez-vous une voiture ?

- ☐ Oui
- ☐ Non

Avez-vous un permis de conduire ?

- ☐ Oui
- ☐ Non

Si vous êtes nés à l'extérieur du Canada, avez-vous utilisé le transport en commun dans votre pays d'origine?

- ☐ Jamais
- ☐ Parfois
- ☐ Régulièrement
- ☐ Souvent
- ☐ Très souvent

Questions sur le prix du transport en commun

Pour vous, le prix du transport en commun est:

- ☐ Vraiment pas assez cher
- ☐ Pas assez cher
- ☐ À un prix correct
- ☐ Trop cher
- ☐ Vraiment trop cher

Selon l'avis des autres membres de votre famille, le prix du transport en commun est:

- ☐ Vraiment pas assez cher
- ☐ Pas assez cher
- ☐ À un prix correct
- ☐ Trop cher
- ☐ Vraiment trop cher

Selon l'avis de vos amis, le prix du transport en commun est:

- ☐ Vraiment pas assez cher
- ☐ Pas assez cher
- ☐ À un prix correct
- ☐ Trop cher
- ☐ Vraiment trop cher

Avez-vous accès aux rabais ou remboursements suivants pour vos dépenses de transport en commun ?

- ☐ Un crédit d'impôt fédéral
- ☐ Un remboursement de frais de déplacement pour implication dans un ou des organismes
- ☐ Un remboursement au travail par votre employeur.
- ☐ Je n'ai pas accès à un remboursement

Merci de votre participation !

Pour recevoir des nouvelles de l'enquête et des autres actions du CAPMO, laissez-nous vos coordonnées.

Votre nom

Votre numéro de téléphone

Votre courriel

Annexe 2

Verbatim des rencontres de groupe du CAPMO sur l'accessibilité sociale du transport en commun

Le transport en commun à Québec, un luxe pour plusieurs

15 mars 2012, 18 participantEs⁴²

Voici quelques commentaires recueillis auprès des participantEs.

- La question environnementale, à cause de la diminution des gaz à effet de serre et du smog, est un argument majeur qui milite en faveur de la gratuité du transport en commun. La pollution entraîne d'important coût pour notre système de santé.
- Par ailleurs, la diminution de la circulation au centre-ville en fait un milieu de vie plus convivial où des familles peuvent souhaiter s'installer. La haute densité de la circulation est une agression constante des sens en plus de constituer un danger certain aux abords des grandes artères. La qualité de vie des gens habitant au centre-ville est un important facteur à prendre en considération.
- La culture de la voiture encourage l'étalement urbain, fait exploser les coûts des services tels que les égouts, le déneigement, les autoroutes, et confine à l'individualisme. La voiture est une violence que les banlieusardEs font subir aux urbainEs. La culture de la voiture illustre une fracture sociale entre urbainEs et ceux et celles qui habitent la banlieue.
- La gratuité du transport en commun permettrait une meilleure accessibilité au travail pour ceux et celles qui ne possèdent pas d'automobile et recentreraient les activités économiques autour des principaux axes de transport en commun.
- Cela permettrait également de redynamiser des secteurs de la ville qui ont été marginalisés par les autoroutes, en construisant des transports en commun plus efficace.
- Les taxes et les impôts financent davantage les autoroutes que les transports en commun. Il faudrait que l'utilisation de la voiture de la banlieue vers la ville centre soit plus coûteux que l'utilisation du transport en commun et que le coût social de l'utilisation de la voiture soit pris en compte. Par exemple, les frais de santé engendrés par la pollution automobile.
- L'argent public a servi à construire des autoroutes, finançant ainsi les constructeurs de routes, les fabricants d'automobiles et les pétrolières. L'intérêt public a été détourné au profit des grandes entreprises. L'urbanisme d'après-guerre a été conçu pour l'automobile et non pour la qualité de vie des habitants.
- Dans certains cas, la rareté de la main-d'œuvre pourrait être en parti comblée par la gratuité du transport en commun qui inciterait les gens à se déplacer plus loin pour aller travailler.

⁴² Compte-rendu de la rencontre mensuelle du CAPMO du 15 mars 2012, numéro 231.

- Pourquoi les personnes de 65 ans et plus paient 35\$ par mois alors que les gens à l'aide social paient le plein tarif : 75\$ par mois ? C'est une injustice.
- La démocratie implique la répartition de la richesse. La gratuité du transport en commun serait bonne pour la démocratie car il s'agit d'une répartition de la richesse.
- Selon le Conseil national du bien-être social du Canada, investir pour faire reculer la pauvreté est quatre fois plus payant que de laisser la misère s'installer dans les classes les plus défavorisées.
- Le manque de vision sociale empêche de saisir les problèmes dans leur globalité. Cela s'illustre par les points de vue partiels qui procèdent davantage des préjugés teintés de jalousie et d'égoïsme envers les populations moins bien nanties que d'un désir de voir le sort de tous et de toutes s'améliorer.

En lien avec les personnes en situation de pauvreté

- Premier constat, la liberté de déplacement est essentielle à la qualité de vie des gens. Dans une ville de la taille de Québec, il est nécessaire de pouvoir se déplacer pour voir son médecin, trouver un logement abordable, magasiner à moindre coût, se chercher un travail, aller visiter sa famille, avoir accès à la culture, musées, bibliothèques, spectacles, aux espaces verts comme la promenade Samuel de Champlain au bord du fleuve. La santé physique et mentale des gens en dépend, déjà que l'hiver est long et difficile et que l'été, en Basse-Ville, les périodes de smog et de canicule sont de plus en plus fréquentes.
- Un transport adapté devrait être accessible à tous. Si tu n'es pas assez malade, tu n'y as pas accès.
- Il est difficile d'épargner lorsqu'on est pauvre, il faut payer le transport. L'intervenant à l'aide social nous dit de courir les spéciaux, mais cela n'est pas économique si l'on doit dépenser plus d'argent pour se déplacer. L'écologie comportementale me dit que je dois tenir compte du gain escompté versus la dépense d'énergie que je dois réaliser pour subvenir à mes besoins élémentaires.
- Si les prix continuent d'augmenter, je ne pourrais plus sortir de chez-nous et je vais tomber en dépression. L'augmentation des tarifs de transports provoque l'isolement social et porte préjudice à la santé mentale et au moral des gens. Cela nuit aux personnes qui veulent aller militer ou faire du bénévolat.
- Chercher un travail ou un logement, coûte cher à quelqu'un qui achète ses passages à l'unité.
- La pauvreté maintient les gens dans une situation d'humiliation permanente. La pauvreté implique une situation de carence quotidienne. La RTC et la communauté urbaine de Québec pourraient adopter cette mesure sociale progressiste qui améliorerait grandement les conditions de vie de plusieurs. La gratuité du transport transformerait la qualité de vie de l'ensemble des citoyens de la ville.

Gratuité ou équité dans le transport en commun, Comment passer du rêve à la réalité?

12 avril 2012, 16 participantEs⁴³

- La gratuité, cela se vit déjà en Europe dans certaines communes. Dans la ville de Lille, au nord de Paris, il existe une tarification proportionnelle au revenu des gens.
- Dans le budget du RTC, la contribution estimée des passagers est d'environ 30% du budget total. Le restant, 70 % est payé par les trois paliers de gouvernements, la Ville de Québec, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada. Le coût estimé de la gratuité est de 60 millions de dollars par année. Pour ce qui est du budget du Réseau des Transport de la Capitale nationale, RTC, les chiffres sont les suivants : Pour 2012, les revenus attendus sont de : 199 millions de dollars, dont 93 millions provient de la Communauté urbaine de Québec, CUQ, 64 millions de dollars des usagers et 10 millions de dollars des taxes sur l'immatriculation des automobiles. Le reste provient des transferts fédéraux et provinciaux pour 25 millions de dollars. Le prix défrayé par les usagers du transport en commun équivaut à 32% du coût réel de celui-ci. Nous pouvons donc en conclure que la gratuité coûterait 64 millions de dollars par année tout en permettant de réaliser de économies substantielles sur le contrôle, la vente et l'administration des passes d'autobus. Il y a fort à parier que ces argents économisés par les usagers seraient vite dépensés dans le réseau des cafés et restaurants, bénéficiant du même coup à l'économie locale.
- Les automobilistes contribuent au système de transport en commun en payant à la fois une taxe sur leur plaque d'immatriculation et une taxe sur le prix de l'essence.
- Il ne faut pas oublier que les autoroutes et les stationnements au centre-ville coûtent excessivement cher aux contribuables. À Montréal, on estime que cinq piétons par jour se font heurter par des automobiles. La ville n'appartient pas aux piétons, mais aux automobiles. Imaginez les coûts pour le système de santé. À Québec, le pont Pierre-Laporte ne suffira plus bientôt. Combien croyez-vous que cela va coûter pour en construire un autre ? Il n'est pas si certain que d'investir dans un bon système de transport en commun, à prix modique, cela ne serait pas plus rentable à long terme ?
- Entre la politique réelle, celle qui triomphe maintenant, et l'utopie, il y a peut-être moyen d'y aller étape par étape, comme celle que j'ai vu fonctionner dans certaines villes d'Angleterre. Pendant les heures creuses, alors que les bus circulent vides, ils sont gratuits. Les passagers ne paient que pour les heures d'achalandage. Je me base sur le constat que de donner la gratuité aux heures de pointe quand les bus sont bondés, cela risque d'être impossible. Ce qui est absurde, c'est de voir des bus circuler vides alors que des gens aimeraient se déplacer sans en avoir les moyens. Il vaut mieux avoir quelque chose que, parce que nous demandons trop, ne rien avoir.
- Moi, ce que je trouve plate, c'est que les gens à l'aide sociale ont aussi besoin de prendre le transport en commun aux heures de pointe. Avant de penser à créer de nouveaux parcours, on devrait se pencher sur le prix du transport en commun pour qu'il soit accessible à tous et à toutes.

⁴³ Compte-rendu de la rencontre mensuelle du CAPMO du 12 avril 2012, numéro 232.

- On veut encourager les gens à faibles revenus à pouvoir prendre le transport en commun. La proposition de la gratuité en-dehors des heures de pointe serait encore une forme de ségrégation.
- Moi, je ne suis pas ici pour régler le problème de la compagnie, je suis ici pour comprendre comment est-ce que je peux régler mon problème d'accessibilité au transport en commun et comment est-ce que cela peut me permettre d'améliorer mes conditions de vie ? Pour ce faire, c'est au niveau de l'accessibilité qu'il faut travailler. Moi, ce que je veux savoir c'est si tout le monde a la même capacité de payer et que nous arrivions à prendre une position par rapport à l'équité. C'est-à-dire que moi, je paie 35\$ pour une passe d'autobus par mois alors que d'autres qui ont la moitié de mon revenu doivent payer 76\$.
- Moi, j'ai 1034\$ de revenu mensuel alors que d'autres avec à peine 600\$ doivent payer plus du double, cela ne fonctionne pas. Pourquoi on me favorise et qu'on ne fait pas la même chose pour l'autre groupe ? Que ce soit les étudiantEs, les personnes âgées ou les personnes vivant en situation de pauvreté, il faudrait développer notre argumentaire à partir de là. Il faudrait aussi voir comment cette question pourrait être amenée en lien avec l'écologie ? Si je suis à l'aide sociale, est-ce que l'État m'aide vraiment à m'en sortir ou bien s'il se moque des gens en leur imposant des exigences impossibles à remplir par manque de moyens? Je n'irai jamais me chercher un travail avec une passe mensuelle qui me coûte près de 15% de ce que j'ai pour me loger et me nourrir. Également, pour une personne qui doit se déplacer pour rencontrer son médecin et qui doit assumer une part de ses coûts de médicaments, la hausse des tarifs de transports handicapent cette personne à s'en sortir et sa santé va en souffrir.
- En France, les communes qui ont instauré la gratuité sont celles ayant des petits réseaux de transport avec des populations de moins de 200 000 habitants. Il ne s'agit pas de ville de la taille de Montréal ou de Paris. Toujours en France, il existe un système de tarification des transports en commun en fonction des revenus de chacun. Une personne à faible revenu se voit décerner une carte qui lui donne accès à des tarifs préférentiels lorsqu'elle achète ces billets dans une machine. L'anonymat est ainsi préservé et on évite la stigmatisation sociale. Le gouvernement a ainsi reconnu que le droit au transport est une nécessité fondamentale de la vie moderne. Les banlieues, appelées aussi cités, ne sont pas des lieux où l'on trouve facilement du travail, des loisirs, un hôpital, une école plus avancée que le cours primaire ou secondaire. Ce sont des endroits pour dormir, mais il faut pouvoir en sortir pour s'instruire, se soigner, travailler ou se divertir. Ne pas favoriser l'accès au transport en commun pour ces populations équivaldrait à les confiner dans un espace morne et déprimant.
- Moi je suis en train de me poser des questions à propos des heures de pointe. Ce qui me vient en tête c'est que cela ne marchera pas plus parce qu'on ne sait jamais quand nous avons à nous déplacer. Mon combat deviendrait inutile à ce moment là. J'aimerais mieux payer un prix en rapport avec mon revenu, cela me semble plus logique pour les personnes en situation de pauvreté. Si on veut mener une lutte pour l'accessibilité du transport en commun, il ne faut pas se mettre une limite comme celle-là en partant.
- Moi, lorsque j'entends parler de gratuité, cela m'écorche les oreilles et je n'aime pas cela. Nous avons parlé le mois dernier de tarif réduit pour les personnes en situation de pauvreté. Il y a un tarif réduit pour les personnes âgées, pour les handicapés, les étudiants ont un tarif réduit. Pourquoi pas un pour les personnes qui vivent une situation de pauvreté ? Il n'y a pas juste l'aide sociale. Les personnes à faibles revenus ils en arrachent aussi. Il y a certainement un moyen d'explorer ce côté-là.

- J'aimerais que nous nous transformions en comité de travail sur l'accessibilité sociale au transport en commun pour les personnes en situation de pauvreté afin que nous puissions faire des propositions et les adopter. Je constate qu'il se dégage un consensus et cela nous permettrait d'aller de l'avant dans nos revendications et cesser de parler dans tous les sens à la fois, l'un contredisant ce que l'autre a dit précédemment. Pour ce qui est de notre revendication, je pense qu'avec les transferts fiscaux vers les individus et les familles à faible revenu du gouvernement fédéral, nous avons là une ligne de départ intéressante qui correspond plus ou moins à la mesure du panier de consommation (MPC) 14 935 \$ pour un individu ou 24 000 \$ pour une famille avec deux enfants avant impôt (Statique Canada 2009). Le seuil de faible revenu reconnu par nos gouvernements, pour une personne seule avant impôt est de 22 637 \$. (Remerciements au Collectif pour un Québec sans pauvreté pour les données.) Il faut se décider sur une cible car on ne peut courir plusieurs lièvres à la fois. Je pense que la position présentée par Monique et Ginette de demander un tarif allégé pour les personnes à faible revenu semble faire consensus.
- L'idée de créer un comité est correct mais sommes-nous prêts à nous mettre d'accord sur une orientation déterminée? Sommes-nous assez informés pour prendre une telle orientation ? Il faut prendre garde d'adresser notre requête de manière maladroite, imprécise et aux mauvaises instances politiques ou institutionnelles. Il y a une préoccupation de voir à qui il faut s'adresser. Ce soir, nous devrions former un comité ad hoc par les personnes intéressées par ces questions, mais nous devons donner une orientation à ce comité d'avoir des revendications axées sur l'accessibilité pour les personnes à faible revenu. Nous ne demandons pas la gratuité, mais un tarif correspondant à la capacité des gens de payer et une équité avec d'autres groupes comme les aînés ou les étudiants. Il faut partir de l'argumentaire que nous avons pour aller le valider en effectuant une recherche sommaire d'autres informations susceptibles de plaider en faveur de notre cause. Cela dans une optique de défense collective des droits des individus en situation de pauvreté.

Hausse des tarifs de transport en commun difficile à assumer ?

13 mars 2014, 20 participantEs⁴⁴

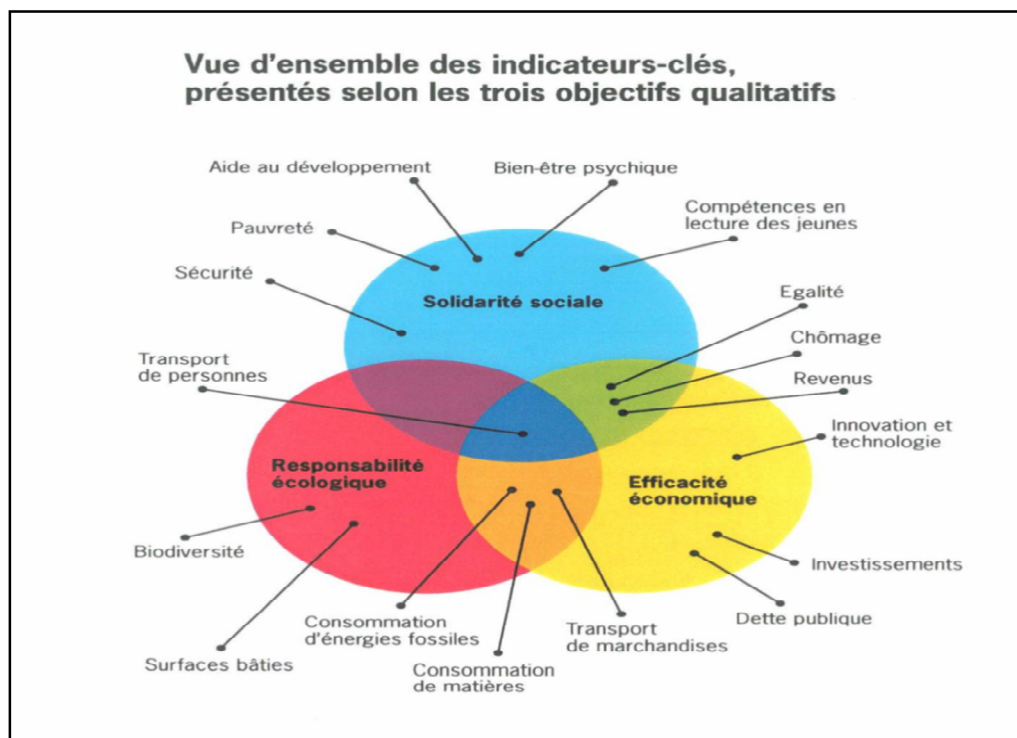
- Je suis particulièrement intéressé par la naissance du comité transport du CAPMO. À Sainte-Foy, où je vis, nous avons une problématique de transport. Les circuits ne circulent presque pas du nord au sud, mais toujours est-ouest. L'an passé, quand nous avons organisé une activité pour tracer le portrait du quartier, nous avons organisé des transports alternatifs pour avoir plus de monde. Cela a fait qu'un petit comité a travaillé sur le transport. Nous avons ressuscité ce petit comité et nous avons une organisatrice communautaire qui nous accompagne. Elle nous a informés qu'il y avait des gens qui travaillaient sur l'accessibilité du transport en commun à Duberger, à Beauport et à Charlesbourg. Avec le CAPMO au centre et nous à Sainte-Foy, j'ai vu la possibilité d'un réseau. Cette enquête pourrait se promener dans chacun des quartiers pour recueillir les commentaires des gens même si les problématiques sont assez différentes. À Sainte-Foy, on ne parle pas d'accessibilité en termes de tarification. Nous, c'est davantage le manque de service qui nous affecte. Longue vie au réseau des comités de transport de la ville de Québec.
- Je me pose la question avec les prochaines hausses du transport en commun si d'ici quelques années il va y avoir encore des gens qui vont venir s'impliquer dans nos organismes s'ils n'ont plus les moyens de se déplacer? Je trouve cela triste parce que les gens ne pourront plus sortir de chez-eux. Pour moi, c'est le seul moyen que j'utilise pour mes déplacements. Dans cinq ans, allons-nous encore avoir les moyens de nous déplacer ? L'implication dans différents groupes me permet de sortir de chez-moi et de me changer les idées. C'est valorisant. Le prix du transport en commun me porte à réfléchir.
- Cela m'indigne que de plus en plus de gens soient exclus de ce service public essentiel. Ce n'est pas un luxe d'avoir accès au transport en commun. Dans les faits, j'ai croisé beaucoup de monde et cela m'interrogeait quand une personne me disait que l'essence pour sa voiture pour un mois lui revenait moins chère que la passe mensuelle d'autobus. Il y a quelque chose qui ne fonctionne pas, le transport en commun devrait coûter moins cher.
- Militante à temps plein, je dois prendre le transport en commun pour me déplacer parce que j'ai mal à une jambe. Ce qui m'indigne, c'est de voir qu'à chaque année on augmente le coût du passage et de la passe mensuelle alors que je sais qu'autour de moi il y a des gens qui ne sont même pas capables de se payer un seul billet d'autobus pour aller voir le médecin. Cela m'indigne d'entendre des gens dire que ce n'est pas cher. Pour des personnes en situation de pauvreté, je trouve que c'est de plus en plus dispendieux de prendre le transport en commun. Pour moi, le fait de sortir de chez-nous, de venir militer au CAPMO ou à l'ADDSQM, cela me fait le plus grand bien. Venir jaser et discuter d'un sujet particulier, pour pouvoir briser mon isolement, si je n'aurais pas cela, je ne suis pas sûre que je serais bien dans ma maison, à rester enfermer entre quatre murs, à me morfondre en me demandant : Qu'est-ce que je vais faire à soir ? Même si j'ai un ordinateur, je ne suis pas certaine qu'il est aussi intéressant que de venir discuter avec des gens comme vous ? C'est important le transport en commun pour toutes les sphères de notre vie au quotidien. Pour aller prendre un café avec un copain parce que tu as besoin ce soir-là de jaser. Le fait que nous ayons amené cela au CAPMO, c'est comme un baume que je mets sur ce bobo là. Je me dis qu'il faut absolument trouver un moyen qui va faire en sorte que

⁴⁴ Compte-rendu de la rencontre mensuelle du CAPMO du 13 mars 2014, numéro 249.

toute la société va pouvoir se transporter. Le transport en commun c'est supposé être quelque chose qui appartient à la société.

- Moi, je me demande comment cela se fait-il que comme société on ne se donne pas les moyens de la convivialité? Au lieu d'un transport qui dessert l'individu on pourrait avoir un transport qui dessert la communauté. Ce n'est pas ce qu'on doit attendre de l'État, on doit se le donner à nous-mêmes. Cela doit venir de l'organisation sociale et non simplement dépendre d'un budget de l'État. Aujourd'hui, c'est l'inverse, la majorité de la population exige des autoroutes, des infrastructures qui dégagent des gaz à effet de serre. Chacun est encarcanné dans son corps de métal. Sort de sa maison, rentre dans son garage, embarque dans sa voiture et arrive en ville pour se stationner. Entretemps, les gens regardent leur ordinateur. Moi, je me promène en bicyclette. On parlait du bien vivre ensemble, on doit se donner les moyens de bien vivre ensemble. Le transport en commun, c'est la communauté qui doit se donner ça, d'où doit sourdre ce moyen qu'on se donne pour se déplacer, pour se côtoyer les uns les autres.
- Il y a deux semaines, nous avons écrit au ministre des transports, Sylvain Gaudreault, lorsqu'il a annoncé des investissements d'un milliard sur 5 ans pour l'amélioration des transports en commun. Nous lui avons écrit pour le féliciter et aussi pour lui rappeler de ne pas laisser des gens sur le bord du chemin qui n'auront pas les moyens de se payer le transport en commun, de ne pas oublier les personnes en situation de pauvreté. Comme on sait, tout le monde se renvoie la balle. Si on écrit au RTC, on nous dit : « Nous n'avons pas ce pouvoir, c'est la ville. » Celle-ci nous dit de nous adresser au gouvernement. La ministre de la solidarité sociale dit que c'est le dossier du ministère des transports, je pense que nous sommes rendus à écrire à la Première ministre.
- Moi, je fais parti du comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur. Je vois le moment présent comme un vrai momentum pour apporter une telle revendication. Je suis photographe et je couvre de nombreuses manifestations, mais je n'ai jamais vu sur une pancarte la revendication de l'accessibilité ou de la gratuité des transports. Il y a des gens qui demeurent prisonniers toute l'hiver parce qu'ils n'ont pas les moyens de sortir de chez-eux. Peut-être devrions-nous exiger deux billets gratuits par semaine pour permettre aux gens de sortir de chez-eux. Moi aussi je pense que l'électrification du transport en commun signifie des coûts qui vont être transférés aux usagers. Depuis que je suis un aîné, je paie moins de 40\$ par mois pour ma passe d'autobus. Depuis ce temps-là, je sors de chez moi parce que ce n'est vraiment pas cher. Je m'en sers à outrance et j'ai calculé que cela me coûte 0.03\$ par voyage. Je n'arrête pas de me déplacer, jusqu'à trois aller-retour par jour et le mal au dos que j'éprouve a beaucoup diminué parce que je suis mobile. Cela coûte 39\$ par mois pour une personne de 65 ans et plus.
- Le transport en commun n'est pas fait pour les personnes en situation de pauvreté. La plupart des circuits fonctionnent à plein sur les heures de pointe. Entre les deux, c'est le grand vide. Pour les autres qui souhaitent sortir pour se divertir, ils doivent prendre les circuits beaucoup plus lents en-dehors des heures de pointe.
- Si tu participes à un programme de formation à l'aide sociale, le gouvernement te rembourse ta passe mensuelle. Autrefois, au CLSC ou lorsque tu sortais de prison, on te donnait un billet d'autobus. Maintenant avec la carte électronique Opus, on ne donne plus de billets d'autobus aux démunis. Y a-t-il des endroits où les transports en commun sont gratuits.

- Oui, ça existe, dans des petites villes, avec des petits circuits d'autobus.
- En France, pour les personnes à l'aide sociale, il y a un tarif spécial. Pour des personnes qui travaillent et qui ont des revenus inférieurs au panier de consommation, il y a des tarifs spéciaux. Ici, à Québec, nous n'avons rien de tel. Pour les travailleurs qui gagnent plus de 15 000\$ par année, ils peuvent demander un remboursement d'impôt pour frais de transport en commun.
- Aubagne, en banlieue de Marseille, a un système de transport en commun entièrement gratuit.
- Comment se construit le consentement pour que le public accepte de payer pour des infrastructures sportives, mais pas pour un meilleur système de transport en commun ? Est-ce qu'on pense la société comme une communauté qui dispose d'espaces communs ? Ivan Illich a réfléchi aux modèles de société qu'on se donne. Il y avait autrefois un comité qui s'appelait le CRUTEC qui parlait du transport en commun à Québec. Ils étaient très revendicateurs.
- Au début du 20ème siècle, le transport en commun se développe en Amérique du nord et les banques ont manipulé pour favoriser l'automobile et les autoroutes. L'exemple de Los Angeles est le plus connu où les fabricants de voitures et de pneus ont acheté le système de transport en commun qui était privé et ils l'ont simplement fermé.
- Ici, il y a eu la Réforme Ryan à la fin des années 1980. Auparavant, le gouvernement provincial investissait beaucoup plus dans le transport en commun. Il y a eu un transfert du fardeau fiscal de la province vers les villes qui doivent maintenant assurer une plus grande part des coûts du transport en commun.
- Il y a des intérêts politiques derrière les investissements que l'État fait ou ne fait pas. C'est important d'avoir une analyse sociale partagée qui nous aide à remonter jusqu'aux causes de tout cela.



En Suisse, ils ont fait un plan de développement durable et au centre des trois sphères : environnement, économie et solidarité sociale, on retrouve le transport en commun. Le transport des personnes pour avoir une communauté durable est placé au centre. C'est une question névralgique.

- Le système de transport en commun peut concentrer tous ses éléments en quelques sortes. C'est aussi un facteur indispensable dans une planification de développement durable parce qu'il est à la fois bon pour l'environnement, la qualité de vie, et l'économie.
- Cela correspond à une vision organique de la communauté. Le transport des personnes est ce qui donne vie en quelque sorte à la communauté en la rendant dynamique.
- Le déplacement des personnes transcende l'espace en réunissant les différents secteurs de la ville. À partir du moment où nous avons une maîtrise sur l'espace en tant que citoyens, nous avons une maîtrise sur l'ensemble de la société parce que cela passe par l'espace la maîtrise de la société.

Aménagement urbain et transport en commun à Québec

Marc Boutin, géographe urbain

13 novembre 2014, 34 participantEs⁴⁵

La carte que voici illustre la rénovation urbaine. En quadrillé, vous avez les quartiers historiques qui existaient avant. Tout ce qui est en noir représente les banlieues résidentielles qui n'existaient pas avant 1960. Vous voyez ce que représente l'expansion de 20 fois de la superficie de la ville. Orsainville, Charlesbourg, Lac-Beauport, Saint-Émile, Val-Bélair, Bourg-Royal, Sainte-Thérèse-de-Lisieux, Lac-Saint-Charles, etc. Vous voyez le territoire de Québec qui a explosé comme aucune autre ville. En blanc, ce ne sont pas des champs et des parcs, ce sont des centres industriels, des centres d'achats, des entrepôts, c'est tout un univers qui est connecté aux autoroutes. On reconnaît également des quartiers commerciaux comme le Trait-Carré de Charlesbourg. C'est l'exemple d'une belle rue qui a conservé son économie locale. Il y a donc deux types de villes qui coexistent dans une même ville.



⁴⁵ Compte-rendu de la rencontre mensuelle du CAPMO du 13 novembre 2014, numéro 254.

- Est-ce que Sainte-Foy pourrait devenir un deuxième centre-ville ?

Oui, mais cela va être un centre-ville rural parce qu'il prolonge l'étalement urbain vers Saint-Nicolas et Neuville, parce que c'est centré sur les centres d'achats et l'Université qui ont des stationnements fait pour cela. Les gratte-ciels que l'on construit présentement à Sainte-Foy vont également causer de l'étalement urbain. L'administration municipale prétend combattre l'étalement, mais pour eux l'étalement est ce qui va au-delà des frontières de la ville. C'est pour cela que faire des gratte-ciels dans Saint-Roch, ce n'est pas cela la densité urbaine. Pourquoi ? Parce que la personne qui travaille dans un gratte-ciel est reliée aux banlieues d'ailleurs par le réseau autoroutier. C'est un univers de déplacements. La notion d'urbain ce n'est pas une notion ville/campagne, le citadin, versus la campagne, représente une dichotomie. L'urbain et le rural, ce sont d'abord des notions économiques. L'économie fragmentée qui est contrôlée par son résident, c'est ça l'urbain.

À Québec, un autre problème que nous avons, c'est que nous avons peu de boulevards et lorsqu'il y en a, ils sont trop courts pour permettre aux autobus d'être plus efficaces. Au lieu des boulevards, ce sont des autoroutes qu'ils ont construites. L'autoroute Robert-Bourassa, cela aurait dû être un boulevard urbain. Cela donne des parcours Métrobus qui zigzaguent sur plusieurs rues. Si l'autobus articulé veut prendre de la vitesse, il ne le peut pas. De plus, son trajet est beaucoup plus long que la même distance en voiture. À Québec, lorsque nous sommes passés de l'ancienne ville concentrée à la ville de banlieue avec ses autoroutes, nous avons sauté l'étape de la ville des boulevards.

- Au niveau social, le réseau d'autoroutes, l'étalement urbain et le réseau d'autobus, créent des enclaves où les gens semblent emprisonnés. Des secteurs, souvent défavorisés, qui sont enclavés par des autoroutes, des voies de chemin de fer ou une rivière, qui les empêchent de se déplacer à pieds ou en vélo. S'ils n'ont pas les moyens de posséder une automobile, cela les rend entièrement dépendant du réseau d'autobus.
- Je voudrais ajouter que par rapport à l'exclusion sociale, avec le phénomène de gentrification ou d'embourgeoisement du centre-ville, les moins fortunés sont repoussés vers les périphéries pour se trouver un logement abordable. Alors, en plus de devoir s'en aller, ils ne peuvent plus vivre dans un mode de vie urbain où les services sont accessibles à pied. C'est pour cette raison qu'ils se retrouvent isolés socialement dans des secteurs difficiles d'accès où l'autobus passe très peu. La gentrification signifie que les loyers deviennent inabordables ou sont souvent transformés en copropriétés. Évidemment, ce ne sont pas les locataires ou petits propriétaires qui prennent les décisions quant au développement du quartier.

C'est toute la notion de quartier dont j'ai parlé au début. La ville de Québec c'est quoi ? On parle de Saint-Jean-Baptiste, on parle de Saint-Roch, on parle peut-être de Limoilou, de Saint-Sauveur, de Montcalm, du Vieux Québec. Un quartier représente un espace urbain où au niveau de la forme l'on retrouve une espèce d'unité et au niveau des classes sociales on observe un certain équilibre. Dès qu'on quitte cette trame urbaine, la notion de quartier n'existe plus. Bien sûr il reste les noyaux historiques des anciennes municipalités, mais à part cela, il n'y a rien. C'est quoi au fond cette notion de quartier ? Un quartier c'est un endroit où il y a toute une vie économique et sociale qui est reliée à cette notion.

- Pourquoi alors ont-ils choisi d'étaler la ville de la sorte ?

C'est que la ville représente la somme des rapports de forces entre des intérêts divers qui s'opposent la plupart du temps. La spéculation entre autre, c'est fort payant et les politiciens municipaux souhaitent toujours augmenter l'assiette fiscale de leur ville. Alors, les citoyens ne pourront jamais vivre leur vie urbaine à moins qu'ils ne se battent pour l'avoir. Sinon, le grand capital avec ces projets immobiliers en gratte-ciels ou ses immenses centres d'achats, crée un désert citoyen au centre sans recréer la société civile en périphérie. À Québec, si le quartier Saint-Roch existe encore, c'est parce qu'il y a eut un comité de citoyens qui s'est battu. Saint-Jean-Baptiste a été peu touché parce que le comité populaire Saint-Jean-Baptiste s'est battu à l'Îlot Berthelot, au Patro Saint-Vincent-de-Paul, et partout où ça été nécessaire pour arrêter les promoteurs immobiliers.

Des éco-quartiers...

C'est certain que le RTC est dépendant des politiciens, ce n'est pas une question d'individus. C'est à la population de se prendre en main pour faire valoir ses revendications. À Québec, nous avons de nombreux exemples de prise en charge par les citoyens. Saint-Jean-Baptiste, Saint-Roch et Saint-Sauveur, ce sont des quartiers qui se sont pris en main et qui existent encore en ayant préservé certaines qualités qu'il y avait autrefois. Ce sont des qualités universelles qui sont aussi des valeurs d'avenir. Quant on parle d'éco-quartiers, cela existe à Saint-Sauveur, Saint-Roch et Saint-Jean-Baptiste. Ce sont des éco-quartiers avant la lettre. Alors, lorsque l'administration municipale prétend qu'elle souhaite construire des éco-quartiers, qu'elle prenne modèle sur ce qui existe déjà au lieu de vouloir les construire en plein champs. Il y a une dimension politique aussi. Le rapport banlieue/centre en termes démographiques est de deux tiers un tiers. C'est très fort. D'habitude les villes sont à peu près 50/50. Il existe d'autres villes qui sont totalement constituées de banlieues. Ce sont des villes, comme Détroit, où le centre a été complètement démantelé. Une ville équilibrée aurait une proportion de 50/50.

Deux modèles de ville

Il existe différents intérêts à dire le bien commun de différentes manières. Il y a la logique qui répond au développement capitaliste de la ville, il y a une logique de lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale qui se rapproche plus de l'universel et de la gratuité, il y a aussi la logique des habitants du centre-ville, toutes classes confondues, qui souhaitent un milieu de vie moins envahi par l'automobile, la petite bourgeoisie encourage la concurrence enrichissante et productive. Autrement dit, la ville urbaine ou de socialisation poursuit l'utopie de la convivialité. On peut vivre, travailler, avoir accès aux loisirs et élever sa famille dans le même quartier. Cette logique qui nous traverse, est une logique de l'universel brisé.

Le dynamisme d'une ville vient de son dynamisme urbain. C'est pour cela que lorsque je vous parle de ce double réseau qui est à la base de la vitalité, je compare cela au corps humain où l'on retrouve un système nerveux, un système sanguin et un système osseux. Ce sont ces trois systèmes qui font la vitalité de notre corps. Le système autoroutier est un peu comme le système osseux, le transport en commun c'est un peu comme le système sanguin, et le système nerveux correspond au réseau électrique. Alors vous avez dans ces systèmes cette force des réseaux autonomes qu'il faut redonner à Québec au niveau des transports. À cause du climat, nous devrions avoir des villes plus ramassées qui seraient ainsi plus faciles à chauffer parce que la mitoyenneté des maisons c'est plus facile à chauffer. Donc, cette ville étendue ne correspond pas à notre climat tandis que la ville urbaine, ses maisons sont collées les unes aux autres. C'est plus logique, c'est plus économique, c'est plus pratique, c'est plus convivial et au niveau environnemental, c'est beaucoup plus sain.

Marc Boutin

Quelques propos recueillis auprès de nos membres en lien avec la dynamique urbaine qui accorde une place prédominante à l'automobile.

- Ce que Marc Boutin nous a montré ce soir, c'est qu'effectivement il existe deux conceptions de la ville qui s'affrontent ici à Québec. Une conception du vivre ensemble dans les quartiers, la société civile, et l'autre conception repose sur des trajectoires qui consiste à promener les gens un peu partout pour profiter avec les boîtes de nuit, les voitures et tout ce que tu voudras. Donc, il y a deux versions de la ville, une pour le profit et une pour le vivre ensemble. Ce sont ces deux versions qui s'affrontent et qui font que la ville est comme cela, avec des trajectoires, des transits, des transports en commun organisés de cette façon. Une ville est un endroit de projets et d'utopies. Alors, le projet utopique du capitalisme, consiste à faire de l'argent avec le monde et les automobiles. Il faut aussi flatter l'ego des gens. Dans les années 1950, on leur présente *l'American way of life* qui résume le bonheur à l'acquisition d'une voiture et d'un bungalow en banlieue. Les villes se sont vidées parce qu'elles ont été avalées par la propagande publicitaire qui allait en ce sens. On a détruit les centres-villes et aujourd'hui le mouvement s'inverse, on parle de gentrification, c'est-à-dire qu'on fait valoir le vivre ensemble, on vend des condos et on déloge les pauvres. Gilles Ritchot, professeur de géographie à l'Université Laval, prône une nouvelle vision de la géographie et de la ville. Ce qu'on appelle la géographie structurale et la théorie de la forme urbaine. On y aperçoit qu'il y a un lien entre l'économie foncière, la spéculation, et l'économie du travail. Quand le travail baisse, les classes populaires deviennent dangereuses, alors il faut les éloigner des lieux du pouvoir décisionnel. Il est plus rentable de construire des autoroutes pour les éloigner le plus possible et on rassemble les riches qui se protègent entre eux dans des centres-villes rénovés. Les quartiers centraux combattent parce qu'ils veulent vivre ensemble ces gens-là et ils refusent de se soumettre à la loi du profit. Québec est une ville très intéressante à ce niveau. Les luttes urbaines du quartier Saint-Jean-Baptiste sont connues dans le monde entier, dans la géographie urbaine, on en parle à plusieurs endroits parce qu'il s'agit d'un modèle de résistance. Tout ce qui se passe à Québec est très intéressant et cela promet pour l'avenir.
- La diminution de la circulation au centre-ville en fait un milieu de vie plus convivial où des familles peuvent souhaiter s'installer. La haute densité de la circulation est une agression constante des sens en plus de constituer un danger certain aux abords des grandes artères. La qualité de vie des gens habitant au centre-ville est un important facteur à prendre en considération.
- La culture de la voiture encourage l'étalement urbain, fait exploser les coûts des services tels que les égouts, le déneigement, les autoroutes, et confine à l'individualisme. La voiture est une violence que les banlieusardEs font subir aux urbainEs. La culture de la voiture illustre une fracture sociale entre urbainEs et ceux et celles qui habitent la banlieue.
- Les taxes et les impôts financent davantage les autoroutes que les transports en commun. Il faudrait que l'utilisation de la voiture de la banlieue vers la ville centre soit plus coûteux que l'utilisation du transport en commun et que le coût social de l'utilisation de la voiture soit pris en compte. Par exemple, les frais de santé engendrés par la pollution automobile.
- L'argent public a servi à construire des autoroutes, finançant ainsi les constructeurs de routes, les fabricants d'automobiles et les pétrolières. L'intérêt public a été détourné au profit des grandes entreprises. L'urbanisme d'après-guerre a été conçu pour l'automobile et non pour la qualité de vie des habitants.

Annexe 3

Pollution atmosphérique et nuisance à la santé publique

André Bélisle, président de l'AQLPA, 14 mai 2015, 30 participantEs⁴⁶

Fondé en 1982, l'AQLPA contribue à la protection de l'air et l'atmosphère, à la fois pour la santé des humains et des écosystèmes. C'est l'un des plus anciens groupes écologiques au Québec et nous avons plus de 30 000 membres et sympathisants. À l'AQLPA, cela fait 33 ans que nous parlons de la nécessité du transport collectif et d'améliorer l'efficacité énergétique de nos transports en général. Nous sommes un regroupement indépendant de personnes travaillant activement à l'amélioration de la qualité de l'air au Québec.

J'ai l'impression que nous sommes pris dans un dessin animé, « Les Pierres-à-feu », et que nous refusons d'abandonner nos vieux chars avec des roues en pierre parce que c'est le fun et que nous aimons ça comme ça. Le problème, c'est que nous nous fermons les yeux sur une réalité qui est navrante. En vous disant cela, je pense à ma conjointe qui avait un fils, aujourd'hui décédé, qui souffrait de fibrose kystique. Dans les années 1970-1980, à chaque fois qu'il y avait un épisode de smog pendant l'été, elle se ramassait à l'urgence avec son fils. Aujourd'hui, on reconnaît ces choses-là, mais nous n'agissons toujours pas. C'est comme si la vie des gens n'avait pas vraiment de valeur et encore moins si tu habites un secteur défavorisé. L'absurdité de la situation c'est que peu importe ta provenance sociale, au bout du compte les maladies coûtent cher à tout le monde. Cela coûte cher d'abord aux gens qui en souffrent, aux familles qui ont des gens malades, à l'État qui doit payer pour soigner des gens malades, et parce que nous n'avons pas mis les priorités aux bons endroits, nous sommes prisonniers d'un cercle vicieux.

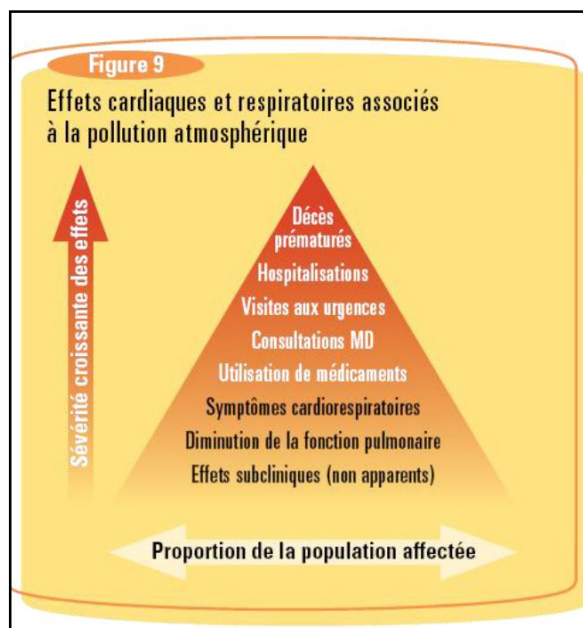
Il y a moins de deux ans, il y a eu une grande consultation sur le transport et la priorité avait été attribuée au transport collectif. Nous étions sensés voir dans toutes les villes, y compris à Québec, qu'on ferait de la place au transport collectif. Qu'est-ce que nous n'avons pas vu, une manifestation contre le transport en commun, organisée par des radios privées disant que les voies réservées au transport collectif ralentissaient le trafic.

Les polluants émis par les automobiles

affectent la qualité de l'air que nous

respirons :

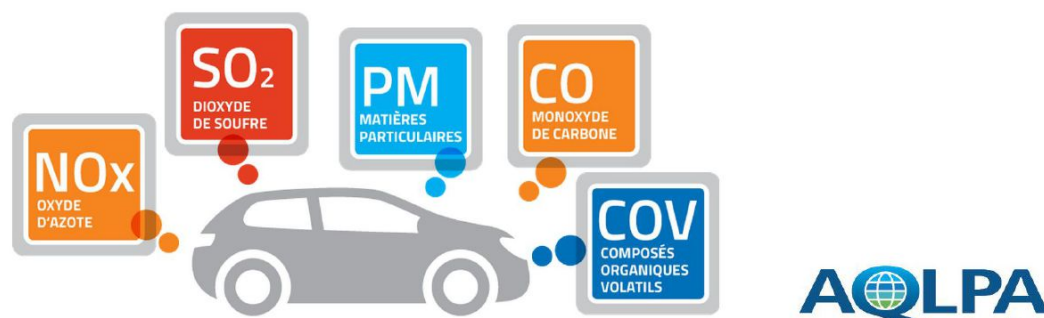
- En créant du smog ou ozone au sol;
- En favorisant les pluies acides;
- En détruisant la couche d'ozone;
- En accélérant les changements climatiques.



⁴⁶ Regards croisés sur l'accessibilité sociale au transport en commun, compte-rendu de la rencontre mensuelle du CAPMO du 14 mai 2015, numéro 260.

Je fais partie d'un groupe, l'Élan global qui est formé de 200 personnalités, et nous avons démontré clairement que l'intérêt supérieur du Québec, c'est de prendre soin de ses gens. Cela ne veut pas dire que nous retournons à la charrette à foin. Avant d'être écolo, j'étais monteur de ligne. J'ai bâti la Baie-James et j'en suis fier. Dans les années 1970, c'est ce que nous pouvions faire de mieux en termes de production d'énergie. Aujourd'hui, on gaspille cette énergie et nous avons des surplus incroyables. Si nous avions un peu d'audace, nous ferions ce que nous avons fait dans les années 1970, nous prendrions notre énergie propre et nous ajouterions à cela le solaire, l'éolien et la géothermie, pour dégager encore plus d'énergie propre et renouvelable, il y a aussi le bio méthane, et nous changerions rapidement notre bilan de pollution de l'air. Par exemple, si nous décidions de prendre 25% du parc automobile et le faire passer à l'électricité, en commençant évidemment par l'électrification du transport collectif, nous pourrions obtenir des réductions de l'ordre 3,4 millions de tonnes. Si nous avons de l'audace, cela pourrait être fait à l'intérieur de dix ans. Cela démontre aussi qu'un virage dans l'électrification des transports, ce serait très intéressant pour le Québec parce qu'au lieu d'importer du pétrole de l'étranger ou de l'Alberta, nous utiliserions nos propres sources d'énergies.

- L'ensemble des transports libère 62% des contaminants atmosphériques émis.
- Le transport routier est la principale source de NOx et, par conséquent, d'ozone au sol ou smog;
- Le transport est une source importante de pluies acides parce que les NOx sont éventuellement transformés en acide nitrique...



Recommandations de l'AQLPA :

L'atteinte de nos objectifs en matière de réduction des GES et l'amélioration de la qualité de l'air passe par:

- la réduction de l'utilisation de l'auto-solo ;
- le développement du marché des véhicules à plus faibles émissions ;
- le développement résolu du transport collectif ;
- l'électrification des transports.

Électrifier les transports autant que possible, tant pour les transports collectifs qu'individuels.

- Commencer dès maintenant
- Électrifier les transports collectifs
- Mettre en place les incitatifs pour les véhicules électriques
- Développer le réseau de bornes de recharge.

Si on prenait sérieusement en considération le virage de l'électrification des transports et la réduction de la pollution de l'air, le Québec y gagnerait tellement. Simplement en achat de pétrole cela varie entre 14 et 20 milliards de dollars par année et si nous remplaçons cela par de l'énergie propre que nous produisons ici au Québec, cela fait rouler notre économie. Dieu sait que nous en avons du vent en abondance et que si nous agissons intelligemment en développant des parcs éoliens bien planifiés, il n'y a pas de fin à l'énergie que la nature peut nous fournir.

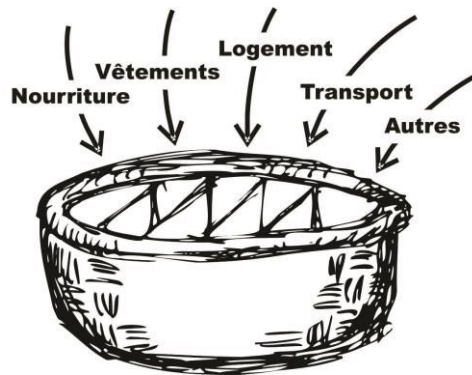
André Bélisle

Annexe 4

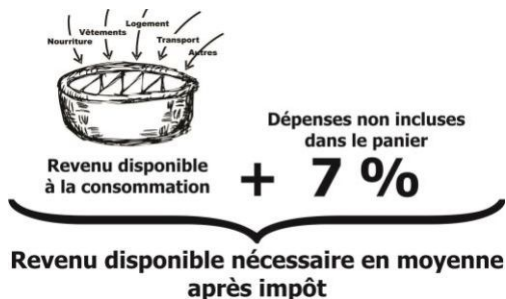
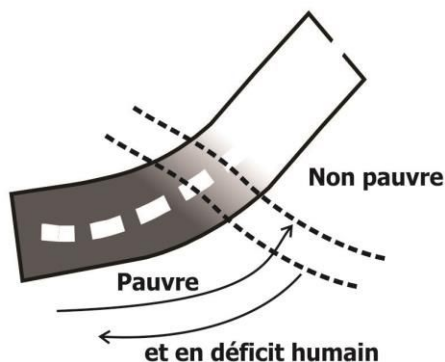
La Mesure du panier de consommation et les seuils de faible revenu

Vivian Labrie, spécialiste de la recherche sur la pauvreté

8 mai 2014, 28 participantEs⁴⁷



La Mesure du panier de consommation (MPC) sert depuis 2009 de repère au Québec pour suivre les situations de pauvreté du point de vue de la couverture des besoins de base. C'est une mesure de faible revenu qui a fait consensus tant du côté gouvernemental que citoyen sur cette base très précise. Elle permet de repérer un niveau de revenu sous lequel une personne ou une famille ne dispose pas du montant requis pour acheter un panier de base de biens et de services de première nécessité.



Ce que la MPC mesure.

Dans une zone de seuils de faible revenu, la MPC se trouve en bas de zone.

Elle détermine un seuil sous lequel on se trouve en déficit humain, ce qui conduit à des stratégies en conséquence: on manque des dollars vitaux pour couvrir ses besoins. On prend dans son espérance de vie et dans sa santé. On tombe en « dépense intérieure dure » pour reprendre un concept imaginé avec des personnes en situation de pauvreté. En ce sens, la MPC fournit une indication intéressante pour déterminer le revenu minimum à garantir par la solidarité fiscale dans les protections sociales de base pour une personne ou une famille : par exemple, aide sociale, aide financière aux études, allocations familiales. Le Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale l'a d'ailleurs recommandée en ce sens.

⁴⁷ Compte-rendu de la rencontre mensuelle du CAPMO du 8 mai 2014, numéro 251

Comment la MPC fonctionne. Le panier considéré par la MPC comporte cinq sections : l'alimentation, les vêtements, le logement, le transport et une section autres qui comprend divers items d'usage courant comme le téléphone, l'ameublement, les soins d'hygiène, les frais scolaires, les loisirs, les dépenses personnelles, le tout en quantités limitées. Il détermine ce qu'on appelle le revenu disponible à la consommation. Ce panier ne comprend pas certaines catégories de dépenses qui varient beaucoup selon les situations personnelles : les cotisations liées à l'emploi, les services de garde, les paiements de pensions alimentaires et les soins de santé non remboursés. On estime qu'il faut ajouter en moyenne environ 7% au montant de la MPC pour estimer le revenu après impôt (et transferts) nécessaire pour pouvoir acheter le panier au-delà de ces dépenses non incluses. Quand on compare la MPC à d'autres seuils après impôt ou qu'on veut parler de revenu disponible total, il faut donc en ajuster le montant en conséquence.

Le coût du panier est considéré sur la base d'une famille de deux adultes et deux enfants et il est calculé pour différents types de régions. Pour le Québec, les régions considérées sont les suivantes :

- régions rurales,
- villes de moins de 30 000 habitants,
- villes de 30 000 à 99 999 habitants,
- villes de 100 000 à 499 999 habitants,
- Québec,
- Montréal.

Le montant de la MPC pour différents types de ménages est calculé selon l'échelle d'équivalence suivante, en fonction de la taille du ménage.

- Une personne : 1,00
- Deux personnes : 1,41
- Trois personnes : 1,73
- Quatre personnes : 2,00
- Cinq personnes : 2,24
- Six personnes : 2,45
- Sept personnes : 2,65

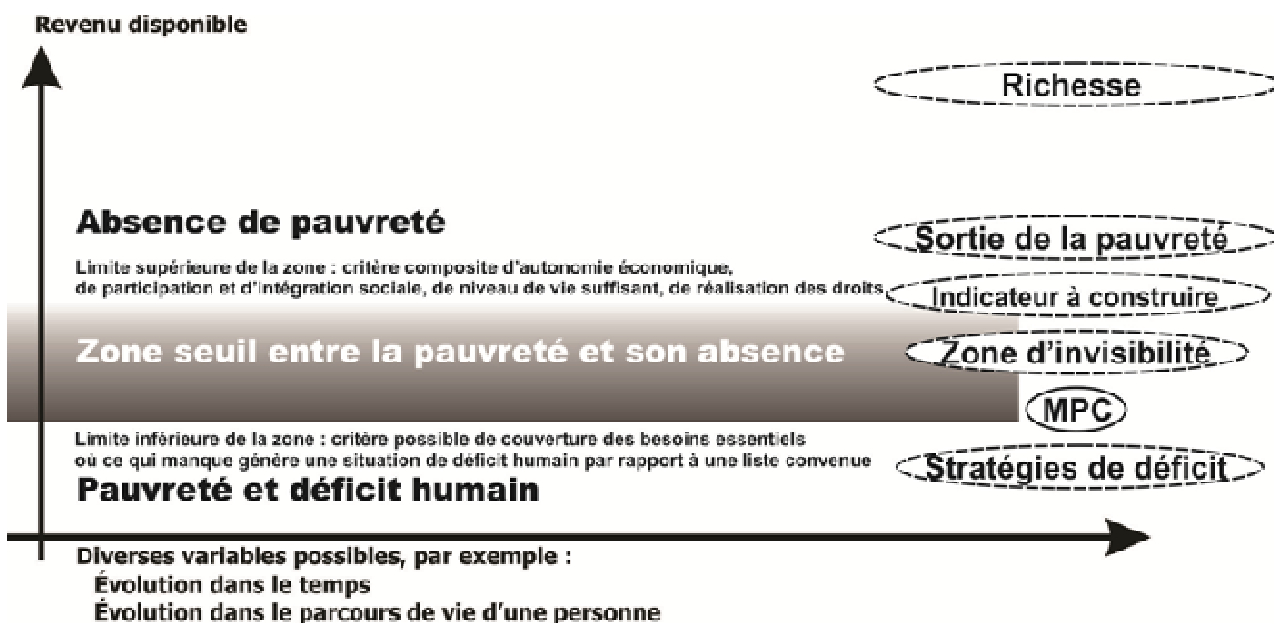
Autrement dit, le coût du panier calculé pour une famille de deux adultes et deux enfants (quatre personnes) doit être divisé par 2 pour obtenir son coût équivalent pour une personne. Et ce coût pour une personne doit être multiplié par le coefficient indiqué pour obtenir les montants appropriés pour les autres types de ménage. Même si les explorations effectuées montrent que ce coefficient est assez fiable, on comprend toutefois que la répartition des dépenses dans les cinq sections du panier variera selon les types de ménages. On ne peut donc pas appliquer les proportions calculées pour une famille de deux adultes et deux enfants aux autres types de ménages. On ne peut pas non plus appliquer ces proportions à un ménage qui aurait moins que ce revenu, par exemple à l'aide sociale. Enfin, ces proportions n'indiquent pas comment les personnes et les familles répartissent réellement les revenus dont elles disposent. Il y a donc place à la contribution citoyenne et, notamment, au savoir des personnes en situation de pauvreté pour compléter ce qu'on ne pourrait savoir.

La MPC dans la zone des seuils de faible revenu. En 2011, au Québec, 842 000 personnes vivaient avec un revenu sous le seuil déterminé par la MPC, soit 10,7 % de la population.

Comme le contenu du panier de biens et services considéré reste en quantités à la limite du manque grave, la MPC ne détermine pas un seuil au-delà duquel on serait sorti de la pauvreté. Il faut plus que le revenu déterminé par la MPC pour sortir de la pauvreté, d'où un risque de rendre invisibles les situations de pauvreté qui existent au-delà de ce seuil et une attention à porter à cette zone d'invisibilité. Un problème est qu'il n'existe pour le moment pas de mesure satisfaisante pour donner une bonne indication du revenu au-delà duquel on sort de la pauvreté. À défaut, une autre mesure, assez largement utilisée en Europe, peut être considérée : la Mesure de faible revenu dite MFR-60. Elle est calibrée en fonction du revenu médian. On peut calculer le revenu qui correspond à 50 % de ce revenu médian. C'est la MFR-50. On peut calculer le revenu qui correspond à 60% de ce revenu médian. C'est la MFR-60.

Par exemple, pour une personne seule vivant à Montréal, en 2013, on estime qu'il en coûtait 17 246 \$ pour pouvoir se procurer le panier prévu par la MPC. Il fallait en moyenne un revenu après impôt de 18 454 \$ (soit 7% de plus pour les dépenses non considérées dans le panier) pour disposer de ce revenu disponible à la consommation. La MFR-50 après impôt quant à elle était évaluée à 18 499 \$. Et la MFR-60, à 22 199 \$. Même si ces mesures peuvent varier d'une année à l'autre par rapport à la MPC, on voit que la MFR 60 est située plus haut dans la zone du faible revenu. Elle serait ainsi plus proche d'un seuil de sortie de la pauvreté.

Une autre mesure, soit le Seuil de faible revenu (SFR), a longtemps servi de repère au Canada. Elle est moins reprise maintenant en raison de sa méthode moins ajustée aux réalités actuelles (par exemple, ne prend pas en compte le transport). Cette mesure avait l'avantage de présenter pour le Québec un seuil assez proche de l'idée qu'on peut se faire d'un seuil de sortie de la pauvreté. Elle est encore utilisée à cet égard comme repère pour les seuils de revenu à atteindre au niveau du salaire minimum. On peut espérer que des travaux de recherche appropriés permettront éventuellement de fournir une base plus solide comme repère pour la sortie de la pauvreté.



Des sources de données pour aller plus loin

CANSIM. La MPC a été conçue par un groupe de travail pancanadien entre 1997 et 1999, avec certaines consultations des milieux concernés. Elle est sous la responsabilité de Emploi et Développement social Canada (EDSC) et de Statistique Canada. Elle est calculée depuis 2002 pour l'ensemble du Canada. Elle a été révisée à quelques reprises. Comme ces révisions en modifient la composition, elle est plus susceptible de manipulations que les autres seuils. Une vigilance constante s'impose donc sur ce qu'elle mesure. Sa dernière révision publiée date de 2010. Une nouvelle révision (base 2011) sert maintenant aux calculs. On attend toujours sa publication. On peut toutefois trouver les données 2002-2011 correspondantes sur CANSIM au tableau 202-0809 (<http://www5.statcan.gc.ca/cansim>) et les ajuster pour les années subséquentes avec l'Indice des prix à la consommation (IPC) pour le Québec (<http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/economie/ipcgouva.htm>)

CEPE. L'état de situation annuel du Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion (CEPE), d'où proviennent les données citées dans les pages qui précèdent, fournit des données à jour sur la MPC pour le Québec (http://www.cepe.gouv.qc.ca/publications/pdf/CEPE_Etat_Situation_2013.pdf). Cet état de situation indique notamment le degré de couverture par rapport à la MPC, à la MFR-50 et à la MFR-60 qui se trouve garanti selon différentes situations (seuils implicites) liées à diverses formes de protections sociales. Ce qui est très utile pour suivre les progrès et les reculs en matière de protection sociale. Il indique aussi combien de personnes ont un revenu disponible à la consommation sous la MPC et quels sont les taux de faible revenu selon la MPC pour diverses catégories de personnes (âge, sexe) et de famille. Il en montre l'évolution du temps. Il fournit également des indications sur où se situent les personnes au-dessus et au-dessous de ce seuil. Vivian Labrie, 9 septembre 2014, document préparé pour le Collectif pour un Québec sans pauvreté.

Quelques tableaux

Les tableaux suivants fournissent des repères de base pour se situer par rapport à la MPC.

Le premier tableau indique les seuils les plus à jour pour la mesure, soit les seuils de 2011, avec leur équivalent en dollars de 2013 et le revenu moyen après impôt leur correspondant en dollars de 2013.

Seuils MPC à jour pour le Québec

Seuils MPC 2011	Régions rurales	Villes moins 30000	Villes 30000- 99999	Villes 100000- 99999	Québec	Montréal
1 personne	16347	16389	15454	15482	16051	16573
2 personnes	23117	23177	21855	22404	22699	23438
3 personnes	28313	28386	26767	27439	27800	28705
4 personnes	32693	32777	30908	31684	32101	33146

Seuils MPC estimés en \$ de 2013	Régions rurales	Villes moins 30000	Villes 30000- 99999	Villes 100000- 99999	Québec	Montréal
1 personne	17011	17055	16082	16111	16703	17246
2 personnes	24056	24119	22743	23314	23621	24390
3 personnes	29463	29539	27855	28554	28930	29871
4 personnes	34021	34109	32164	32971	33405	34493

Revenu moyen après impôt correspondant en \$ de 2013	Régions rurales	Villes moins 30000	Villes 30000- 99999	Villes 100000- 99999	Québec	Montréal
1 personne	18202	18249	17208	17239	17872	18454
2 personnes	25740	25807	24335	24946	25275	26098
3 personnes	31526	31607	29804	30553	30955	31962
4 personnes	36403	36496	34415	35279	35744	36907

Tableau 1. D'après *La pauvreté, les inégalités et l'exclusion sociale au Québec : État de situation 2013*, CEPE, 2014.

Complété par l'auteure, en inférant les données manquantes pour l'estimation en \$ de 2013 à partir des tableaux 1 et 2 de l'État de situation et en multipliant par 7% pour estimer le revenu moyen après impôts correspondant.

Le second tableau détaille le coût de chacune des sections du panier selon la région tel que calculé en 2011 pour la famille de référence. Les proportions ainsi déterminées restent théoriques, les individus ayant d'autres comportements et auront besoin d'autres logiques pour d'autres tailles de ménage.

Montant calculé par section du panier pour une famille de deux adultes et deux enfants en 2011

Coût estimé pour chaque section du panier en 2011	Proportion Nourriture	Proportion Vêtements	Proportion Logement	Proportion Transport	Proportion Autres	Total
Rural	10532	1940	6299	4523	9400	32693
Moins 30000	10532	1940	6383	4523	9400	32777
30000-99000	10532	1940	6929	2107	9400	30908
100000-499000	10532	1940	7311	2107	9400	31684
Québec	10312		7961	2654	9234	32101
Montréal	10637	1940	8580	2510	9479	33146

Tableau 2. D'après CANSIM, Tableau 202-0809 : Seuils de la Mesure du panier de consommation (base de 2011) pour la famille de référence, selon la région de la Mesure du panier de consommation et la composante, dollars constants de 2011 annuel.

Annexe 5

Définitions des différents termes utilisés⁴⁸

Pauvreté :

La **pauvreté** est un terme caractérisant la situation d'un individu, d'un groupe de personnes ou d'une société qui ne dispose pas des ressources suffisantes pour lui permettre de satisfaire ses besoins fondamentaux et de se développer normalement. La pauvreté réfère primitivement à l'accès à la [nourriture](#), l'[eau potable](#), les [vêtements](#), le [logement](#) et le chauffage, mais avec le progrès technologiques et le développement des sociétés elle concerne également l'accès à des ressources comme l'électricité et les communications, et de manière générale l'ensemble des [conditions de vie](#), incluant l'accès à des soins de santé et l'éducation. Le terme "pauvreté" est relatif à celui de [richesse](#), et fait référence aux situations d'inégalités économiques et politiques entre individus et entre sociétés.

La pauvreté est un phénomène qui peut être considéré sous divers aspects en lien avec la richesse disponible, l'organisation du travail et le chômage, le développement des sociétés et les modes d'impositions des gouvernements. Elle est estimée au moyen de seuils de faibles revenus (un individu est considéré à faible revenu lorsque son niveau de vie est inférieur au seuil choisi).⁴⁹

La pauvreté et l'exclusion sociale

« La pauvreté et l'exclusion sociale constituent des déterminants majeurs de la santé et du bien-être. De nombreuses données épidémiologiques mettent en évidence que les mauvaises conditions économiques et sociales se traduisent par une prévalence plus élevée de comportements néfastes à la santé, par l'accroissement de problèmes de santé physique et mentale, par des écarts importants dans l'espérance de vie et par un plus grand nombre de décès prématurés. Ce constat renforce l'importance que nous devons accorder à la réduction des inégalités de santé et de bien-être liées à la pauvreté. »⁵⁰ L'accès au transport est aussi un déterminant important de la santé. Il est donc important pour nous qu'il soit accessible physiquement et financièrement.

Exclusion sociale

L'exclusion sociale correspond à un manque d'appartenance, au fait de ne pas être accepté et reconnu. Les gens qui sont socialement exclus sont plus vulnérables économiquement et socialement, et par conséquent, ils ont tendance à avoir des expériences amoindries dans la vie. La pauvreté constitue l'un des facteurs clés de

⁴⁸ Définitions élaborées en collaboration avec le Chantier mobilité Sainte-Foy, rapport d'enquête, Mobilité et exclusion sociale à Sainte-Foy.

⁴⁹ Au Canada et au Québec, ce sont les termes utilisés dans les statistiques officielles et on précise qu'il ne s'agit pas de seuils de pauvreté. Nous ne disposons pas présentement d'un seuil de faible revenu qui ferait la démarcation entre être pauvre et ne pas l'être. La MPC est un seuil qui permet de suivre les situations de pauvreté sous l'angle de la couverture des besoins de base (cf Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion. (2009). Prendre la mesure de la pauvreté. Proposition d'indicateurs de pauvreté, d'inégalités et d'exclusion sociale afin de mesurer les progrès réalisés au Québec. Avis au ministre. Québec: Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion. Voir http://www.mess.gouv.qc.ca/publications/pdf/CEPE_Avis.pdf)

⁵⁰ Gouvernement du Québec, Ministère de l'Emploi, de la Solidarité sociale et de la Famille. Plan d'action gouvernemental en matière de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Bibliothèque nationale du Québec, avril 2004.

l'exclusion.⁵¹ L'exclusion sociale est un concept très large englobant une multitude de situations et de réalités. Elle se traduit non seulement par un manque de moyens matériels, mais également par une incapacité à prendre part à la société aux points de vue social, économique, politique et culturel. Le manque d'accessibilité au transport isole d'avantage les plus pauvres. Parmi ceux-ci, on risque de retrouver plus de femmes. En effet, elles ont encore un revenu moyen plus bas que celui des hommes. Elles sont aussi utilisatrices des transports collectifs en plus grands nombre que les hommes.

Sur la base d'une étude détaillée, il a été démontré par Bensasson *et al.* (2001) que les populations les plus pauvres sont celles qui subissent le plus les manques et les déficits de l'offre en transport en commun pour l'accès aux ressources de la ville dès lors qu'elles n'ont pas accès à une voiture.

L'exclusion en tant que défavorisation

La défavorisation ou le cumul de désavantages est un cadre d'analyse fréquemment utilisé pour comprendre les différentes facettes de l'exclusion. On s'intéresse au cumul de différents désavantages ou handicaps qui mènent à des situations de vulnérabilité ou d'exclusion. Selon Groulx : « Le cumul des désavantages correspond à un état de défavorisation durable dans divers domaines de l'existence tels que le logement, la santé, l'alimentation, les loisirs et la participation sociale. Le "risque statistique" n'est pas aléatoire et varie selon les caractéristiques sociodémographiques et les situations personnelles, familiales et sociales des personnes. L'exclusion reste ici liée à la plus ou moins grande capacité de mobiliser un ensemble de capitaux qui agiraient comme rempart vis-à-vis des événements ou des situations difficiles, déstabilisateurs dans les parcours de vie des personnes »⁵².

Personne en situation de pauvreté

Dans le cadre de cette enquête, le seuil que nous utiliserons pour les personnes en situation de pauvreté sera la *Mesure de faible revenu* 60% (MFR 60)⁵³, c'est-à-dire les personnes seules qui gagnent moins de 22 199\$ après impôt. Il s'agit de la moyenne pour le Québec car nous n'avons pas le calcul disponible pour la région de Québec.

Personnes en situation de pauvreté à Québec :

Dans le dernier rapport du Directeur général de la Santé publique (DGSP) de la région de la Capitale nationale portant sur les inégalités sociales en santé de 2012, il est indiqué qu'en 2005, 12% de la population vivait sous le seuil de faible revenu 50% (MFR 50). Selon l'Institut de la statistique du Québec, la Communauté urbaine de Québec sans la Rive-sud, ou le territoire desservi par le Réseau de transport de la Capitale (RTC), correspond à

⁵¹ Conseil canadien de développement social, la prévention de la criminalité juvénile par le développement social, http://www.ccsd.ca/resources/CrimePrevention/f/d_exclusion.htm.

Voir aussi Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion. (2014). L'exclusion sociale : construire avec celles et ceux qui la vivent. Vers des pistes d'indicateurs d'exclusion sociale à partir de l'expérience de personnes en situation de pauvreté. Québec: Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion.

Voir : http://www.cepe.gouv.qc.ca/publications/pdf/CEPE_L'exclusion_sociale.pdf.

⁵² GROULX, Lionel-Henri, *Les facteurs engendrant l'exclusion au Canada : survol de la littérature multidisciplinaire*, Québec, Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, CEPE, Québec, 2011, p.7.

⁵³ Voir aussi Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion. (2014). L'exclusion sociale : construire avec celles et ceux qui la vivent. Vers des pistes d'indicateurs d'exclusion sociale à partir de l'expérience de personnes en situation de pauvreté. Québec: Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion. http://www.cepe.gouv.qc.ca/publications/pdf/CEPE_L'exclusion_sociale.pdf

une population de 580 000 personnes en 2015. Si nous lui appliquons le taux de 12% du DGSP, nous obtenons 69 600 personnes vivant sous le seuil de faible revenu. Selon nous, la MFR 60% est une mesure plus adéquate du seuil de pauvreté ce qui donnerait un taux encore plus élevé. Si nous considérons que les aîné-e-s, les enfants et les étudiant-e-s, bénéficient déjà d'un tarif réduit, la population admissible à la tarification sociale du transport en commun à Québec correspond à environ 42 000 personnes en 2015.

Accessibilité sociale :

Revendiquer l'accessibilité sociale du transport en commun, c'est exiger un coût que les personnes à faible revenu ont les moyens de payer, mais aussi avoir un bon service (horaire, fréquence de passage) dans les secteurs de la ville où elles habitent. L'accessibilité sociale est une dimension importante pour un développement viable de notre région. De plus : « L'accessibilité physique aux moyens de transport à un prix abordable et sans discrimination s'avère un élément incontournable pour favoriser l'équité en santé (Rapport du directeur général de la santé publique sur les inégalités sociales de santé, 2012, p. 33)⁵⁴. »

Tarification sociale :

Obtenir un tarif réduit pour toutes les personnes sous la MFR 60%, soit 22 199\$ et moins en 2013 (voir la section méthodologie pour avoir des précisions sur cette mesure statistique).

⁵⁴ Shelley-Rose Hyppolite et al. Rapport du directeur général de la santé publique sur les inégalités sociales de santé 2012, *Comprendre et agir autrement pour viser l'équité en santé dans le territoire de la Capitale nationale*, Agence de la santé publique de la Capitale nationale, Québec, 2012, p.33.

Annexe 6

Liste des différents experts consultés

- 1 - Marc Boutin, docteur en géographie urbaine et spécialiste de la Ville de Québec
- 2 – André Bélisle, écologiste, membre fondateur et président sortant de l'AQLPA, Association québécoise de prévention de la pollution atmosphérique.
- 3 – Vivian Labrie, ethnologue chercheure, instigatrice de la loi québécoise visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale.
- 4 – Laurence Letarte, doctorante en aménagement du territoire à l'Université Laval et membre du Chantier mobilité Ste-Foy.
- 5 – Gérald Doré, organisateur communautaire et sociologue, professeur retraité de l'École de service social de l'Université Laval
- 6 – Lorraine Gaudreau, professeure au département de travail social de l'Université du Québec à Rimouski, campus de Lévis.
- 7– Nicole Bouchard, organisatrice communautaire au CLSC de L'Ancienne-Lorette Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale.

Annexe 7

La tarification sociale du transport en commun Étude du cas de Calgary et argumentaire pour Montréal

Le Conseil des Montréalaises, mai 2012.

Crédits

Coordination

Guyline Poirier, coordonnatrice

Recherche et rédaction

Hélène Lamarre, agente de recherche

Soutien administratif

Kheira Chakor, secrétaire d'unité administrative

Membre responsable du dossier

Ginette Drouin, vice-présidente

Membres du Conseil des Montréalaises

Marie Leahey, présidente, Ginette Drouin, vice-présidente, Emmanuelle Hébert, vice-présidente, Lydya Assayag, Anna Biro, Danielle Casara, Julie Cunningham, Rose-Andrée Hubbard, Michelle Issa, Mariane Labrecque, Isabelle Leblond, Roselyne Mavungu, Anne Richard-Webb.

Ce document a été déposé auprès des membres du Conseil des Montréalaises lors de leur rencontre régulière mensuelle du 16 mai 2012.

Conseil des Montréalaises

1550, rue Metcalfe, 14e étage, bureau 1424

Montréal (Québec) H3A 1X6

Téléphone : 514 868-3665

Télécopieur : 514 868-5810

Courriel : conseildesmontrealaises@ville.montreal.qc.ca

Web : ville.montreal.qc.ca/conseildesmontrealaises

Table des matières

Le Conseil des Montréalaises.....	2
Introduction.....	3
1. Un projet de longue haleine	4
2. Mise en œuvre de la politique de tarification sociale.....	8
3. Bénéfices et limites du programme	10
4. Facteurs de succès de l'adoption du programme.....	13
5. Tarification sociale : une possibilité à Montréal? Mythes et réalités.....	14
Conclusion.....	23
Bibliographie.....	24

Introduction

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.

Pour cette raison, l'accessibilité au transport est une préoccupation constante du Conseil des Montréalaises. En effet, ses avis précédents¹ ont démontré que les femmes vivent des enjeux particuliers en matière de mobilité. Poursuivant dans la même lignée, cette étude consiste à analyser une ville où la tarification sociale des transports en commun a été expérimentée.

La tarification sociale des transports en commun est reconnue pour ses avantages individuels et collectifs, sociaux et économiques. Effectivement, elle constitue l'un des instruments permettant de lutter contre la pauvreté et de favoriser l'inclusion sociale. En fixant le coût des services collectifs payants en fonction du revenu des usagers – et non de leur âge, de leur appartenance à une catégorie (par exemple, étudiant ou bénéficiaire de l'aide sociale) ou de leur handicap – elle permet aux plus défavorisés de bénéficier des services au même titre que les plus fortunés et, au final, de participer pleinement à la société (Makhoul, 2008). Il ne s'agit donc pas de remplacer les tarifs réduits existants, mais plutôt de les bonifier en permettant aux individus à faible revenu de figurer au nombre des bénéficiaires.

Afin de découvrir s'il est possible d'adopter un tel programme à Montréal et d'alimenter la réflexion et les discussions récurrentes de nos partenaires, nous étudions le cas de Calgary. Cette ville fait office de pionnière en la matière au Canada et pratique la tarification sociale des transports en commun depuis 2005. Ainsi, la première partie de ce rapport expose le processus ayant mené à l'adoption de la tarification sociale des transports en commun à Calgary, sa mise en œuvre, ses bénéfices et ses limites. Vient ensuite une analyse des facteurs ayant contribué à cette adoption. Puis, nous comparons les contextes albertain et montréalais avant de discuter, en conclusion, de la faisabilité d'un tel projet à Montréal.

Un projet de longue haleine

La tarification des transports en commun à Calgary est un projet de longue haleine pour lequel les groupes militent depuis 1998. C'est d'abord le *Calgary Committee for Discounted Transit Passes* (ci-après nommé comité) qui défend le projet dans l'optique de permettre aux personnes gravement handicapées dépendant de l'aide gouvernementale (*Assured Income for the Severely Handicapped program*, désigné sous l'acronyme AISH) de profiter des transports collectifs en dépit de leur faible revenu. Grâce à un travail de sensibilisation continu (information sur les enjeux liés au transport des personnes handicapées, recensement de cas vécus, rencontres fréquentes avec les élus, participation aux conseils municipaux, etc.), le projet acquiert dès 1999 l'appui de fonctionnaires, du conseil municipal et du service chargé de la gestion du transport en commun, le *Calgary Transit department* (Makhoul, 2008). Au cours des années suivantes, des citoyens défavorisés, des ONG œuvrant dans le domaine et mêmes des compagnies privées joignent leur voix au comité, chacun participant à diffuser les informations et à promouvoir la cause au sein de leur réseau (*Vibrant Communities Calgary*, VCC 2008). Ces membres se réunissent une fois chaque mois (VCC, 2008).

En raison de la proximité des sables bitumineux, la ville de Calgary connaît au début des années 2000 une période de forte croissance territoriale, démographique et économique et ses services ne correspondent plus à la demande (Makhoul 2008). La Ville de Calgary est consciente du défi : « Les résidents et le conseil municipal reconnaissent que le tissu social de leur ville a besoin de plus d'attention afin d'absorber les contraintes créées par un ville connaissant à la fois une grande richesse et une grande pauvreté » (Makhoul, 2008, 311). Désireux de répondre aux besoins de sa population défavorisée, mais ne disposant pas des ressources nécessaires pour ce faire, le conseil municipal endosse officiellement le principe de tarification sociale proposé par le comité en avril 2002, et décide de le soumettre devant l'association des municipalités urbaines de l'Alberta (*Alberta Urban Municipalities Association*) (VCC 2006). Cette dernière adopte, en septembre 2002, une résolution demandant au gouvernement provincial d'instaurer un laissez-passer mensuel à taux réduit pour les Albertaines et Albertains bénéficiaires de programmes sociaux à faible revenu (VCC 2006).

Le *Calgary Committee for Discounted Transit Passes* est formé à l'origine par un petit nombre de citoyens préoccupés par la question du transport abordable des personnes handicapées (VCC 2006). Ce n'est que plus tard que leur vision s'étend à la population en situation de pauvreté dans son ensemble. Calgary Transit se fait un devoir d'offrir un service de qualité et abordable afin que le plus grand nombre possible de citoyens en profite, participant du coup au développement social, durable et économique de la ville (Ville de Calgary 2012).

La révision du programme AISH, en 2003, offre au comité, avec le soutien et l'aide de la Ville de Calgary, l'occasion de faire valoir la tarification sociale et, surtout, de convaincre le gouvernement provincial d'assumer sa juste part du financement d'une telle mesure (Makhoul, 2008). En effet, si la Ville est responsable du transport collectif et accepte d'éponger sa part des coûts, les programmes de sécurité du revenu restent une compétence provinciale (Makhoul, 2008).

Cependant, l'Alberta est historiquement une province d'allégeance conservatrice, peu favorable à l'intervention de l'État que ce soit en matière de services sociaux ou d'économie et la démarche n'obtient pas le succès escompté. En février 2004, le comité propose donc au conseil municipal de partager les coûts du programme entre les deux paliers de gouvernements; la Ville entreprend des démarches afin de réunir les différents représentants pour en discuter (VCC 2006).

La tenue simultanée des élections provinciales et municipales, en octobre 2004, offre au comité une tribune médiatique qui lui permet d'attirer l'attention du grand public. Plus particulièrement, cela permet de sensibiliser la population et de modifier la perception populaire en présentant la pauvreté comme un problème collectif – et non individuel – dont les causes sont systémiques (Makhoul, 2008). L'accessibilité du transport collectif pour les personnes handicapées devient un enjeu électoral.

La médiatisation de la cause a aussi pour effet d'attirer de nouveaux partenaires influents, dont le Centraide Calgary qui a acquis une grande influence auprès des élus en organisant des tables rondes sur la réforme de l'AISH (Makhoul, 2008). Cette nouvelle association prend le nom de Fair Fares Calgary (que l'on peut traduire par tarifs équitables, ci-après désigné sous l'acronyme FFC) et se dote d'une réelle structure institutionnelle traditionnelle incluant deux présidents/portes-paroles, abandonnant du coup son approche communautaire.

La cause bénéficie dorénavant d'une assise sociale beaucoup plus large et diversifiée (bailleurs de fonds, donateurs, élus, ONG, citoyens défavorisés, etc.), qui lui permet d'augmenter considérablement sa crédibilité.

À la suite des élections, la nouvelle administration municipale se montre plus sensible à la question et commande un rapport analysant le coût de la tarification sociale, auquel FFC collabore. Cette ouverture de principe n'empêche pas l'administration de voter une augmentation significative (soit 5\$ pour les adultes et 7\$ pour les jeunes) du coût du transport en commun.

Cet organisme est co-fondateur de *Vibrant Communities Calgary* (VCC), fait partie d'un réseau national pancanadien de 15 communautés réunies dans l'objectif de réduire la pauvreté en mobilisant la population et les décideurs afin de partager idées, ressources et stratégies (Makhoul, 2008). Du coup, FFC devient un comité d'action de VCC. Fair Fares Calgary se donne pour mission de sensibiliser le public sur les enjeux relatifs au transport des personnes défavorisées et les ressources disponibles, de collecter des histoires vécues et de découvrir des solutions en matière de transport abordable (VCC 2006). FFC intensifie donc ses représentations et lance une campagne de mobilisation populaire au printemps 2005. Elle distribue donc 2000 cartes postales expliquant l'enjeu et invite la population à les remplir et à les envoyer à leur conseiller municipal afin de démontrer leur soutien à la tarification sociale. L'initiative porte fruit puisque les élus reçoivent plusieurs centaines de lettres et de cartes postales.

En août 2005, après des années de négociations infructueuses auprès du gouvernement provincial, la Ville de Calgary décide de puiser dans son budget de transport afin de financer un projet pilote offrant aux bénéficiaires de l'AISH une passe mensuelle à moitié prix (*Low Income Transit Pass*) (VCC 2007).

À partir de janvier 2006, la tarification sociale est étendue à toutes les personnes résidentes à faible revenu. Il reste qu'il s'agit toujours d'un projet pilote, dont la survie est incertaine. Son financement est tiré de différentes sources et doit être approuvé d'année en année par le conseil municipal (Makhoul, 2009). En effet, le programme est d'abord financé à même le fond de réserve fiscal de la municipalité en 2006. L'année suivante, la Ville envisage de puiser dans le budget réservé à la famille et la communauté (*Family and Community Support Services*), mais l'opposition populaire est si forte qu'elle préfère recourir aux revenus de Calgary Transit (VCC 2006).

Au même moment, la Ville adopte la politique d'égalité sociale Fair Calgary ayant pour objectif de réduire les inégalités entre citoyennes et citoyens, notamment en ce qui a trait à l'accès aux services payants, aux installations et aux espaces publics. Elle se veut un « filtre d'équité » conçu afin d'assurer que chaque programme et plan d'action de la Ville soit sensible aux besoins particuliers et constitue de fait une avancée positive aux yeux du comité (Ville de Calgary 2006). En outre, deux conseillers municipaux, Joe Ceci et Gord Lowe, se joignent officiellement à FFC afin de contribuer à faire avancer la cause (VCC 2006).

Voyant approcher la fin du projet pilote (prévue pour 2007), FFC intensifie ses efforts afin de convaincre le gouvernement albertain de financer le programme. En février 2006, il lance une campagne de lettres à l'échelle provinciale demandant que le gouvernement de l'Alberta finance le transport à prix abordable dans toute la province par le biais de subventions à hauteur de 2,25 \$ par habitant (VCC 2006).

En avril, un conseiller municipal membre de Fair Fares Calgary rencontre le ministre albertain des Ressources humaines et de l'Emploi, puis en septembre 2006, l'organisme a la chance de présenter le projet devant le Comité permanent des politiques provinciales sur l'éducation et l'emploi (VCC 2008; VCC 2006). À la suite à cette rencontre, le gouvernement accepte de créer une commission afin d'étudier la question de la tarification sociale du transport (VCC 2008). Toutefois, FFC n'obtient toujours pas le succès escompté puisque, en avril 2006, le gouvernement refuse d'accorder une aide supplémentaire à celle qu'il fournit déjà en matière de transport en commun (VCC 2008).

FFC consacre l'année 2007 à assurer la survie du projet pilote, notamment en participant, avec la Ville, à l'élaboration du budget municipal et à un sondage auprès de 401 usagères et usagers de la passe à taux réduit (VCC 2006; VCC 2009). Ce sondage révèle que le programme a un effet bénéfique sur leur participation économique (travail et éducation) et sociale (bénévolat, engagement) (VCC 2009). Finalement, en 2008, le conseil municipal vote pour l'adoption permanente du programme de tarification sociale financé à même le budget des transports (Makhoul, 2009).

Cependant, la question du financement n'est toujours pas réglée. FFC et la Ville de Calgary poursuivent leurs représentations auprès du gouvernement provincial afin d'obtenir qu'il paie sa juste part du programme. Dans cette optique, FFC poursuit son travail de sensibilisation auprès de la population afin de conserver son soutien. L'enjeu du financement devient crucial en 2011, alors que Calgary Transit connaît des difficultés budgétaires et demande une révision du programme afin de déterminer si un autre service peut en assumer la gestion et le financement, ou encore s'il est possible de réduire les rabais accordés sans « créer une barrière pour ceux dont la capacité de payer est moindre » (Calgary Transit, 2011).

Il faut noter que ces difficultés découlent de l'incapacité de Calgary Transit d'atteindre le ratio revenu/coût fixé à 55 %. Les coûts d'exploitation des transports collectifs ont augmenté de 23 %, depuis 2007, alors que les tarifs des usagers qui constituent la principale source de revenu n'ont augmenté que de 12 %, ce qui porte le ratio revenu/coût à 53 % (Calgary Transit, 2011). Il ne s'agit donc pas d'un déficit, mais bien d'un revenu moins important que désiré.

Mise en œuvre de la politique de tarification sociale

Comme nous venons de le voir, le programme de tarification sociale des transports en commun à Calgary est administré par le service municipal des transports, Calgary Transit. Les coûts d'exploitation annuels du programme sont estimés à 2 millions de dollars, puisés à même les revenus de Calgary Transit qui s'élèvent à 26 millions de dollars (Makhoul, 2008). Le prix de la passe pour les personnes à faible revenu est fixé à 50 % du tarif régulier mensuel pour les adultes, soit 35 \$ à l'origine (Calgary Transit, 2011). Le tarif a augmenté au fil des années jusqu'à 41,50 \$, pour être ramené, en 2011, à 40 \$, ce qui représente une escompte de 56 % (Calgary Transit, 2011). À l'origine, les citoyennes et citoyens désirant bénéficier de ce rabais devaient être âgés entre 18 et 64 ans (les enfants et les personnes âgées bénéficiant déjà d'un rabais), résider à Calgary depuis plus d'un an et prouver que leur revenu est inférieur à 15 500 \$ (Makhoul, 2008).

Ils devaient ensuite se rendre en personne⁸, avec une preuve d'identité avec photo et leur dernier rapport d'impôt, dans l'unique centre prévu (Ville de Calgary, 2012).

Les critères d'éligibilité ont depuis été révisés. Ainsi, afin d'augmenter le nombre de ménages bénéficiant de la tarification sociale, le calcul du revenu admissible équivaut dorénavant à 75 % du seuil de faible revenu⁹ déterminé par le gouvernement canadien et varie selon le nombre de personnes dans le ménage. Par exemple, une personne seule doit gagner moins de 16 978 \$ pour être admissible alors que la limite est fixée à 21 137 \$ pour un couple (Ville de Calgary, 2012). De même, il n'est plus nécessaire de résider à Calgary depuis un nombre d'année minimal : depuis 2009, il suffit d'y avoir une adresse lors de l'application initiale et du renouvellement annuel, ce qui permet aux nouveaux résidents de bénéficier du programme (VCC, 2009). De même, la liste des documents servant à prouver le revenu a été bonifiée afin de mieux refléter la situation financière courante des bénéficiaires – et non uniquement celle de l'année précédente – faisant en

Les personnes âgées bénéficient d'un programme encore plus avantageux puisqu'elles peuvent se procurer une passe annuelle au prix de 35 \$, ou 15 \$ si leur revenu est faible (*Calgary Transit*, 2011). Il est aussi possible de se faire représenter par leur gardien légal ou leur curateur. De plus, les personnes handicapées enregistrées au programme municipal de transport adapté peuvent appliquer par courrier (Ville de Calgary, 2012). Le seuil de faible revenu est une limite sous laquelle « une famille est susceptible de consacrer une part plus importante de son revenu à l'alimentation, au logement et à l'habillement qu'une famille moyenne » (Statistique Canada, 2006).

Pour faire en sorte de permettre aux personnes dont la situation s'est détériorée récemment de bénéficier du programme (VCC 2009). Enfin, pour plus d'accessibilité, de nouveaux emplacements administratifs ont été ajoutés suivant la localisation géographique des ménages à faible revenu (dont un ouvert le samedi avant-midi) (VCC 2007; Ville de Calgary 2012).

Lors de son lancement en 2005, 2 000 bénéficiaires de l'AISH se sont réclamés du programme de taux réduit. En 2011, au total, 10 000 chômeurs, parents célibataires, travailleuses et travailleurs du salaire minimum (*working poor*) et bénéficiaires de programmes de sécurité du revenu en bénéficient annuellement et ce sont 77 909 passes mensuelles qui sont vendues chaque année (VCC, 2007; Calgary Transit, 2011).

Bénéfices et limites du programme

« 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 à toutes les activités qu'ils choisissent » (VCC, 2008).

L'accès à un transport abordable est réputé avoir plusieurs effets bénéfiques, tant pour l'individu que sa communauté. En ayant accès plus facilement 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 (VCC, 2006; Makhoul, 2008). En effet, la mobilité permet aux individus de développer les qualifications nécessaires à l'embauche, puis de rechercher un emploi. De même, elle leur permet de consommer – ne serait-ce que pour leurs besoins fondamentaux, dont la nourriture – et donc de participer au roulement de l'économie. Ainsi, « les avantages économiques du transport abordable comprennent une augmentation du bassin d'emploi et une réduction du roulement du personnel en supprimant l'un des obstacles à l'emploi pour salariés à faible revenu.

Les personnes qui sont capables de travailler parce qu'elles ont accès au transport à prix abordable contribuent à la société moyennant le paiement d'impôts sur le revenu. En outre, l'augmentation du nombre de gens qui travaillent entraîne des économies de l'assurance emploi et prestations d'assistance sociale » en permettant aux individus de subvenir à leurs propres besoins (VCC 2008). En outre, la Ville de Calgary elle-même fait des économies puisqu'un nombre réduit d'automobiles sur le réseau routier signifie que les investissements requis pour sa construction et son entretien sont réduits (Ville de Calgary 2012).

« 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 » (Orfeuil, 2004 : 49). Cette faible capacité de mobilité peut, par exemple, en amener certains à demeurer bénéficiaire de transferts sociaux, la (re)prise d'une activité professionnelle étant au final plus coûteuse que bénéfique, financièrement, du fait des coûts des déplacements (Orfeuil, 2004 : 108). D'autres tendront à réduire significativement leurs activités sociales, ne pouvant être en mesure de rejoindre leurs parents, amis ou connaissances sur leurs lieux de loisirs, cela les privant par la même occasion des diverses opportunités que de tels contacts peuvent apporter. Ces « trappes à pauvreté » apparaissent donc liées, de façon non négligeable, à des problèmes de mobilité (Orfeuil, 2004 : 108) » (CM 2008, 14).

Du point de vue social, l'accès au transport abordable permet aux individus en situation de pauvreté de participer pleinement à la vie collective en leur permettant d'accéder aux activités, aux loisirs et aux services, de faire du bénévolat ou encore de visiter leurs amis, famille ou communauté religieuse, ce qui, au final, contribue à améliorer leur qualité de vie et contribue à leur inclusion sociale (Makhoul, 2008; VCC, 2006).

Enfin, un transport abordable encourage la population à préférer ce mode de transport à l'automobile, ce qui est bénéfique pour l'environnement puisqu'un nombre réduit de véhicules sur les routes signifie que la pollution (air, bruit) est réduite de façon proportionnelle (Makhoul, 2008; Ville de Calgary, 2012).

Le sondage effectué auprès des bénéficiaires de la passe à taux réduit à Calgary confirme ces affirmations. En effet, 49 % des répondants ont pu trouver un nouvel ou un meilleur emploi en ayant accès à un mode de transport abordable et 59 % soutiennent que l'accès à un transport abordable leur a permis de conserver leur emploi (VCC, 2008). Ce sont 55 % d'entre eux qui considèrent que leur situation économique personnelle a été bonifiée (*Calgary Transit* et VCC, 2007). Les usagers ont affirmé que leur usage des transports en commun pour se rendre au travail (10 %) et pour aller à l'école (6 %) a augmenté (*Calgary Transit* et VCC, 2007).

Presque toutes les personnes répondantes (97 %) considèrent que leur qualité de vie a augmenté grâce à la passe (*Calgary Transit* et VCC 2007). Elles ont pu ainsi accéder plus facilement aux loisirs et activités culturelles (18 %), faire du bénévolat (17 %), utiliser les services médicaux ou dentaires (11 %), faire l'épicerie (10 %) ou acheter d'autres biens de consommation (8 %), assister à des services religieux (7 %) ou encore rendre visite à leurs amis et famille (3 %) (*Calgary Transit* et VCC 2007). Finalement, les transports en commun constituent le principal mode de transport de 75 % des usagers. C'est d'ailleurs le seul moyen de transport utilisé par 50 % d'entre eux -ce qui signifie qu'il s'agit d'un besoin essentiel (*Calgary Transit* et VCC 2007).

« Leur capacité à se déplacer est alors fortement tributaire d’une offre en transport qui leur soit accessible, ce qui n’est pas toujours le cas. Or, c’est entre autres par une plus grande mobilité, par l’élargissement de leur espace d’action que les femmes peuvent aller chercher ou obtenir un meilleur emploi, de meilleurs revenus » (CM 2007, 5).

Cependant, le programme n’est pas sans limites. D’abord, on critique le fait que le revenu admissible est fixé à un seuil ridiculement bas, ce qui empêche plusieurs milliers de personnes vivant en situation de précarité financière d’en bénéficier (VCC, 2009). En outre, même à ce taux réduit, il reste que de nombreux citoyennes et citoyens sont trop pauvres pour acheter la passe mensuelle et préfèrent continuer à payer à chaque passage. De plus, la nécessité de fournir une preuve de résidence empêche les personnes sans-abris de bénéficier du programme puisqu’elles n’ont pas d’adresse, par définition. Ensuite, le programme est peu connu : seuls 10 000 des 35 000 résidents admissibles l’utilisent (VCC, 2008). Enfin, les résidents doivent appliquer séparément pour chacun des programmes de soutien financier (fédéral, provincial, municipal), souvent dans différents endroits, ce qui complique et dédouble le processus (VCC, 2009).

4 Facteurs de succès de l’adoption du programme

L’analyse de l’historique de l’adoption du programme de tarification sociale nous révèle quatre grands facteurs ayant contribué au succès de l’adoption de la politique de tarification sociale du transport en commun à Calgary.

L’engagement des groupes communautaires est le premier de ces facteurs, puisque sans eux le projet n’aurait jamais vu le jour. Ces groupes ont initié le projet et l’ont porté pendant près d’une décennie. Pugnaces, ils ont refusé d’abandonner malgré les refus répétés. Se dotant de porte-paroles attitrés et crédibles et d’une structure administrative apte à encadrer leurs activités, ils ont créé un réseau de partenaires réputés et élargi les intérêts représentés (allant des personnes handicapées à l’ensemble de la population défavorisée).

Le second facteur est aussi certainement le plus important, selon Makhoul (2008) : le soutien de la Ville et la volonté politique de soutenir les citoyens défavorisés. Si l’engagement des groupes constitue le moteur du projet, celui des élus en est le catalyseur. Grâce à leur appui (notamment des conseillers municipaux Ceci et Lowe) et celui de Calgary Transit, le processus s’est accéléré, le projet a été adopté puis renouvelé, et ce, en dépit du refus du gouvernement albertain de le financer. Cette collaboration entre les groupes et la Ville est unique et nous démontre que le processus d’adoption est aussi important que le résultat puisqu’il a influencé plusieurs facettes du programme.

Par exemple, le comité a collaboré étroitement à la recherche de financement, puis, grâce à sa connaissance intime des réalités vécues par les individus, a bonifié le programme une fois adopté (élargissement des bénéficiaires, emplacements des lieux pour appliquer, etc.) pour qu’il réponde le mieux possible aux besoins de ses usagères et usagers.

La stratégie adoptée afin de promouvoir le programme est un autre facteur influent. Dès le début, le comité a mis un soin particulier à sensibiliser et à informer la population et les élus en se rendant sur le terrain pour les rencontrer. En utilisant des exemples de cas vécus, il a réussi à faire connaître les contraintes rencontrées par les personnes handicapées ou défavorisées en matière de transport et leurs impacts sur leur vie quotidienne.

Mais, surtout, il a su présenter l'enjeu comme un problème collectif – et non individuel – dont les racines sont systémiques, ce qui lui a acquis le soutien populaire. Ce soutien populaire est le dernier facteur ayant contribué au succès du programme. Effectivement, des centaines de citoyennes et citoyens ont participé aux campagnes du comité (cartes postales, lettres) et ont fait connaître leur appui à leur élu, ce qui a contribué à convaincre les élus de le soutenir en retour.

[...] (Nous avons supprimé le chapitre 5 du Rapport du Conseil des Montréalaises sur l'expérience de tarification sociale à Calgary.)

Conclusion

La présente étude de cas nous permet de constater que les facteurs ayant contribué au succès de l'adoption du programme à Calgary sont présents à Montréal bien qu'au stade embryonnaire.

L'idée d'implanter la tarification sociale des transports à Montréal a déjà commencé à germer dans l'esprit de plusieurs acteurs locaux et Transport 2000 Québec semble déterminé à initier un mouvement social apte à entraîner un changement. Pour l'instant, ceux-ci agissent de façon isolée, mais Transport 2000 entend regrouper tous ces acteurs au sein d'une coalition.

Même si l'administration municipale et la STM semblent peu favorables, il reste que le projet de rendre les transports en commun plus abordables possède l'appui de quelques élus, notamment de Projet Montréal.

Un travail important de sensibilisation reste à faire, autant auprès des élus et de la Ville, que de la STM et du grand public, afin de les convaincre que l'accès à la mobilité est un enjeu collectif dont les bénéfices – et les conséquences – sociaux et économiques atteignent l'ensemble de la population.

Il est vrai que Montréal possède un tarif régulier du transport en commun moins élevé et un meilleur salaire minimum que Calgary. Cependant, la pauvreté touche un peu plus du cinquième de la population montréalaise dans son ensemble et les femmes en souffrent particulièrement. Le besoin d'un tel programme ne peut donc être mis en doute. Quant au manque de ressources évoqué par la STM, mentionnons seulement que Calgary y est arrivé avec des moyens beaucoup plus limités.

Nous ne pouvons qu'espérer que cette présente étude permettra à la Ville de Montréal et à la STM de prendre conscience que les impacts positifs d'un tel programme en matière de réduction de pauvreté et d'inclusion sociale compensent largement le coût relativement peu élevé de sa mise en œuvre.

Annexe 8

Interventions médiatiques sur l'accessibilité sociale du transport en commun et la pollution atmosphérique

Un traineau pour Noël

À tous les mois de décembre, la Guignolée de médias sensibilise la population aux enjeux de la pauvreté et aux conditions de vie des gens aux prises avec la précarité alimentaire. J'aimerais profiter de l'occasion pour vous dire à quel point je suis inquiète de la hausse du coût de la vie. À tout point de vue, nourriture, loyer, vêtements, tout ne fait qu'augmenter. Et n'oublions pas les tarifs du transport en commun qui grimpent à chaque année. En ce moment, il m'en coûte 76,75\$ par mois pour me déplacer dans la ville de Québec. Comment une personne en situation de pauvreté peut-elle y arriver ? Pour une personne à l'aide sociale, cela représente 13% de son budget si elle est considérée sans contrainte et, 8% si elle est réputée ayant des contraintes sévères à l'emploi. Comment peut-elle se déplacer adéquatement pour se rendre à une entrevue, à un rendez-vous chez le médecin ou simplement aller voir sa famille ? Le transport en commun est essentiel pour toute personne, riche ou pauvre. Ne devrait-il pas être plus abordable afin que les personnes en situation de pauvreté puissent elles aussi se déplacer et mieux vivre ? Toute personne ne devrait-elle pas y avoir accès sans avoir à se soucier du prix ? J'aimerais que les autorités compétentes se penchent sur ce problème et trouvent le moyen pour que chacun, chacune, puisse se déplacer en toute quiétude. Je vous rappelle qu'il existe des tarifs pour les étudiants et les personnes âgées, alors pourquoi pas pour les personnes en situation de pauvreté ? À la veille de la période des fêtes, je souhaite que le transport devienne solidaire et accessible à tous et à toutes.

Monique Toutant

Le Soleil, Courrier des lecteurs, décembre 2012

Une entrevue à la télé de Radio-Canada en décembre 2012

Le 13 décembre 2012, je reçois un appel de mon ami Robert Roussel qui m'annonce une hausse des tarifs d'autobus pour le Réseau de transport de la capitale. Il me demande si j'ai le goût de faire une entrevue à la télévision. Je lui dis oui. Il appelle à la télé de Radio-Canada et nous passons au télé-journal ce soir-là. Robert et moi, sommes deux personnes qui militons pour la justice sociale. Le fait que le transport en commun soit rendu inabordable à 81.25\$ pour la passe mensuelle, on s'est dit : Il faut faire quelque chose, ça n'a pas de bon sens, c'est 15% des revenus d'une personne à l'aide sociale pour qu'elle puisse se payer le transport en commun. De là est venue l'idée de pousser de plus en plus sur le principe d'une tarification sociale du transport en commun. Pour moi, c'est important parce que tout le monde a besoin de se déplacer. Que ce soit pour aller chez le médecin, à l'épicerie, faire du militantisme, etc. Je trouve que c'est une cause très importante qu'il ne faut pas mettre de côté. Il y a beaucoup de gens qui prendraient le transport en commun si c'était moins dispendieux. De là est venue l'idée de former le Comité du CAPMO pour l'accessibilité sociale au transport en commun.

Monique Toutant

Pétition dénonçant le manque d'accessibilité sociale au transport en commun

En mars 2013, le Comité du CAPMO lançait une campagne d'appui auprès des organismes communautaires de Québec pour faire connaître sa revendication d'un tarif préférentiel du transport en commun pour les personnes en situation de pauvreté. 15 organismes ont signé leur appui à cette campagne.

Québec, 12 mars 2013,

Accessibilité du transport en commun pour les personnes à faible revenu

Le transport est un besoin essentiel et un droit humain reconnu dans nos sociétés, il faut faire en sorte que nul n'en soit privé pour des motifs économiques. Sur un territoire ayant l'étendue de la ville de Québec, ce sont souvent les gens de cinquante ans et plus éprouvant de la difficulté à marcher qui sont les plus lésés par les coûts élevés du transport. D'un commun accord, avec l'appui des organismes signataires, les membres du CAPMO dénoncent les injustices et la précarité provoquées par le caractère onéreux d'un laissez-passer mensuel.

Notre revendication est fondée sur l'équité entre les personnes selon leur revenu. Comme le disait si bien l'une de nos membres : « S'il existe un tarif préférentiel pour les aînéEs et les étudiantEs, celui-ci doit être étendu aux petits salariés, aux handicapés et autres personnes dans le besoin ». En effet, nous ne croyons pas qu'il soit normal qu'une personne soit exclue de la possibilité de se déplacer.

À l'inégalité d'accès au transport correspond une inégalité des opportunités d'emploi, de logement, d'accès aux services et aux loisirs. La liberté de déplacement est essentielle à la qualité de vie des gens. Dans une ville comme Québec, il est nécessaire de pouvoir se déplacer pour voir son médecin, trouver un logement abordable, magasiner à moindre coût, se chercher un travail, aller visiter sa famille. Au-delà de ces considérations, la santé physique et mentale des gens en dépend.

L'augmentation des tarifs renforce l'isolement des gens. Faute de pouvoir se payer du transport, certaines personnes doivent limiter leurs activités. D'autres doivent choisir entre aller voir leur médecin ou s'acheter de la nourriture. La pauvreté implique des conditions de carence quotidienne qui s'apparentent la plupart du temps à de la survie. Si on se base sur le seuil de faible revenu reconnu par nos gouvernements, qui est de 22 637 \$ avant impôt pour une personne seule, dans l'agglomération urbaine de Québec seulement, 40 000 personnes vivent dans une situation de précarité qui rend l'accessibilité difficile au transport en commun.

Nous croyons que le Réseau de Transport de la Capitale, RTC, et la Communauté urbaine de Québec, pourraient adopter un tarif préférentiel pour les personnes en situation de pauvreté, ce qui, à peu de frais, améliorerait grandement les conditions de vie de plusieurs. La hausse de 2.50\$ sur la passe mensuelle peut sembler anodine, mais n'oublions pas que celle-ci s'additionne à toutes les hausses de prix pour le logement et la nourriture, etc. Nous demandons qu'on applique un tarif correspondant à la capacité des gens de payer en toute équité avec d'autres groupes comme les aînés ou les étudiants.

Le Soleil, Courrier des lecteurs, 11 février 2014

En tant que citoyenne utilisatrice quotidienne du transport en commun, je suis dépassée d'apprendre en lisant le journal, par l'annonce faite par le directeur général du RTC, M. Alain Mercier concernant la hausse des tarifs du réseau de transport de la Capitale. Cette hausse que le RTC fera en deux temps pour soi-disant aider les usagers à mieux planifier leur budget, me fait bouillir de rage. Plusieurs personnes, comme moi, éprouvent de la difficulté à faire face à cette hausse qui se répète année après année depuis 2007 à un rythme deux fois supérieur au taux d'inflation. Comment ose-t-il prétendre que cette hausse en deux temps facilitera la vie des gens quand on sait qu'un grand nombre n'ont pas les revenus suffisants pour y faire face et devront couper sur l'essentiel pour continuer à se déplacer. Gageons que la date du 01 juillet, alors que bien des gens sont en train de déménager, satisfait davantage au sentiment de honte éprouvée par les dirigeants du RTC. Je ne crois pas que cela pourra nous aider comme le mentionne l'article d'Annie Morin, publié dans le Soleil du 7 février dernier. Si le RTC souhaite aider les travailleurs, il devrait plutôt diminuer ses tarifs pour encourager les gens à prendre plus souvent le transport en commun. Dans une ville de la taille de Québec, le transport en commun n'est pas un choix de consommation que je choisis de m'offrir ou non, c'est un besoin essentiel qui relève d'un service public.

Monique Toutant

Actions de sensibilisation du public à l'accessibilité sociale du transport en commun

À l'occasion de la Journée sans voiture, le 22 septembre 2014, nous avons organisé deux vox pop sous forme de *Porteur de Parole*, l'un dans Saint Roch et l'autre à Beauport. Cette activité avait pour but de prendre contact avec les citoyens et citoyennes de Québec afin d'obtenir un portrait général de leurs besoins en ce qui a trait au transport en commun, de même que leurs perceptions quant au prix et à la qualité du service. Nous avons répété l'expérience le 9 juin 2015, cette fois, l'objectif était d'informer la population de la prochaine hausse des tarifs du RTC le 01 juillet 2015, en permettant aux gens de s'exprimer à ce propos. En tout, nous avons échangé avec une centaine de personnes et une cinquantaine ont participé à l'activité suggérée qui consistait à exprimer par écrit leur opinion sur une feuille de papier accrochée à la vue des passants. Nous avons rédigé un communiqué de presse que nous avons fait parvenir aux médias de la région de Québec pour les informer de l'action que nous avons réalisée. Un court article écrit par Annie Morin en faisant mention est paru dans Le Soleil du 11 juin 2015.

Enfin, nous avons réalisé quelques activités à l'échelle provinciale. Le 22 janvier 2015, Emilie Frémont-Cloutier, chargée de projet, et Robert Roussel, militant du Comité transport du CAPMO, ont assisté à une Assemblée générale du Mouvement collectif pour un transport public abordable de Montréal. De plus, le 22 et 23 avril 2015, nous avons participé aux journées *Ensemble Autrement*, à Sherbrooke, organisées par le Collectif pour un Québec sans pauvreté. Le thème de cette rencontre était : « La lutte aux préjugés envers les personnes en situation de pauvreté ». Dans ce cadre, nous avons présenté un atelier intitulé : *Société du tout à l'auto et exclusion sociale*, auquel 25 personnes ont participé.

Le 13 mai 2015, nous avons réalisée une entrevue à la radio CKIA, à l'émission *Parole communautaire*. Nous avons aussi publié un article dans le Journal Droit de Parole du mois de juillet 2015. D'autres publications sur le Comité transport du CAPMO sont parues dans le bulletin du Mouvement collectif pour un transport public abordable de Montréal, puis dans le Journal *La Riposte*, de l'Association pour la défense des droits sociaux de Québec métropolitain (ADDS-QM) et évidemment dans notre bulletin mensuel. De plus, nous avons un bulletin spécial : « Des voies pour plus d'accessibilité au transport, » paru en octobre 2014.

Émission Première Heure, Radio-Canada, 6 mars 2015, 8 :37

Le développement pulmonaire des ados lié à l'exposition à la pollution

Une étude menée pendant vingt ans dans la région de Los Angeles montre qu'une réduction de la pollution de l'air s'est traduite par une nette amélioration du développement pulmonaire des adolescents. On en parle avec le Dr. Pierre Gosselin, médecin-conseil à l'Institut national de Santé publique du Québec.

Une étude qui a été réalisée auprès de 2000 jeunes, qui a été publiée le 4 mars dans la Revue médicale américaine, *The New England of American Journal Medecine*. Donc respirer de l'air plus pur pendant les années critiques de la croissance se traduirait par des bienfaits durables pour la santé. La pollution atmosphérique est aussi souvent montrée du doigt dans des cas de décès prématurés, au cours d'épisodes de smog importants dans des villes où le smog est très important. Alors, nous avons pensé discuter de cette étude et élargir un peu sur le sujet, avec le Dr Pierre Gosselin, qui est médecin conseil à l'Institut national de Santé publique du Québec, spécialiste en santé et en environnement et responsable scientifique pour les dossiers de changement climatique. Bonjour monsieur Gosselin.

Bonjour, monsieur Bernatchez.

Est-ce qu'on connaît bien les effets sur la croissance et les impacts sur les adolescents, les effets de la pollution sur cette population plus jeune qui est toujours en développement ?

On connaissait depuis pas mal longtemps quand même l'effet des épisodes aigus de smog, mais ce que l'on connaissait moins et ce que cette étude là apporte, c'est l'effet du cumul quotidien de doses pas nécessairement maximum, mais qui sont quand même importantes et l'effet que cela a sur la santé des enfants. Alors, on savait par exemple, il y a eu des expériences naturelles quand il y a eu les Jeux olympiques à Atlanta, il y avait eu un arrêt de la circulation pour diminuer la pollution de l'air, et on pouvait mesurer, chez les enfants, comme chez les adultes, moins de crises d'asthme aiguë, moins de problèmes de bronchites, des choses du genre. Ce qui sort avec cette étude c'est que la réduction progressive et à long terme des polluants, particulièrement les particules fines, qui sont respirables, et le dioxyde d'azote aussi, qui sont les deux polluants majeurs, cette diminution majeure améliore à long terme et diminue de moitié le nombre d'enfants qui ont une fonction pulmonaire atteinte par la pollution.

Est-ce qu'on sait spécifiquement si en période de croissance et de développement, que l'on soit un enfant, un adolescent, avant de devenir un adulte biologiquement complet, est-ce qu'on sait si cette période là est plus critique quand on est exposée aux polluants?

Tout à fait. C'est une notion importante que vous soulevez là, un enfant ce n'est pas un petit adulte, ce n'est pas un adulte en miniature. Ils sont en croissance, ils sont en développement, les enfants ne sont pas finalisés, ils ne sont pas à leur stade ultime de développement. Donc, d'exposer un jeune enfant à des produits chimiques, cela prend des doses 1000 ou 2000 fois plus basse que chez un adulte pour éviter tout trouble, et les particules fines et le dioxyde d'azote sont des produits que nous respirons. Sur une particule ce n'est pas juste de la poussière que nous respirons, il y a toutes sortes de métaux toxiques, des acides et des sulfates, qui sont toxiques pour nous et encore plus pour les enfants. Ce qui se passe dans les faits, réduire cette pollution sur le long terme permet aux poumons de bien se développer et il y en certains qui disent que les maladies pulmonaires arriveront chez ces gens-là beaucoup plus tard que lorsqu'ils sont attaqués en bas âge.

Autre chose importante, c'est qu'au-delà de la fonction respiratoire, la pollution de l'air agit beaucoup sur les maladies cardio-vasculaires, sur tous les problèmes cardiaques, sur tous les problèmes d'AVC. Ce sont des polluants qui causent une inflammation dans les poumons et cela rentre dans le sang et cause une inflammation dans les artères et un peu partout. Alors, cela cause des problèmes d'inflammation très importants et ce sont des arguments comme ceux-ci qui servent à améliorer les normes et c'est l'utilité très grande de ce genre d'études.

Donc, dans les avertissements de smog qu'émet Environnement Canada, l'été la plupart du temps, même s'il y a du smog hivernal, quand on précise spécifiquement que pour les enfants jouer à l'extérieur et faire de l'activité physique, c'est déconseillé, c'est à prendre au sérieux ?

Oui, c'est à prendre au sérieux dans ces périodes là. Et l'autre aspect qui est oublié parce que ce n'est pas une alerte, c'est l'effet de plus basses doses à tous les jours. Mais la solution à ce problème ce n'est pas de diminuer son activité physique, c'est le transport en commun, ce sont les voitures électriques, les bus électriques, c'est un aménagement urbain qui a des arbres parce que les arbres, les parcs, les forêts urbaines, sont de grands dépollueurs, ce sont des mesures d'aménagement urbain et des modes de transport moins polluants. Parce que dans une ville comme Québec, il n'y a pas d'industries lourdes qui envoient ce genre de polluants dans l'air, la grosse source c'est vraiment le transport, les marchandises et le transport automobile. Et c'est en croissance. C'est la dominante pour la région de Québec. L'hiver, c'est le chauffage au bois qui émet des particules fines. Nous avons plus de pollution l'hiver que nous n'en avons l'été en partie à cause de cela. L'été cela a commencé à baisser parce que les centrales au charbon ontariennes ou du Midwest qui nous apportaient beaucoup de polluant sont en train de fermer quasi complètement. Maintenant, il reste principalement la pollution locale. Pour Québec, c'est principalement le transport des biens et des personnes et l'hiver les poêles à bois.

Sur lesquels on peut agir. D'un point de vue de santé est-ce qu'on note directement une augmentation des maladies pulmonaires, des problèmes d'asthme par exemple, chez les enfants ou chez les plus vieux reliés aux polluants atmosphériques ? Sont-ils responsables d'une augmentation ou d'une croissance est-ce qu'ils sont plus présents ? Est-ce qu'on note la présence d'environnements plus pollués par exemple ?

Oui, tout à fait, on peut mesurer des effets sur les visites à l'urgence, les hospitalisations chez les enfants, chez les adultes, des personnes qui vivent en-dedans d'un rayon de 300 mètres d'une autoroute par exemple, ou d'un boulevard urbain comme le boulevard Laurier, ça c'est clair que ça se mesure. Il y a des augmentations marquées. Alors, à chaque fois qu'on réalise un développement sur une artère, comme toute la zone du boulevard Laurier et de la sortie des ponts, c'est une zone qui a beaucoup de trafic et à peu près pas d'arbres, c'est un gros îlot de chaleur, à partir de l'Université jusqu'aux ponts, et ce sont des zones particulièrement critiques. Il y a le boulevard Quatre-Bourgeois aussi où il y a une grosse circulation. Ce sont le genre d'endroits qui sont propices (aux problèmes de santé) pour les résidents qui vivent sur le bord de ces artères principales. Ce sera la même chose dans toutes les zones où il y a une densité de trafic importante.

Est-ce qu'on tient compte des coûts pour la santé de la pollution ? Est-ce qu'on met ces coûts en parallèle avec les coûts associés au développement d'un réseau de transport en commun ? Au service rapide par bus, aux voies réservées pour essayer de diminuer le nombre de véhicules ? On parle toujours en termes d'achalandage et de congestion, de fluidité du transport, mais rarement en termes de coûts publics pour la santé. Quand vient le temps d'investir, est-ce qu'on les calcule ces coûts-là ?

Pas du tout. Sincèrement, ce n'est jamais fait. Cela commence à se faire dans des endroits plus pollués parce que les bénéfices sont plus grands. Québec n'étant pas une ville très polluée encore, les bénéfices seraient moindres, mais on pourrait le voir aussi en termes de prévention. Chaque fois qu'on a fait ces études-là, on en a fait aux États-Unis, on est en train d'en faire une sur Montréal qui devrait aboutir dans quelques années, à chaque fois on démontre qu'un changement de mode pour le transport, que ce soit vers la bicyclette ou la marche à pied, ou l'autobus ou n'importe quel transport plus actif que l'automobile, quand on prend l'autobus, il faut marcher pour s'y rendre, et il faut revenir, alors il y a des gains très importants. Cela réduit les maladies et les hospitalisations, cela augmente l'espérance de vie. La moitié est due au fait que l'on respire moins de polluants, et l'autre moitié au fait qu'on marche, on bouge plus. Au total, c'est habituellement 5 à 10 fois le montant investi comme bénéfice. Alors c'est un très bon rendement, sauf que ce n'est jamais calculé. Ni les villes, ni les promoteurs, ni les sociétés de transport en commun, n'utilisent ce genre de calculs économiques parce que c'est déjà payé dans les frais de santé dans le budget consolidé de la province et dans le fond on s'en fout un peu.

C'est intéressant, parce que si on se disait, cela va nous coûter un milliard de dollars pour développer un système efficace de transport en commun, comme celui qu'on voudrait instaurer, on pourrait aussi économiser tant d'argent sur notre système de santé. Peut-être que cela ferait réfléchir les gens autrement dans les décisions à prendre et dans la volonté d'investir dans des projets de transport en commun.

Cela fait parti de l'équation c'est vrai vous avez raison.

Merci monsieur Gosselin.

Je vous en prie.

Le docteur Pierre Gosselin, médecin conseil à l'Institut national de Santé publique du Québec, spécialiste en santé et en environnement et responsable scientifique pour les dossiers de changement climatique.