

MÉMOIRE

Soumis à l'Office de consultation publique de Montréal

**Dans le cadre de ses consultations pour le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) pour
Montréal en 2050**

Par le Mouvement pour un transport public abordable (MTPA)

Montréal, le 20 septembre 2024

Mémoire MTPA 1

Le Mouvement pour un transport public abordable (MTPA) est une coalition d'organismes et de regroupements communautaires dont le travail se situe dans la grande région de Montréal.

La coalition a pris naissance en 2012, à la suite de l'invitation de Projet Pal qui avait convié des groupes communautaires à venir participer à une rencontre portant sur la problématique liée à l'inaccessibilité financière au transport en commun pour les personnes vivantes à faible revenu.

Le mouvement a pris de l'ampleur durant les années qui ont suivi en faisant connaître entre autres, cette problématique qui était alors invisible auprès de la population en général — mais aussi en rencontrant des élu.e.s municipaux, en réalisant des campagnes de sensibilisation, en tenant des assemblées générales, etc.

Lors de l'assemblée du conseil municipal de la Ville de Montréal tenue le 27 mai 2013, une résolution demandant l'étude de la faisabilité d'une tarification sociale dans le transport en commun était adoptée. Cette motion venait appuyer publiquement et politiquement la revendication du MTPA. Le maire Denis Coderre se disait en faveur d'une telle mesure tandis que Projet Montréal l'avait incluse dans sa plateforme électorale en 2017.

Nous profitons de l'occasion des consultations sur le nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal pour 2050 pour réitérer notre revendication pour la tarification sociale. Nous nous réjouissons à voir la mention de cette revendication dans l'objectif 1.4 du chapitre 7, « La mise en œuvre » :

Poursuivre les représentations auprès de l'ARTM et du gouvernement provincial visant à instaurer des mesures de tarification sociale pour les personnes à faible revenu. Les moyens financiers dont les individus disposent peuvent affecter leur capacité à se déplacer. Afin de favoriser l'inclusion sociale des personnes à faible revenu, Montréal sollicitera la mise en place d'une tarification sociale du transport collectif basée sur le revenu.

L'administration de la Ville de Montréal a déjà pris des engagements envers une tarification sociale dans le passé et pour exprimer la faisabilité d'une telle mesure. Nous affirmons que le transport collectif est un besoin de base qui est nécessaire pour freiner l'isolement social

que les personnes en situation de pauvreté vivent. En ce sens, il est pour nous évident que le gouvernement provincial devrait financer plus généreusement les projets de transport collectif que les villes mettent en place. Nous estimons toutefois qu'une mesure telle que la tarification sociale n'est pas hors de prix pour l'administration de la Ville de Montréal et que les bénéfices pour les personnes touchées seraient majeurs.

Budget serré et isolement social

Depuis 2017, et à la suite de la pandémie, la détérioration des conditions de vies des personnes vivant en situation de pauvreté s'est vu accélérer à Montréal. L'augmentation drastique de l'itinérance et les demandes toujours plus grandes pour l'accès aux services des banques alimentaires sont des exemples probants de cette nouvelle réalité.

L'inflation des coûts des biens de consommation n'a pas dérogé depuis 2022. Cela est particulièrement le cas pour les biens de première nécessité tels que l'alimentation et le coût des loyers. Puisque les personnes appauvries mobilisent la quasi-entièreté de leur revenu pour couvrir ses besoins essentiels, ces indices spécifiques sont plus représentatifs de la perte de leur pouvoir d'achat, en période inflationniste. À titre d'illustration, le prix moyen des produits alimentaires a grimpé de 21,6 % entre 2021 et 2024, selon Statistique Canada.¹ Pour ce qui est du coût du logement locatif, la dernière enquête du Regroupement des comités logement et associations de locataires du Québec (RCLALQ) révèle que les loyers ont augmenté en moyenne de 13,7 % entre 2022 et 2023.²

Pendant ce temps, les prestations d'aide sociale et le salaire minimum sont augmentés, certes, mais insuffisamment pour rattraper un retard historique et encore moins pour suivre l'inflation des coûts du logement et de la nourriture, qui, rappelons-le, constituent la grande majorité des dépenses des personnes précarisées.

Il va sans dire que la capacité que pour les personnes vivant d'un chèque d'aide sociale ou d'un maigre salaire, la capacité à couvrir ses besoins de base semble plus mince que jamais.

¹<https://www.journaldemontreal.com/2024/04/10/l'inflation-alimentaire-sous-les-2--des-ce-printemps#:~:text=Pour%20rappel%2C%20l'inflation%20alimentaire,de%20finalement%20commencer%20C3%A0%20redescendre.>

² <https://rclalq.qc.ca/wp-content/uploads/2023/06/On-senfonce-encore-plus-Kijiji-2023-RCLALQ.pdf>

Cela se traduit souvent en choix impossible : « Où est-ce que je coupe lorsque j'ai du mal à couvrir le loyer et de quoi manger ? »

À Montréal, l'accès au transport en commun a augmenté en juillet 2023 (passant à 3,75 \$ pour un passage unique) et augmentera en juillet 2024 (faisant passer la passe mensuelle de base à 100 \$), pour la majorité des personnes en situation de pauvreté. Une autre hausse qui rend ironiquement la décision de coupure plus simple : « Je n'ai pas le choix, je ne prendrai plus le transport en commun. »

En réalité, pour s'assurer de couvrir leurs besoins les plus fondamentaux (logement et alimentation), les personnes sont poussées à rationner les sorties qu'elles peuvent se permettre ou encore à marcher de longues heures pour faire leurs courses. Parmi les membres de nos groupes — très souvent des personnes assistées sociales —, certaines personnes ont des problèmes de mobilité physique qui ne leur permettent pas de marcher longtemps sans risquer de se blesser ou de s'épuiser. Ils et elles nous parlent souvent de la honte ressentie à trimbaler une commande d'épicerie entière à bout de bras, sur le trottoir. Sortir de la maison est un défi de tous les jours dans ce contexte.

Une personne travaillant maintenant comme permanente dans un de nos groupes nous a rapporté un constat intéressant de son expérience en tant que téléphoniste au 211 du Grand Montréal — organisme qui offre un service de référencement communautaire. L'une des demandes les plus fréquentes concernait la possibilité d'avoir accès à des billets gratuits pour le transport collectif. « Où est-ce que je peux aller pour avoir des billets de bus ? »

La réponse est, à tous coups, insatisfaisante. Certains YMCA donnent des billets aux personnes qui en ont besoin, mais ils doivent respecter une limite très stricte d'un passage par personne, jusqu'à un maximum de 6 au total à vie. Les groupes communautaires dépensent d'ailleurs une partie non négligeable de leur maigre budget en billet de transport pour s'assurer que leurs membres puissent se rendre à leurs activités sans barrière économique. Avec la hausse des tarifs, cette facture augmente pendant que nos subventions stagnent.

Si les personnes membres de groupes communautaires peuvent compter sur ces billets pour se déplacer pour des activités qui contribuent à briser l'isolement, cette offre n'est tout de même pas suffisante. Les personnes sont et restent contraintes à rationner leurs accès au transport collectif pour subvenir au reste de leurs besoins.

Isolement social

Plusieurs commissaires le reconnaîtront sûrement, un transport collectif abordable, efficace et accessible pour les personnes à mobilité réduite est un facteur d'égalité et un outil redoutable contre les inégalités et l'isolement social. Le phénomène contraire est tout aussi vrai : le manque d'accès à un système de transport efficace contribue à aggraver l'isolement social, les inégalités et les conséquences de la pauvreté.

Lors de diverses rencontres et assemblées organisées par le MTPA ou ses groupes membres, nous avons recueilli des dizaines de témoignages qui illustrent cette réalité. Nous vous en présentons quelques-uns pour alimenter la réflexion des commissaires et démontrer l'urgence d'une mesure atténuante.

Richard M. a toujours vécu dans le Sud-Ouest de Montréal. Il y a grandi, il considère le Sud-Ouest comme sa maison et sa communauté. Malheureusement, ce quartier, comme bien d'autres quartiers historiquement ouvriers, s'est radicalement embourgeoisé dans les dernières années. Le coût des logements sur le marché ne cesse d'augmenter. Richard a la chance d'avoir un logement subventionné. Il peut donc rester dans son quartier, chez eux. Ce n'est pas le cas de la plupart de ses amis. Son réseau social est maintenant éparpillé dans les périphéries ou même hors de Montréal : Lachine, Lasalle, Pointe-aux-Trembles, Longueuil, Montréal-Nord, etc. Depuis la refonte tarifaire de l'ARTM et la hausse des tarifs en juillet 2023, Richard n'arrive plus à maintenir ses relations pourtant si importantes pour sa santé mentale et son sentiment d'appartenance.

Lorsqu'on est en situation de pauvreté, on est plus susceptible d'être touché par la gentrification et d'être obligé de se déraciner pour s'installer plus loin. Les inégalités économiques ont ainsi le pouvoir de faire éclater des communautés. Une mesure suivant

l'esprit d'une tarification sociale serait ainsi un outil robuste contre l'isolement social que le phénomène de gentrification produit nécessairement.

Une autre conséquence de l'embourgeoisement des quartiers populaires est l'éloignement des services de première nécessité et des commerces abordables. Richard se rappelle comment il était quasiment possible de faire toutes ses courses sans sortir de son quartier. Il était aussi possible d'entrer dans un des nombreux petits restaurants du quartier et socialiser sans problème. Maintenant, nous dit Richard, les succursales de banque, de la poste, ainsi que les bureaux de services Québec ont disparu. Il est donc nécessaire de sortir de son quartier pour faire les suivis de son dossier à emploi Québec, aller faire son épicerie à bas prix ou aller voir ses amis.

Robert S. est un adepte des jeux vidéo en ligne. C'est un passe-temps pour lui et ça lui permet de briser l'isolement. Il a réussi à créer quelques amitiés en échangeant sur sa vie avec des personnes rencontrées en jouant. Un jour, un jeune homme avec qui il joue régulièrement lui a dit qu'il n'avait plus d'argent pour manger, après avoir payé le loyer. Ce dernier lui a confié que sa grand-mère voulait bien l'aider en lui donnant un peu d'argent et surtout, à manger. Malheureusement, l'ami de Robert devait se déplacer pour se rendre chez sa grand-mère et il n'avait pas plus de fonds pour cela! Robert a donc décidé de lui faire un petit transfert de fonds pour qu'il puisse s'acheter un billet de transport pour que son ami puisse bénéficier de l'aide de sa grand-mère. Robert n'est pas riche, mais il reçoit la solidarité sociale puisque ces contraintes d'emploi sont reconnues l'État, il a donc considéré que c'était raisonnable d'aider son ami.

Sylvie R., personne assistée sociale, pour sa part, devait limiter ses visites à l'hôpital pour aller voir son père, très malade. Sylvie a des problèmes de mobilité, elle ne peut marcher longtemps sans s'épuiser et risquer de tomber et se faire très mal et vivant d'un chèque d'aide sociale, elle a du mal à arriver. Elle devait donc rationner ses déplacements en transport en commun pour aller voir son père, qui avait pourtant grand besoin du support moral de sa fille. Sylvie a dû demander un support supplémentaire de la part de nos groupes communautaires, afin d'aller voir son père malade quelques fois de plus.

Ces histoires témoignent de l'importance cruciale de l'accès économique au transport collectif. Sans le sacrifice individuel de Robert, son ami aurait eu faim et sa grand-mère n'aurait pas été capable de l'aider. Sans l'aide supplémentaire d'un groupe communautaire de base, Sylvie n'aurait pas pu voir son père pour le supporter pendant un moment difficile. Nos membres nous rapportent aussi, très souvent, qu'ils et elles doivent parfois choisir quels rendez-vous médicaux manqués par manque d'accès à un moyen de s'y rendre. Lorsque l'accès financier à un service n'est pas garanti, les personnes tendent à ne pas l'utiliser et à « faire sans ». Malheureusement, cet effort de résilience se traduit souvent en souffrance et en sacrifice.

Garantir l'accès financier au transport collectif permettrait aux personnes vivant dans la pauvreté de s'entraider plus systématiquement, malgré les méfaits de la gentrification et, plus largement, de la précarité. Une tarification plus juste garantirait un droit à la mobilité pour les personnes appauvries qui n'auraient donc plus à dépendre de mesures exceptionnelles de la part de groupes communautaires ou de sacrifices faits par les proches des personnes appauvries, qui vivent très souvent eux aussi, dans la précarité économique.

Faisabilité d'une mesure atténuante

Nous savons que la consultation présente est au sujet du financement du transport collectif à Montréal, l'objectif étant de trouver et de réfléchir aux moyens de financer le service. Nous considérons néanmoins que la question du financement pose implicitement l'enjeu de qu'est-ce qui est à financer, de manière plus spécifique. C'est pourquoi nous revenons avec l'enjeu de la cherté du transport collectif, pour les personnes vivant en situation de pauvreté.

Comme mentionné plus haut, nous sommes tout à fait d'avis que le Québec devrait s'engager plus systématiquement à supporter les initiatives des villes en matière de transport collectif. Nous considérons que la Réforme Ryan des années 1990 représentait une déresponsabilisation dévastatrice de la part du gouvernement. C'est pourquoi nous demandons à la Ville de Montréal d'intégrer à ses demandes au ministère du Transport, un projet de tarification sociale à faire financer.

Nous sommes d'avis que l'accès au transport collectif, pour les personnes appauvries, est un investissement très peu coûteux considérant l'ensemble des bénéfices qu'il représenterait. L'exemple de « retour sur investissement » le plus frappant pour le gouvernement du Québec est celui de la prévention en santé. Les personnes n'ayant pas les moyens de se déplacer librement tendent à manquer des rendez-vous médicaux. Elles doivent rationner leurs déplacements. On peut imaginer que ces mêmes personnes qui manquent leurs rendez-vous de routine ou d'examen médicaux finissent par devoir se rendre à l'urgence dans un état de santé aggravé par le fait qu'elles n'ont pas été capables de se rendre à un ou des rendez-vous préventifs. C'est pareil pour l'enjeu de l'isolement et des conséquences que celle-ci a sur la santé mentale des personnes. Une société où ces personnes pauvres sont libres de se déplacer est une société qui tend à prévenir des situations de crises constantes. La gestion de ces crises (urgences surchargées, crises de santé mentale, criminalité et violence liées à la pauvreté) est une responsabilité des villes et du gouvernement provincial.

Il importe de souligner que lors de ses consultations nationales pour l'élaboration du quatrième plan de lutte à la pauvreté, le ministère de l'Emploi, de la Solidarité sociale et de l'action communautaire a reconnu le transport comme étant un besoin essentiel à part entière. C'est dire que le gouvernement reconnaît l'importance du transport en commun en tant que facteur d'inclusion sociale et de lutte à la pauvreté. Bref, les deux paliers ont donc beaucoup à gagner socialement et économiquement avec l'implantation d'une réforme dans l'esprit d'une tarification qui tient compte du revenu et vous avez en tant qu'administration, plusieurs arguments pour demander de la faire financer par Québec.

Rappelons enfin que malgré tout, la Ville de Montréal a les moyens de financer des projets de mobilité de manière unilatérale. Depuis peu, les aînés (65 ans et plus) ont accès au transport collectif gratuitement, depuis le 1^{er} juillet 2023. C'est une mesure que nous saluons. Plusieurs de nos membres retraités ayant vécu d'aide sociale dans le passé nous parlent d'un véritable sentiment de liberté retrouvée et d'avoir enfin l'impression de faire partie de la ville qu'ils et elles habitent.

Cette réforme coûte environ 40 millions par année à la Ville de Montréal et elle est mise en pratique sans le support financier de Québec.³ Pour la construction du réseau de pistes cyclables et son entretien, la ville a dépensé près de 30 millions, en 2023.⁴ Sans parler des 92 millions prévus pour réaménager la voie Camillien-Houde, dans le parc du Mont-Royal. À titre comparatif, nous estimons que le projet de réduction des tarifs qui prennent en compte le revenu des personnes aurait pu coûter environ 35 millions en 2022.⁵ Pendant ce temps les personnes pauvres qui ne sont pas aînées ont subi des hausses.

Comme pour le projet de gratuité pour les aînés, loin de nous l'intention de s'opposer à l'élaboration d'un réseau de transport actif. Néanmoins, cela démontre qu'en matière de mobilité, la Ville de Montréal peut mettre en place des projets à partir de son propre budget. C'est ce que la Ville de Québec depuis 2023 a fait avec le programme ÉquiMobilité. Programme que la ville a décidé de bonifier seulement un an après son lancement.⁶ La Ville de Gatineau a elle aussi un programme de réduction mise en place de manière unilatérale.⁷

Enfin, nous demandons à la OCPM de continuer à revendiquer le financement d'un projet de tarification basé sur le revenu des personnes. Que ce soit en l'intégrant à des demandes faites au gouvernement provincial, ou de manière autonome. Nous considérons que c'est un enjeu de santé publique et de cohésion sociale qui pourrait être géré sans grands coûts et que les bénéfices économiques et sociaux seraient plus que majeurs. Pour les membres de nos groupes et pour les personnes vivant dans la pauvreté, il s'agit d'une situation intenable et donc d'une urgence incontournable. Plus précisément, la Ville devrait s'engager clairement à affecter des sommes précises afin d'assurer la mobilité des personnes à faible et à très faible revenu et inclure ces montants explicitement dans la proposition globale qu'elle veut faire financer.

³ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1972810/transport-commun-gratuit-montreal-aines-juillet>

⁴ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1982903/montreal-velo-transports-chantiers-2023>

⁵ Il s'agit d'une estimation, ajustée en dollars de 2022, basée sur les données qu'on retrouve dans le « Rapport du comité de travail formé par la Société de transport de Montréal (STM) et le Mouvement pour un transport public abordable (MTPA) », 31 août 2017

⁶ <https://www.journaldequebec.com/2024/05/02/rtc--nouvelle-reduction-des-tarifs-pour-les-usagers-a-faible-revenu>

⁷ <https://www.lapresse.ca/actualites/regional/201904/05/01-5221130-gatineau-se-rejouit-du-succes-de-la-tarification-sociale.php>