

## Assemblée des membres Transport collectif

**Mardi 13 avril 2021 à 9h**  
**Assemblée des membres**  
**Transport collectif**

Au programme :

Deux présentations pour y voir plus clair sur la tarification du transport collectif

Un atelier de concertation des revendications possibles en transport



PRÉSENTÉ VIA ZOOM PAR

## Kit de réflexion

Mars 2021

## Table des matières

Mise en contexte .....	3
Réflexion .....	3
Facteurs qui affectent l'accessibilité à la mobilité en général .....	3
Effets de l'accessibilité au transport pour les personnes en situation de pauvreté .....	4
L'accroissement de la mobilité .....	4
L'accès au marché du travail .....	4
La mobilité des femmes .....	5
L'augmentation de la sécurité .....	5
Types de tarification .....	5
Alternatives au transport collectif .....	9
Transports actifs .....	9
Autopartage .....	9
Covoiturage .....	10
Stationnements incitatifs .....	10
Conclusion .....	11
Références .....	11

## Mise en contexte

Cette assemblée des membres sur la thématique du transport est demandée depuis un moment par les membres de la TACAE.

Le but de cette assemblée est de discuter de l'accessibilité financière du transport collectif pour les personnes en situation de pauvreté dans l'ensemble de la région de l'Estrie. L'objectif à long terme est de consulter nos membres et d'actualiser nos revendications.

Pour le moment, voici la position de la TACAE :

*« ACCÈS AU TRANSPORT : Que les efforts financiers nécessaires soient faits pour soutenir autant les infrastructures que l'offre de service des différentes formes de transport collectif (transport en commun urbain, transport interurbain, transport dans les petites communautés, transport adapté). Une diminution de moitié des tarifs pour le transport en commun. »*

## Réflexion

*« Le transport est indispensable pour un réel accès au logement, à l'emploi, à l'éducation, aux services de santé, à l'autonomie, etc. Il s'agit en fait d'un droit qui détermine la réalisation d'autres droits tout aussi fondamentaux, ce qui illustre son importance particulière dans la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale »* Comité consultatif en lutte à la pauvreté, 2016.

L'enjeu principal est donc **d'améliorer l'accessibilité au transport collectif** partout en Estrie, aussi bien en ville qu'en zone rurale, notamment pour les personnes à faible revenu.

## Facteurs qui affectent l'accessibilité à la mobilité en général

Voici une liste non exhaustive des raisons qui réduisent l'accès au transport collectif et actif :

- L'offre de transport collectif :
  - Les lacunes au niveau des services ou une offre de service pas adaptée pour tous.tes (Ex. : un horaire peu adapté pour les travailleurs et travailleuses, des quartiers peu desservis ou des horaires limités pour les personnes qui ont des horaires atypiques) ;
  - Le manque d'infrastructures en ville et en région (Ex. : largeur des carrefours, nombre de voies à traverser, absence de feux piétons, de trottoirs, etc.) ;
  - La qualité des aménagements afin de laisser la place à tous.tes les usagers.ères en tout temps ;
  - La difficulté d'implanter des voies réservées (bus-vélo) partout.

- Le coût financier pour les personnes à faibles revenus :
  - o Pour plusieurs, les « passes mensuelles » ne sont pas accessibles. Leurs trajets sont donc limités et les balises imposées (trajets linéaires, impossibilité de poursuivre avec un seul titre de transport sur une même ligne, etc.) rendent plus dispendieux leurs déplacements.
  
- La place de l'automobile augmente le sentiment d'insécurité pour les usagers.ères du transport collectif et actif (cyclistes et piétons) :
  - o Le débit de circulation automobile et véhicules lourds notamment sur les grandes artères et les routes principales ;
  - o La vitesse élevée et le bruit des véhicules sur les grandes artères et les routes principales ;
  - o La congestion routière et la présence de travaux ;
  - o La faible présence de mobilier urbain.
  
- La sécurité des personnes vulnérables est problématique :
  - o La présence de barrières physiques et psychologiques limitant la marche et l'accessibilité universelle ou pour les personnes à mobilité réduite.
  
- L'accès difficile à l'information :
  - o De plus en plus, toute l'information se trouve sur Internet ou via des applications de téléphone. Pour beaucoup d'utilisateurs et d'utilisatrices, c'est difficile de s'y retrouver.

## Effets de l'accessibilité au transport pour les personnes en situation de pauvreté

### L'accroissement de la mobilité

L'accessibilité au transport collectif permet d'accroître la mobilité des personnes en situation de pauvreté. C'est un instrument de lutte contre la pauvreté qui permet de favoriser l'inclusion sociale par l'accès aux lieux de services et de loisirs. La mobilité permet aux individus d'accéder aux lieux de consommation des besoins fondamentaux, dont la nourriture, afin de subvenir à leurs propres besoins.

### L'accès au marché du travail

Le transport est un des obstacles à l'emploi pour les personnes à faibles revenus. La mobilité permet à ces personnes l'accès au marché du travail, aux opportunités d'emploi et aux lieux d'éducation afin de développer les qualifications nécessaires à l'embauche, puis de rechercher un emploi. L'accessibilité au transport collectif permet donc de participer plus facilement au développement économique et à la productivité individuelle et collective.

## La mobilité des femmes

Le transport collectif permet de faciliter la mobilité des femmes, alors qu'on sait que leur revenu médian représente 85 % de celui des hommes (Statistique Canada, 2016, p. 28) et que les femmes utilisent 11,2 % plus le transport collectif que les hommes (Statistique Canada, 2016, p.33).

Référence à la plateforme [Femmes et mobilité](#).

Dans son État des lieux régional 2019, ConcertAction Femmes Estrie (CAFE) identifie le transport comme l'un des trois enjeux majeurs et urgents pour les femmes. Voici les cinq pistes d'action que CAFE propose :

- Développer le réseau de transport en zone urbaine, semi-urbaine et rurale en tenant compte d'une ADS+ (Analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle) et des besoins spécifiques de toutes les femmes ;
- Assurer une tarification sociale du coût du transport pour les personnes à faibles revenus, peu importe leur âge ;
- Ajouter des fonds spécifiques dédiés au déplacement des femmes vers les ressources d'aide, en y incluant le temps de travail et le kilométrage des intervenantes qui accompagnent ces femmes dans leurs déplacements ;
- Établir une carte de transport pour les familles monoparentales ;
- Adopter une politique d'accessibilité universelle dans chaque réseau local de services (RLS).

## L'augmentation de la sécurité

L'accessibilité au transport collectif favorise une meilleure sécurité, car c'est l'un des modes de transport les plus sécuritaires, par exemple avec cinq fois moins d'accidents que les déplacements en voiture (Morency, 2018).

## Types de tarification

Il existe une confusion dans la définition des termes tarification sociale et tarification solidaire. Pour vous aider à y voir plus clair, voici la définition des termes utilisés dans la tarification du transport collectif :

- La tarification sociale
- La tarification solidaire
- La gratuité complète

Des exemples de transport à tarif réduit existent en Estrie, au Québec, au Canada et dans le reste du monde :

	Gratuité partielle		Gratuité complète
	Tarifification sociale	Tarifification solidaire	En tout temps
<b>C'est quoi ?</b>	La tarification sociale désigne des réductions tarifaires pour <b>certaines catégories de personnes selon leur revenu</b>	La tarification solidaire désigne des mesures de tarification sociale se basant <b>sur le statut social de l'utilisateur ou sa catégorie d'âge</b>	Offrir les transports collectifs <b>gratuitement pour tous</b>
<b>Pour qui ?</b>	Les personnes à faibles revenus	Les enfants, les élèves, les étudiants, les personnes à la recherche d'un emploi, les bénéficiaires de l'aide sociale, les aînés, les personnes en situation d'invalidité ou de handicap, les familles nombreuses ou monoparentales, les personnes immigrantes.	Tous les citoyens sans exception ni discrimination
<b>Comment ça marche ?</b>	Le coût est fixé en fonction du revenu des usagers (selon le faible revenu défini d'après le MPC)	Une réduction est appliquée sur le tarif régulier sous preuve du statut	L'ensemble des usagers bénéficient du service sans le payer. Le transport en commun est alors financé en totalité par des moyens autres que le paiement par les usagers
<b>Les avantages ?</b>	Elle permet d'accroître l'accessibilité au transport collectif aux personnes à faibles revenus	En plus d'accroître l'accessibilité au transport collectif, elle permet de : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Favoriser l'intégration sociale de tous les citoyens</li> <li>– Supporter les personnes ayant des limitations fonctionnelles, alors que 37 % d'entre elles ont un revenu annuel inférieur à 15 000 \$ (Office des personnes handicapées du Québec, 2018).</li> </ul>	C'est une excellente solution pour la transition sociale et écologique : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Moyen de lutte contre la pollution en diminuant la circulation automobile et les embouteillages</li> <li>– Augmentation du nombre d'utilisateurs</li> <li>– Possibilité de réaménager les villes (redynamiser le centre-ville, revaloriser sa fonction commerciale, réduction des voies de circulation et diminution des places de stationnement, etc.)</li> <li>– Des économies sur la gestion de la vente des billets et la bureaucratie</li> <li>– Plus de risque de fraude</li> </ul>
<b>Les enjeux ?</b>	– Répercussions financières des revenus provenant de la tarification des services	– Bonifier les tarifs réduits existants en permettant aux individus à faibles revenus d'être bénéficiaires	– Augmentation de la fréquentation difficile à quantifier <ul style="list-style-type: none"> <li>– Gérer la hausse du niveau de service liée</li> </ul>

	Gratuité partielle		Gratuité complète
	Tarifification sociale	Tarifification solidaire	En tout temps
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Augmentation de la fréquentation</li> <li>– Défi de financement et de mise en œuvre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gérer la hausse du niveau de service liée à une augmentation de l’achalandage tout en gardant un service de qualité</li> <li>– Augmentation potentielle du risque de fraude</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>à une augmentation de l’achalandage tout en gardant un service de qualité</li> <li>– Perte de revenu instantanée ou nécessité d’instaurer la gratuité progressivement afin d’éviter un afflux massif de nouveaux usagers entraînant une baisse drastique de qualité et un retour rapide à l’automobile.</li> <li>– Défi de financement et de mise en œuvre</li> </ul>
<b>Des exemples</b>	<p><b>Gatineau</b> : L’ÉCHO est destiné aux personnes dont le revenu familial se situe sous le seuil de faible revenu tel que défini chaque année par le gouvernement du Canada.  <a href="http://www.sto.ca/index.php?id=echo&amp;L=fr#c10159">http://www.sto.ca/index.php?id=echo&amp;L=fr#c10159</a></p> <p><b>Winnipeg</b> (Manitoba)  Depuis novembre 2018, la Ville de Winnipeg a adopté un programme de réduction de 50 % sur le laissez-passer mensuel pour les adultes ayant de faibles revenus, soit une économie de 50,05 \$ par mois. Parallèlement, la ville entend aussi agrandir son parc de véhicules pour faire face à une augmentation du nombre d’usagers. <i>Lire plus.</i></p> <p><b>Halifax</b> (Nouvelle-Écosse)  Depuis mai 2018, la ville d’Halifax offre un tarif réduit de 50 %</p>	<p><b>Sherbrooke</b> avec le Programme Solidarité Transport : laissez-passer mensuels à un tarif solidaire (rabais de 40 %) offerts aux personnes et aux familles à faible revenu. Critères d’admissibilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– prestataire d’aide ou de solidarité sociale ;</li> <li>– être sans emploi et arrivé au Canada depuis moins de 12 mois ;</li> <li>– avoir un revenu familial sous le seuil de faible revenu.</li> </ul> <p><b>Montréal</b> : Le tarif réduit pour les aînés de 65 ans et plus à la STM est une tarification basée sur un critère d’âge et non de revenu.</p> <p><b>Laval</b> (Québec)  Depuis le 1er mai 2014, les <b>résident.e.s aîné.e.s</b> de Laval, peuvent se déplacer gratuitement sur le réseau de la <i>Société de transport de Laval</i> (STL) grâce au tire HORIZON 65+.</p>	<p>7 villes de Montérégie (Québec) : Depuis 2012, <b>Chambly, Richelieu et Carignan</b> offrent l’accès gratuit aux autobus. « Il en coûtait 6,75 \$ pour un aller simple au tarif ordinaire. Dorénavant, c’est gratuit pour tout le monde et en tout temps, dans les limites des trois localités. »</p> <p>Depuis 2014, <b>Sainte-Julie, Candiac, La Prairie et Saint-Philippe</b> offrent l’accès gratuit aux autobus sur leur territoire.</p> <p><b>Portland</b> (États-Unis)  La ville de Portland en Oregon a opté pour une formule combinant gratuité et frais réduits puisque l’ensemble des différentes lignes de transport qui se rendent dans le centre de la ville sont gratuites tandis que l’accès à l’ensemble du réseau coûte 1,20 \$. Le financement de ce service provient à 56,9 % d’une taxe sur la masse</p>

Gratuité partielle		Gratuité complète
Tarifification sociale	Tarifification solidaire	En tout temps
<p>pour 1000 personnes à faible revenu. Le programme s'applique aux ménages qui ont un revenu de moins de 33 000 \$ et il est attribué aux premiers arrivés, premiers servis</p> <p><b>Calgary</b> (Alberta) À Calgary, plus le revenu du ménage est faible, plus le tarif est bas. Le <i>Low-Income Monthly Transit Pass</i> différents titres réduits pour les gens ayant un faible revenu <u>(1)</u>. Le titre mensuel ordinaire coûte 101 \$ ; il coûte 50,50 \$ pour les personnes qui gagnent 22 000 \$ ; il coûte seulement 5,05 \$ pour ceux qui ne gagnent que 12 000 \$.</p> <p><b>Londres</b> (Grande-Bretagne) Dans la capitale britannique, la société Transport for London offre des titres à 50 % de rabais pour certains chômeurs : c'est-à-dire pour les chômeurs qui reçoivent des prestations depuis 13-52 semaines. L'application au tarif réduit doit être renouvelée chaque 3 mois [9 et 10].</p>	<p><b>Saint-Lambert</b> offre gratuitement le titre de transport en commun « Accès 65 Hors Pointe » aux aînés de 65 ans et plus ayant un faible revenu (revenu brut annuel individuel de moins de 32 000 \$ ou de moins 42 000 \$ familial).</p> <p><b>Mercier</b> Nommé circuit 140, il comptera une dizaine d'arrêts dans la municipalité de Mercier dont deux près des <b>résidences pour personnes âgées</b> et aussi pour faciliter les déplacements vers la municipalité voisine, Châteauguay. Cette initiative est mise en place depuis juillet 2018.</p> <p><b>Sydney</b> (Australie) Les usager.ère.s du transport en commun de la province australienne de Nouvelle-Galles du Sud (New South Wales), où se trouve Sydney, bénéficient de <b>différents rabais selon leur statut</b> : étudiants peu importe leur âge, demandeurs d'asile, personnes âgées, stagiaires et apprentis, personnes inaptes au travail, prestataires de chômage [8].</p> <p><b>Paris</b> avec la Réduction Solidarité Transport qui s'adresse à toutes les personnes sans emploi et donne accès à</p>	<p>financière et seulement 20,8 % viennent de la poche des utilisateurs.</p>

	Gratuité partielle		Gratuité complète
	Tarifification sociale	Tarifification solidaire	En tout temps
		des rabais de 50 % pour le passage simple et de 75 % sur la carte mensuelle [6 et 7].  <b>Sherbrooke</b> : Laissez-passer gratuit 1 mois pour les nouveaux immigrants	
Position de certains organismes estriens	TROVEP de Montréal via <a href="#">Transport abordable</a>		
	ConcertAction Femmes Estrie (CAFE)		
	La TROVEPE : pas de position pour le moment, car elle souhaite proposer une solution pour le transport collectif urbain <u>ET</u> interrégional afin de représenter l'ensemble de l'Estrie et non seulement Sherbrooke.		

Référence à [Embarque Estrie](#) pour en savoir plus sur les services de transport collectif offerts en Estrie.

## Alternatives au transport collectif

### Transports actifs

Le transport actif est la marche, le vélo, la course, etc. Bref, tout ce qui implique l'énergie du corps pour avancer! La marche et le cycliste connaissent une forte croissance, notamment depuis le début de la pandémie. Les ventes du vélo électrique ont explosé et une pénurie de vélo débute un peu partout. Il peut être facile de troquer l'automobile pour le vélo ou la marche, selon la distance à parcourir, en planifiant ses déplacements à l'avance et en cherchant les options à proximité. C'est bon pour la santé, le portefeuille et l'environnement.

Référence à la section [Pratique cycliste](#) du site web de Vélo Québec notamment les règles de partage de la route et des conseils techniques.

Référence à [Embarque Estrie](#) pour le réseau cyclable et les supports à vélo disponibles dans la région.

### Autopartage

L'autopartage est un service permettant d'emprunter un ou plusieurs véhicules pour des besoins ponctuels et spontanés. Il est donc possible d'utiliser une voiture, sans en avoir tous les inconvénients, comme les coûts importants d'assurance et l'entretien fréquent.

Différents types de services existent en Estrie :

- [Communauto](#) : Service de mise à disposition des véhicules en stations fixes. Le volet en station avec réservation est disponible à Sherbrooke.
- [Turo](#) : Partage de véhicules entre particuliers
- [LocoMotion \(Sherbrooke\)](#)
- [Programme SAUVÉR](#) par YHC Environnement : Système d'autopartage avec véhicule électrique pour les municipalités en région

### Covoiturage

Des plateformes web de covoiturage mettent en contact des personnes qui font le même trajet et qui pourraient partager un véhicule et covoiturer sur une base régulière ou spontanée. Une contribution en argent est exigée de la part de chacun des passagers pour participer aux frais du déplacement effectué par le conducteur. Voici les plateformes accessibles en Estrie :

- [AmigoExpress](#)
- [EckoRide](#) : avec un compte Facebook
- [Poparide](#)
- [Covoiturage.ca](#)

Des groupes fermés Facebook existent également en fonction des trajets (Ex. : [COVOITURAGE : Sherbrooke @ Montréal](#)).

Avant de prendre la route, pensez à afficher votre trajet en voiture sur une plateforme ou à chercher un conducteur qui se rend déjà à la même destination que vous. Une façon d'économiser, de socialiser et de réduire les GES.

Certaines régions de l'Estrie offrent l'accès à des plateformes de services de covoiturage (Ex. : Haut Saint François avec [Transport HSF](#) qui offre la plateforme [covoiturage.ca](#))

L'outil de planification [Embarque Estrie](#) affiche les offres de covoiturage et les mesures sanitaires COVID.

### Stationnements incitatifs

Des stationnements incitatifs sont des espaces gratuits pour stationner sa voiture en toute sécurité et ensuite emprunter un second mode de transport jusqu'à un autre lieu. Il permet par exemple de rejoindre un covoitureur ou un arrêt de transport en commun. Il y en a de plus en plus en Estrie.

## Conclusion

Avant de parler de tarification du transport, nous tenons à souligner l'inégalité entre les centres urbains et les zones rurales en matière d'accessibilité du transport collectif dans la région Estrienne. L'enjeu majeur est donc de renforcer le développement du transport collectif à l'échelle régionale.

Les barrières à l'accessibilité du transport collectif ne sont pas que financières, bien que ces dernières soient majeures, et il est important de faire de l'accès à la mobilité un enjeu global, tout en tenant compte des différentes réalités et en développant une analyse intersectionnelle des besoins et des enjeux.

La mobilité est un outil incontournable à la lutte contre la pauvreté et favorise l'inclusion sociale, par l'accès au marché du travail, à l'éducation, aux services et aux loisirs. La TACAE souhaite débattre des enjeux prioritaires en lien avec le droit à la mobilité et consulter ses membres sur le rôle de la Table, sur les revendications à porter, ainsi que sur les actions à poser et les instances sur lesquelles s'impliquer afin de défendre ce droit fondamental pour la lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale.

## Références

- <https://transportabordable.org/2020/10/05/la-tarification-sociale-comme-solution-aux-problemes-daccessibilite-financiere-du-transport-en-commun/>
- [https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/publication/memoire\\_CMM\\_tarif\\_social\\_1.pdf](https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/publication/memoire_CMM_tarif_social_1.pdf)
- [https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/memoires/036\\_Subvercit%C3%A9.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/memoires/036_Subvercit%C3%A9.pdf)
- <https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/publication/M%C3%A9moire%20-%20Refonte%20tarifaire%20-%20Trajectoire%20QC%20-%20VF.pdf>
- [https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/publication/%2813%29\\_Memoire\\_Tarification%20du%20transport%20en%20commun%20Montreal\\_2011.pdf](https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/publication/%2813%29_Memoire_Tarification%20du%20transport%20en%20commun%20Montreal_2011.pdf)
- <https://www.concertactionfemmesestrie.org/wp-content/uploads/2021/01/Depliant-promo-Pistes-daction.pdf>
- [https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/12/ARTM\\_PDF-accessible\\_Parlons\\_tarification\\_WEB-1.pdf](https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/12/ARTM_PDF-accessible_Parlons_tarification_WEB-1.pdf)
- <https://ici.radio-canada.ca/premiere/emissions/le-15-18/segments/chronique/98843/tarification-sociale-valerie-plante-montreal>
- <https://embarqueestrie.ca/mobilite-durable/transport-actif/>
- <https://embarqueestrie.ca/>