CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE - RÉGION EST DE MONTRÉAL

Et

CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE DE RIVIÈRE-DES-PRAIRIES

MÉMOIRE PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION SUR LA TARIFICATION SOCIALE DANS LES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF DU GRAND MONTRÉAL

Présenté à la Commission du transport de la CMM le 15 juin 2018
Déposé le 5 juillet 2018

TABLE DES MATIÈRES

1. Présentation des organismes

1.1 La CDC de la Pointe –région Est de Montréal
1.2 La CDC de Rivière-des-Prairies

2. Introduction et contexte

3. La tarification des transports en commun – un enjeu local important

4. Recommandation et appui

5. Conclusion

1. Présentation des organismes

Les deux Corporations de développement communautaire (CDC) qui déposent conjointement ce mémoire sont des regroupements d'organisations communautaires œuvrant dans divers champs d'activités sur les territoires de Pointe-aux-Trembles/ Montréal-Est (PAT/ME), et de Rivière-des-Prairies (RDP). Notre territoire couvre donc l'ensemble de l'arrondissement RDP-PAT, ainsi que la Ville de Montréal-Est.

Les deux CDC partagent la même mission, soit d'assurer la participation active du mouvement populaire et communautaire au développement socioéconomique de son milieu.

Elles ont également le mandat de table de quartier, c'est-à-dire qu'elles coordonnent et animent une concertation intersectorielle et multi réseaux, soutenue par l'Initiative montréalaise de soutien en développement social local et ayant pour but l'amélioration des conditions et de la qualité de vie de la population locale.

Cela se concrétise de différentes façons sur chaque territoire, et les deux CDC sont aussi appelées à travailler ensemble sur certains dossiers, tels que le transport collectif.

Elles ont entre autres déposé une pétition au conseil d'administration de la STM le 4 octobre 2017, pour demander une meilleure desserte en transport collectif entre les quartiers de RDP et de PAT.

2. Introduction et contexte

Depuis plusieurs années déjà que les Corporations de développement communautaire (CDC) sises dans l'arrondissement RDP-PAT travaillent sur l'enjeu du transport collectif dans leur quartier respectif via leur Table de développement social (TDS).

Dans le cadre de sa récente démarche de plan de quartier 2018-2023, la TDS PAT-ME a identifié et priorisé le transport collectif et actif comme axe de travail.

De même, le transport collectif et actif est ressorti parmi les trois enjeux prioritaires lors d'un événement collectif de la démarche de plan d'action de la TDS RDP, actuellement en cours.

L'accessibilité économique au transport collectif constitue une préoccupation commune aux deux quartiers de l'arrondissement, et c'est pourquoi ce mémoire conjoint est déposé à la Commission des transports de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

3. La tarification des transports en commun – un enjeu local important dans l'arrondissement RDP|PAT

L'impact des tarifs élevés sur la population en situation de pauvreté

- Bien que le revenu annuel de la population locale de RDP et PAT/ME dépasse la moyenne montréalaise, on retrouve environ 19 000 personnes sous le seuil de faible revenu sur le territoire, concentrées pour la plupart dans des secteurs défavorisés;

- Comme partout à Montréal, on constate de plus en plus de demandes de dépannage alimentaire;

- Pour les ménages les plus pauvres, les tarifs élevés de transport en commun, en hausse constante depuis les années 90, mettent en péril la possibilité de se déplacer pour répondre à leurs besoins élémentaires de se nourrir, se vêtir, d'obtenir des services de santé, etc.; par exemple, pour un prestataire d'aide sociale, le prix du titre mensuel équivaut 13.4% de son revenu;

- Le tarif élevé s'ajoute aux lacunes au transport collectif comme obstacles à la mobilité pour les personnes à faible revenu, puisque la desserte sur le territoire ne répond pas toujours à leurs besoins de déplacement, en particulier hors des heures de pointe.

- L'immobilité comme facteur d'exclusion sociale :
  - La mobilité est une condition primordiale pour favoriser la pleine participation sociale de toutes et de tous, et nous sommes encore loin de cet idéal;
  - Par exemple, pour les populations installées en périphérie des bassins économiques et d'emplois comme dans le secteur de PAT-ME, les transports collectifs sont inadéquats et le coût élevé restreint les possibilités de déplacement pour les personnes à faible revenu;
  - Chez les personnes âgées, une population en croissance, le prix du transport collectif contribue aussi à l'isolement. Beaucoup d'aînés ont témoigné ne pas pouvoir se rendre au CLSC pour consulter leur médecin ou à l'hôpital pour faire des tests, d'autant plus qu'il faut souvent sortir du quartier pour avoir accès à des services de santé.

- La dépendance à l'automobile et les besoins importants de mobilité :
  - Selon l'Enquête Origine-destination 2013, la proportion de logis n'ayant aucune automobile est relativement faible sur le territoire (11% à RDP, 14.5% à PAT et 18% à ME); à titre de comparaison, la proportion de logis sans voiture est de deux à trois fois plus faible que pour le centre de Montréal;
  - La géographie et l'aménagement du territoire favorisent en effet l'utilisation de la voiture, et c'est plus de 70% de la population locale qui se rend au travail en auto (contre 50% pour Mtl); la part du transport en commun se situe seulement à 24% dans l'arrondissement RDP-PAT (contre 37% pour Mtl);
  - Le travail n'est qu'un des besoins de mobilité; compte tenu des nombreuses lacunes en matière de services de proximité, les gens doivent aussi se déplacer loin du domicile pour combler des besoins de base comme l'alimentation ou l'habillement;
  - On peut aussi émettre l'hypothèse que l'absence d'auto dans les ménages n'est probablement pas un choix et que les personnes à faible revenu doivent compter sur les autobus pour leurs

déplacements, à l'intérieur comme à l'extérieur du quartier ou de la ville de résidence; l'accès au transport en commun est donc crucial pour ces personnes;

- En général, toute mesure favorisant l'augmentation de la part modale du transport collectif et actif doit être encouragée, tant du point de vue social qu'environnemental; il s'agit d'une priorité pour les deux TDS du territoire, car les alternatives à l'auto solo contribuent à améliorer les conditions et la qualité de vie de la population locale de plusieurs manières (santé, convivialité des milieux de vie, amélioration de la qualité de l'air, etc.).

Les impacts économiques et sociaux du transport collectif

- L'accès au transport collectif permet également de se former et de se développer, en ayant accès à des établissements scolaires ou de formation, puis de rechercher un emploi et de travailler et ensuite, de consommer des biens, que ce soit de première nécessité ou autres;
- Pour plusieurs, cela faciliterait la recherche d'emploi et la consolidation des revenus; d'ailleurs, les difficultés relatives au transport en commun sont un obstacle au recrutement et à la rétention de la main-d'œuvre pour plusieurs entreprises et institutions du territoire (ex. : Institut Philippe-Pinel, secteurs industriels de RDP et PAT);
- Le Comité de développement de l'Est de Montréal (CDEM), auquel les deux CDC participent, considère la mobilité des personnes et des marchandises comme « un vecteur essentiel pour renforcer l'Est comme pôle socioéconomique incontournable » (Nicole Léger, présidente du CDEM).

4. Recommandation et appui

Considérant que :

- le coût élevé du transport en commun représente un obstacle important à l'accessibilité des personnes en situation de pauvreté;
- le transport en commun est un service public et un bien commun qui doit être accessible à tous, sans distinction;
- le transport en commun est un élément essentiel d'intégration sociale pour toutes les personnes;
- la tarification sociale permet d'atténuer les conséquences de la pauvreté et d'améliorer la mobilité durable.

Notre recommandation :

Une nouvelle politique tarifaire qui inclut des mesures de tarification sociale basée sur le revenu dont l'objectif est d'assurer la possibilité pour chacun et chacune de pouvoir se déplacer dans la région métropolitaine peu importe son revenu.

Évidemment, de nombreux défis en termes de financement et ses enjeux d'implantation accompagnent l'implantation d'une telle mesure. Mais, les deux CDC sont confiantes que la nouvelle Agence régionale de transport de Montréal (ARTM) saura analyser et s'inspirer des exemples des villes européennes, canadiennes, et québécoises afin de proposer des scénarios réalisables au sujet d'une possible tarification sociale dans les prochaines années.

Appui

Les deux CDC appuient, en ce sens, tout comme la Coalition montréalaise des tables de quartier, la revendication d'une tarification sociale soutenant financièrement la mobilité quotidienne des personnes les plus démunies, notamment portée par le Mouvement pour un transport public abordable (MTPA).

5. Conclusion

La CDC de la Pointe- région Est de Montréal et la CDC de Rivière-des-Prairies sont heureuses de présenter ce mémoire devant cette commission. Elles tiennent à vous faire part des réalités propres au territoire en matière de transport collectif et des conséquences d'une tarification de plus en plus coûteuse pour les usagers de nos communautés vivant à l'extrême est de l'île de Montréal.

Elles remercient les membres du Comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) d'avoir eu l'initiative de confier à la Commission du transport le mandat d'organiser cette consultation.

Un dernier merci à la Table tarification métropolitaine coordonné par *Trajectoire Québec,* dont la CDC de la Pointe est récemment devenue membre. Leur vision concorde avec la position défendue par les CDC soit que tous et toutes aient accès à des services de transport collectif, abordables, de qualité et sécuritaires partout au Québec.