

Le tramway à Québec : un vecteur d'inclusion sociale

Mémoire rédigé dans le cadre l'appel de mémoire général du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) dans le cadre du dossier: *Projet de construction d'un tramway à Québec*

Présenté par :

Le Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec (TRAAQ)



Québec, le 30 juillet 2020

1. Mise en contexte

Présentation du Collectif TRAAQ :

Depuis novembre 2016, à l'issue d'une enquête exploratoire¹ ayant rejoint environ 250 personnes et qui visait à mieux connaître les impacts du manque d'accès au transport en commun et identifier quelles solutions envisager, ce collectif régional réunit des organismes de la région de Québec préoccupés par l'accès au transport en commun et adapté pour les personnes à faible revenu. Des organismes locaux, le Chantier mobilité Sainte-Foy, le Centre des femmes de la Basse Ville et le Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert (CAPMO) forment son comité de suivi et une trentaine d'autres organisations participent régulièrement à des actions du TRAAQ. Depuis sa fondation, le collectif a pris part à plusieurs consultations qui concernent la mobilité. Nous avons notamment publié un mémoire *Pour un développement sans exclusion*² dans le cadre des consultations publiques pour la mobilité durable et un réseau structurant de la Ville de Québec en 2017. Plus récemment, à l'automne 2019, dans le cadre du Chantier pour le financement de la mobilité et conjointement avec le Mouvement pour un transport abordable (MPTA), nous avons publié un avis : Le financement de la mobilité : une question d'inclusion sociale³.

Lors de chacune de ces représentations, nous avons fait valoir les principales solutions qui découlent de notre processus d'enquête que nous avons formulées dans les revendications suivantes :

Que le Réseau de transport de la Capitale (RTC) implante dans sa grille tarifaire une mesure de tarification sociale basée sur le revenu pour les ménages qui gagnent sous le Seuil de faible revenu après impôts (SFR- Apl). Nous proposons une réduction de 50% par rapport aux tarifs réguliers de la passe mensuelle et des billets d'autobus et de transport adapté.

Que dans l'aménagement de ses parcours, le Réseau de transports de la Capitale (RTC), priorise l'accès aux services essentiels comme les hôpitaux, les services communautaires, les épiceries, les zones à forte concentration d'emploi comme les parcs industriels.

Que le Réseau de transport de la capitale (RTC) priorise le développement et la desserte de secteurs défavorisés de la ville, la desserte de zones enclavées géographiquement et celles qui se retrouvent dans un « désert de service ».

Notre intervention dans le cadre du Bureau d'audience publique en environnement (BAPE).

C'est avec enthousiasme que nous envisageons la construction prochaine du tramway et c'est pour démontrer que son implantation viendra répondre à plusieurs besoins des personnes à faible revenu de

¹ Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert (CAPMO) (2016), Enquête conscientisante sur l'accessibilité sociale au transport en commun, 125p.

² Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec (TRAAQ) (2017), Pour un développement sans exclusion, Mémoire publié dans le cadre des consultations publiques pour la mobilité durable et un réseau structurant de la ville de Québec.

³ Mouvement pour un transport abordable (MPTA) et Collectif TRAAQ (2019), Le financement de la mobilité: une question d'inclusion sociale, Avis rédigé dans le cadre de l'appel de mémoire général du Chantier sur le financement de la mobilité.

notre ville que nous rédigeons ce mémoire. Alors que pour un motif financier, nombre de ces personnes et de ces ménages seront ceux qui dépendront le plus du service de tramway pour leurs déplacements, il nous apparaît indispensable de s'y pencher spécifiquement. Relativement aux revendications énoncées précédemment, nous vous ferons aussi part de quelques recommandations.

Tout d'abord, il convient de définir ce que nous entendons précisément par mobilité des personnes à faible revenu.

2. Mobilité des personnes à faible revenu, quelques éléments d'analyse

Liens entre mobilité, santé et inclusion sociale

Le manque d'accès aux transports publics renforce l'isolement et l'exclusion sociale de nombreuses personnes à faible revenu, ce qui n'est pas sans effet sur leur santé physique et mentale puisque la mobilité conditionne le développement économique et social des personnes et des territoires⁴. La mobilité est un déterminant important de la santé et la différence entre ceux qui vivent un déficit de mobilité et ceux qui n'en vivent pas accentue les inégalités sociales et de santé⁵. Être restreint dans l'accès au transport en commun, service public indispensable à leur participation économique, politique, culturelle, sociale et citoyenne a un impact sur la qualité de vie et le bien-être. Concrètement, la sécurité alimentaire d'une personne peut être compromise parce que, vivant dans un désert alimentaire et faute de moyens pour prendre le transport en commun, elle doit s'alimenter au dépanneur du coin. Qui plus est, sa santé mentale peut être compromise alors qu'ayant très peu d'argent mensuellement pour se payer l'autobus, une personne reste isolée chez elle. Enfin, sa participation sociale peut être compromise si elle ne peut par exemple prendre part à des consultations citoyennes faute de moyens pour se déplacer. En somme, nous pouvons affirmer, en se référant aux propos du Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, l'accès à un moyen de transport constitue un enjeu majeur pour les personnes en situation de pauvreté. Le transport est un instrument indispensable puisqu'il constitue le cadre d'organisation de la vie quotidienne et est un vecteur d'inclusion sociale⁶. Le TRAAQ considère la mobilité comme un droit, puisque tel que nous pouvons le constater, il conditionne le respect et l'exercice de plusieurs droits, dont les droits au travail, à la santé, à l'éducation, à l'exercice démocratique⁷.

La défavorisation dans la Ville de Québec

Selon le Recensement 2016 de Statistique Canada, il est indiqué qu'en 2015, 8,2% de la population de la Ville de Québec vivait sous le Seuil de faible revenu après impôts (SFR-Apl). Il s'agit de 63 420 personnes sur une population totale de 779 085 personnes.⁸ Pourtant, parmi celles-ci, une bonne proportion n'est admissible à aucune réduction de leur titre de transport.

⁴HYPPOLITE, S-R. (2012). Rapport du directeur de santé publique sur les inégalités sociales de santé 2012: Comprendre et agir autrement pour viser l'équité en santé dans la région de la Capitale-Nationale, Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Québec, Direction régionale de santé publique, 161 p.

⁵ Avis de la direction de la santé publique de la Montérégie (2018), Favoriser le transport collectif abordable, une action à fort potentiel d'impact sur la santé.

⁶ Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (2016). La mobilité, un droit déterminant, Bulletin no 20.

⁷ Ibid

⁸ Statistique Canada, Tableau de données, Recensement 2016, <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/>

À Québec, bien que la défavorisation sociale et matérielle⁹ soit globalement plus concentrée dans certains arrondissements, on compte des aires à forte défavorisation dans tous les secteurs de la ville. Pour ce qui est de la partie du tramway qui traverse l'Arrondissement de la Cité-Limoilou, elle est particulièrement concentrée dans les quartiers St-Roch et Vieux- Limoilou et Lairet¹⁰. Dans les arrondissements de Sainte-Foy- Sillery Cap-Rouge et Charlesbourg, aussi sur le tracé du tramway, la pauvreté est bien présente et en particulier dans certains secteurs. À Sainte-Foy, plusieurs secteurs à proximité du boulevard Versant-Nord et du chemin Saint-Louis présentent une défavorisation matérielle ou sociale élevée¹¹. À Charlesbourg, il y a notamment le quartier Saint-Rodrigue et Orsainville (ce secteur dépasse la desserte du tramway, mais il est entendu qu'avec la proximité du terminus Charlesbourg, plusieurs citoyennes et citoyens de ce quartier seront tout de même utilisatrices et utilisateurs du tramway)¹².

Un phénomène non négligeable s'accroît actuellement à Québec dû à la gentrification. Bien que les quartiers du centre-ville maintiennent une concentration élevée de défavorisation, de plus en plus de ménages doivent se déplacer vers des quartiers périphériques ou des banlieues pour avoir accès à des logements plus abordables, souvent dans des secteurs de la ville qui se sont développés dans les années 60-70 sous le mode de l'aménagement pavillonnaire¹³. Alors que certains ménages à "modestes revenus" en viennent à faire le "choix" de dépenser une grande part de leur budget limité pour l'achat et l'utilisation d'un véhicule afin d'avoir accès à un logement plus abordable¹⁴, des personnes à faible et très faible revenu, n'ayant pas les moyens de s'acheter un véhicule, se retrouvent très isolées, n'ayant pas le choix de s'installer dans des secteurs où les logements sont plus abordables, mais où les services de transports en commun sont plus limités.

3. Recommandations :

Planifier l'implantation d'une tarification sociale basée sur le revenu dès la phase de construction pour qu'elle soit en opération au plus tard dès le début de l'exploitation.

Implanter un tel système ne peut qu'être gagnant pour notre ville. Faciliter dès que possible l'accès des personnes à faible revenu au transport en commun et adapté, alors qu'elles sont en nombre croissant vu le contexte économique, aidera considérablement à la reprise et l'augmentation de l'achalandage maintenant et fidélisera encore davantage en vue de l'exploitation du tramway ce groupe qui compte déjà de nombreuses personnes étant des utilisatrices régulières. En fait, grâce à la tarification sociale, celles qui sont déjà assidues à employer le transport en commun le seront encore plus. Pour ce qui est des autres, les personnes exclues à cause des tarifs inabordables, elles auront désormais ce qui leur manquait pour pouvoir embarquer!

⁹ DUGAL Sonia(2019), Surveillance de l'état de santé et de ses déterminants Direction de la santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale nationale, Atlas de défavorisation 2016, 48 cartes géographiques,

¹⁰ Ibid

¹¹ Chantier mobilité Sainte-Foy (2020), Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques en environnement(BAPE),

¹² DUGAL Sonia, Direction de la santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale nationale Janvier 2019.

¹³ BOUTIN, Marc (2014), Aménagement urbain et transport en commun, Compte-rendu du CAPMO, Numéro 254

¹⁴ LUCAS, K. (2004). Transport and Social Exclusion : A Survey of the Group of Seven nations, Summary Report (p. 40): FIA Foundation, for the Automobile and Society, dans Direction de la Santé publique de la Montérégie, Transport, santé et inégalités sociales de santé, Août 2018.

Penser à l'implantation d'une tarification sociale maintenant, c'est investir pour l'achalandage de demain! Après tout, avec le contexte de pandémie, l'utilisation des transports collectifs s'est transformée et plusieurs groupes cibles "traditionnels" du Réseau de transport de la Capitale (RTC), notamment les fonctionnaires, qui se tournent massivement vers le télétravail à temps partiel ou à temps plein, ont fortement diminué leur utilisation. Parallèlement, des travailleurs à faible ou modeste revenu et des bénévoles dont le travail est plus que jamais indispensable ont continué à utiliser l'autobus. Que ce soit les commis d'épicerie, aides à domicile, préposées et préposés à l'entretien ménager, préposées et préposés aux bénéficiaires, travailleurs ou personnes assistées sociales volontaires impliquées dans des ressources communautaires, leur occupation, pour la plupart, ne se convertira pas en télétravail.

Tarification sociale : des exemples de succès

Gatineau

En une seule année d'implantation, la Société de transport des Outaouais a pu constater les résultats forts convaincants de son programme de tarification sociale. Notamment, il a permis d'augmenter le nombre d'utilisatrices et d'utilisateurs à faible revenu de 26%. De plus, cette catégorie de passagers a augmenté ses déplacements de 32%.¹⁵ Son programme ÉCHO de tarification sociale offre une réduction de 50% pour les personnes vivant sous le Seuil de faible revenu après impôts (SFR-Apl).

Calgary

La ville de Calgary est une ville jumelée à Québec et avec un taux de défavorisation comparable, la tarification sociale est adoptée depuis 2005 pour les personnes vivant sous le Seuil de faible revenu après impôts (SFR-Apl) et depuis 2017, pour les personnes à très faible revenu et le coût d'une passe mensuelle est de 5,15\$. Selon une étude menée par une organisation de Calgary, pour 1\$ qui été investi dans la tarification sociale, c'est 12\$ qui revient à la communauté en participation économique et sociale des usagères et usagers, en prévention en matière de santé, etc.¹⁶.

Sherbrooke

Il s'agit d'un nouveau projet pilote qui provient d'un partenariat entre la Société de transport de Sherbrooke (STS) et les intervenants communautaires de la région. Il rejoindra plus de 400 personnes offre une réduction de 40% de la passe mensuelle de transport en commun et adapté¹⁷.

Lévis

En 2020, la Ville de Lévis a démarré un projet pilote qui découle aussi d'une collaboration avec le milieu communautaire. "Aux résidents de Lévis dont le revenu familial se situe sous le seuil de faible revenu, de

¹⁵ Société de transport des Outaouais (2018), ÉCHO : une première année empreinte de réussite, Présentation Power Point, p.4

¹⁶ Vibrant Communities Calgary, Social Return On Investment (SROI). Case Study : Low Income Monthly Transit Pass: Calgary. p. 5

¹⁷ Estrie plus.com, le Journal internet (2020), STS, Un programme solidaire de transport en commun, 11 juin 2020

recevoir une carte OPUS de 4 passages gratuitement ou de se procurer une carte de 12 passages à tarif réduit. Au cours de l'année 2020-2021, il est prévu que 58 000 passages soient distribués".¹⁸

Autres recommandations générales en matière de tarification :

- Maintenir la possibilité de paiement en monnaie puisque plusieurs personnes plus vulnérables, et qui vivent sur des finances "au jour le jour", dépendent de cette possibilité pour se déplacer.

- Augmenter la durée des transferts émis dans le tramway ou dans l'ensemble du réseau de 1h30, et ce à au moins 3h, et que ce même titre puisse être valide sur un même parcours. Dans le cas du tramway, il est à prévoir que cela se produira régulièrement! Plusieurs personnes ont partagé le constat à notre collectif qu'un transfert d'une durée 1h30 est souvent insuffisant quand il y a un besoin de faire plusieurs commissions ou relativement à l'attente et la durée d'un rendez-vous médical.

- Maintenir des points de vente et de service dans les dépanneurs, les pharmacies et autres lieux physiques est impératif pour de nombreuses personnes à faible revenu. Bien que depuis le 18 juin 2020, le fait de pouvoir se procurer en ligne des titres de transport accomode sans doute plusieurs passagères et passagers¹⁹, ce n'est pas un mode de paiement qui peut être utilisé ou privilégié par tous. Alors que certaines personnes n'ont pas internet chez elles, n'ont pas de carte de crédit ou qu'elles ne sont pas à l'aise avec le mode de paiement en ligne, il est crucial de maintenir des points de vente accessibles et tout particulièrement dans les zones de forte défavorisation. De ce fait, il ne faudrait surtout pas justifier éventuellement la fermeture de certains points de service et de vente sous prétexte que c'est maintenant disponible en ligne.

Garantir une bonne connectivité avec la desserte locale des communautés à forte défavorisation de la ville de Québec.

Afin que l'infrastructure du tramway réponde équitablement aux besoins de toutes et tous, l'amélioration ou le développement des dessertes connectant les communautés locales défavorisées au tramway est fondamental. En considérant que nombre de secteurs à forte défavorisation de la ville manquent de services de proximité et comportent souvent des déserts alimentaires, qu'il y a un enclavement fréquent de ces communautés dû à la géographie et à la forte présence autoroutes en milieu urbain, cette interconnectivité est cruciale en vue d'avoir un impact déterminant sur la santé des populations de ces secteurs.

Cette bonne connectivité des dessertes locales est non seulement fondamentale pour les secteurs directement connectés au tramway, mais aussi pour les zones à forte défavorisation présentes dans toute la ville. Il est impératif que l'ensemble de ces communautés aient des dessertes de qualité, à bonne fréquence (minimalement aux 15 minutes) qui serait efficacement reliée au pôle d'échange le plus proche de leur secteur. Actuellement, même des quartiers situés au centre-ville tel Saint-Sauveur ou dans la périphérie directe du centre-ville, tel Vanier, ont comme desserte locale des tracés et des fréquences qui correspondent peu aux besoins de leur population.

Dans la mesure où une bonne connectivité locale est assurée, nous pouvons affirmer que :

¹⁸ Ville de Lévis (2020), Salle de presse, Communiqué : Accès transports Lévis, un programme unique dans les régions de Québec et Chaudière-Appalaches, 4 décembre 2019

¹⁹ Réseau de transport de la Capitale 2020, <https://www.rtcquebec.ca/tarifs-et-achat/achat-et-points-de-vente/rtc-nomade-paiement>

- L'implantation d'un tramway sera très bénéfique pour les zones à forte défavorisation de Charlesbourg, soit particulièrement le quartier Saint- Rodrigue. S'il est possible que le tramway puisse être un peu prolongé pour rejoindre Orsainville, un autre secteur à forte défavorisation, cela répondrait à un grand besoin.

- L'implantation d'un tramway sera très bénéfique pour les quartiers du centre-ville et en particulier les zones à plus forte défavorisation des quartiers Vieux Limoilou, Lairet, Saint-Roch.

- L'implantation d'un tramway sera très bénéfique pour Sainte-Foy, particulièrement les secteurs plus défavorisés qui longent le boulevard du Versant Nord et le chemin Saint-Louis.

Installer des services essentiels de proximité dans les pôles d'échanges ou près des pôles d'échange.

Le simple fait de faciliter l'accès aux services de proximité, que ce soit par l'implantation de garderies, d'épiceries abordables et l'accès peut avoir un impact considérable sur la vie des utilisatrices et utilisateurs des personnes du transport en commun. Pour les ménages qui dépendent du transport en commun pour leurs déplacements et notamment les familles cela peut aller jusqu'à rendre plus envisageable de se rendre à certains lieux emplois et certains lieux d'études et ainsi faciliter la conciliation travail-famille-études²⁰

En ce qui concerne plus particulièrement l'accès à des toilettes publiques, c'est évidemment indispensable et ce pour toute la population.

Maintenir le trambus

Le trambus s'avère crucial en vue de faciliter l'interconnectivité de zones à forte défavorisation de la ville de Québec au tramway.

Si tel qu'annoncé, l'axe du trambus est ôté du réseau structurant, cela aura un impact considérable sur de nombreuses personnes à faible revenu. En se référant aux pages 14 et 15 de l'Atlas de défavorisation 2016 du CIUSSS des Territoires locaux du CIUSSS de la Capitale-Nationale²¹, nous pouvons constater que le trambus traverse une zone de la ville parmi celles où la défavorisation est la plus concentrée. Cela concerne notamment les citoyennes et les citoyens des quartiers Saint-Sauveur, Maizerets et d'Estimauville. Nous pensons aussi aux habitantes et habitants des quartiers Giffard et Montmorency qui, sans avoir une connexion directe au trambus, sont à proximité. Étant particulièrement enclavés, ils auraient bénéficié de cette amélioration de service. Dans l'ensemble, ce sera aussi une perte d'un accès amélioré à certains services essentiels, que ce soit l'épicerie Maxi d'Estimauville, le Cégep Limoilou, l'épicerie Métro Ferland dans Saint-Sauveur et du méga hôpital de l'Enfant Jésus, spécialisé dans plusieurs soins qui ne peuvent être reçus dans d'autres hôpitaux dans l'ensemble de l'Est-du-Québec.

²⁰ Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale(2019), Les besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport, État des lieux dans la Capitale-Nationale, 20p.

²¹ DUGAL Sonia (2019), Direction de la santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale- Nationale.

Diversifier les modes de communication sur le tramway et le réseau afin que l'information soit accessible à tous et toutes.

Diversifier les modes de communication permettra un meilleur accès à l'information pour toutes et tous. Bien qu'il soit pertinent d'implanter éventuellement le wi-fi à toutes les stations de tramway et pôles d'échange, il est important de garder en tête que cela ne répondra pas à l'ensemble des besoins. Pour profiter d'un wi-fi gratuit, encore faut-il un téléphone intelligent, ce que n'ont pas en leur possession de nombreuses personnes à faible revenu. Il est primordial qu'en plus d'un accès wi-fi, de l'information très illustrée, comportant des caractères lisibles et des cartes géographiques, soit présente à chaque station, que ce soit imprimé sur un carton apposé à la station ou préférablement présenté sur un écran. En considérant que plusieurs personnes n'ont pas accès à internet à domicile et que plusieurs éprouvent des difficultés à l'utilisation d'un ordinateur, il faudrait rendre disponible de nouveau à plusieurs points de services et de vente des horaires papier réimprimés régulièrement. L'idée n'est pas de revenir à la production antérieure, mais de s'assurer que le besoin des personnes qui dépendent de ce mode de communication soit répondu.

Assurer l'équité entre les secteurs moins favorisés et plus favorisés dans le développement d'infrastructures de transports actifs

Bien planifier le développement des transports actifs dans notre ville, c'est aussi garantir la bonne connectivité du tramway à l'ensemble de la communauté de Québec. Une dimension fondamentale de cette planification est de considérer l'équité sociale. En se référant à une étude produite par le quotidien le Devoir en collaboration avec Local logic et publiée dans un article qui se nomme " les enfants pauvres de la mobilité", il apparaît que l'implantation d'infrastructures favorisant les transports actifs est clairement inéquitable²². Globalement, les infrastructures facilitant les transports actifs sont plus nombreuses dans les quartiers plus favorisés que ceux moins favorisés. Nous recommandons que les autorités municipales prêtent attention aux résultats de cette étude et s'en inspirent en vue des investissements à venir en transports actifs et notamment quant aux aménagements prévus dans la cadre de la construction du tramway.

Bien planifier l'implantation de logements sociaux le long du tracé du tramway

Avec la construction et l'exploitation du tramway, une hausse de la valeur des terrains qui longent le tracé est à prévoir. Le TRAAQ craint à cet effet qu'un phénomène de gentrification se déploie dans plusieurs secteurs longeant le tracé et que des personnes à faible revenu doivent de plus en plus délaisser des lieux dans lesquels il y a actuellement une belle mixité sociale.

Nous nous réjouissons donc que le 15 mars dernier, la Ville de Québec ait annoncé qu'elle avancerait 15 millions de dollars dès maintenant pour la construction de logements sociaux dans le cadre de sa Vision de l'habitation²³, mais souhaitons que les acteurs municipaux puissent soumettre à la population des informations plus précises quant au nombre de terrains ciblés, les endroits où ils se situeront sur le tracé et quant à la planification globale de cette implantation de logements sociaux.

²² FERRARIS, Florence Sarah G (2016), Le Devoir, Les enfants pauvres de la mobilité, 12 décembre 2016 <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/486928/les-enfants-pauvres-de-la-mobilit>

²³ Ville de Québec. Vision de l'habitation (2020); <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/habitation/vision/index.aspx>.

Faciliter la pleine participation citoyenne des personnes à faible revenu à toutes les étapes du projet.

Afin de favoriser la participation citoyenne des personnes à faible revenu à chaque consultation et notamment dans les comités de bon voisinage, il est important que l'animation soit accessible et inclusive et que les lieux de rencontre soient aussi accessibles pour elles. En ce sens, des rencontres dans des centres communautaires et autres bâtiments publics sont souvent moins intimidantes qu'une consultation qui a lieu dans un grand établissement tel un hôtel. Afin de faciliter la participation de tous et toutes, l'utilisation de petits groupes qui facilitent l'expression de la parole sera pour plusieurs un moyen beaucoup plus accessible que la prise de parole publique lors d'une consultation en plénière. Sans pour autant arrêter les formes plus "classiques" de consultations, il y aurait lieu d'offrir une formule plus diversifiée. Afin de faciliter la participation citoyenne des personnes à faible revenu, il serait aussi très important d'offrir une possibilité de remboursement de frais de déplacement pour participation à une consultation.

Considérer les besoins spécifiques des femmes

Alors que les femmes constituent la majorité des utilisatrices du transport en commun à Québec (58% des utilisatrices) et qu'elles sont dans une plus forte proportion à faible revenu, considérer leurs besoins spécifiques en matière de mobilité, notamment quant à leurs motifs de déplacements et leur sentiment de sécurité, est indispensable.

Considérer les besoins spécifiques des personnes en situation de handicap

Les personnes en situation de handicap sont à faible revenu dans une forte proportion. Garantir l'accessibilité universelle implique donc aussi d'offrir des tarifs abordables dans le transport collectif comme le transport adapté. En ce qui concerne ce dernier service, elle doit être pensée et planifiée comme faisant partie intégrante du réseau structurant.

Considérer les besoins spécifiques des nouvelles arrivantes et des nouveaux arrivants :

Les nouvelles arrivantes et nouveaux arrivants et particulièrement les personnes réfugiées sont dans une forte proportion à faible revenu et particulièrement les premières années qu'elles sont au pays. Aussi, elles sont nombreuses à ne pas avoir de permis de conduire valide ici et en attendant de passer leurs cours, elles dépendent du transport en commun pour leurs déplacements. Considérer leurs besoins, notamment en ce qui a trait l'accès à une information accessible sur le transport en commun quelle que soit leur langue d'origine est important.

Considérer la situation des personnes seules

Les personnes à faibles revenus vivant seules doivent elles-mêmes assumer toutes les dépenses de la vie quotidienne, que ce soit le loyer, les frais médicaux, l'alimentation. Ainsi, devoir assumer le paiement mensuel d'un titre de transport peut-être considérable dans leur budget. Alors qu'à l'exception du crédit d'impôt et de solidarité pour celles qui paient un peu d'impôt, il y a peu de programmes gouvernementaux nationaux et fédéraux qui soutiennent les personnes seules de 65 ans et moins, l'implantation d'une tarification sociale basée sur le revenu pourrait leur être d'un grand soutien. Notons aussi que vu leur situation, elles sont souvent plus à risque de vivre de l'isolement social.

Considérer la situation des familles

C'est une grande avancée pour les familles que depuis de 22 juin 2019, avec le Privilège Famille²⁴, l'autobus soit maintenant valide en tout temps pour une limite de 3 enfants de 12 ans et moins accompagnés de leurs parents. Il pouvait devenir très onéreux pour une famille ayant des enfants de plus de 5 ans (le transport en commun est depuis longtemps gratuit pour les enfants 0-5 ans) et particulièrement pour les cheffes de famille monoparentale, de devoir assumer les titres de transport pour toute la famille. Cela dit, nous pensons que dans l'esprit de ce que recommande le Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (RGF-CN) dans son État des lieux²⁵ élargir cette gratuité aux adolescentes et aux adolescents, qu'ils soient ou non accompagnés de leurs parents pourrait être envisagé. Après tout, ils et elles sont nombreuses et nombreux à avoir régulièrement besoin d'utiliser le transport collectif, notamment pour se rendre à leur travail ou leurs implications parascolaires.

Conclusion :

Par souci d'équité et de solidarité, il est impératif de tenir en compte les besoins des personnes à faible revenu dans le cadre de la construction et de l'exploitation du tramway à Québec et nous avons tenté de vous les transmettre de par les recommandations que nous venons de vous partager. Retenons que la recommandation de tarification sociale est sans doute la plus fondamentale, car il nous apparaît contre-productif de déployer un effort aussi colossal pour la construction d'un tramway et qu'au moment de l'exploiter, les personnes qui dépendent le plus de ce service, qui sont parmi les usagères et usagers les plus réguliers n'aient finalement pas les moyens financiers de l'utiliser.

Suivre ces recommandations ne fera pas que répondre à leurs besoins. Cela facilitera l'accès au travail, aux épiceries, aux soins de santé aux ressources communautaires de nombreuses citoyennes et de nombreux citoyens, ce qui ne peut que dynamiser une communauté.

Comité de suivi du Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec (TRAAQ)

²⁴ Réseau de transport de la Capitale (RTC) (2019), <https://www.rtcquebec.ca/tarifs-et-achat/tarifs-et-titres/rabais-et-privileges/privilege-famille>

²⁵ Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale(2019), Les besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport, État des lieux dans la Capitale-Nationale, 20p.