

Consultation publique de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)

Projet de refonte tarifaire

**La gratuité du transport en commun : une nécessité pour lutter  
contre la pauvreté et les changements climatiques!**



**Mémoire présenté par l'ACEF du Nord de Montréal**

**Octobre 2020**

## **Présentation de l'Association coopérative d'économie familiale (ACEF) du Nord de Montréal**

L'Association coopérative d'économie familiale (ACEF) du Nord de Montréal est un organisme communautaire autonome qui intervient dans le domaine de l'éducation à la consommation. Afin d'améliorer les conditions de vie des citoyennes et des citoyens et d'augmenter leur esprit critique face à la société de consommation, elle offre des activités collectives et des services individuels tout en luttant solidairement avec les acteurs de la communauté pour une plus grande justice sociale. Par son approche humaniste de défense collective des droits et d'éducation populaire autonome, l'ACEF du Nord de Montréal porte la vision d'une communauté où la richesse est partagée collectivement et où l'action citoyenne est valorisée.

### ***Nos mandats***

- Défendre collectivement les droits des personnes et des collectivités par la mobilisation, l'éducation populaire autonome, des collaborations et des représentations.
- Faire de l'éducation à la consommation en offrant des activités collectives et des services individuels.
- Faire la promotion de notre vision, nos valeurs, nos approches et nos actions en informant la population et en influençant les décideurs.
- Offrir aux citoyennes et citoyens un lieu accueillant et dynamique afin qu'ils puissent s'impliquer socialement et politiquement dans la communauté.

### **Introduction**

Le transport collectif occupe une place centrale dans la vie de bien de gens. C'est un élément essentiel à la mobilité des personnes. Sans lui, il est impossible d'envisager un réel droit à la mobilité. L'accès au transport en commun est une condition d'accès aux services, à l'éducation, à l'emploi, à la formation, aux loisirs, à la santé et à l'alimentation. Il permet également d'avoir un réseau social. De plus, le transport en commun contribue de façon importante à la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Le projet de refonte tarifaire proposé par l'ARTM reconnaît l'importance de ces enjeux. La question y est clairement posée. En effet, dans le document de consultation, on peut lire que

« le développement de la mobilité durable, notamment du transport collectif, est un élément incontournable de la solution pour répondre à ces défis environnementaux et de société, ainsi que pour assurer une économie dynamique et durable. La refonte tarifaire s'inscrit dans cette foulée et vise à

accroître la part relative du transport collectif au sein de l'écosystème de la mobilité des personnes dans la région. »<sup>1</sup>

Nous sommes tout à fait en accord avec ces principes. Toutefois, nous pensons que l'ARTM pourrait aller plus loin et simplifier encore davantage la tarification des services de transport collectif. À la question de savoir comment encourager l'utilisation du transport collectif, en faire « un élément incontournable de la solution pour répondre à ces défis environnementaux et de société » tout en simplifiant et en harmonisant la tarification, nous répondons : par la gratuité du transport en commun pour tous et toutes! La gratuité du transport en commun est primordiale pour qu'il soit accessible et avantageux financièrement, et ce, pour tous les usagers, qu'ils soient en situation de précarité financière ou non. Comme nous le verrons dans ce mémoire, les bénéfices, tant économiques que sociaux ou environnementaux, de la gratuité du transport en commun dépassent largement ses coûts.

L'ACEF du Nord de Montréal recommande l'instauration de la gratuité du transport en commun pour tous et toutes pour des raisons sociales, économiques et environnementales.

## **LA GRATUITÉ POUR LUTTER CONTRE L'EXCLUSION SOCIALE ET LA PAUVRETÉ**

La revendication d'une gratuité du transport en commun repose d'abord sur une logique de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale.

Le territoire de l'île de Montréal regroupe la plus grande proportion de ménages à faible revenu. En effet, 24,6% des habitants (450 000 personnes) qui vivent sur l'île sont sous le seuil de faible revenu tel que défini par Statistiques Canada<sup>2</sup>. 33% des personnes prestataires d'aide sociale habitent sur le territoire de l'île de Montréal<sup>3</sup>. Cette situation est encore plus importante dans certains quartiers. C'est le cas, par exemple, de Parc Extension où 43,8% de la population vit sous le seuil de faible revenu. Si l'on regarde

---

<sup>1</sup> AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN, *Projet de refonte tarifaire - document de consultation*, Montréal, 2020, p.5

<sup>2</sup> DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE DU CIUSSS DU CENTRE-SUD-DE-L'ÎLE-DE-MONTRÉAL et DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DU CIUSSS DE LA CAPITALE-NATIONALE, *La pauvreté et les inégalités sociales, de graves menaces à la santé des populations*, 2017, p.13.  
[https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/actualites/2017/07\\_juillet/Memoire-pauvrete\\_final-20170630.pdf](https://santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/actualites/2017/07_juillet/Memoire-pauvrete_final-20170630.pdf) (consulté en ligne le 29 septembre 2020)

<sup>3</sup> Ibid

plus largement le territoire de la CMM, c'est 13%<sup>4</sup> des ménages qui vivent sous le seuil de faible revenu.

De plus, c'est sur l'île de Montréal que l'on retrouve la grande majorité des services communautaires : aide alimentaire, cliniques juridiques, services de santé, organismes de lutte à la pauvreté et de défense des droits, logements sociaux, etc. bref, des services dont ont besoin les personnes en situation de pauvreté.

On constate donc que les besoins en transport en commun sur l'île de Montréal sont immenses et que la population, particulièrement celle en situation de pauvreté, bénéficierait grandement de la gratuité.

### **Le transport collectif, une nécessité pour lutter contre l'exclusion et l'isolement social**

Parce qu'il favorise l'accessibilité aux lieux publics et aux services, le transport est considéré comme un déterminant important de la santé, « en ce sens qu'il a des incidences sur les conditions socioéconomiques et le capital social des citoyens, contribuant ainsi à leur bien-être. »<sup>5</sup>

Le transport permet aux individus de se rendre à l'école ou au travail, de se trouver un logement adéquat, de se rendre à des rendez-vous médicaux, « de participer à la vie sociale, culturelle et récréative de leur communauté et d'accéder aux biens et services de consommation. »<sup>6</sup>

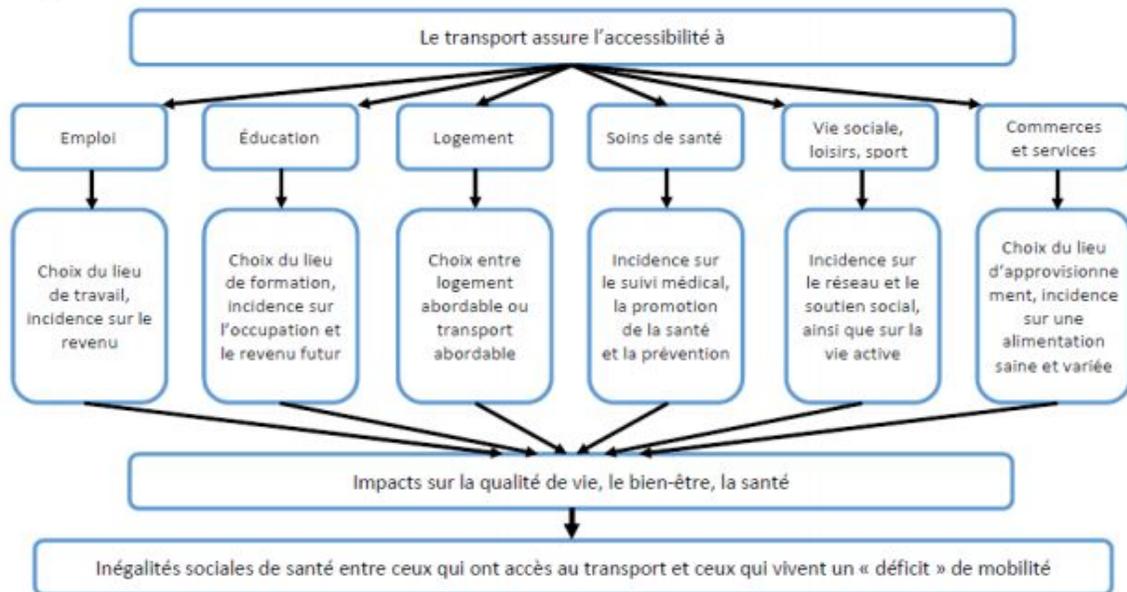
---

<sup>4</sup> DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE, *Avis de santé publique de la montérégie favoriser le transport collectif abordable : une action à fort potentiel d'impact sur la santé*, 2018, p.7 <http://extranet.santemonteregie.qc.ca/depot/document/3917/Avis-DSPM-Transport-VF.pdf> (consulté en ligne le 29 septembre 2020)

<sup>5</sup> Ibid, p.4

<sup>6</sup> Ibid, p.4

Figure 1 : Relations entre le transport et les inégalités sociales de santé attribuables à la mobilité<sup>7</sup>



Lorsqu'on les questionne sur les raisons pour lesquelles ils et elles militent pour une gratuité des transports collectifs, nos membres affirment que le coût trop élevé des titres de transport les empêche d'utiliser les services communautaires dont ils et elles auraient besoin. Se déplacer pour chercher du travail, étudier, se faire soigner, voir leur famille ou participer à des activités de loisirs est devenu pratiquement impossible pour ces personnes, faute de moyens. « Je suis une personne à faible revenu qui a besoin de m'impliquer dans mon bénévolat, voir mon médecin et faire mes commissions. Et pour ça, j'ai besoin de prendre le transport en commun » (R.R., membre de l'ACEF du Nord de Montréal). Regardons de plus près chacun de ces enjeux.

#### *Pas d'emploi ou d'étude sans transport en commun*

Le manque d'accès aux transports collectifs est un frein important à l'intégration au marché du travail. En effet, des études démontrent « que l'accès au transport abordable a une incidence sur l'accès à l'emploi pour les groupes de population les plus pauvres et que l'effet des mesures d'insertion en emploi est limité lorsqu'elles ne sont pas accompagnées de mesures favorisant l'accès au transport. »<sup>8</sup> Dans notre société, l'emploi est la voie la plus efficace pour sortir de la pauvreté. Pour les personnes en situation de pauvreté, avoir accès à un mode de transport abordable a un impact

<sup>7</sup> Ibid, p.4

<sup>8</sup> Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal et Direction de santé publique du CIUSSS de la Capitale-Nationale, op. cit. p.43

significatif quand il s'agit d'intégrer le marché du travail ou d'accéder à de meilleurs emplois.

« Le coût de la vie est devenu trop élevé et après avoir payé notre loyer et l'électricité, il ne reste pas grand chose pour d'autres dépenses. Il devient donc impossible de se mettre à la recherche d'un emploi, de penser à suivre un cours pour améliorer notre condition de vie et obtenir un passage à un emploi mieux rémunéré. Impensable de s'inscrire à une activité, à un sport, à se rendre chez le médecin, etc. Tout ça parce que qu'on n'a pas les sous pour payer notre déplacement.» (O.R., membre de l'ACEF du Nord de Montréal)

Au-delà de l'amélioration des conditions matérielles, le fait de détenir un emploi favorise également l'inclusion et ce, de plusieurs façons. D'abord, une personne en emploi crée des liens avec ses collègues et développe un sentiment d'appartenance à une organisation. Ensuite, les revenus liés à l'emploi lui permettent d'accéder à de meilleures conditions matérielles et éventuellement, à davantage d'activités de loisirs.

### *Le transport en commun, c'est la santé*

Évidemment, pour bien des gens, l'accès au transport est essentiel pour se rendre chez le médecin ou à l'hôpital. Mais les liens entre transport collectif et santé vont beaucoup plus loin. L'accès au transport collectif - pour les individus en situation de précarité financière - est absolument indispensable pour contrer l'exclusion et l'isolement social, et leurs nombreuses conséquences sur la santé physique et mentale.

Plusieurs études démontrent que l'isolement social est un facteur prédéterminant pour la santé physique et mentale :

- Les personnes qui ont des interactions fréquentes et de qualité ont moins de pertes cognitives et moins de risques d'avoir des symptômes dépressifs.
- L'isolement social augmente le risque de mourir de façon prématurée au même titre qu'une habitude de vie bien connue comme le tabagisme.
- Ceux et celles qui ont des relations sociales jugées adéquates et satisfaisantes ont un risque de mort prématurée 50% moins élevé que ceux et celle pour qui ce n'est pas le cas.
- Les personnes qui souffrent d'isolement social sont « à plus haut risque de maladies cardiovasculaires, de maladies infectieuses (comme le rhume), de détérioration des fonctions cognitives, et de mortalité prématurée »<sup>9</sup>.

Ainsi, le réseau social d'un individu doit être considéré comme fondamental pour le maintien de la santé au même titre que l'alimentation, l'activité physique ou la

---

<sup>9</sup> JUNEAU, Martin, *L'isolement social, un important facteur de risque de mortalité prématurée*, 2017, [En ligne]  
<https://observatoireprevention.org/2017/05/03/lisolement-social-important-facteur-de-risque-de-mortalite-prematuree/> (page consultée le 29 septembre 2020)

non-consommation de drogues ou d'alcool. Et sans accès au transport en commun, il est pratiquement impossible pour bien des gens de maintenir ce réseau.

### *Vie sociale, loisirs et transport en commun*

Le fait d'avoir des activités sociales ou sportives est essentiel pour la santé mentale et physique. Toutefois, les personnes à faible revenu doivent prioriser les déplacements pour répondre d'abord à leurs besoins essentiels. « Avant d'avoir mon logement social, je me faisais offrir des billets de spectacle, mais je n'avais pas les moyens de prendre l'autobus pour y aller. » (RG, membre de l'ACEF du Nord de Montréal). Ainsi, le fait de ne pas pouvoir se déplacer augmente les risques d'isolement et d'exclusion sociale.

En effet, selon le *Collectif aînés isolement social*<sup>10</sup>, les difficultés financières et le manque de revenu font parties des premières causes de l'isolement social individuel. Selon une étude de l'Institut national de santé publique<sup>11</sup>, environ 12% des Québécois et des Québécoises souffrent d'isolement social. Si on regarde le soutien social en fonction du revenu, l'étude souligne que 22,1% des personnes en carence de soutien social se trouvent dans le dernier quintile de revenu, comparé à 5,9% dans le premier quintile de revenu. Il existe donc un lien indéniable entre le revenu et le soutien social.

Le manque d'accès aux transports collectifs pour des raisons financières limite les individus dans leur capacité à maintenir un réseau social, que ce soit à travers la famille ou une activité commune avec un groupe. « Au début du mois, je planifie mes événements. Si un événement s'ajoute, je dois dire non parce que je n'ai plus d'argent. » (R.R, membre de l'ACEF du Nord de Montréal).

### *Quand prendre l'autobus permet de manger*

Les coûts élevés de loyer ont contraint nombre de personnes en situation de pauvreté à s'installer de plus en plus loin des quartiers centraux. Plusieurs vivent dans des déserts alimentaires. Dans bien des cas, le transport est essentiel pour se rendre à l'épicerie ou à la banque alimentaire. « Je suis limitée dans mes déplacements et cela m'empêche d'aller chercher l'aide si nécessaire pour survivre. Déjà je dois aller au dépannage alimentaire pour manger. » (R.L., membre de l'ACEF du Nord de Montréal). Comble de l'absurde, certaines personnes se privent de manger, car elles n'ont pas les moyens de

---

<sup>10</sup> FRAPPIER, Annie, *S'unir pour diminuer l'isolement social des aînés : un projet collectif à Québec*, Collectif aînés isolement social - Ville de Québec, 2018, 21p.

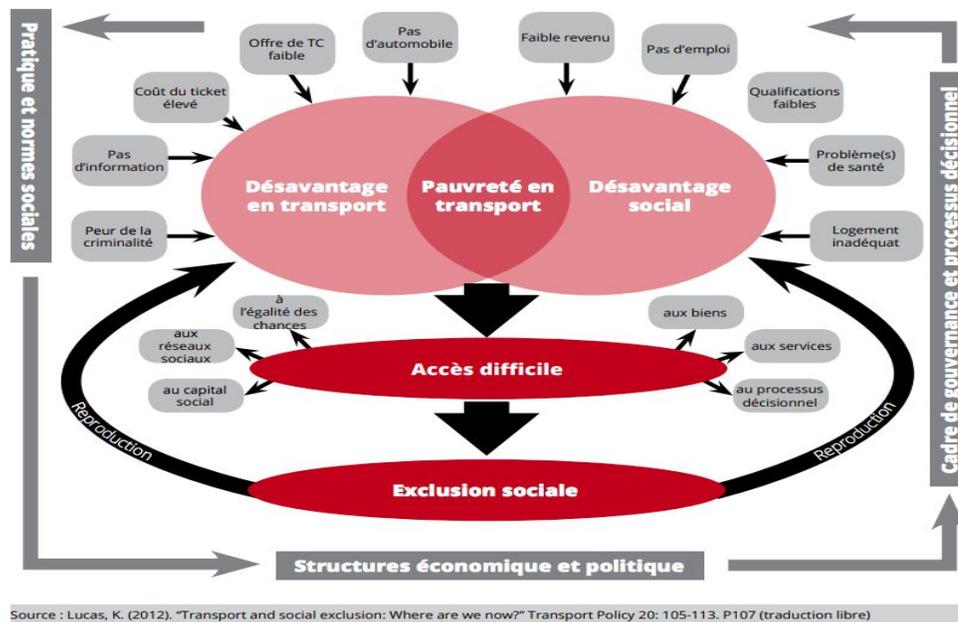
[https://rohq.gc.ca/wp-content/uploads/2018/06/ris2018\\_initiative\\_afrappier\\_isol-soc-aines\\_ppt.pdf](https://rohq.gc.ca/wp-content/uploads/2018/06/ris2018_initiative_afrappier_isol-soc-aines_ppt.pdf)  
[consulté le 29 septembre 2020]

<sup>11</sup> MALTAIS, Nadine, *L'isolement social, une épidémie évitable par l'entraide et les liens sociaux dans le cadre des JASP2018*, Institut national de Santé publique, 2018, [En ligne],

<https://www.inspq.gc.ca/sites/default/files/jasp/archives/2018/jasp2018-isolement-social-nadine-maltais.pdf>  
[consulté le 29 septembre 2020]

se rendre dans les ressources alimentaires. « Je vais parfois manger au chic resto pop. C'est pas cher et je vois des gens. Parfois, je ne peux pas y aller parce que je n'ai plus d'argent pour l'autobus. Le repas a beau pas être cher, je dois payer 3,50\$ pour y aller et 3,50\$ pour revenir. Finalement, c'est cher » (M.B., membre de l'ACEF du Nord de Montréal)

Figure 2 : Facteurs influençant les conditions d'accès et in fine l'insertion sociale<sup>12</sup>



Ce rapide survol nous permet de voir qu'il existe une importante corrélation entre le travail, les activités de loisirs ou le fait de pouvoir participer à des événements sociaux, et l'insertion sociale. « Si le transport serait ajusté à la réalité, ça me permettrait de sortir de l'isolement et d'avoir un emploi et par la suite une meilleure condition de vie. » (R.L., membre de l'ACEF du Nord de Montréal)

Si on ajoute à cela que l'accès à des ressources en santé et en alimentation a un impact considérable sur la mortalité prématurée, on comprend que pour un individu déjà dans une situation de vulnérabilité, le manque d'accès à la mobilité peut aggraver sa situation de précarité, qu'elle soit financière, psychologique ou sociale.

<sup>12</sup>PAULHIAC SCHERRER Florence, *Rapport final : Portrait des disparités en matière de mobilité dans l'agglomération de Montréal. Étude portant sur la caractérisation des inégalités de mobilité quotidienne*, Ville de Montréal et Chaire In.SITU, Montréal, 2018, p.9  
[https://chaireinsitu.esg.uqam.ca/wp-content/uploads/sites/36/2018/05/Cahier-In.SITU-n%C2%B03\\_version1\\_interactif.pdf](https://chaireinsitu.esg.uqam.ca/wp-content/uploads/sites/36/2018/05/Cahier-In.SITU-n%C2%B03_version1_interactif.pdf) (consulté le 29 septembre 2020)

## Des tarifs qui contribuent à l'exclusion et à l'isolement

Pour un individu avec un faible revenu, le transport collectif constitue bien souvent la seule option de transport. Le lien entre le fait de disposer d'un faible revenu et la dépendance au transport en commun est bien démontré. Toutefois, pour plusieurs personnes, cette option n'existe même pas. Actuellement, le coût d'une carte mensuelle permettant d'utiliser le réseau de transport en commun représente plus de 10 % des revenus d'une personne prestataire de l'aide sociale<sup>13</sup>. Le projet de refonte tarifaire tel que proposé n'améliorera pas cette situation.

De plus, le fait que la passe mensuelle soit payable en un seul versement au début du mois constitue une autre barrière. Elle arrive en même temps que le loyer, autre dépense importante. Ainsi, bien souvent, les individus se retrouvent dans l'obligation de payer leurs trajets à l'unité, ce qui est désavantageux. Une personne qui voyage deux fois par jour, tous les jours pendant un mois et qui paie son passage à l'unité (3,50\$) dépensera l'équivalent de 210\$ pour le mois. C'est plus de deux fois le coût d'une carte mensuelle (88,50\$). Même chose si elle achète une passe hebdomadaire. Le prix mensuel correspondra alors à 107\$ par mois<sup>14</sup>. La seule option qui est plus avantageuse pour le consommateur, excluant la passe mensuelle, est la passe annuelle, puisque celle-ci donne droit à un mois gratuit. Toutefois il faut disposer d'un montant important payable en un seul versement, ce qui est pratiquement impossible pour la très grande majorité des personnes à faible revenu.

Bon nombre de travailleurs et de travailleuses à faible revenu sont pénalisés par cette situation et consacrent, conséquemment, une part plus importante de leur revenu au transport que des travailleurs capables de payer leurs titres de transport au début du mois. Le transport est donc une ressource dont les personnes en situation de pauvreté doivent bien souvent se priver, faute de moyens financiers.

Cette situation, nous la voyons tous les jours dans le cadre de notre pratique. Chaque année, nous accompagnons des centaines de personnes avec leur budget. Dans la grande majorité des cas, il n'y a pas de marge de manœuvre pour le poste transport. Quand il faut couper pour arriver à un budget qui balance, les gens ont le choix entre manger, se chauffer ou prendre l'autobus. C'est généralement cette dernière option qui est sacrifiée. « On est tout le temps en train de réfléchir. Combien d'activités je peux faire cette semaine avec l'argent qu'il me reste? » (R.R., membre de l'ACEF du Nord de Montréal). Ce problème est tel que bien souvent, les gens n'ont même pas les moyens

---

<sup>13</sup>CENTRE D'ÉTUDE SUR LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION, *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, 2014, p.24.

[https://www.mtess.gouv.qc.ca/publications/pdf/CEPE\\_Lexclusion\\_sociale.pdf](https://www.mtess.gouv.qc.ca/publications/pdf/CEPE_Lexclusion_sociale.pdf) (consulté en ligne le 20 septembre 2020)

<sup>14</sup> Site Internet de la STM. <http://www.stm.info/fr/abonnements/opus-lannee>

de venir nous rencontrer. Il faut leur envoyer des billets d'autobus par la poste, sans quoi ils ne pourraient tout simplement pas avoir accès à nos services.

Un des objectifs de la mise sur pied d'un réseau de transport en commun est de répondre à la non-mobilité de diverses catégories de citoyens et de citoyennes. Le coût actuel rend impossible l'atteinte de cet objectif. La gratuité est une proposition qui viendrait répondre à cette situation. Nous comprenons que les discussions entourant la création d'un tarif social sont remises à plus tard, mais pour nous, cette idée - même si elle est intéressante- n'est pas sans défi : Comment fixer la limite de revenu ? Quel serait un prix juste ou raisonnable permettant l'accès au transport collectif à tous à toutes ? Comment s'assurer que le tarif n'augmentera pas plus vite que les revenus ? En ce sens, nous pensons que la gratuité simplifierait grandement le processus.

## **LA GRATUITÉ POUR LUTTER CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

C'est bien connu, il existe un lien direct entre le développement du transport collectif et la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le transport collectif pourrait donc jouer un rôle crucial dans l'atteinte des objectifs de réduction des GES fixés par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal. C'est également dans cet esprit que nous proposons la gratuité.

Au Québec, le secteur du transport est le premier émetteur de GES avec 43% des émissions totales<sup>15</sup>. « À lui seul, le transport routier représente 80,1% des émissions du secteur des transports, soit 34,4% des émissions totales de GES »<sup>16</sup>. Le gouvernement du Québec s'est donné comme objectif de réduire ses émissions de 60% d'ici 2050. Une piste importante pour y arriver est donc de réduire le nombre de voitures sur les routes. Le défi est de taille :

- Le taux de motorisation des Québécois et Québécoises augmente plus vite que le taux démographique.
- En 2016, au Québec, 68% des personnes qui se déplacent 5 jours par semaine pour aller travailler utilisent la voiture solo pour se rendre à leur travail contre 14% qui utilisent le transport en commun<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> UNION DES CONSOMMATEURS, *Changements climatiques: le rôle des consommateurs*, Montréal, 2019, p.53  
<https://uniondesconsommateurs.ca/wp-content/uploads/2019/11/811430-Changements-climatiques-rev.pdf> (consulté en ligne le 29 septembre 2020)

<sup>16</sup> MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990*, Québec, 2018, p.7 cité dans UNION DES CONSOMMATEURS, Op.cit., p.53

- Depuis 2015, au Québec, il se vend plus de camions légers (minifourgonnettes, VUS, camionnettes) que de voitures. Ce type de véhicule émet davantage de GES.

En 2017-2018, 70% du budget en transport des prochaines 10 années a été alloué à la création ou à l'amélioration des infrastructures routières qui, de facto, favorisent l'utilisation de la voiture personnelle. Ainsi, le 30% restant a été consacré aux transports collectifs. À titre comparatif, l'Ontario a effectué l'inverse<sup>18</sup>: « alors que l'Ontario prévoit dépenser 5 650\$ par habitant en transports en commun au cours de la décennie 2018-2028, le Québec, lui, prévoit en dépenser 1 081\$ »<sup>19</sup>. Le gouvernement du Québec fait fausse route. S'il veut vraiment atteindre ses cibles de réduction des GES, il doit tenir compte du fait que la réduction de l'utilisation de la voiture solo constitue le meilleur moyen de réduire notre source la plus importante d'émissions de GES, et ainsi augmenter substantiellement le budget alloué au développement du transport collectif.

Ceci est d'autant plus important que de nombreuses études ont démontré que l'ajout d'infrastructures routières, dans le but d'améliorer la fluidité de la circulation, ne fait qu'augmenter le nombre de voiture sur les routes. Par exemple, dans l'étude américaine « *The Fundamental Law of Congestion* »<sup>20</sup>, on peut lire qu'une modification routière pour permettre une plus grande circulation automobile amène une hausse pratiquement identique du nombre de voitures qui empruntent cette route. Ces données nous permettent de voir clairement le rôle du transport en commun dans la réduction des GES.

### **Le transport collectif contre la voiture électrique**

Lorsque vient le temps de lutter contre les changements climatiques, les gouvernements ont tendance à mettre de l'avant la voiture électrique, allant même jusqu'à offrir des incitatifs économiques à ceux et celles qui se convertissent. C'est une erreur. En effet, des études ont démontré qu'en matière de réduction des GES, le transport collectif constitue l'option la plus efficace, un passager d'un autobus standard émettant en moyenne 35,21% moins de GES qu'un automobiliste.<sup>21</sup>

De plus, plusieurs études ont démontré que l'utilisation d'une voiture individuelle électrique n'est pas une solution durable pour réduire de façon significative son empreinte environnementale, notamment en raison du poids de plus en plus lourd des

<sup>17</sup> Union des consommateurs, Op. cit., p.55

<sup>18</sup> Union des consommateurs, Op. cit., p.65

<sup>19</sup> Ibid, p.67

<sup>20</sup>DURANTON, Gilles et Matthew A. TURNER, « The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities », *American Economic Review*, 101, October 2011, p.2616-2652

<https://pubs.aeaweb.org/doi/pdfplus/10.1257/aer.101.6.2616> (consulté en ligne le 29 septembre 2020)

<sup>21</sup> SCHEPPER, Bertrand, « Le transport en commun comme solution à la relance économique et à la crise environnementale au Québec », *Institut de recherche et d'informations socioéconomiques*, janvier 2016, p.9

véhicules et des GES engendrés par l'industrie fabricante. D'ailleurs, le CIRAIG (centre international de référence sur le cycle de vie des produits, procédés et services) a produit une étude comparative entre les véhicules à essence et ceux électriques pour la société d'État Hydro-Québec, et le bilan est peu encourageant pour les voitures électriques. Selon cette étude :

- Pour produire une voiture électrique, il faut consommer beaucoup plus de ressources naturelles que pour un véhicule traditionnel. Ainsi, « même en parcourant 300 000 kilomètres au Québec, un véhicule rechargeable ne parviendra jamais à rattraper l'empreinte écologique de sa production sur l'épuisement des ressources. »<sup>22</sup>
- « Une voiture électrique doit parcourir 50 000 kilomètres pour compenser son empreinte accumulée sur la qualité des écosystèmes, en comparaison avec un véhicule à essence ».
- « Dans un contexte québécois, une voiture électrique doit parcourir 90 000 kilomètres avant de présenter un meilleur bilan pour la santé humaine qu'une voiture à essence. Au-delà de ce seuil, c'est la voiture traditionnelle qui pollue le plus.»<sup>23</sup>
- « Au Québec, une voiture électrique qui roule 150 000 kilomètres produira 65 % moins de gaz à effet de serre qu'une voiture à essence. La disparition des GES n'est donc pas totale ».

Ces résultats montrent bien que si l'on veut réellement atteindre les objectifs de réduction des GES, c'est le transport collectif qui doit être encouragé.

Les changements climatiques sont un enjeu déterminant de notre époque et nous sommes à un moment décisif. Il faut agir. L'ARTM pourrait jouer un rôle crucial et faire une différence. En effet, il apparaît assez clairement que l'utilisation du transport en commun en remplacement de la voiture individuelle constitue un élément clé de la réduction des émissions de GES. Mais, comme on le sait, il y a des avantages importants à utiliser sa voiture individuelle. Quand vient le temps de décider d'emprunter sa voiture personnelle ou non pour ses déplacements quotidiens, le coût pèse lourd dans la balance. Ainsi, si l'on veut inciter les gens à utiliser davantage le transport en commun, l'avantage monétaire doit être significatif. D'ailleurs, partout où la gratuité des transports collectifs a été instaurée, on a vu une augmentation significative du nombre d'usagers, ce qui démontre bien que ça fonctionne.

---

<sup>22</sup> RADIO-CANADA, *La voiture électrique, pas si écologique*, 2019, [En ligne], <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1137184/voiture-electrique-pollution-empreinte-environnement-batterie-production-fabrication> (page consultée le 29 septembre 2020)

<sup>23</sup> Ibid

## LE TRANSPORT COLLECTIF GRATUIT : UNE DÉPENSE OU UNE ÉCONOMIE?

Lors de la présentation du projet de refonte tarifaire qui a eu lieu le 16 septembre dernier, nous avons posé la question de la possibilité d'une gratuité complète. La réponse fut sans appel. On nous a dit que c'était impossible, car la vente de titres représente un tiers du budget total de l'ARTM, soit 968,5 millions \$<sup>24</sup>.

Nous contestons ce calcul, car il ne tient pas compte des coûts associés à la tarification. En effet, tarifer le transport en commun, ce n'est pas gratuit. La gratuité totale du transport en commun permet de réduire, voire d'éliminer les coûts d'équipement (cartes OPUS, machines distributrices de titres, systèmes de validation des titres, etc.) et les frais de personnel, car certaines tâches comme la perception ou le contrôle des voyageurs ne sont plus nécessaires. Les pertes financières seraient compensées en partie par des gains d'efficacité plus qu'appréciables obtenus par la simplification du processus.

Il ne nous a pas été possible de calculer le montant exact que représenteraient les pertes financières associées à la gratuité, car les postes de dépenses énumérés plus haut ne sont pas ventilés comme tel dans les états financiers de la STM. Toutefois, on peut dire avec assurance qu'elles seraient nettement inférieures à 968,5 millions \$. Ainsi, avant de rejeter la proposition d'une gratuité, nous invitons l'ARTM à faire le calcul.

Au-delà de ça, la gratuité aurait des avantages économiques importants pour l'ensemble de la société. En voici quelques exemples :

### *Sur le plan social*

- En contrant l'isolement social, la gratuité du transport en commun permettrait de diminuer les dépenses publiques en santé.
- En facilitant la recherche et le maintien en emploi, la gratuité permettrait d'augmenter les recettes fiscales des différents gouvernements.
- De plus, selon le Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, si le quintile de revenu le plus pauvre pouvait atteindre le deuxième quintile, le Québec économiserait près de 1,7 milliards de dollars chaque année en dépenses dans le système de santé<sup>25</sup>.

---

<sup>24</sup> Rencontre virtuelle d'information de l'ARTM, 16 septembre 2020

<sup>25</sup> QUÉBEC, CENTRE D'ÉTUDE SUR LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION, *Les coûts de la pauvreté au Québec selon le modèle de Nathan Laurie*, 2011, p.8.

[https://www.mtess.gouv.qc.ca/publications/pdf/CEPE\\_Cout\\_pauvrete.pdf](https://www.mtess.gouv.qc.ca/publications/pdf/CEPE_Cout_pauvrete.pdf) (consulté en ligne le 29 septembre 2020)

### *Sur le plan du développement économique*

- La gratuité du transport en commun réduira considérablement la place occupée par le transport dans le budget des ménages québécois, tant pour les personnes en situation de pauvreté qui y consacrent plus de 10% de leur budget que pour ceux et celles qui décideront de délaissier leur voiture pour leurs déplacements quotidiens. Ainsi, on verra une augmentation du pouvoir d'achat qui bénéficiera aux commerces locaux.
- De plus, pour plusieurs villes qui en ont fait l'expérience, la gratuité des transports en commun est apparue comme un levier pour redynamiser leur centre-ville concurrencé par les zones commerciales périphériques. En ce sens, la gratuité peut participer à la préservation de l'activité commerciale des centres-villes.
- À la suite de l'instauration de la gratuité à Tallinn (Estonie), près de 40 000 personnes ont déménagé dans les limites de la ville pour pouvoir profiter de la gratuité des transports. Ce qui a permis à la ville d'engranger 38 millions d'euros de plus en taxes municipales.<sup>26</sup>
- La gratuité du transport en commun contribuerait à l'attractivité de la ville sur un plan touristique.
- Elle contribuerait aussi à rendre les entreprises compétitives et attractives. En effet, pour les travailleurs et travailleuses, la gratuité pourrait être assimilée à un avantage salarial indirect.

### *Sur le plan environnemental*

- En 2018, la congestion routière a coûté environ 4,2 milliards de dollars<sup>27</sup> à la communauté du Grand Montréal. Les coûts de la congestion routière prennent en compte les heures de travail perdues sur les routes dues au trafic urbain, la détérioration plus importante des voitures individuelles en raison du temps plus grand passé sur les routes et la production plus importante de GES émis par l'augmentation du nombre de voitures individuelles bloquées sur les routes.
- L'utilisation accrue des transports collectifs en remplacement de la voiture individuelle contribuerait à réduire les frais de réparation des routes puisqu'il y aurait moins d'automobiles sur celles-ci.

---

<sup>26</sup> PARÉ, Isabelle et CAILLOU, Annabelle, "La gratuité du transport collectif, leurre ou bonne idée?", *Le Devoir*, 7 octobre 2017.

<https://www.ledevoir.com/politique/regions/509892/la-gratuite-du-transport-collectif-leurre-ou-bonne-idee> (consulté en ligne le 29 septembre 2020)

<sup>27</sup> LÉVESQUE, Kathleen. "Les coûts de la congestion évalués à 4,2 milliards pour 2018", *La Presse*, 13 septembre 2018.

<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201809/13/01-5196357-les-couts-de-la-congestion-e-values-a-42-milliards-pour-2018.php> (consulté en ligne le 29 septembre 2020)

- Les coûts de la pollution atmosphérique liée aux énergies fossiles sont très élevés, particulièrement au Canada. Un rapport de Greenpeace démontre que la « combustion des énergies fossiles cause environ 21 000 décès prématurés au Canada (4,5 millions au monde) et une perte économique nationale estimée à 38 milliards \$US (2,9 billions \$US dans le monde, l'équivalent de 3,3% du PIB mondial). »<sup>28</sup> En permettant de diminuer de façon draconienne la pollution atmosphérique, le transport en commun pourrait être un acteur clé de la diminution des coûts associés à la pollution.

## LA GRATUITÉ, UNE UTOPIE RÉALISTE

La gratuité du transport en commun est souvent présentée comme une utopie. Ceux et celles qui en parlent sont vus comme des « pelleteux de nuage ». Pourtant, les expériences de gratuité se multiplient un peu partout dans le monde. Si elles concernent généralement des villes, des pays entiers commencent à s'y engager. Nous invitons donc l'ARTM à s'inspirer de ces différentes expériences.

### Trois exemples de gratuité du transport collectif

#### *Estonie*

En 2013, Tallinn, la capitale estonienne, est devenue la première capitale au monde à mettre en place des transports publics gratuits pour tous et toutes. En 2018, 11 des 15 provinces estoniennes ont copié ce concept. Le pays a maintenant pour objectif de devenir le premier pays au monde où les transports en commun sont gratuits pour tous et toutes. « *Notre but est d'assurer un meilleur réseau de transports en commun et davantage de possibilités en matière de déplacement partout en Estonie, dans les zones rurales comme dans les zones urbaines* », a expliqué Kadri Simson, la ministre des Affaires économiques et des Infrastructures du pays.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> GREENPEACE ET Jesse FIREMPONG. *Greenpeace: La pollution de l'air coûte 38 milliards \$US par an au Canada*, [En ligne], <https://www.greenpeace.org/canada/fr/communiqué-de-presse/28987/greenpeace-la-pollution-de-lair-coute-38-milliards-us-par-an-au-canada/> (page consultée le 29 septembre 2020)

<sup>29</sup> 20 MINUTES, *Estonie: Les transports en commun seront gratuits dans tout le pays à partir du 1er juillet* [En ligne], <https://www.20minutes.fr/monde/2283291-20180604-estonie-transports-commun-gratuits-tout-pays-partir-1er-juillet> (page consultée le 29 septembre 2020)

### *Le Luxembourg : gratuité des transports collectifs dans tout le pays*

Le 29 février 2020, le Luxembourg a fait le choix de la gratuité des transports collectifs dans tout le pays. Depuis longtemps, le Luxembourg connaissait l'un des plus gros problèmes de circulation du monde. La ville de Luxembourg compte environ 110 000 habitants, mais chaque jour, elle accueille également 400 000 voyageurs de plus qui s'y rendent pour le travail<sup>30</sup>. Pour limiter l'utilisation de la voiture solo, le Luxembourg a fait le choix de cesser de tarifier le transport en commun. Selon le ministre de la mobilité, la gratuité du transport collectif est une mesure sociale et environnementale : « *Partout dans le monde, on doit faire le même constat : la mobilité, telle qu'elle est organisée aujourd'hui, est un échec : des embouteillages partout, l'espace urbain ne fonctionne plus, au niveau rural les gens sont délaissés* », dit-il.<sup>31</sup> Les embouteillages, l'étalement urbain et l'urgence climatique sont des raisons pressantes qui amènent à instaurer rapidement la gratuité des transports collectifs.

### *France-Dunkerque : gratuité pour l'ensemble du réseau de transport en commun*

Dunkerque est loin d'être la seule ville française à avoir instauré le transport collectif gratuit pour ses habitants et touristes de la région. Toutefois, elle est l'agglomération avec le plus de résidents à l'avoir fait. L'agglomération compte environ 200 000 personnes. La gratuité en 2018 s'est accompagnée de nombreux changements dans les infrastructures de la ville et dans la structure du transport collectif lui-même. Le centre-ville a accordé plus de place aux piétons et aux autobus au détriment des automobiles individuelles. Également, des lignes avec des passages aux 10 minutes maximum, ainsi qu'une augmentation de 30% du nombre d'autobus, ont été mis en place pour permettre de répondre à la demande des usagers. Le but de la ville semble non seulement de permettre l'équité en terme d'accès aux transports, mais également de modifier les habitudes de ceux et celles qui possédaient un véhicule individuel et qui doivent être convaincus de le laisser tomber. Les résultats de la gratuité du transport dans la région sont extrêmement positifs : « Sans la moindre amélioration du service, et donc uniquement grâce à la gratuité, la fréquentation des bus a augmenté de 50 % »<sup>32</sup>. Ces résultats prouvent que les coûts constituent une raison très importante quand vient le choix de la méthode de transport à utiliser. Quant au financement de cette mesure, les collectivités ont contribué financièrement, mais une bonne partie du financement provient d'un tarif transport imposé aux entreprises. Toutefois, il est à spécifier que le

---

<sup>30</sup>BUSINESS AM et Dominique DEWITTE, *L'Estonie rend les transports publics gratuits ; d'autres pays de l'UE y viennent aussi*, [En ligne],

<https://fr.businessam.be/talinn-transports-en-commun-gratuits/> (page consultée le 29 septembre 2020)

<sup>31</sup> LE MONDE, *Le Luxembourg, « laboratoire » mondial de la gratuité des transports*, [En ligne],

[https://www.lemonde.fr/international/article/2020/03/01/le-luxembourg-laboratoire-mondial-de-la-gratuite-des-transports\\_6031384\\_3210.html](https://www.lemonde.fr/international/article/2020/03/01/le-luxembourg-laboratoire-mondial-de-la-gratuite-des-transports_6031384_3210.html) (page consultée le 29 septembre 2020)

<sup>32</sup> LIBÉRATION et Sibylle VINCENDON, *A Dunkerque, les transports gratuits, ça paye*, [En ligne],

[https://www.liberation.fr/france/2018/09/04/a-dunkerque-les-transports-gratuits-ca-paye\\_1676590](https://www.liberation.fr/france/2018/09/04/a-dunkerque-les-transports-gratuits-ca-paye_1676590) (page consultée le 29 septembre 2020)

montant qui ressortait de la vente de titres correspondait à 10% du budget total alloué pour le transport, ce qui ne constitue pas, en soi, une énorme perte financière.

### *Au Québec*

Au Québec, Chambly, Sainte-Julie ou encore Beauharnois, entre autres, ont instauré la gratuité du transport en commun. Ces municipalités ont noté une hausse significative des usagers du transport en commun depuis.

## **CONCLUSION**

Dans ce mémoire, nous avons présenté divers arguments en faveur de la gratuité. Notre proposition tient compte de la volonté exprimée par l'ARTM d'inscrire le transport en commun comme un élément incontournable de la solution aux défis environnementaux et sociaux, tout en assurant une économie dynamique et durable. Elle répond également à la préoccupation de l'ARTM d'offrir une grille de tarification simplifiée.

Le transport représente un lieu de convergence potentielle entre la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, d'une part, et la défense de l'environnement d'autre part. Ainsi, le « développement du transport collectif et de son accessibilité peuvent contribuer tant à améliorer la vie des personnes qu'à aider le Québec à relever les défis environnementaux. »<sup>33</sup> C'est dans cet esprit que nous proposons la gratuité.

Nous sommes bien conscients que l'ARTM ne pourra prendre seule la décision de rendre le transport collectif gratuit. Toutefois, nous pensons que l'ARTM devrait rappeler au gouvernement l'importance du transport collectif et exiger qu'il soit mieux financé. Le projet de refonte tarifaire offre à l'ARTM l'occasion de se positionner comme un acteur incontournable de la lutte à la pauvreté et contre les changements climatiques. Ce serait dommage de la laisser passer.

En terminant, nous tenons à dire que nous sommes membres du Mouvement pour un transport public abordable (MTPA) et que nous soutenons la revendication d'une tarification sociale. Ce tarif social devrait être basé uniquement sur le revenu. Les personnes ne devraient pas être placées dans des catégories faisant d'elles de « bons pauvres » méritant un prix spécial ou de « mauvais pauvres » devant se priver, selon leur situation. Dans le sondage en ligne en 2018, vous demandiez qu'est-ce qui permettrait le plus d'améliorer « l'expérience » du transport collectif. À cette question,

---

<sup>33</sup> COMITÉ CONSULTATIF DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION SOCIALE, *Les répercussions des hausses tarifaires sur les conditions de vie des personnes à faible revenu. Des tarifs qui excluent... des solutions qui rassemblent*, 2008, p.16  
[http://www.cclp.gouv.qc.ca/publications/pdf/avis\\_hausses\\_tarifaires.pdf](http://www.cclp.gouv.qc.ca/publications/pdf/avis_hausses_tarifaires.pdf) (consulté le 29 septembre 2020)

nos membres répondent : pouvoir le prendre. Et pour ça, ça prend la gratuité ou, au minimum, un tarif social qui tienne compte de la réelle capacité de payer des gens.

## Bibliographie

20 MINUTES, *Estonie: Les transports en commun seront gratuits dans tout le pays à partir du 1er juillet* [En ligne], <https://www.20minutes.fr/monde/2283291-20180604-estonie-transports-commun-gratuits-tout-pays-partir-1er-juillet> (page consultée le 29 septembre 2020)

AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN, *Projet de refonte tarifaire - document de consultation*, Montréal, 2020, 32p.

BUSINESS AM et Dominique DEWITTE, *L'Estonie rend les transports publics gratuits ; d'autres pays de l'UE y viennent aussi*, [En ligne], <https://fr.businessam.be/talinn-transports-en-commun-gratuits/> (page consultée le 29 septembre 2020)

CENTRE D'ÉTUDE SUR LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION, *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, 2014, 47p.

CENTRE D'ÉTUDE SUR LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION, *Les coûts de la pauvreté au Québec selon le modèle de Nathan Laurie*, 2011, 24p.

COMITÉ CONSULTATIF DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION SOCIALE, *Les répercussions des hausses tarifaires sur les conditions de vie des personnes à faible revenu. Des tarifs qui excluent... des solutions qui rassemblent*, Québec, 2008, 32p.

DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE, *Avis de santé publique de la montérégie favoriser le transport collectif abordable : une action à fort potentiel d'impact sur la santé*, Longueuil, 2018, 12p.

DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE DU CIUSSS DU CENTRE-SUD-DE-L'ÎLE-DE-MONTRÉAL et DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DU CIUSSS DE LA CAPITALE-NATIONALE, *La pauvreté et les inégalités sociales, de graves menaces à la santé des populations*, Montréal et Québec, 2017, 68p.

DURANTON, Gilles et Matthew A. TURNER, « The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities », *American Economic Review*, 101, October 2011, p.2616-2652

GREENPEACE ET Jesse FIREMPONG. *Greenpeace: La pollution de l'air coûte 38 milliards \$US par an au Canada*, [En ligne], <https://www.greenpeace.org/canada/fr/communiqué-de-presse/28987/greenpeace-la-pollution-de-lair-coute-38-milliards-us-par-an-au-canada/> (page consultée le 29 septembre 2020)

JUNEAU, Martin, « L'isolement social, un important facteur de risque de mortalité prématurée », 2017, [En ligne]

- <https://observatoireprevention.org/2017/05/03/lisolement-social-important-facteur-de-risque-de-mortalite-prematuree/> (page consultée le 29 septembre 2020)
- LE MONDE, *Le Luxembourg, « laboratoire » mondial de la gratuité des transports*, [En ligne],  
[https://www.lemonde.fr/international/article/2020/03/01/le-luxembourg-laboratoire-mondial-de-la-gratuite-des-transports\\_6031384\\_3210.html](https://www.lemonde.fr/international/article/2020/03/01/le-luxembourg-laboratoire-mondial-de-la-gratuite-des-transports_6031384_3210.html) (page consultée le 29 septembre 2020)
- LÉVESQUE, Kathleen. « Les coûts de la congestion évalués à 4,2 milliards pour 2018 », *La Presse*, 13 septembre 2018.  
<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201809/13/01-5196357-les-co-uts-de-la-congestion-evalues-a-42-milliards-pour-2018.php> (consulté en ligne le 29 septembre 2020)
- LIBÉRATION et Sibylle VINCENDON, *A Dunkerque, les transports gratuits, ça paye*, [En ligne],  
[https://www.liberation.fr/france/2018/09/04/a-dunkerque-les-transports-gratuits-ca-pay\\_1676590](https://www.liberation.fr/france/2018/09/04/a-dunkerque-les-transports-gratuits-ca-pay_1676590) (page consultée le 29 septembre 2020)
- MALTAIS, Nadine, *L'isolement social, une épidémie évitable par l'entraide et les liens sociaux dans le cadre des JASP2018*, Institut national de Santé publique, 2018, [En ligne],  
<https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/jasp/archives/2018/jasp2018-isolement-social-nadine-maltais.pdf> (consulté le 29 septembre 2020)
- PARÉ, Isabelle et CAILLOU, Annabelle, « La gratuité du transport collectif, leurre ou bonne idée? », *Le Devoir*, 7 octobre 2017.  
<https://www.ledevoir.com/politique/regions/509892/la-gratuite-du-transport-collectif-leurre-ou-bonne-idee> (consulté en ligne le 29 septembre 2020)
- PAULHIAC SCHERRER Florence, *Rapport final : Portrait des disparités en matière de mobilité dans l'agglomération de Montréal. Étude portant sur la caractérisation des inégalités de mobilité quotidienne*, Ville de Montréal et Chaire In.SITU, Montréal, 2018, 121p.
- RADIO-CANADA, *La voiture électrique, pas si écologique*, 2019, [En ligne],  
<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1137184/voiture-electrique-pollution-empreinte-environnement-batterie-production-fabrication> (page consultée le 29 septembre 2020)
- SCHEPPER, Bertrand, « Le transport en commun comme solution à la relance économique et à la crise environnementale au Québec », *Institut de recherche et d'informations socioéconomiques*, Montréal, 2016, 12p.
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, site Internet <http://www.stm.info> (site consulté le 29 septembre 2020)