

L'inclusion sociale, c'est aussi pouvoir prendre l'autobus

** Par le comité sur l'accès au transport collectif du
Collectif pour un Québec sans pauvreté*

L'automne a été marqué par une crise du financement des transports collectifs au Québec. Les maires et mairesses des grandes villes, aux prises avec les déficits importants de leurs Sociétés de transport en commun, ont réclamé une aide financière conséquente au gouvernement du Québec. Et pour cause! Faute d'investissements suffisants, des coupes et des bris de services sont à craindre.

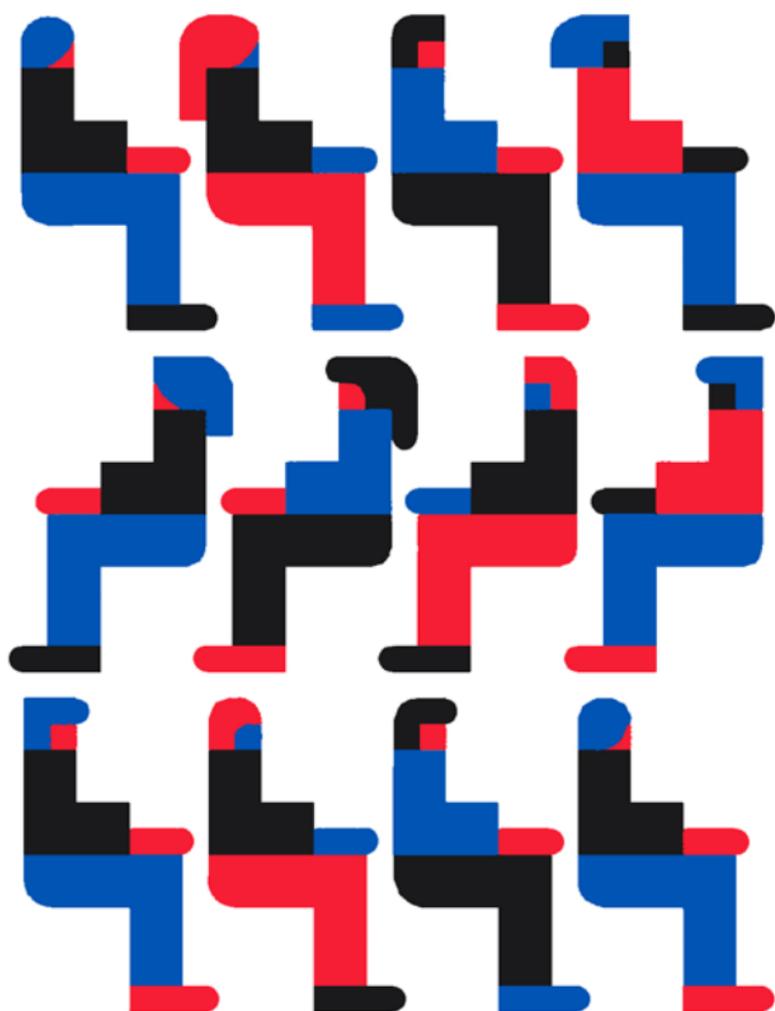
Les problèmes de financement frappent aussi les plus petits milieux. Dans certaines municipalités et MRC, des trajets ont disparu ou ont vu la fréquence de leurs départs diminuer. Dans d'autres, les services ont été carrément démantelés (par exemple à Memphrémagog, dans la Matawinie et Les Etchemins).

À cela s'ajoutent des réductions drastiques et des bris de service dans le transport adapté, en milieu rural comme urbain. Et pour couronner le tout, l'Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (IRIS) révélait récemment qu'il y a aujourd'hui sept fois moins de départs hebdomadaires d'autocars interurbains au Québec qu'il y a quarante ans!

Le comité sur l'accès au transport collectif

Lors de la tournée de consultation [R]ASSEMBLONS menée par le Collectif, l'importance du transport collectif pour l'inclusion sociale et la sortie de pauvreté est ressortie à plusieurs reprises. L'hiver passé, le Collectif a formé un comité pour travailler sur la question. Ce comité est composé de personnes en situation de pauvreté et de salarié-es de regroupements régionaux et nationaux. À la suite d'une première analyse collective, le comité a conclu qu'un problème important du transport collectif est le manque d'engagement financier de l'État. Le comité a alors effectué des recherches pour mieux comprendre le financement des services, qu'il a ensuite décortiqué pour identifier ce qui cloche. Voici donc un résumé des recherches du comité.

Combien de personnes en situation de pauvreté manquent un rendez- vous important ou s'empêchent de réaliser un projet faute de transport? Beaucoup!



Un besoin essentiel

Le transport est l'un des besoins essentiels que retient Statistique Canada pour son calcul de la Mesure du panier de consommation. La difficulté à se déplacer complique l'accès aux biens et services de la vie courante. C'est un obstacle majeur à la réalisation de plusieurs droits, comme le droit à la santé, le droit à l'éducation et le droit au travail. Combien de personnes en situation de pauvreté manquent un rendez-vous important ou s'empêchent de réaliser un projet faute de transport? Beaucoup! Le manque de transport limite aussi les rencontres avec la famille et les ami-es de même que l'implication sociale.

Pour les personnes en situation de pauvreté, les options de déplacement sont souvent plus limitées et compliquées. L'accès à du transport collectif qui répond à leurs besoins est donc un élément important de la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale.

Désengagement du gouvernement

Puisque le transport est un besoin essentiel, on pourrait s'attendre à ce que l'État assume la responsabilité de financer les services de transport en commun. Pourtant, le gouvernement du Québec se décharge de cette responsabilité sur les municipalités! Résultat: les services varient au gré des choix politiques des municipalités et leur financement repose, souvent, sur des tarifs très élevés.

Cette situation crée des inégalités importantes à travers le Québec. En ville, les secteurs plus pauvres et plus excentrés sont souvent moins bien desservis. Dans les petits milieux, l'offre de services (quand elle existe!) est généralement insuffisante et mal connectée. Il est alors difficile de se déplacer d'une municipalité à l'autre pour prendre part à des activités ou pour avoir accès à des services.

Dans le contexte actuel de forte inflation, l'augmentation des coûts (entretien,

ressources humaines, etc.) est difficile à absorber pour les municipalités. Ce qui entraîne une diminution généralisée des services (élimination de trajets, réduction des horaires, etc.), souvent accompagnée par des hausses de tarifs.

Alors que, d'un côté, le gouvernement se dédouane de sa responsabilité en matière de transport collectif, de l'autre, il continue de financer le développement des autoroutes. Les municipalités ont par conséquent tendance à s'étendre autour des grandes routes (qu'elles n'ont pas à payer!) et à maintenir leurs services de transport en commun dans un état de sous-développement.

Ce qui fait en sorte que, à l'heure de la crise climatique, le nombre de véhicules sur les routes continue d'augmenter, ainsi que les émissions des gaz à effet de serre et la pollution de l'air.

Responsabiliser l'État

Ce qui se dégage à travers la crise des transports collectifs, c'est le refus du gouvernement du Québec de s'engager à long terme dans ce qu'il s'entête à présenter comme une responsabilité municipale.

Le temps presse pour sauver les services existants, ainsi que pour assurer le développement continu du transport collectif.

Dans le contexte actuel de crise climatique, d'augmentation du coût de la vie et d'accroissement des inégalités, les services de transport collectif constituent un moyen incontournable pour lutter à la fois contre la pauvreté et contre la dégradation environnementale. C'est pourquoi le Collectif vient d'adopter une revendication visant la reconnaissance de l'accès au transport collectif comme un droit, ce qui obligerait l'État à financer des services publics de transport collectif à travers le Québec.

* Les membres du comité sur l'accès au transport collectif sont:

Michel Bellemare
(RDDS Shawinigan)

Ghislain Hudon
(CLAP-03)

Chantal Bisson
(Table nationale des CDC)

Jessica Lambert
(MÉPAL)

Michel Dubé
(Action Populaire
Rimouski-Neigette)

Marise Proulx
(GRAP Chaudière-
Appalaches)

Rosalie Dupont
(TACAE)

Simon Pouliot
et
Laurence Simard
(équipe de travail
du Collectif)

Émilie Frémont-Cloutier
(TRAAQ)

