



FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ AUX LIEUX DE TRAVAIL
POUR LES PERSONNES À FAIBLE REVENU
PAR LA TARIFICATION SOCIALE DU TRANSPORT EN COMMUN

Mémoire de MOBA et Voyagez Futé

Centres de gestion des déplacements
de la région métropolitaine de Montréal

Présenté à la Commission du transport
de la Communauté métropolitaine de Montréal

13 juillet 2018

Présentation de MOBA et de Voyagez Futé

MOBA et Voyagez Futé sont les Centres de gestion des déplacements (CGD) de la région métropolitaine de Montréal. Les CGD sont des experts de la gestion de la demande en transport. Soutenus par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET), ils ont pour mission de conseiller les employeurs, les institutions, les gestionnaires immobiliers et les municipalités en matière de mobilité durable afin que des mesures en faveur des modes de transport alternatifs à l'auto-solo, dont les transports actifs, soient mises en place pour les employés, étudiants, clients ou visiteurs. En ce sens, ils œuvrent à la fois à l'essor économique, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la santé et de la qualité de vie des citoyens du Québec.

Au cours des mandats d'accompagnement qu'ils réalisent auprès des grands employeurs de la région de Montréal, MOBA et Voyagez Futé agissent comme pivot entre de nombreux acteurs du transport, du développement durable et du développement économique. Ils travaillent ainsi en étroite collaboration avec les autorités municipales, dont la Ville de Montréal et ses arrondissements; les sociétés de transport, principalement la Société de transport de Montréal (STM), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et le Réseau de transport métropolitain (RTM); les acteurs en transport actif, dont BIXI et Vélo Québec; les organismes de promotion des saines habitudes de vie dont Montréal physiquement active et les fournisseurs de services de mobilité alternative (autopartage, covoiturage, etc.).

Nous sommes heureux de l'occasion offerte par la Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal de nous prononcer sur les enjeux de la tarification sociale du transport en commun. En tant que CGD, nous nous concentrerons sur les enjeux d'accessibilité économique au transport en commun pour les travailleurs à faible revenu.

La mobilité, facteur d'intégration socioéconomique

La mobilité est un facteur fondamental d'intégration socioéconomique, notamment parce que l'accès à un emploi dépend de la capacité de se déplacer. Pour les personnes à faible revenu, l'accessibilité économique au transport est un enjeu au même titre que l'accessibilité physique¹. Pour la plupart de ces personnes, la possession d'un véhicule est inimaginable étant donné les frais élevés que cela encourt (en moyenne, des coûts annuels de propriété et d'utilisation d'environ 10 000\$²). Elles doivent pouvoir compter sur les modes de transport les plus économiques.

Si se déplacer à pied ou à vélo ne coûte pratiquement rien, une proportion relativement faible de gens a la possibilité de travailler à distance de marche ou de vélo de leur domicile. La majorité des chercheurs d'emploi et des travailleurs à faible revenu sont donc dépendants du transport en commun.

La situation des travailleurs à faible revenu

Même si le coût du transport en commun reste plutôt bas dans la région métropolitaine de Montréal (RMR), il n'en demeure pas moins qu'il occupe une part importante du budget des personnes vivant sous le seuil de la pauvreté³. Cette dépense peut les obliger à limiter leur accès à d'autres biens et services essentiels.

Parmi les personnes vivant sous le seuil de faible revenu dans la RMR, 35% sont des travailleurs et des travailleuses, dont 70% à temps plein (donnée de 2012)⁴. Ainsi, dans la RMR, plus de 125 800 travailleurs vivent sous le seuil de la pauvreté, ce qui représente 8,4 % des travailleurs. De 2001 à 2006, le nombre de travailleurs pauvres s'est accru de 21 %. La croissance s'est poursuivie de 2006 à 2012, bien que plus modérément, de 7 %.

Les travailleurs pauvres gagnaient en moyenne 16 950\$ en 2011. Leur salaire brut représentait donc 27 % de celui des travailleurs non pauvres. Après impôt, la proportion était de 32 %. Le

¹ Aline Lechaume et Frédéric Savard (2015). *Avis sur la mesure de l'exclusion sociale associée à la pauvreté : des indicateurs à suivre...*, Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion, Direction générale adjointe des politiques, de l'évaluation, de la recherche et des relations intergouvernementales, Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale, 35 p.

² Association canadienne des automobilistes (CAA) (2013). *Coûts d'utilisation d'une automobile – Édition 2013*

³ Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (2016). *La mobilité : un droit déterminant*. Bulletin no 20, novembre

⁴ Leloup, Xavier, Florence Desrochers et Damaris Rose (2016). *Les travailleurs pauvres dans la RMR de Montréal - Profil statistique et distribution spatiale*. Institut national de la recherche scientifique, Centre – Urbanisation Culture Société, Rapport complet, 182 p.

coût d'achat des titres de transport en commun représente donc une dépense beaucoup plus importante pour les travailleurs pauvres que pour la moyenne des travailleurs.

Répartition géographique des travailleurs à faible revenu dans la RMR

Les travailleurs et travailleuses à faible revenu sont dispersés dans la région métropolitaine mais la majorité (64%) habite l'île de Montréal. Les quartiers où on retrouve les plus fortes concentrations de travailleurs pauvres sont (données de 2006)⁵ :

- Parc-Extension (30,7 %)
- Côte-des-Neiges (18,9 %)
- Petite-Bourgogne (18,5 %)
- Pointe-Saint-Charles (18,2 %)
- Saint-Michel (17,6 %)
- Saint-Henri (17,5 %)
- Montréal-Nord (17,0 %).

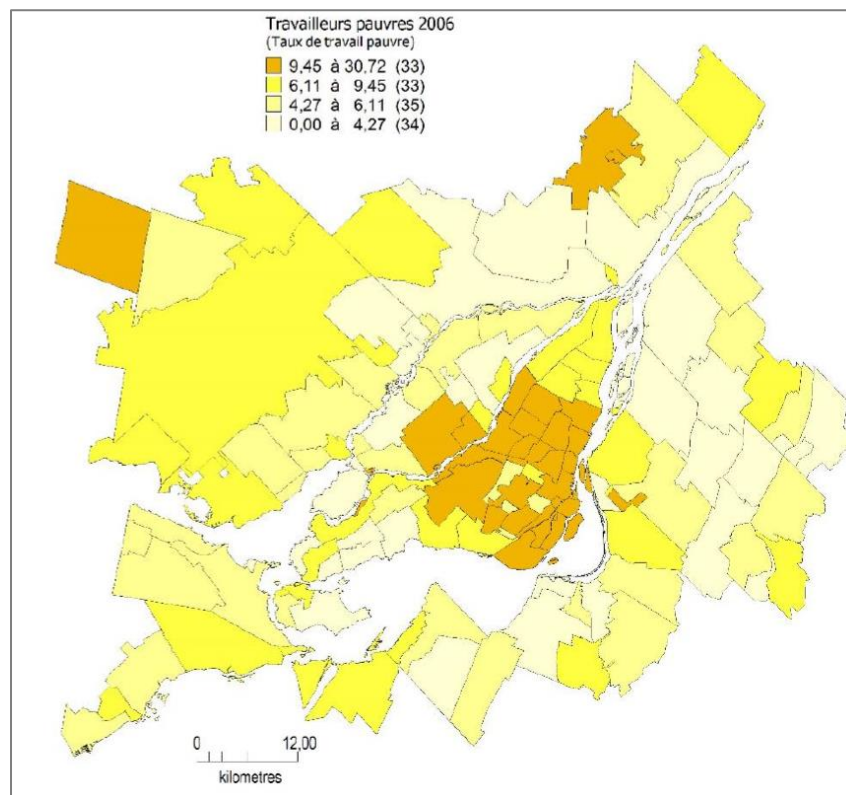


Figure 1. Répartition des travailleurs pauvres dans la RMR en 2006
Source : Xavier Leloup, Florence Desrochers et Damaris Rose (2016).

⁵ *Idem.*

Accessibilité de l'emploi selon le secteur de résidence

Des chercheurs de l'Université McGill ont évalué l'accessibilité temporelle et économique en transport en commun des divers lieux d'emploi dans la RMR⁶. Les chercheurs ont établi un coût de déplacement qui intègre le temps de déplacement et le tarif du titre de transport en commun. L'accessibilité ainsi déterminée reflète la proximité des emplois, l'efficacité de la desserte en transport en commun et le tarif à défrayer selon le lieu de résidence.

La figure 2 montre les concentrations d'emplois accessibles dans les divers secteurs de résidence à un coût équivalent, au plus, à une heure de travail au salaire minimum (de 2015; 10,35\$/hre). Les secteurs à partir desquels les résidents ont accès aux plus grandes concentrations d'emplois sont situés dans les quartiers centraux et à proximité des lignes de métro.

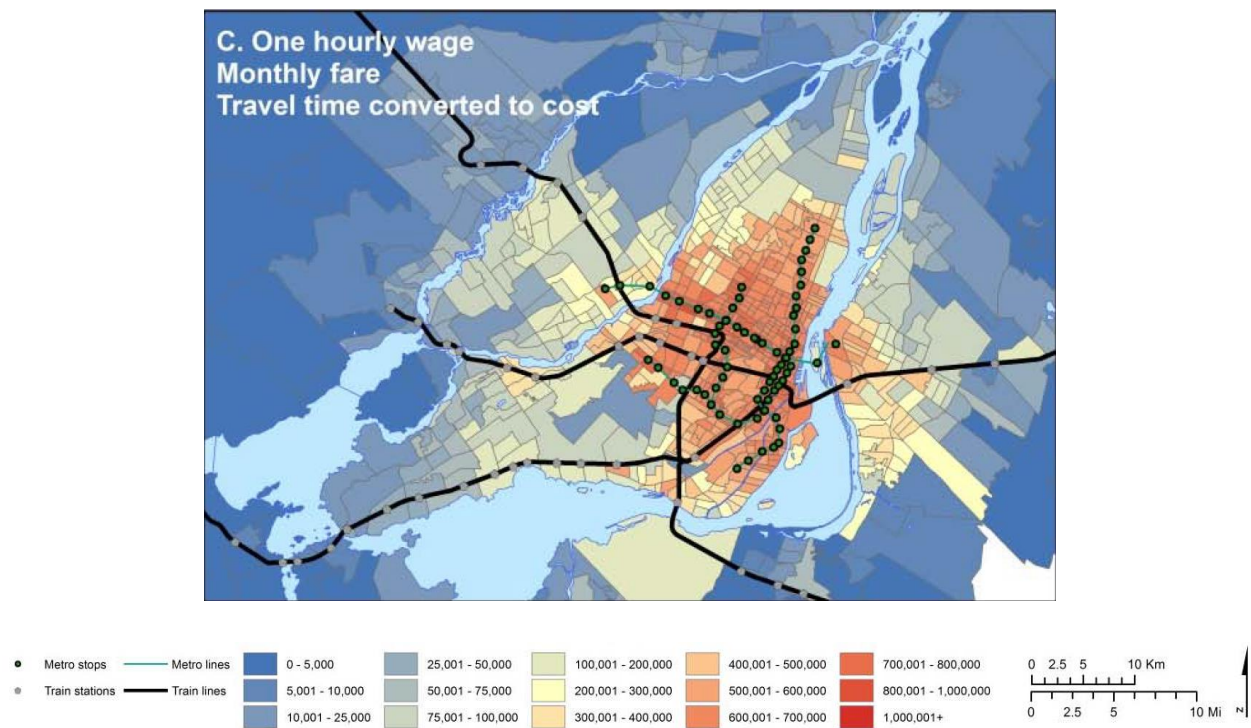


Figure 2. Nombre d'emplois accessibles en transport en commun selon le temps de déplacement et le tarif – Coût équivalent à 1 heure de travail au salaire minimum

Source : El-Geneidy et coll. 2016

En superposant cette carte à la figure 1, on observe que certains travailleurs pauvres ont accès à relativement peu d'emplois à un coût (temporel et économique) abordable. Par exemple, les travailleurs pauvres de Montréal-Nord, de Saint-Laurent ou de Chomedey doivent accepter de parcourir de plus longues distances – donc de consacrer plus de temps à leurs déplacements et,

⁶ El-Geneidy, Ahmed et coll. (2016). The cost of equity: Assessing transit accessibility and social disparity using total travel cost. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 91, 302-316

potentiellement, de défrayer un tarif plus élevé pour occuper un emploi dans une zone tarifaire plus éloignée – pour avoir accès à un plus grand bassin d’emplois. La figure 3 illustre les concentrations d’emplois accessibles à un coût équivalent, en temps et en argent, à 1,5 heure de travail au salaire minimum.

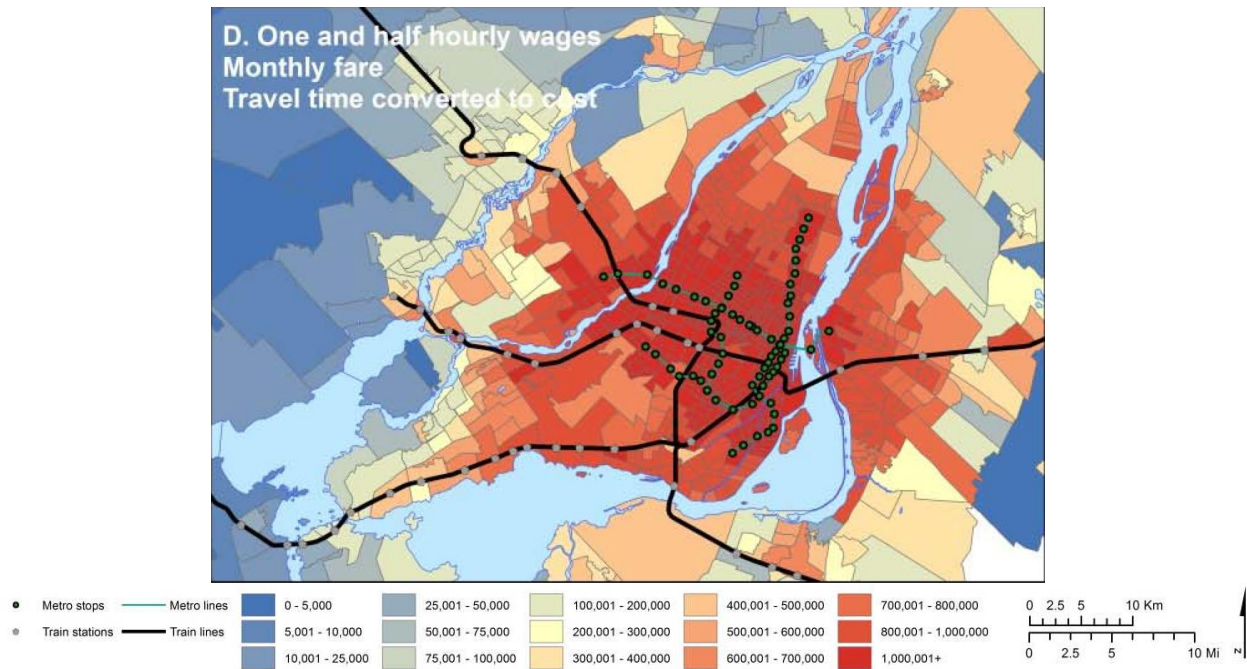


Figure 3. Nombre d’emplois accessibles en transport en commun selon le temps de déplacement et le tarif – Coût équivalent à 1,5 heure de travail au salaire minimum

Source : El-Geneidy et coll. 2016

Impact de la structure tarifaire sur l’accessibilité économique au transport commun

Le nombre d’emplois accessibles à coût abordable en fonction du lieu de résidence illustré aux figures précédentes a été établi en considérant le coût unitaire d’un passage à l’achat d’un titre de transport en commun *mensuel*. L’achat de titres de moindre durée (hebdomadaire, unitaire) pour une utilisation journalière ou quasi-journalière coûte plus cher, au bout du mois.

Pourtant, une autre étude de la même équipe de chercheurs de McGill révèle qu’une part importante des travailleurs à faible revenu de la RMR achètent des titres hebdomadaires (3 ou plus par mois) plutôt que le titre mensuel parce que l’achat de ce dernier représente une dépense trop importante qu’ils ne peuvent assumer en un seul paiement⁷. Ils sont donc forcés de

⁷ Verbich, David et Ahmed El-Geneidy (2017). Are the transit fares fair? Public transit fare structures and social vulnerability in Montreal, Canada. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 96,43-53.

dépenser plus souvent une somme moindre, ce qui les fait payer plus, chaque mois, que s'ils avaient pu acheter un titre mensuel.

Caractéristiques socioéconomiques des travailleurs pauvres

Plus de la moitié des travailleurs pauvres ont des enfants à charge. Les jeunes chefs de familles monoparentales, en majorité des femmes, constituent le groupe social le plus susceptible de faire partie des travailleurs pauvres et représentent 38 % de ceux-ci dans la RMR⁸. Les gens issus de l'immigration sont également un groupe à risque puisque plus du quart d'entre eux sont des travailleurs pauvres.

RECOMMANDATIONS

À partir des considérations précédentes, nous proposons les pistes de solution suivantes :

Afin d'éviter que des travailleurs à faible revenu (qui ne peuvent assumer une dépense élevée d'un seul coup) dépensent plus, par mois, que le coût d'un titre mensuel en achetant plusieurs titres hebdomadaires consécutifs :

- 1) Que le coût du titre hebdomadaire soit établi de manière à ce que leur achat consécutif au cours d'un même mois soit équivalent au coût d'achat d'un titre mensuel.
- 2) Dans un deuxième temps, que le coût total des achats de titres de transport en commun au cours d'un même mois soit plafonné au coût de la carte mensuelle. L'utilisation de la carte OPUS devrait permettre un tel plafonnement.

Étant donné que la majorité des travailleurs à faible revenu ont des enfants à charge, afin de réduire les coûts du transport du ménage :

- 3) Offrir la gratuité pour les enfants de 6 à 16 ans des ménages à faible revenu.

Enfin, comme on l'a vu précédemment, certains secteurs où se trouvent une forte concentration de travailleurs à faible revenu sont mal desservis par le transport en commun, ce qui réduit évidemment la mobilité de ces travailleurs. Même si cette proposition ne concerne pas directement la tarification, il nous semble important de recommander :

- 4) D'améliorer la desserte en transport en commun dans les secteurs où habitent une forte concentration de travailleurs et de travailleuses à faible revenu.

⁸ Leloup, Xavier, Florence Desrochers et Damaris Rose (2016). *Op. cit.*

Conclusion

Il nous apparaît clair qu'une tarification sociale du transport en commun serait bénéfique pour une part importante des travailleurs de la région métropolitaine et leur famille. Une telle tarification, en réduisant le fardeau du coût du transport, favoriserait non seulement l'accès au travail mais également la sécurité alimentaire et l'accès à des logements adéquats et réduirait les risques d'exclusion sociale.

Favoriser l'accès à l'emploi de plus de résidents de la région de Montréal serait aussi bénéfique pour les entreprises et toute l'économie de la métropole. En cette période de pénurie de main-d'œuvre, notamment dans le secteur manufacturier qui constitue la base de l'activité économique, il est primordial de permettre à tous, également aux travailleurs moins qualifiés, d'occuper un emploi... et de s'y rendre à coût raisonnable!