

Pour le droit à la mobilité pour tous et toutes, non aux hausses!

Mémoire soumis par le Réseau d'action des femmes en santé et services sociaux (RAFSSS)

Dans le cadre de la consultation prébudgétaire 2025 portant sur le financement métropolitain du transport collectif de la commission sur les finances et l'administration de la Ville de Montréal.

29 Mai 2024



Réseau d'action des femmes en
santé et services sociaux (RAFSSS)
6839 rue Drolet, bureau 304
Montréal (Québec) H2S 2T1

reseau@rafsss.org
www.rafsss.org

Qui sommes-nous?

Fondé en 1998, le Réseau d'action des femmes en santé et services sociaux (RAFSSS) est un regroupement régional qui unit les groupes de femmes à Montréal qui œuvrent en santé et services sociaux. Le Réseau favorise la concertation et contribue à l'analyse féministe des enjeux sociaux afin de représenter et outiller ses membres. Le RAFSSS vise la pleine autonomie financière et organisationnelle des groupes de femmes, le renforcement des solidarités féministes et une véritable égalité et justice sociale. Il est également reconnu comme un interlocuteur officiel auprès des acteurs responsables de la coordination régionale des dossiers en santé et services sociaux.

Avec ses 47 groupes membres, le Réseau d'action des femmes en santé et services sociaux constitue un réseau privilégié où les différentes actrices œuvrant en santé et services sociaux et en matière de violences faites aux femmes peuvent échanger, se concerter et renforcer leurs actions. Le RAFSSS regroupe près de 50 groupes de femmes situés dans différents quartiers de Montréal. Il est donc saisi des enjeux spécifiques vécus par les femmes vivant à Montréal et porte une perspective féministe intersectionnelle de ces enjeux et de leurs impacts sur la population montréalaise.

Les groupes de femmes membres du RAFSSS accompagnent des milliers de femmes chaque année et sont ainsi témoin de plusieurs situations d'injustices vécues par les Montréalaises, dont l'inaccessibilité des services de transport. Il n'est pas normal que plusieurs doivent choisir entre se nourrir et se déplacer. La cherté des transports a un impact direct sur les conditions de vie de femmes marginalisées ou ayant un faible revenu.

1. Préambule

D'abord, nous tenons à exprimer notre déception face au présent processus de consultation. Les délais octroyés pour l'appel de mémoire sont très courts, ce qui pose particulièrement problème pour un regroupement comme le nôtre, alors que nos mécanismes démocratiques internes nécessitent du temps.

Nous considérons que cette consultation est une importante occasion de revoir les modèles de financement des transports en commun et adaptés en tenant compte du droit à la mobilité des personnes les plus défavorisées. Conserver la formule introduite par la Réforme Ryan des années 90 ; alors qu'un tiers des coûts est assumé par le gouvernement provincial, un tiers par les municipalités et un tiers par les usagers, nous confine à une augmentation constante du prix des passages au détriment des personnes les plus démunies. Cela constitue un frein au déploiement du transport en commun et aggrave l'isolement social des personnes qui en sont exclues en raison de leur situation financière.

Parce que tout le monde n'est pas égal devant la mobilité, nous demandons de financer la mobilité des personnes en garantissant l'accès financier.

2. Mobilité et pauvreté

À Montréal en 2023, les personnes en situation de pauvreté doivent composer avec la cherté des loyers, des aliments, des activités culturelles, des produits d'hygiène, des transports et plus encore.

Être limité dans ses déplacements en raison des frais du transport contribue à l'exclusion et à l'isolement social des personnes à faible revenu, ainsi, la question de la mobilité n'est pas qu'une question de transport, puisqu'être restreint dans ses déplacements limite l'atteinte de plusieurs droits relatifs à la santé, à l'éducation, au travail, etc. Le déni d'accessibilité, universelle ou financière, se traduit par une difficulté d'appropriation de l'espace et constitue un obstacle majeur empêchant de mener une vie pleine et entière.

S'il importe d'améliorer les revenus des personnes à faible revenu ou en situation de pauvreté, il importe également de prendre des mesures et d'investir pour s'attaquer au coût du transport. Ces dernières années, les conditions de vie des personnes en situation de pauvreté se sont gravement détériorées et l'impossibilité pour de plus en plus de personnes de se déplacer à cause de la cherté des tarifs pousse à l'isolement et génère de l'exclusion sociale et économique¹. Or, en raison du sous-investissement chronique du transport collectif, les coûts du transport en commun à Montréal ne cessent d'augmenter alors que l'offre de service est réduite.

3. Le transport en commun, un service essentiel

Le transport en commun doit être considéré comme un service public essentiel. Comme tout service public, celui-ci devrait être de qualité, accessible universellement et gratuit.

Le principe de l'utilisateur-payeur, au détriment d'une vision du transport comme étant un service essentiel, nuit au droit à la mobilité et fragilise les transports collectifs.

La Ville de Montréal doit faire du transport en commun un levier de lutte à la pauvreté et de réduction des gaz à effet de serre et investir massivement pour en améliorer la qualité et l'accès. Lutter contre la pauvreté et l'exclusion passe aussi par l'accessibilité financière aux transports en commun. Il est plus que temps de garantir le droit à la mobilité pour tout le monde non seulement pour l'impact social, mais aussi pour répondre aux impératifs de la crise climatique, qui, par ailleurs, affecte davantage les personnes en situation de pauvreté et d'exclusion socioéconomique. La question de la mobilité n'est donc pas qu'une question de transports, mais aussi de santé publique. Il est d'ailleurs souvent nécessaire aux individus de prendre les transports en commun afin d'avoir accès à différentes ressources en santé et en services sociaux.

¹ [Le droit à la mobilité : un droit qui s'inscrit dans la réalité par une tarification sociale](#), TROVEP de Montréal (2013)

4. Non aux hausses

Plus on se retrouve en situation de pauvreté, moins on a la capacité financière à se déplacer. Depuis le milieu des années 90, les usagers et usagères de la STM ont eu droit à des hausses moyennes deux fois plus élevées que l'inflation. De plus, on constate que cette forte tendance à des hausses des tarifs du transport en commun et du prix des loyers (les deux postes budgétaires les plus importants) ne suit pas l'évolution des revenus des ménages, notamment pour les personnes travaillant au salaire minimum ou pour les personnes recevant des prestations d'aide sociale.

Toute hausse freine la capacité de se déplacer des personnes en situation de pauvreté. Pour combler les déficits des sociétés de transport, hausser les tarifs est carrément inacceptable. Augmenter encore les tarifs alors que le coût de la vie explose, ça signifie pour plusieurs des privations et des choix déchirants. Pour d'autres, c'est être condamné.es à l'immobilité!
Les tarifs doivent baisser et non augmenter.

Le gouvernement de la CAQ doit donner aux sociétés de transport en commun et aux villes les moyens d'améliorer la qualité et l'étendue du transport en commun. Le gouvernement doit aussi investir pour s'attaquer à la cherté des tarifs.

5. Conclusion

Garantir l'accessibilité financière aux transports collectifs des personnes à faible revenu, voilà ce qui devrait être une priorité en matière de financement de la mobilité.

Il est nécessaire aujourd'hui de développer une vision d'avenir du transport en commun, dont un des piliers doit impérativement être l'accès financier pour toutes et tous, incluant les moins nantis. S'il n'y a pas de choix politique clairement affirmé à l'égard du transport en commun les injustices se poursuivront et les droits des personnes à faible revenu continueront d'être bafoués.

Non aux hausses!

Le financement du transport collectif, c'est une question de droits !