

Conseil des Montréalaises
en association avec
la Table régionale des centres de femmes de Montréal métropolitain-Laval
la Table des groupes de femmes de Montréal
la TROVEP de Montréal

**Compte rendu de la
Rencontre d'analyse et de discussion sur l'accessibilité en matière de transport
collectif**

le jeudi 25 mars 2010

- 1. Accueil des participantes et participants par madame Danielle Fournier, animatrice de la rencontre**
- 2. Mot de bienvenue par madame Ginette Drouin, vice-présidente du Conseil des Montréalaises**

En l'absence de madame Charlotte Thibault, madame Drouin souhaite la bienvenue aux participantes et participants en son nom et au nom de la présidente et des membres du Conseil. Elle souligne que le Conseil des Montréalaises fête cette année ses 5 ans et que cet événement a été accompagné du lancement de l'avis *Pour qu'elles embarquent! avis sur l'accessibilité du transport collectif et son impact sur la qualité de vie des Montréalaises*.

Mme Drouin rappelle que le Conseil des Montréalaises n'a pas de pouvoir décisionnel, que son rôle est celui d'un organisme conseil auprès de la Ville. C'est à ce titre qu'il produit des recherches et émet des avis « pour faire progresser la situation des femmes dans tous les secteurs qui sont sous la responsabilité de la Ville ».

La priorité a donc été donnée au dossier transport puisqu'il s'agit d'une priorité que les groupes de femmes ont clairement exprimée. Il est rapidement apparu que la perspective de lutte contre la pauvreté y était intimement liée puisque que « nous avons en effet été en mesure d'établir clairement le lien entre la mobilité et la situation économique des femmes ».

Madame Drouin précise que « l'objectif de la rencontre est de favoriser les échanges entre élus, administrateurs et groupes de femmes et communautaires, dont certains ont développé une très belle expertise au regard du dossier qui nous intéresse. La rencontre s'inscrit dans la dynamique de suivi du cheminement de nos recommandations ».

Elle ajoute que le travail du Conseil des Montréalaises est nourri et enrichi des perspectives et des connaissances des acteurs du milieu, et qu'en conséquence, le

travail accompli par le Conseil leur est destiné, dans l'optique de faire avancer le dossier de l'accessibilité en matière de transport collectif.

**3. Intervention de madame Manon Barbe,
maire de l'arrondissement de LaSalle
membre du comité exécutif, responsable du transport
et présidente de la Conférence régionale des élus de Montréal**

Objectif de l'allocution : présenter un portrait de l'état de situation du transport à Montréal et de ses perspectives de développement.

- Notre administration est très sensible à la condition des femmes et des familles et nous savons que la question du transport est un enjeu prioritaire pour vous.
- Mais la Ville ne peut y arriver seule. Dans le contexte économique actuel, l'apport des gouvernements provincial et fédéral est essentiel.
- Bien que les femmes composent un peu plus de (52%) de la population de Montréal, nombreuses d'entre elles vivent des situations qui les rendent vulnérables et tributaires des transports en communs. L'enquête qui mène à l'élaboration de l'avis qui fait l'objet de la rencontre d'aujourd'hui le démontre noir sur blanc. Le transport collectif a un impact direct sur la qualité de vie des Montréalaises.
- Sachez mesdames que notre administration entend bien votre appel et que dans la mesure de nos moyens et de nos capacités, nous continuerons à déployer tous les efforts nécessaires pour répondre à vos besoins et faciliter vos déplacements.
- Nous nous sommes collectivement donnés, comme vision du transport pour Montréal, d'assurer les besoins de mobilité de tous en investissant massivement dans les transports collectifs et actifs.
- Des pas importants ont été accomplis à ce jour, mais beaucoup reste cependant à faire pour réaliser tous les projets du Plan de transport et faire de Montréal une métropole durable, agréable, viable et dynamique.

Actions menées et prévues :

- Un bouquet de mesures en faveur des familles, dont quelques-unes concernent directement le transport a été récemment annoncé par le maire dont : 6 mois de transport gratuit à l'achat de la carte OPUS annuelle lors de l'achat d'une propriété, des espaces de stationnement gratuit réservés aux familles et des haltes familles dans les édifices fédéraux.
- Le Plan de transport de la Ville, adopté depuis 2008, implique 21 chantiers à réaliser en 10 ans, dont plusieurs des interventions prioritaires ont déjà été menées avec succès. Le maire Tremblay a annoncé un niveau d'investissements sans précédent de 450 M \$ pour la réalisation du Plan.

- Le plan d'amélioration des services a permis à la STM d'augmenter son offre de 17 % (plus d'autobus et de métros, augmentation de la fréquence de passage), menant à une hausse de l'achalandage de 4.1 %, soit 382,5 millions de déplacements en 2008, un niveau inégalé depuis 60 ans.
- Le développement du transport actif avec le succès immédiat du BIXI : 1,1 million de déplacements et 10 600 membres dès la première année, et le prolongement du réseau cyclable montréalais de 160 km.
- La limite de vitesse a été baissée à 40 km/hre dans les zones résidentielles de cinq arrondissements et s'étendra à l'ensemble du territoire de la ville d'ici la fin de l'année.
- La Ville compte instaurer une taxe spéciale sur tous les stationnements non résidentiels au centre-ville, dont le revenu escompté de 20M \$ servira de levier à des investissements destinés à valoriser le transport en commun, à réduire les effets de serre, à protéger l'environnement et à innover en matière de transport collectif et actif.
- Le principe d'accessibilité universelle fait partie intégrante du Plan de transport de la Ville, ce qui implique que chaque action inscrite au Plan doit en tenir compte, selon la pertinence.

4. Présentation de l'avis sur le transport du Conseil des Montréalaises par madame Guylaine Poirier, coordonnatrice du Conseil des Montréalaises

« Pour qu'elles embarquent! » avis sur l'accessibilité du transport collectif et son impact sur la qualité de vie des Montréalaises

Objectifs de la recherche

Lutte à la pauvreté ... Mieux connaître :

- Les femmes vivant avec un faible revenu rencontrent-elles des difficultés d'accès au service de transport collectif?
- Quel impact cela a-t-il sur leur mobilité?
- Quel impact cela a-t-il sur leur qualité de vie?

Démarche

- Interroger les femmes sur leurs besoins spécifiques en matière de transport en commun et d'accessibilité.
 - Centre des femmes de Verdun
 - CARI Saint-Laurent
 - Centre des femmes de Rivières-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles
 - Femmes-Relais de Saint-Michel

- Questionner les groupes de défense des droits des citoyens en matière de transport en commun.
- Demander à la STM ce qui est déjà fait et ce qui est envisagé pour le futur.

Faits saillants

Spécificités du transport féminin

- Trajet interurbain, inter-quartier
- Utilisation majoritaire du transport en commun
- Transport de plusieurs courtes distances (garderie, courses, travail...)

Mobilité et pauvreté

- Le transport en commun ne cesse d'augmenter ses tarifs
- L'incapacité à être mobile est synonyme d'appauvrissement

Le concept de motilité

- Accès, compétence et appropriation
- Être mobile suppose des apprentissages nombreux et pouvant être difficiles à acquérir

Exemples de ce qui se fait ailleurs

- Bus à Gênes en Italie : un transport à la demande
- Calgary au Canada : une politique tarifaire en fonction du revenu
- Boston aux Etats-Unis : des navettes fluviales
- Dunkerque en France : des taxibus de nuit, d'arrêt de bus en arrêt de bus

Recommandations

Accessibilité

- Examiner la desserte sous l'angle des besoins locaux, en tenant compte de la mobilité particulière des femmes.
- Adaptation du service aux secteurs enclavés ou présentant une faible densité.
- Améliorer la ponctualité pour l'ensemble des arrêts sur les lignes où la fréquence de passage d'autobus est faible.
- Améliorer les connexions entre ces lignes en des points stratégiques.

Tarification

- Pas d'augmentation plus que l'IPC
- Tarification sociale
- Modalités tarifaires destinées aux familles
- Tarif à la journée, moins de 4 \$, en dehors des heures de pointe (de 9 h à 16 h et de 19 h à 6 h).
- Pouvoir utiliser un billet individuel sur la même ligne d'autobus, dans les deux sens ou dans la même direction.
- Augmentation du nombre de points de service pour s'abonner au système Opus.

Accessibilité universelle

- Plan d'action réalisé en partenariat avec les groupes concernés
- Nouveaux autobus à plancher surbaissé implantés en considérant la démographie, des jeunes familles, des personnes âgées, etc.
- Que la Ville de Montréal fasse preuve de leadership en travaillant de concert avec l'ensemble des organismes et des instances publiques pour une offre en transport adapté.

Compétences

- Efforts d'information et de formation des personnes usagères pour faciliter l'acquisition des compétences utiles à l'usage du transport collectif (ex. carte OPUS)
- Systèmes d'information pour les personnes avec des déficiences visuelles ou auditives
- Systèmes d'information pour les solutions de rechange possibles lors d'un arrêt prolongé du métro.

Appropriation

- Campagnes régulières de communication instaurées dans l'ensemble du réseau de transport collectif, particulièrement dans les autobus.

Sécurité et confort

- Application systématique des principes du Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire
- Programme Entre deux arrêts élargi aux personnes âgées ou aux personnes avec poussette
- Implantation d'abribus (aires au vent)
- Équiper l'ensemble des abribus de poubelles, d'un éclairage adéquat, d'un avis « Espace non fumeur », voire d'un système de chauffage.

5. Présentation de la synthèse des questionnaires sur les difficultés et les améliorations de l'accessibilité à la STM Par Carole Benjamin, de la Table des groupes de femmes de Montréal

Voir la synthèse en annexe

6. Intervention de monsieur Michel Labrecque, Président du conseil d'administration, Société de transport de Montréal (STM)

LA STM AUJOURD'HUI

13^e entreprise en importance au Québec
8 500 employés, *dont 90 % sont syndiqués*
Budget de 1,1 G \$, 1,5 G \$ avec les investissements
4 lignes de métro, 68 stations
759 voitures de métro

198 lignes de bus, dont la majorité sont accessibles aux personnes à mobilité réduite
1 680 bus
1,2 M de déplacements par jour
Taux de satisfaction générale : 88 %

« La STM assure 80 % des déplacements dans la région de Montréal, 70 % de ceux réalisés au Québec. L'accès aux femmes dans les emplois à la STM s'est grandement amélioré, elles sont plus de 1000 chauffeuses. »

RÉPARTITION DES REVENUS DE LA STM

Budget 2010

Revenus-clients	44,2 %
Contributions municipales	32,9 %
Subventions gouvernementales	11,2 %
Contributions régionales	4,7 %
Nouvelles sources de revenus	3,7 %
Autres revenus d'exploitation	2,6 %
Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal	0,7 %

ACTIONS SOCIALES → ACTIONS ENVIRONNEMENTALES → ACTIONS ÉCONOMIQUES → DÉVELOPPEMENT DURABLE

« Le transport collectif, c'est du développement durable concret. Les autobus sont fabriqués à Saint-Eustache (économique), un autobus, c'est 50 voitures de moins sur la route (environnement) et ça favorise l'inclusion des personnes à faible revenu (social). »

ACCROÎTRE L'OFFRE DE SERVICE DE MÉTRO ET DE BUS

« Nous avons grandement augmenté l'offre de service de métro et de bus, et ça va continuer. »

BILAN 2007-2009

- Ajout de service sur 3 lignes de métro et sur 86 lignes de bus.
- Création de 5 lignes de bus, de 5 taxis collectifs et de 7 navettes Or.
- Ajout de 18,4 kms de voies réservées.

« Depuis le début de l'année 2010, nous avons créé les lignes 467, 747, 427 et 120 et deux nouvelles navettes Or. »

382,8 MILLIONS DE DÉPLACEMENTS : Un record inégalé depuis 1949 !

LES TROIS COMPOSANTES DE L'ACCESSIBILITÉ

■Géographique

Le réseau couvre 99 % des logis en période de pointe

« Notre objectif est d'améliorer le plus de ligne et d'en créer de nouvelles. »

■Universelle

Adoption d'une politique en janvier 2010

« Neuf ou dix ascenseurs seront en fonction dans les prochaines années. Chaque bus possède une zone réservée aux poussettes, chaises roulantes et aux personnes à mobilité réduite. Le programme « Entre deux arrêts » permet aux femmes d'arrêter l'autobus n'importe où après 19 heures, on regarde pour l'instaurer en tout temps pour les poussettes. Les planchers tactiles jaunes seront installés dans tous les métros et les escaliers du réseau. La station Berri sera refaite, avec une toute nouvelle signalisation. »

■Économique

Tarif parmi les plus bas en Amérique du Nord

Tarif réduit pour les écoliers, les étudiants et les aînés parmi les plus généreux (plus de 45 %).

Gratuité pour les enfants de moins de 6 ans

Programme attrayant d'incitation à l'utilisation proposant des rabais intéressants.

Navettes gratuites lors de certaines activités : Fête des enfants, Journée des Musées, Nuit blanche.

NOS PARTENAIRES

Table de concertation sur le transport des personnes handicapées

Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de Montréal (RUTA)

Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)

Comité régional des associations en déficience intellectuelle

Kéroul, Ex æquo et la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAIM)

« L'avis tombe à point nommé, car il arrive en même temps que le plan d'action des 10 prochaines années de la STM qui s'intègre dans le Plan de transport de la Ville de Montréal. »

Questions des participantes et réponses de monsieur Labrecque

- Est-ce que la STM va faire la promotion du programme « Entre deux arrêts? »

« Le programme est effectivement méconnu; on fera de la promotion à l'aide d'une nouvelle signature visuelle. »

- Que faits-vous pour rejoindre les personnes seules et à faible revenu?

« Les femmes seules peuvent être difficiles à rejoindre chez elles, surtout lorsqu'elles sont immigrantes. La STM n'a pas ces outils : par contre, on travaille sur des outils visuels. Avec l'organisme COFI, des intervenants accompagnent les nouveaux arrivants dans le réseau des transports en commun. Mais les femmes isolées, c'est très difficile. On devra travailler avec les groupes qui travaillent avec elles. »

- Est-ce qu'il pourrait y avoir une entente de tarifs préférentiels pour les groupes communautaires, comme c'est le cas pour les écoles?

- La possibilité d'offrir des tarifs préférentiels a été émise par la STM en 1997. Où en êtes-vous rendu à ce sujet?

« À prime à bord, on croit que c'est au gouvernement du Québec de s'en préoccuper, ce n'est pas le rôle d'une société de transport collectif. Cela dit, nous sommes prêts à vous appuyer dans les démarches de représentation à Québec. »

« À propos des nouveaux billets; le service à la clientèle n'est pas au point. On doit étudier la possibilité de faire des tarifications pour des groupes sociaux et sur les points de vente et service. »

- Pourquoi n'y a-t-il pas une façon de récupérer notre carte lorsqu'on l'a payé et que l'on a conservé le reçu?

« On s'est occupé des étudiants et de l'âge d'or; on va s'occuper du reste. Dans un avenir très rapproché, il sera possible de récupérer son titre lors de la perte de la carte OPUS. »

- Pourquoi donnez-vous des contraventions aux gens n'ayant pas conservé leur reçu?

« Les contraventions permettent d'aller récupérer l'argent perdu lorsque des personnes ne paient pas leur droit de passage. On étudie la possibilité d'avoir un premier avertissement pour les gens qui n'ont pas leur reçu pour la première fois. »

Est-il possible d'avoir des abribus éclairé, chauffé, propre et non-fumeur?

« Les panneaux solaires sont en cours d'installation, nous en sommes aux tests. Les poubelles seront certainement intégrées éventuellement. Les nouveaux abribus sont plus faciles à nettoyer et leurs vitres résistent aux graffitis. »

- Les mal-voyants ont beaucoup de difficulté à utiliser les transports en commun si les arrêts ne sont pas annoncés et quand les bandes jaunes texturées sont absentes.

« On a posé et nous poserons les bandes jaunes sur toutes les stations près des quais et dans les escaliers. Le nouveau métro en appel d'offres n'aura plus de wagons, mais sera un seul long train, appelé « le boa ». Le réseau de bus complet sera complété en 2014; il y aura un système d'informations par GPS, qui donnera de l'info en direct aux utilisateurs. »

- Les augmentations de tarifs sont difficiles à gérer pour les travailleurs à faible revenu et les travailleurs à temps partiel.

« En règle général, nous ne sommes pas très chaud à l'idée de diminuer les revenus par une baisse des tarifs. Nous n'envisageons pas la tarification sociale. Mais on pourrait éventuellement s'adapter à des clientèles spéciales qui nous en feraient la demande. »

« Le programme Réno-métro est en branle depuis quelques années : nous avons changé plusieurs escaliers mobiles et installés des ascenseurs. Nous en changeons beaucoup en ce moment. »

« Sur les tarifs : les revenus provenant de la clientèle est de 47 %. On augmente le tarif en lien avec l'IPC. La hausse des produits pétroliers a accentué la hausse des tarifs. La contribution de notre clientèle sert également à aller chercher d'autres contributions au niveau gouvernemental, on peu ainsi dire : « nos clients font leur part, on a besoin de vous ». En \$ relatifs, nos tarifs sont parmi les plus bas. »

Sur la desserte en général et en particulier :

- Pas assez d'autobus de nuits qui desservent correctement le territoire
- Besoin de plus de passages sur les lignes 24, 85 et 208.
- À Pointe St-Charles, il n'y a que 3 lignes d'autobus sur les artères principales, ce qui est un empêchement pour les femmes de se déplacer efficacement.
- S'assurer que les lignes connectent bien entre-elles. Qu'elles se rendent où la clientèle veut aller.
- L'autobus 86, dans PAT : délais très longs
- L'accessibilité et la desserte dans l'est et dans l'ouest de l'île est à améliorer. Prendre en compte les écoles et la provenance de leur clientèle, surtout à LaSalle et Pierrefonds.

« On est en pleine amélioration de la desserte. Des investissements majeurs y sont consacrés. On commence par le prioritaire, mais dans les prochaines années, l'amélioration se fera sentir de façon globale. Au printemps prochain, une cinquantaine de lignes seront améliorées. De nouvelles lignes « express » seront instaurées sur les artères principales comme ce fut le cas pour le nouvel autobus sur St-Joseph, qui relie l'est (Rosemont) au centre-ville. »

« Nous avons des tarifs pratiques comme 1 jour illimité pour 7 \$, 3 jours pour 14 \$. »

« Je suis membre de plusieurs groupes communautaires de personnes défavorisées et en tant que femme de 50 ans, j'ai hâte d'en avoir 65 pour avoir accès aux tarifs de l'âge d'or! Car avec 570\$ par mois de revenu de l'aide sociale, je ne peux m'acheter de passe, je ne peux pas *embarquer!* »

« De façon globale, nous sommes en travail pour l'amélioration des services. Nos bus nous posaient problème, 600 nouveaux autobus nous seront livrés tranquillement dans les prochains mois, ce qui nous permettra d'augmenter la déserte. Oui, on a des « no man's land », où le réseau ne se rend pas. On regarde au niveau aussi des taxis et des navettes : les navettes Or ne sont pas que pour les personnes âgées! Celles-ci relient les résidences aux artères commerciales. Elles permettent aussi le raccordement avec les lignes régulières. »

« Je souhaite que le développement entamé se poursuive : avec le tramway, le prolongement du métro jusqu'à Anjou, des services express sur les grandes artères comme Pie IX, etc. »

7. PLÉNIÈRE

Discussion entre les participantes et participants sur les pistes de solutions et d'actions à envisager, tant au niveau local, régional que provincial.

Présentation de la synthèse des questionnaires sur les pistes d'action Par Carole Benjamin, de la Table des groupes de femmes de Montréal

Voir la synthèse en annexe

Interventions des participantes et participants :

« On a fait les démarches, mais ils ne nous ont pas accompagnés au gouvernement. Où doit-on mettre la pression? Il semble réitérer leur offre, mais vont-ils tenir parole? »

« M. Labrecque a dit qu'ils ne peuvent financer ce que l'on demande, mais qu'il est prêt à nous aider. Il faut des stratégies avec M. Labrecque, les élus et les groupes de femmes pour aller frapper à Québec. »

« On ne doit pas diminuer la pression au niveau municipal. Il faut la maintenir dans nos arrondissements aussi. Il faut la développer au niveau gouvernemental en la maintenant au niveau local pour qu'eux soient obligés de revendiquer à Québec pour la tarification sociale et la diminution des tarifs, car c'est là le principal enjeu! »

« Il faut se coaliser au niveau de Montréal et avoir un objectif précis. M. Labrecque nous a tendu une perche. Pour ne pas perdre notre énergie et notre temps comme c'est arrivé à la première intervenante, il faut exiger de la STM qu'ils nous ouvrent des portes au gouvernement pour leur expliquer la problématique des tarifs trop hauts! Il (M. Labrecque) ne parle pas qu'au nom de la STM, mais aussi en celui de l'Association du

transport urbain du Québec (ATUQ). C'est donc dire qu'on devrait interpeller les autres régions du Québec, car il semble que la problématique de la tarification soit sortie partout. La revendication prend de l'ampleur, on devrait converger vers une rencontre conjointe avec le gouvernement. »

« La tarification des transports en commun, contrairement à ce qu'affirme M. Labrecque, relève du maire de Montréal et non pas du gouvernement ni de la ministre. Elle a déjà financé tous les prolongements des métros. L'AMT était son projet. Si la carte mensuelle est passée de 30\$ à 70\$ en 20 ans, c'est pour une raison : l'IPT (versus l'IPC) qui inclut le prix du pétrole. En fait, le coût du billet à l'unité permet d'assurer un prix plus bas à la carte mensuelle. Donc, les pauvres financent pour les détenteurs de cartes! On devrait plutôt remercier et récompenser les usagers du transport en commun qui permettent à tous une meilleure santé, un meilleur environnement et de meilleurs transports. On propose une réduction de 50 % sur 10 ans. C'est un cadeau que nous nous faisons de prendre le transport collectif. C'est leur responsabilité d'assurer un plan de transport convenable sur l'île, qui assure la sécurité et l'intégrité des individus. »

« Est-ce que le ministère à d'affaire dans cette histoire? Non, pas actuellement. Il y était impliqué jusqu'en 1992, jusqu'à la réforme Ryan. On a maintenant une opportunité de se mettre ensemble et d'interpeller Québec, d'interpeller l'ATUQ pour nos différentes revendications : tarification sociale, réduction des tarifs, amélioration de la desserte, propreté, sécurité. On n'a pas à s'entendre sur tout, mais au moins défendre l'idée que le transport en commun est trop cher. »

« Il faut garder en tête qu'il est dangereux de se *dealer* des accommodements à la pièce. Car on perdrait notre solidarité et deviendrions moins forts. Il faut revendiquer ensemble, pour tout le monde. »

8. Mot de la fin par Ginette Drouin, vice-présidente du Conseil des Montréalaises

« Je constate une volonté de mettre sur pied une coalition avec comme objectif premier : la tarification sociale. Sans empêcher de mener d'autres actions au niveau local. Une coalition bâtie sur la volonté de se faire entendre à Québec sur la tarification sociale, en lien avec la lutte à la pauvreté. »