

Rendre notre système de transport en commun accessible pour les personnes à faible revenu :

Un élément central pour une ville juste et inclusive

Mémoire présenté à la Ville de Québec dans le cadre des consultations
publiques menées pour sa Stratégie de développement durable

Présenté par le



Avril 2021

1. Présentation du Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec

Le *Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec* (TRAAQ) est un regroupement d'organismes communautaires et de groupes citoyens dont la **préoccupation commune est l'accès au transport en commun des personnes à faible revenu** vivant sur le territoire desservi par le Réseau de transport de la Capitale (RTC) et par le Service de transport adapté de la Capitale (STAC).

Notre mission est de défendre le droit à la mobilité de ces personnes et de faire entendre les différents problèmes d'accessibilité au transport en commun auxquels elles sont confrontées.

Notre regroupement fut fondé suite aux constats d'une vaste enquête citoyenne exploratoire menée par des groupes citoyens de Québec entre 2014 et 2016. Cette enquête visait à documenter les enjeux de mobilité et les problématiques vécues par les personnes vivant en situation de pauvreté, les causes sous-jacentes de ces problèmes, et à identifier les solutions porteuses pour y remédier.¹

2. La raison de notre intervention dans les consultations publiques pour la Stratégie de développement durable

C'est avec enthousiasme que le TRAAQ a appris cet hiver que la Ville de Québec a la volonté ferme d'adopter une approche globale de développement s'inspirant directement du *Programme de développement durable à l'horizon 2030*, adopté en 2015 par les États membres de l'Organisation des Nations-Unies. Nous saluons cette volonté et la démarche en cours visant à doter la Ville de Québec d'une stratégie qui spécifiera la manière dont ce programme pourra être traduit à l'échelle de notre municipalité.

À travers cette démarche, nous observons que la Ville de Québec en est venu à identifier certains défis collectifs et objectifs prioritaires pour lesquels le TRAAQ croit fermement en l'urgence d'agir afin d'assurer le bien-être global de l'ensemble des individus de notre ville, sans exception. Parmi ces défis et ces objectifs, nommons principalement :

- la priorisation de l'identification et de la réponse aux besoins des personnes les plus vulnérables, et l'assurance que ces personnes ne soit pas laissées-pour-compte à aucun moment par l'action publique (principe transversal);
- la lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale (volet Cohésion sociale);

1 Pour consulter le rapport complet : Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert (CAPMO), 2016, *Enquête conscientisante sur l'accessibilité sociale au transport en commun sur le territoire du Réseau de transport de la Capitale (RTC)*, < <https://traaq.org/wp-content/uploads/2020/03/Enquete-transport-vf.pdf> >

- la garantie pour l'ensemble des citoyens et citoyennes d'un accès réellement équitable aux services et aux ressources (volet Cohésion sociale);
- l'égalité pour l'ensemble des personnes à développer leur plein potentiel et à contribuer à l'enrichissement collectif (volet Cohésion sociale), et
- l'amélioration de la santé globale de tous et toutes par l'offre d'un accès équitable aux espaces publics, à des milieux de vie verts et à des pratiques d'activités saines (volet Santé globale).

Cependant, à la lecture du document préliminaire proposé par la Ville de Québec, nous constatons que la question de **l'accessibilité à la mobilité et au transport en commun** en est complètement absente. Elle ne figure à aucun endroit du bilan que la Ville effectue de ses réalisations et de ses lacunes, ni dans les grandes orientations et pistes d'actions concrètes actuellement proposées pour mettre en œuvre sa Stratégie de développement durable.

Nous soumettons donc ce mémoire pour faire valoir qu'il est nécessaire que l'accessibilité au transport en commun soit considérée comme un axe central d'intervention publique à inscrire dans la Stratégie de développement durable et à réaliser dans le cadre de celle-ci, puisque agir sur ce front s'avère incontournable pour atteindre significativement certains des objectifs prioritaires définis par la Ville de Québec.

Dans les pages suivantes, nous expliquerons la raison pour laquelle l'accessibilité au transport en commun doit être un élément central de la Stratégie de développement durable de la Ville de Québec, et nous détaillerons les mesures concrètes à mettre en place afin que la Ville puisse la réaliser pleinement.

3. Pourquoi l'accessibilité au transport en commun est-elle aussi importante?

La mobilité, c'est la capacité des personnes à se déplacer avec aisance et facilité entre leurs différents lieux d'activités publiques, économiques, familiales, privées, etc. **La mobilité est donc un élément structurant de la vie** des citoyens et citoyennes; c'est un cadre à partir duquel l'ensemble de leur quotidien est organisé.

La mobilité conditionne l'accès aux lieux, aux activités, aux services, aux personnes et au réseau social. Par conséquent, elle est ce qui permet la mise en œuvre de plusieurs droits fondamentaux de la personne : droits au travail, à une alimentation saine, à un logement adéquat, à l'éducation, à des soins de santé, à la justice, etc.

Un déficit de mobilité quant à lui – c'est-à-dire une capacité réduite ou nulle de se déplacer créée par une insuffisance d'options de transport – diminue ou prive les personnes qui le vivent des possibilités de réaliser pleinement ces droits fondamentaux. Le déficit de mobilité contribue à engendrer leur exclusion sociale et les empêche de participer pleinement à la vie économique, sociale et démocratique de la société.

Un système public de transport en commun est un instrument essentiel pour assurer la mobilité de l'ensemble des citoyens et citoyennes, et particulièrement pour les personnes à faible revenu. En effet, puisque celles-ci n'ont pas les moyens financiers de se procurer ou d'emprunter une voiture, le transport en commun est une nécessité à leur mobilité² et non une option de transport possible parmi d'autres options de transport.

La mobilité des personnes à faible revenu – et donc la pleine réalisation de leurs droits fondamentaux qui y est intrinsèquement associée – dépend donc directement de l'accessibilité du système de transport en commun.

Le transport en commun à Québec est-il présentement accessible?

Un passage en transport en commun à Québec coûte actuellement 3,50\$ en argent comptant et 3,10\$ en billet pré-payé; le laisser-passer mensuel coûte 89,50\$. À ces tarifs-là, le système de transport en commun n'est pas du tout accessible pour les personnes vivant en situation de pauvreté ! Notre vaste enquête citoyenne menée il y a quelques années – ainsi que les nombreux témoignages que nous avons reçus (et que nous continuons toujours de recevoir) – nous ont amené-e-s à conclure que cette situation est particulièrement problématique.

Selon le dernier recensement de Statistique Canada, 12,7% des adultes de la ville de Québec vivaient en 2015 dans un ménage à faible revenu, selon la Mesure de faible revenu après impôt (MFR-ApI). Il s'agit de 54 155 adultes³, dont une bonne proportion n'a pas accès à un tarif privilégié quelconque. Plusieurs (ou la presque totalité) de ces

² Bien qu'utiles et que leur pratique contribue à un mode de vie sain et écologique, les transports actifs ne peuvent répondre à eux seuls à l'ensemble des besoins en déplacement urbain.

personnes-là n'ayant pas accès à un tarif réduit peinent ou sont incapables de subvenir convenablement à leurs besoins essentiels, c'est-à-dire de payer leur logement, leur nourriture, leur électricité et leurs vêtements. Ces personnes disposent donc de peu ou d'aucun revenu dans leur budget à consacrer aux déplacements en transport en commun.

Par conséquent, les personnes à faible revenu à Québec doivent souvent s'empêcher de se déplacer pour respecter leur budget restreint. Lorsque leurs déplacements sont absolument nécessaires, **elles doivent couper dans leurs besoins essentiels ou, encore, s'endetter.** Bref, elles sont souvent les laissées-pour-compte du système de transport en commun. Voici quelques-unes des nombreuses conséquences que nous avons pu répertorier sur le terrain à cet égard dans notre ville :

- faim et insécurité alimentaire (réduction du budget de l'épicerie pour défrayer des coûts de déplacement);
- malnutrition (alimentation au dépanneur du coin pour éviter de payer un transport vers le supermarché situé beaucoup trop loin; il s'agit d'une situation qui se produit plus spécifiquement dans les quartiers désignés de « déserts alimentaires »);
- persistance de la pauvreté (l'incapacité de se déplacer entraîne une perte d'opportunités d'emploi ou de gain de revenus autonomes);
- fragilisation de la santé mentale et isolement social (incapacité de se déplacer pour aller visiter familles, amitiés et ressources communautaires);
- fragilisation de la santé physique (réduction des déplacements nécessaires vers les services de santé, et incapacité de se déplacer vers des lieux d'activités physiques ou sportives), et
- exclusion sociale (incapacité de se déplacer vers les lieux de consultations publiques, les installations culturelles et communautaires, les milieux naturels urbains, les événements culturels gratuits, etc.).

Rendre notre système de transport en commun accessible pour les personnes à faible revenu aurait comme conséquence d'augmenter leur mobilité, ce qui permettrait d'agir positivement sur l'ensemble des problématiques énumérées ci-haut. En d'autres mots, cela contribuerait à assurer leur bien-être global et à favoriser leur inclusion sociale.

3 STATISTIQUE CANADA, 2016, « Québec, Ville [Subdivision de recensement], Québec », *Profil du recensement, Recensement de 2016*, Gouvernement du Canada, < <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/> >

4. Les mesures concrètes pour rendre notre système de transport en commun accessible

1. Implanter une tarification sociale basée sur le revenu

Nous recommandons que la Ville de Québec implante dans la grille tarifaire du RTC et du STAC une mesure de tarification sociale basée sur le revenu pour les ménages qui gagnent sous la Mesure de faible revenu après impôt (MFR-Apl). Nous proposons une réduction d'au moins 50% par rapport aux tarifs réguliers du laissez-passer mensuel et des billets d'autobus.

La tarification sociale est une mesure offrant une réduction sur les tarifs de transport en commun à l'ensemble des personnes à faible revenu. Son octroi est basé sur un critère universel : celui des ressources financières. L'admissibilité des individus à ce critère est déterminé par un montant de revenu, montant lui-même pré-déterminé par différents indicateurs.

La tarification sociale est une mesure d'équité sociale. Elle vise à corriger des injustices en offrant à *chaque personne* le tarif qu'elle peut vraiment se permettre (plutôt que d'offrir le même tarif à tout le monde). C'est en cela qu'elle se différencie de la distribution de titres gratuits dans certains points de chute et d'autres types de tarifications réduites (par exemple, les tarifications dédiées aux personnes aux études à temps plein ou âgées de 65 ans et plus).

La tarification sociale a été mise en place dans plusieurs villes dans le monde, dont au Québec et au Canada. Les différentes évaluations disponibles qui en ont été effectuées démontrent que **cette mesure a des impacts réels et positifs sur la mobilité des personnes admissibles et sur leurs conditions de vie.**

À Gatineau, la tarification sociale a été implantée par la Société des transports de l'Outaouais en janvier 2018. Son programme nommé ÉCHO offre une réduction de 30% sur les titres de transport aux personnes à faible revenu. Le bilan de la première année du programme a révélé que la tarification sociale a permis d'augmenter significativement la mobilité des personnes qui s'en sont prévalu :

- « 26% des bénéficiaires du programme ÉCHO ont mentionné n'avoir jamais utilisé le transport en commun avant de faire leur demande »;⁴
- pour les personnes admissibles qui utilisaient déjà le transport en commun auparavant, l'accès à la tarification sociale leur a permis d'augmenter de 32% leurs déplacements.⁵

4 Société des transports de l'Outaouais, 2019, « La STO présente un premier bilan de son programme de tarification sociale ÉCHO », < http://www.sto.ca/index.php?id=87&tx_ttnews%5Btt_news%5D=16876&cHash=9cfa574215901c54affc084022456884 > (Consulté le 17 mars 2021)

5 Société des transports de l'Outaouais, 2019, *Conférence de presse Bilan ÉCHO avril 2019*, [Vidéo], < https://www.youtube.com/watch?v=i0cS9YiPP_Q&ab_channel=STO-Soci%C3%A9t%C3%A9des transportsdel%27Outaouais >

Le programme de tarification sociale de la ville de Calgary est cependant celui qui est le plus reconnu au Canada et qui a largement fait ses preuves. Mis en place en 2006, le *Low Income Monthly Transit Pass* (ci-après LIMTP) a offert pendant longtemps aux personnes à faible revenu une réduction allant selon les années de 50% à 56% sur les titres de transport. Après les deux premières années du programme, un sondage effectué auprès des personnes utilisatrices révélait que 97% d'entre elles percevaient que la LIMTP avait significativement amélioré leur qualité de vie, que ce programme était ce qui avait permis à 60% d'entre elles de se rendre à leurs rendez-vous médicaux, et à au moins la moitié de rester à l'emploi, de se trouver un meilleur emploi, ou tout simplement de se trouver un emploi.⁶

Le programme LIMTP de Calgary est aujourd'hui exemplaire en matière d'accessibilité au transport en commun et de lutte à la pauvreté extrême, en ce qu'il a instauré en 2017 une **tarification sociale par pallier de revenu** (désignée en anglais par l'expression « sliding scale »). Son objectif est d'offrir une réduction encore plus grande que la réduction de 50% sur les laissez-passer mensuels aux personnes vivant en situation de grande pauvreté (65% de réduction) et d'extrême pauvreté (95% de réduction). Le tableau suivant traduit de l'anglais et tiré du site web de la société de transport de la ville de Calgary en illustre le fonctionnement.

Fourchettes de revenu d'admissibilité pour trois catégories de réduction du laissez-passer mensuel, par taille du ménage⁷
(Catégories mises à jour en février 2021)

Taille du ménage	Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C
	5.45\$ (rabais de 95%)	38.15\$ (rabais de 65%)	54.50\$ (rabais de 50%)
1 personne	Moins de 13,310\$	13,311\$ - 22,627\$	22,628\$ - 26,620\$
2 personnes	Moins de 16,570\$	16,571\$ - 28,169\$	28,170\$ - 33,141\$
3 personnes	Moins de 20,371\$	20,372\$ - 34,631\$	34,632\$ - 40,743\$
4 personnes	Moins de 24,733\$	24,734\$ - 42,046\$	42,047\$ - 49,467\$
5 personnes	Moins de 28,052\$	28,053\$ - 47,689\$	47,690\$ - 56,105\$
6 personnes	Moins de 31,638\$	31,639\$ - 53,784\$	53,785\$ - 63,276\$
7 personnes	Moins de 35,224\$	35,225\$ - 59,881\$	59,882\$ - 70,449\$

La tarification sociale par pallier de revenu nous apparaît comme une mesure clé d'accessibilité financière du transport en commun pour s'assurer de ne laisser derrière absolument aucune personne à faible revenu, aussi extrême que ce soit sa situation de pauvreté et de défavorisation matérielle. C'est la raison pour laquelle **nous suggérons fortement à la Ville de Québec d'étudier la possibilité d'implanter une tarification sociale par pallier inspirée de Calgary, ville jumelée à Québec et modèle de succès en termes d'accessibilité au transport en commun.**

6 Vibrant Communities Calgary, 2008, *Social Return On Investment (SROI), Case Study : Low Income Monthly Transit Pass*, < <https://silo.tips/download/social-return-on-investment-sroi-case-study-low-income-monthly-transit-pass#> >

7 Traduit de l'anglais et adapté de : Calgary, 2021, *Calgary Transit Low Income Monthly Pass sliding scale fare FAQ*, < <https://www.calgary.ca/csp/cns/neighbourhood-services/sliding-scale-fare-changes.html> > (Consulté le 7 avril 2021)

2. Égaliser le prix du passage unitaire

Nous recommandons que la Ville de Québec égalise à la baisse le prix du passage unitaire payé en argent comptant avec le prix du passage unitaire pré-payé.

Les personnes à faible revenu forment le groupe de la population qui tend à payer le plus ses passages en argent comptant plutôt qu'en billets pré-payés. Cela, *en sachant très bien* que le coût du passage est plus élevé et donc moins avantageux économiquement.

Cela s'explique par le fait que, régulièrement ou occasionnellement, ces personnes ne sont pas en mesure de recourir aux autres moyens de paiement, comparativement au reste de la population (pas de téléphone intelligent, pas de connexion Internet à la maison, absence de point de vente près de chez soi, etc.). L'achat de billets pré-payés implique aussi de posséder à l'avance une réserve monétaire – aussi mince soit-elle – ce que ces personnes n'ont pas toujours, *justement* en raison de leur situation de pauvreté.

La différence de prix qui existe actuellement entre les passages unitaires selon leur mode de paiement discrimine ainsi indirectement les personnes à faible revenu. La Ville de Québec devrait corriger cette iniquité de traitement entre ses citoyens et citoyennes.

3. Autoriser les correspondances sans frais sur un même parcours et allonger leur durée

Nous recommandons que la Ville de Québec autorise les correspondances sans frais sur un même parcours d'autobus tout en allongeant la durée de ces correspondances à 2h30, afin d'alléger particulièrement le fardeau financier et la charge mentale des femmes à faible revenu.

Les études se penchant sur les différences entre les hommes et les femmes dans leurs habitudes de déplacement montrent en effet que ces dernières « effectue[nt] plus de déplacements en une journée et un pourcentage plus élevé d'arrêts ».⁸ Cela s'explique par le fait qu'en plus d'aller travailler et/ou étudier, les femmes se déplacent beaucoup plus pour aller faire l'épicerie, pour aller faire des commissions diverses et pour chercher et reconduire une autre personne (par exemple : les enfants).⁹

Les personnes qui apparaissent donc le plus financièrement pénalisées de la courte durée des correspondances (actuellement 1h30) et par l'impossibilité de reprendre un même parcours après un ou plusieurs arrêts légers sont les femmes à faible revenu qui ne possèdent ni voiture ni laissez-passer mensuel ou hebdomadaire pour se déplacer. Permettre à ces femmes d'effectuer l'entièreté d'un déplacement au prix d'un seul passage unitaire aurait certainement des effets bénéfiques sur leur mobilité, sur leur situation financière et sur leur santé mentale.

8 Ministère des transports du Québec, 2021, *Portrait genre et transport*, Gouvernement du Québec, < <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/egalite-hommes-femmes/portrait-genre-transports/Pages/portrait-genre-transports.aspx> > (Consulté le 7 avril 2021)

9 Ministère des transports du Québec, 2019, *Guide d'analyse du genre adapté au domaine des transports*, Gouvernement du Québec, < <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/egalite-hommes-femmes/Documents/guide-analyse-genre-transport-acc.pdf> >

4. Offrir des cartes OPUS gratuitement à toutes personnes à faible revenu

Nous recommandons que la Ville de Québec offre gratuitement les cartes OPUS à toutes les personnes à faible revenu.

Vendues au coût de 6\$ sans photo et de 15\$ avec photo, ces cartes constituent des frais supplémentaires aux déplacements en transport en commun qui s'ajoutent au prix des titres de transport eux-mêmes. Pour les personnes à faible revenu, il s'agit d'un obstacle financier pouvant leur empêcher l'accès au laissez-passer mensuel ou à un autre titre de transport correspondant mieux à leurs besoins. L'accès gratuit à une carte OPUS pour ces personnes leur permettrait d'avoir réellement accès à l'ensemble des titres de transport offerts par le RTC et le STAC. L'admissibilité à cette gratuité pourrait être basée sur les mêmes critères que l'admissibilité à la tarification sociale.

5. Offrir les mêmes services et les mêmes facilités aux personnes « non connectées numériquement »

Nous recommandons que la Ville de Québec s'assure que le RTC et le STAC offrent en tout temps de l'information relative au système de transport (horaires, parcours, changements, etc.), des modes de paiement et des moyens de communication qui sont accessibles avec facilité aux personnes « non connectées numériquement ».

Encore plusieurs personnes à faible revenu ne possèdent ni téléphone intelligent, ni tablette, ni téléphone cellulaire de base, ni connexion Internet à la maison. L'accès au crédit à un taux d'intérêt raisonnable (et parfois l'accès au crédit tout court) n'est pas chose aisée pour bon nombre d'entre elles. Enfin, une plus grande proportion des personnes manquant de connaissances pour arriver à s'y retrouver dans le monde numérique se trouvent en situation de faible revenu.

Il nous semble essentiel que ces citoyens et citoyens moins connecté·e·s numériquement puisse bénéficier du même niveau de service que le reste de la population. La majorité des arrêts d'autobus devraient afficher lisiblement les parcours et les horaires; les horaires papier devraient être accessibles à plusieurs endroits moins achalandés à travers la ville; le nouveau service de vélo-partage ne devrait pas uniquement offrir l'application Nomade comme mode de paiement, etc.

Les points de vente et de service ayant pignon sur rue sont particulièrement essentiels pour assurer aux personnes à faible revenu un réel accès aux services, à l'information et à l'achat des titres de transport. **Nous recommandons également que la Ville de Québec ajoute des points de vente et de service accessibles dans l'ensemble des quartiers, et ce particulièrement dans les zones géographiques défavorisées.**

6. Prioriser la desserte des services essentiels et des secteurs défavorisés

Nous recommandons que la Ville de Québec révise et augmente les parcours de transport en commun pour prioriser l'accès aux services essentiels (les épiceries, les hôpitaux et cliniques médicales, les services communautaires, les garderies et les écoles, etc.) et la desserte des secteurs défavorisés et des zones enclavées géographiquement.

Présentement, plusieurs services essentiels à Québec ne sont pas desservis adéquatement par le transport en commun (absence de parcours ou parcours à horaire très limité). Comme les personnes à faible revenu sont dépendantes du système de transport en commun pour avoir accès à ces services, la priorisation de leur desserte est une mesure importante pour leur garantir un accès réellement équitable aux services et aux ressources (volet Cohésion sociale de la Stratégie de développement durable). Pour cette même raison, il est fondamental que les secteurs défavorisés et les zones enclavées géographiquement puissent être priorisés autant dans le développement de la desserte que dans l'augmentation de l'offre de service en transport en commun.

7. Assurer une représentation des personnes en situation de pauvreté

Nous recommandons que la Ville de Québec mette en place un mécanisme de représentation des personnes en situation de pauvreté au sein des différentes instances décisionnelles de planification et de gestion du transport en commun.

Plusieurs décisions récentes du RTC (par exemple : la suspension temporaire du droit d'obtenir une correspondance papier pour les personnes payant leur passage en argent comptant, l'annonce d'un nouveau service de vélo-partage pouvant être payé uniquement par l'application Nomade, la fin de la distribution des horaires papier dans plusieurs lieux stratégiques, etc.) montrent que les projets et les réflexions entourant le transport en commun ne prennent souvent pas en compte les besoins des personnes à faible revenu et les réalités particulières qu'elles vivent.

La représentation des intérêts des personnes en situation de pauvreté au sein même des instances décisionnelles nous semble nécessaire afin que celles-ci cessent d'être les laissées-pour-compte du système de transport en commun de notre municipalité.

8. Intégrer l'ADS+ autant en matière de transport en commun que de manière transversale à la Stratégie de développement durable

Nous recommandons que la Ville de Québec intègre et applique l'analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+), autant dans la planification, la gestion et l'évaluation du système de transport en commun que de manière transversale à sa Stratégie de développement durable.

L'ADS+ est une approche d'analyse favorisant l'atteinte de l'égalité entre les femmes et les hommes. Elle vise à réfléchir, à prévenir et à corriger les inégalités en discernant les effets distincts d'un projet ou d'une action de nature publique ou administrative.¹⁰ Plus précisément, elle anticipe de façon préventive ces inégalités entre les femmes et les hommes en tenant compte de l'intersectionnalité, c'est-à-dire en intégrant des questionnements supplémentaires sur les autres formes d'inégalités sociales (liées à l'âge, à la situation financière, à l'appartenance ethnoculturelle, à la condition physique, etc.).¹¹

L'ADS+ s'applique à toutes les étapes d'un projet ou d'une décision (préparation, mise en oeuvre, gestion, évaluation). Elle intègre aussi la prévention des différentes formes de discrimination dans la collecte de données et la production de connaissances (rapports, bilans, etc.).

L'application de l'ADS+ est fort pertinente à la compréhension des enjeux et des réalités distinctes que vivent les différents groupes de la population. En matière de transport, elle révèle par exemple que les femmes sont davantage utilisatrices du transport en commun que les hommes, que leurs habitudes en matière de déplacement sont différentes, et donc que leurs besoins à combler en termes de service de transport diffèrent également.¹² L'intégration de l'ADS+ à la Stratégie de développement durable serait aussi sans aucun doute très instructive pour la Ville de Québec, afin que sa démarche puisse appréhender les divers enjeux vécus par l'ensemble des personnes vulnérables de notre municipalité, éviter les angles morts, lutter contre les inégalités de traitement involontaires, et s'assurer que personne n'y soit laissée de côté à aucun moment.

5. Synthèse des recommandations du Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec (TRAAQ) pour la Stratégie de développement durable de la Ville de Québec

- Que la Ville de Québec et le RTC reconnaissent le système de transport en commun comme **un service public essentiel à la population**.
- Que la Ville de Québec et le RTC reconnaissent que **la mobilité des personnes à faible revenu** – et donc la pleine réalisation de leurs droits fondamentaux qui y est intrinsèquement associée – **dépend directement de l'accessibilité du système de transport en commun**.
- Que l'accessibilité au transport en commun **soit considérée comme un axe central d'intervention publique** à inscrire dans la Stratégie de développement durable et à réaliser rapidement dans le cadre de celle-ci.

10 Secrétariat à la condition féminine, 2021, *ADS – Définition*, Gouvernement du Québec, < <http://www.scf.gouv.qc.ca/ads/definition/> > (Consulté le 8 avril 2021)

11 Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (RGF-CN), 2020, *ADS+, introduction à l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle*

12 Ministère des transports du Québec, 2019, *Op. cit.*

- Que la Ville de Québec mettent en œuvre **les actions suivantes** afin de remplir les objectifs prioritaires et urgents qu'elle a ciblés d'élimination de la pauvreté, de lutte à l'exclusion sociale, de garantie d'un accès équitable pour tous et toutes aux services et aux ressources, et d'amélioration de la santé globale des individus.

1. Implanter dans la grille tarifaire du RTC et du STAC une mesure de tarification sociale basée sur le revenu pour les ménages qui gagnent sous la Mesure de faible revenu après impôt (MFR-Apl). Nous proposons une réduction d'au moins 50% par rapport aux tarifs réguliers du laissez-passer mensuel et des billets d'autobus.

De plus, étudier sérieusement la possibilité d'implanter une tarification sociale par pallier de revenu inspirée de Calgary, ville jumelée à Québec et modèle de succès en termes d'accessibilité au transport en commun

2. Égaliser à la baisse le prix du passage unitaire payé en argent comptant avec le prix du passage unitaire pré-payé.
3. Autoriser les correspondances sans frais sur un même parcours d'autobus tout en allongeant la durée de ces correspondances à 2h30, afin d'alléger particulièrement le fardeau financier et la charge mentale des femmes à faible revenu.
4. Offrir gratuitement les cartes OPUS à toutes les personnes à faible revenu.
5. S'assurer que le RTC et le STAC offrent en tout temps de l'information relative au système de transport (horaires, parcours, changements, etc.), des modes de paiement et des moyens de communication qui sont accessibles avec facilité aux personnes « non connectées numériquement ».

Cela implique, entre autres, d'ajouter des points de vente et de service accessibles dans l'ensemble des quartiers, et ce particulièrement dans les zones géographiques défavorisées.

6. Réviser et augmenter les parcours de transport en commun pour prioriser l'accès aux services essentiels (les épiceries, les hôpitaux et cliniques médicales, les services communautaires, les garderies et les écoles, etc.) et la desserte des secteurs défavorisés et des zones enclavées géographiquement.
7. Mettre en place un mécanisme de représentation des personnes en situation de pauvreté au sein des différentes instances décisionnelles de planification et de gestion du transport en commun.
8. Intégrer et appliquer l'analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+), autant dans la planification, la gestion et l'évaluation du système de transport en commun que de manière transversale à la Stratégie de développement durable.