



**Avis déposé au ministère des Transports et
de la Mobilité durable, dans le cadre de la consultation sur
la rationalisation des coûts en transports – Octobre 2023**



**CONCERTATION
HORIZON**
se mobiliser • agir • renforcer

CRÉDITS :

Collecte de données : Jacynthe Dubien, consultante

Rédaction : Isabelle Lapointe, coordonnatrice à la mobilisation, Concertation Horizon

Révision et bonification : Membres de la Table des partenaires de Concertation Horizon

Révision et mise en page : Valérie Vivier et Vincianne Falkner, Zeste Conseils

Tous droits réservés.

Concertation Horizon - Octobre 2023



TABLE DES MATIÈRES

- 4** Introduction
 - À propos de Concertation Horizon
- 5** La mobilité durable : un des piliers à la réduction des inégalités sociales et économiques
- 6** Comment agir pour la réduction des ISÉ ?
 - Les inégalités sociales et économiques (ISÉ) : de quoi parle-t-on?
- 7** FFOM de la mobilité durable pour l'ouest de la Montérégie
 - Méthode
 - Acteurs interpellés
- 8** Forces
 - Faiblesses
 - Opportunités
 - Menaces
- 12** Recommandations
- 13** Conclusion



Introduction

La rédaction de cet avis déposé au ministère des Transports et de la Mobilité durable représente pour les membres de Concertation Horizon une première discussion avec le ministère, dans l'objectif de dégager une vision globale et régionale des travaux à mener en matière de transport, et plus globalement, de mobilité durable. Spécifiquement, cet avis contient l'amorce d'une analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces (FFOM) au développement de solutions aux enjeux de mobilité pour les cinq territoires MRC de l'ouest de la Montérégie ainsi que des conclusions globales pour l'ensemble du territoire. De ces constats se dégagent des recommandations directement adressées au ministère des Transports et de la Mobilité durable.

À propos de Concertation Horizon

Concertation Horizon est une concertation régionale multisectorielle en développement social et réussite éducative présente sur le territoire de l'ouest de la Montérégie. Elle a été créée en 2016, à la suite de l'abolition des Conférences régionales des élus et couvre donc les territoires des cinq MRC de l'ouest de la Montérégie soit : MRC de Beauharnois-Salaberry; MRC du Haut-Saint-Laurent; MRC des Jardins-de-Napierville; MRC de Roussillon; MRC de Vaudreuil-Soulanges.

Cette concertation régionale multisectorielle est composée d'une quarantaine d'organisations membres et partenaires provenant du secteur communautaire, municipal, de la santé publique, de la santé et services sociaux, de l'éducation scolaire et supérieur.

Elle a comme objectif général d'assurer la mobilisation et la concertation des acteurs-clés régionaux et territoriaux en soutien au développement social et à la réussite éducative et sociale.

Le développement d'une vision commune et partagée sur les enjeux communs à la région a été fait dès les débuts et ce, afin de pouvoir dégager des leviers d'action régionaux, de financement, de projets et de développement collectif. Ainsi, Concertation Horizon a basé ses orientations stratégiques 2021-2026 sur sept enjeux fédérateurs communs aux cinq territoires de ces MRC, soit:

- Logement social et abordable;
- Sécurité alimentaire;
- Réussite éducative et sociale;
- Transport collectif et abordable;
- Réduction des inégalités sociales et économiques;
- Renforcement de l'action collective;
- Accessibilité des services.

Pour mobiliser et mettre en action les expertises des membres et partenaires, Concertation Horizon a mis en place cinq communautés de pratique reliées à ses enjeux fédérateurs. Celles-ci permettent de cibler des problématiques de l'ouest de la Montérégie et d'y proposer des solutions concrètes qui ont un impact direct sur la qualité de vie des populations touchées.

Le territoire de l'ouest de la Montérégie compte plus de 488 000 personnes, représentant près de 29% de la population de la Montérégie (1 675 000).



La mobilité durable : un des piliers à la réduction des inégalités sociales et économiques

Concertation Horizon situe la mobilité durable, qui inclut une offre pour les personnes avec des limitations fonctionnelles, comme un des piliers de réduction des inégalités sociales et économiques. En effet, travailler à assurer une plus grande mobilité pour toutes et tous, c'est se pencher sur deux composantes interreliées de l'accessibilité, qui sont les facteurs de contrainte, « soit la résistance à vaincre pour atteindre [un] lieu, notamment en termes de temps et de transport » et les facteurs d'attraction, « qui correspond à la répartition des activités au sein d'un espace donné ». ¹

Ces deux types de facteurs influenceront la capacité des personnes à accéder aux ressources de base comme les services de santé et services sociaux, organismes communautaires, épiceries, pôles d'emploi, par exemple, et plus largement, de permettre à « chaque individu [d']accéder aux ressources et aux opportunités qui lui permettent de mener la vie qu'il souhaite ». ²

Un avis publié en 2018 par la Direction de santé publique de la Montérégie intitulé Favoriser le transport collectif abordable : une action à fort potentiel d'impact sur la santé, soutient bien les incidences de la mobilité et l'influence de celle-ci sur la capacité des personnes à mener la vie qu'ils et quelles souhaitent.

On dénote des incidences sur l'accès à l'emploi, l'accès à l'éducation, l'accès à un logement de qualité, l'accès aux soins de santé, sur la vie sociale, les loisirs et le sport, ainsi que l'accès aux commerces et aux services. ³

Le mémoire des directrices et directeurs régionaux de santé publique en lien avec le Plan d'action gouvernemental en matière de lutte à la pauvreté et l'exclusion sociale rapportent précisément que certains groupes sont plus à risque d'être impactés par l'offre de transport collectif que la population générale, soit les personnes qui n'ont pas de permis de conduire pour des raisons diverses, les personnes issues de l'immigration récente et les personnes à faible revenu. ⁴

Par ailleurs, les enjeux environnementaux qui affectent déjà le Québec et l'adaptation aux changements climatiques qu'ils suscitent demandent aux régions de repenser leurs systèmes de déplacement en réduisant l'impact carbone, en collectivisant le transport et en favorisant la mobilité active. Il s'agit donc d'allier justice sociale et justice environnementale, pour un avenir meilleur pour l'ensemble des populations.



À la lumière des éléments précédents, les membres de Concertation soutiennent l'importance de sortir du paradigme économique vis-à-vis les enjeux de mobilité, en particulier sur le développement de solutions pour une accessibilité équitable pour toutes et tous. Par conséquent, en considérant la mobilité durable comme un pilier de réduction des inégalités, sa relation avec l'accessibilité, ses incidences sur plusieurs dimensions de vie des personnes, agir sur celle-ci permet de s'attaquer directement aux racines de la pauvreté. Cela permet à la fois la réduction des inégalités vécues par les populations les plus vulnérabilisées et la réduction des inégalités chez toute la population.⁵

Ainsi, cette approche invite à des changements structuraux à long terme nécessaires à l'épanouissement et le bien-être de chaque personne québécoise.⁶

Les inégalités sociales et économiques : de quoi parle-t-on?

Les ISÉ sont le résultat de la distribution inégale et injuste des ressources sociales et économiques créant des écarts de statut socioéconomiques entre les différents groupes sociaux.⁷ Ainsi, une personne en situation de pauvreté fera face à des difficultés à accéder au pouvoir et aux différentes ressources (p.ex., nourriture saine, services, logement, emploi, etc.).⁸

Selon l'analyse différenciée selon les sexes (ADS+) et la théorie d'intersectionnalité, il est important de noter que les indicateurs qui influencent notre statut socioéconomique sont interconnectés.⁹

Nos expériences sont influencées par le croisement/intersection de ces indicateurs ainsi que leurs interactions dans notre contexte de vie.

Les indicateurs pouvant influencer le statut socioéconomique des personnes sont les suivants :¹⁰

- Revenu;
- Emploi;
- Scolarité;
- Lieu de résidence;
- Âge;
- Sexe et identité de genre;
- Origine ethnique;
- Présence d'une limitation fonctionnelle;
- Orientation sexuelle;
- Langue;
- Religion.

Comment agir pour la réduction des ISÉ ?

Afin de réduire efficacement les ISÉ, les politiques publiques et sociales doivent être à visée structurante, permettant des interventions dans plusieurs secteurs d'activité (p.ex., la mobilité, le logement, le revenu, l'alimentation, etc.) et paliers décisionnels d'intervention (p.ex., local, régional et national). Cette approche de changement structurel a été soutenue par plusieurs études comme étant efficace, surtout lorsqu'elle tient compte des besoins des personnes à la croisée des ISÉ.⁵



Méthode

Les organisations et groupes de travail qui pilotent des mécanismes de concertation touchant la mobilité ainsi que les organisations ayant mentionnées leurs préoccupations en la matière ont été invités à contribuer au présent avis et ses suites. Chaque organisation ou groupe de travail a été invité à compléter un tableau des Forces, Faiblesses, Opportunités, Menaces, centré sur les solutions perçues pour répondre aux enjeux rencontrés sur leur territoire en matière de mobilité. Une analyse croisée des réponses a été effectuée pour faire ressortir les éléments communs et saillants rapportés par les répondants et leurs comités.

Les forces, faiblesses, opportunités et menaces présentées ci-bas constituent un premier pas vers une compréhension commune des éléments à travailler pour l'ensemble des territoires de l'ouest. Pour l'exercice du présent avis, seuls les constats pour l'ensemble des territoires et quelques éléments saillants, en lien avec des recommandations, sont explicités. Il est à noter qu'une analyse spécifique pour chaque territoire est toujours en cours afin d'obtenir des données pour l'ensemble des cinq territoires MRC.

Acteurs interpellés

Les répondants sont tous membres de Concertation Horizon et se divisent en deux catégories.

Les répondants qui ont des mécanismes de concertation intersectorielle en matière de transport et des institutions en santé ou en éducation dont les usagers vivent des enjeux de transport lié à l'accès à leurs services respectifs.

Les mécanismes de concertations en matière de transport sont principalement des comités de travail ou des tables de concertation et sont pilotés soit par une MRC ou par une corporation de développement communautaire. Leurs membres représentent habituellement eux-mêmes différents secteurs d'activités et populations.

Voici la liste des organisations qui ont complété un tableau Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces en date d'aujourd'hui (Veuillez noter que la collecte de données se poursuit sur l'ensemble du territoire) :

- Cégep de Valleyfield;
- Centre de services scolaires des Grandes-Seigneuries;
- Commission scolaire Riverside;
- CISSS de la Montérégie-Ouest;
- CDC des Jardins-de-Napierville (Table de concertation en transport);
- CDC de Roussillon;
- MRC de Beauharnois-Salaberry;
- MRC du Haut-Saint-Laurent;
- MRC de Vaudreuil-Soulanges (Groupe de travail autour de la mobilité durable).



FORCES

La desserte en transport collectif entre l'ouest de la Montérégie et la région de Montréal est bien développée (axe Nord-Sud).

Des milieux mobilisés

- Les acteurs des secteurs communautaires, municipaux, institutionnels, de l'éducation et de la santé considèrent la mobilité comme une des priorités à travailler pour favoriser l'accès équitable à leurs services;
- Les acteurs économiques considèrent aussi la mobilité comme une priorité puisqu'elle joue un rôle important dans leur capacité à attirer la main d'œuvre dans un contexte de pénurie et de crise du logement qui contraint les travailleurs à s'établir de plus en plus loin;
- La MRC du Haut-Saint-Laurent possède la compétence en transport et organise les services pour son territoire ;
- Des services bénévoles de transport ainsi que de transport adapté ont actuellement cours pour répondre en partie aux besoins croissants de la population.

Des enjeux documentés et des solutions identifiées

- Les acteurs des secteurs communautaires, municipaux, économiques, institutionnels et de l'éducation ont documenté les problématiques de mobilité auxquelles ils font face;
- Différents types de projets sont en cours afin de tester des solutions;
- Des comités de travail qui se penchent sur la question existent dans presque tous les territoires;
- Des incitatifs au transport collectif, notamment dans le milieu de l'éducation, sont en place.

FAIBLESSES

Le territoire

- La faible densité populationnelle pour les MRC des Jardins-de-Napierville et du Haut-Saint-Laurent amoindrit leur capacité à payer;
- L'ouest de la Montérégie possède un vaste territoire d'une superficie totale de 3793 km² à desservir avec de grandes distances à couvrir pour accéder aux services;
- Le transport adapté est inégal sur les cinq territoires;
- Il y a un manque de desserte et d'interconnectivité entre les territoires de MRC (axe Est-Ouest);
- Il y a un manque de desserte vers les pôles d'attraction de services publics de première ligne (santé, emploi, éducation), alors que l'enquête Origine-Destination réalisés par l'ARTM en 2018 démontre que le besoin existe.



FAIBLESSES

Le manque de ressources

- Le financement pour des projets de transport en dehors des grands centres est insuffisant et les paramètres d'octroi ne sont pas adaptés aux régions;
- Le recrutement de bénévoles demeure un enjeu pour les organismes communautaires qui offrent du transport vers certains services;
- L'embauche de chauffeurs (autant pour le transport scolaire que pour le transport collectif) est très difficile dû à la compétitivité des salaires hors des territoires de l'ouest de la Montérégie dans un contexte de pénurie de main d'œuvre.

La difficulté d'accès aux services

- Les services déjà présents sont peu visibles et connus;
- Il y a une diminution et même des ruptures de services pour les personnes à mobilité réduite;
- On dénote une complexité pour l'achat des billets de transport en fonction du territoire de résidence;
- L'accès aux services pour personnes allophones est difficile et il n'existe pas d'outil développé pour faciliter leur utilisation;
- L'organisation des services principalement axé sur les déplacements de navettage vers Montréal engendre une difficulté pour le recrutement d'employés, particulièrement pour des emplois non spécialisés sur le territoire de la MRC Vaudreuil-Soulanges.

Une incohérence dans l'offre de transport

- On retrouve une multiplicité des titres et des transferts;
- Les horaires d'autobus ne correspondent pas aux horaires de cours pour certains centres d'éducation. Il existe aussi une discordance d'horaire pour certains travailleurs aux horaires atypiques (par exemples ouvriers d'usine, personnel qui travail de nuit, etc...);
- L'absence d'espace de concertation en transport pour certains territoires ne permet pas une planification efficiente de solutions en mobilité;
- Certaines municipalités incluses dans la CMM payent pour les services de transport collectif, mais ne sont pas desservies.

La complexité des relations partenariales

- Des écarts sont constatés en ce qui concerne les besoins des populations et le sentiment d'avoir un réel pouvoir sur l'amélioration des services de la part des instances territoriales concernées et des différents transporteurs ;
- Les ententes intra-Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et hors-CMM entre transporteurs sont rares, voire perçues comme impossibles.



OPPORTUNITÉS

Des éléments de contexte

- La consultation sur le plan de lutte à la pauvreté au printemps 2023 permet de mettre de l'avant l'importance du transport dans la lutte à la pauvreté;
- La coalition nationale pour la tarification sociale se mobilise pour participer à la consultation en transport en matière de rationalisation des coûts;
- L'électrification des transports (plan de financement fédéral);
- La présence d'une volonté de faciliter l'accès au territoire (développement économique, tourisme, main d'œuvre);
- L'intelligence artificielle maintenant suffisamment développée pour permettre une adaptation plus fine des services pour répondre aux besoins et limiter les déplacements à vide;
- Un contexte démographique, climatique et économique qui favorise une hausse de la demande des citoyens à l'offre d'alternatives à la voiture solo (que ce soit en raison du vieillissement de la population et des contraintes physiques qui y sont liées, par soucis de réduire leur empreinte carbone ou pour des raisons budgétaires).

Des leviers de développement identifiés et des améliorations soulignées

- Le déploiement du Réseau express métropolitain (REM) (axe 132 relié au REM);
- Maintenant avec le Réseau de transport de Longueuil (RTL), il y a 1 ou 2 connexions possible avec un même billet;
- Nouvel assouplissement de la loi sur le taxi (Uber) -Loi sur le transport rémunéré des personnes.

Des projets à l'étude

- Analyse en cours par la Société de transport de Salaberry-de-Valleyfield (STSV) ou EXO pour développer un lien entre Pointe-des-Cascades et Salaberry-de-Valleyfield (vers le Cégep de Valleyfield);
- Analyse en cours sur le transport de l'axe Est-Ouest réalisée par l'ARTM (par exemple rupture de lien entre Châteauguay et St-constant), en lien avec les deux pôles de services du Cégep de Valleyfield à St-Constant.

L'accès possible à des financements sous conditions partenariales



MENACES

L'explosion des coûts d'exploitation

Le sous-financement du MTMDQ, en lien avec les programmes disponibles et les coûts réels engendrés.

Les changements d'horaire EXO sont perçus comme aléatoires.

Grands projets qui n'encouragent pas la mobilité active et collective (ex : mobilité active pour accéder au nouvel hôpital de VS compromise par le fait qu'il s'agit d'une route numérotée et emplacement du projet favorisant l'utilisation de l'automobile car situé à l'intersection d'axe routiers majeurs et déconnecté des infrastructures de transport collectifs structurantes existantes (gare de Vaudreuil).

Enjeu de collaboration avec le ministère pour sécuriser les routes numérotées et favoriser les transports actifs.

La complexité des gouvernances en transport.

Plus de 32 entités responsables de l'organisation des transports pour l'ouest de la Montérégie seulement.



Recommandations

On constate que des outils et mesures ont déjà été pensés par le ministère des Transports et de la Mobilité durable durant les dernières années, exposés, entre autres, dans la Politique de mobilité durable 2030 – Plan d'action 2018-2023. Des mesures de soutien sont mises de l'avant et des partenariats interministériels sont identifiés.

Toutefois, force est de constater que pour les cinq territoires MRC de l'ouest de la Montérégie, comme bien d'autres régions au Québec, les mesures et outils ne couvrent pas les besoins pour améliorer l'offre en mobilité durable, pour une accessibilité pour toutes et tous, dans une perspective de réduction des inégalités sociales et économiques et qu'un sentiment d'impuissance demeure.

Concertation Horizon et ses membres émettent donc les trois recommandations suivantes:

1 BONIFIER L'ENVELOPPE DÉDIÉE AU PROGRAMME D'AIDE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF ET FACILITER SON ACCESSIBILITÉ ET SON ADAPTABILITÉ AUX RÉALITÉS DES COMMUNAUTÉS.

Que le soutien offert soit à la hauteur de la complexité et le reflet des réalités des régions comme celle de l'ouest de la Montérégie soit :

- Cinq territoires qui combinent des réalités urbaines, semi-urbaines et rurales;
- Des territoires qui doivent composer avec les obligations liées à la CMM et aux services octroyés par l'ARTM, qui touchent, de façon inégale, une majorité des territoires MRC, mais qui compliquent la planification d'offres de services en transport.

2 OPTIMISER LES ARRIMAGES INTERMINISTÉRIELS ACTUELS POUR UNE MEILLEURE COHÉRENCE ENTRE LES DIFFÉRENTES EXIGENCES DEMANDÉES ET DES PROGRAMMES OFFERTS AFIN D'OFFRIR DES RÉPONSES ADAPTÉES AUX RÉALITÉS DES COMMUNAUTÉS.

INVITATION AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE À PARTICIPER

3 AUX EFFORTS DE CONCERTATION EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE POUR LES CINQ TERRITOIRES DE L'OUEST DE LA MONTÉRÉGIE AFIN DE FAVORISER DES ARRIMAGES OPTIMAUX AUX DIFFÉRENTS PALIERS GOUVERNEMENTAUX.

- Les cinq territoires MRC de l'Ouest de la Montérégie montrent un vif intérêt à la mise en place de solutions innovantes pour répondre aux besoins de mobilité durable. Se joindre aux efforts de concertation pourrait permettre de tester des projets innovants et de penser le soutien aux régions en fonction des observations et expériences des acteurs terrain.



CONCLUSION

L'engagement des membres de Concertation Horizon à la lutte aux inégalités sociales et économiques par une accessibilité équitable pour toutes et tous, en se penchant sur les enjeux et solutions en matière de mobilité durable est clair et indéniable. Les cinq territoires MRC de l'ouest de la Montérégie et leurs acteurs demandent un soutien à la hauteur des besoins de leurs populations. Des moyens mis à leur disposition qui sont adaptés à leur réalité spécifique comme la ruralité, les divisions territoriales avec la communauté métropolitaine sont nécessaires.

Les dimensions de l'accessibilité et les incidences de la mobilité sur la vie des personnes nécessitent une collaboration interministérielle pour développer des réponses aux enjeux de mobilité qui impactent directement d'autres services développés par les Ministères de la Santé et des Services sociaux, de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur, des Affaires municipales et Habitation, de l'Emploi et Solidarité sociale, de la Famille, du Tourisme, du Travail et de l'Environnement, pour ne nommer que ceux-ci. Il ne suffit pas d'augmenter l'offre de transport collectif, mais plutôt de donner aux collectivités les moyens de répondre aux besoins de leurs population en matière de services.

La considération des trois recommandations émises par les membres de Concertation Horizon dans la poursuite des travaux du ministère des Transports et de la mobilité durable du Québec serait non seulement un engagement envers les populations à la lutte active aux inégalités sociales et économiques mais aussi un pas significatif vers le soutien aux milieux à la lutte aux changements climatiques et aux adaptations nécessaires qui en résultent.



RÉFÉRENCES

- [1] Sylvie Fol, Caroline Gallez. Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville. Colloque International Futurs urbains : Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain, Jan 2013, Champs-sur-Marne, France. halshs-00780292
https://shs.hal.science/file/index/docid/780292/filename/Communication-ColloqueLabexUrbains-SF_CG-janvier2013.pdf
- [2] IBID
- [3] Direction de santé publique de la Montérégie, Favoriser le transport collectif abordable : une action à fort potentiel d'impact sur la santé (2018).
https://www.santemonteregie.qc.ca/sites/default/files/Extranet/DSP/promotion_prevention/Avis-DSPM-Transport-VF.pdf
- [4] Mémoire des directrices et directeurs régionaux de santé publique - Plan d'action gouvernemental en matière de lutte à la pauvreté et l'exclusion sociale, Juin 2023.
https://www.cisss-gaspesie.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2023/07/memoire_des_directrices_et_directeurs_regionaux_de_sante_publique_vf.pdf
- [5] Popay, J., Whitehead, M. et Hunter, D. J. (2010). Injustice is Killing People on a Large Scale— But What is to Be Done About it? *Journal of Public Health*, 32(2), 148-149.
- [6] Solar, O., & Irwin, A. (2010). A conceptual framework for action on the social determinants of health. WHO Document Production Services.
- [7] Potvin, L., Moquet, M. J., & Jones, C. M. (Eds.). (2010). Réduire les inégalités sociales en santé. Inpes.
- [8] Homan, P., Brown, T. H., & King, B. (2021). Structural intersectionality as a new direction for health disparities research. *Journal of Health and Social Behavior*, 62(3), 350-370.
- [9] Crenshaw, K. W. (2017). *On Intersectionality: Essential writings*. The New Press.
- [10] Hyppolite, S.-R. Comprendre et agir autrement pour viser l'équité en santé dans la région de la Capitale-Nationale, Rapport du directeur régional de santé publique sur les inégalités sociales de santé 2012, Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Québec, Direction régionale de santé publique, 2012, 161p.
- [11] Wilkinson, R. G., & Marmot, M. (dir.). (2004). *Les faits : les déterminants sociaux de la santé*. Organisation mondiale de la santé





CONCERTATION HORIZON

se mobiliser • agir • renforcer