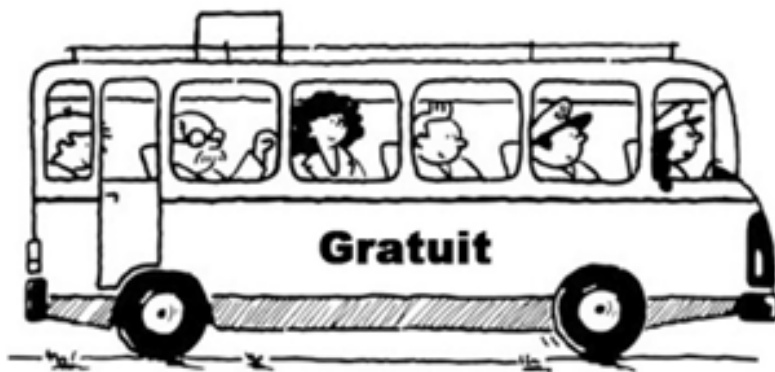


CAMPAGNE POUR LE DROIT À LA MOBILITÉ DANS L'ANAUDIÈRE:



ON DOIT SE MOBILISER POUR POUVOIR SE DÉPLACER DANS LES VILLES ET LES CAMPAGNES!



Produit par le comité transport du
Mouvement d'Éducation Populaire
Autonome de Lanaudière

POURQUOI ON DOIT SE MOBILISER POUR LE DROIT À LA MOBILITÉ DANS L'ANAUDIÈRE?

INTRODUCTION

Ce document vise à sensibiliser la population à l'importance de se mobiliser pour défendre le droit à la mobilité. On a tou.te.s besoin de se déplacer dans la vie, par exemple pour aller chercher à manger, travailler, assister à nos rendez-vous médicaux ou pour briser l'isolement. Mais le transport coûte trop cher et il manque de service dans certains secteurs ou à certains moments. Ces obstacles font que les personnes à faible revenu sont limitées dans leurs mouvements. Cette situation est injuste et brime plusieurs droits, dont le droit à la santé, le droit à l'éducation ou le droit à un revenu décent. C'est pourquoi les membres du MÉPAL ont décidé de s'impliquer dans le dossier du transport pour identifier les enjeux dans la région et des pistes de solution.

La question du coût trop élevé peut être réglée assez simplement en mettant en place la gratuité, ou au moins une tarification sociale, ce qui veut dire adapter le prix au revenu des gens pour permettre à tout le monde d'embarquer et de se déplacer. Ça permettrait d'éviter aux personnes à faible revenu d'avoir à couper dans d'autres dépenses ou à s'abstenir de se déplacer par manque de sous. C'est une solution réaliste qui a déjà été testée et instaurée dans plusieurs villes au Québec, au Canada et dans le monde.

Un autre problème majeur est les connexions entre les différentes MRC de la région, qui sont parfois inexistantes ou compliquées (il faut changer de véhicule, payer une deuxième fois, attendre longtemps). Et même à l'intérieur d'une même MRC les déplacements peuvent être difficiles car le transport a été développé surtout dans l'axe nord-sud (depuis et vers Montréal). Nous avons donc identifié avec nos membres certains endroits et moments qui sont plus problématiques.

Le manque de service est un problème quand on sort des plus grandes villes, entre autres parce que le territoire est très grand et la population relativement peu nombreuse (notamment dans les MRC de D'Autray et en Matawinie). Surtout que notre région a été pensée pour les déplacements en voiture, avec la culture de l'automobile qui règne en maître de pair avec l'étalement urbain. Et ce, malgré la congestion routière qui fait perdre du temps et de l'argent aux gens, en particulier dans le sud de Lanaudière. En effet, plus de 80% des déplacements dans la région se font en auto solo (une personne seule par voiture).(1) De plus, le transport est responsable de la majeure partie des émissions de gaz à effet de serre (44,8% en 2018).(2) Même le coût du covoiturage est trop élevé pour bien des gens dû à la distance (ex: en Matawinie).

Par contre, même en ville on retrouve des secteurs qui sont mal desservis (ex: les secteurs résidentiels éloignés de tout ou centre-ville loin des épiceries) et le transport en général n'est pas adapté aux besoins de gens (trop cher, trop long, pas assez efficace). Et alors qu'il y a plus de services dans les MRC du sud (Les Moulins et L'Assomption), c'est aussi là où le transport coûte le plus cher...

Ces problèmes font que trop de gens n'ont pas un bon accès aux services de transport, qui sont un service essentiel au même titre que les services de santé et de services sociaux. Les gens sont forcés de marcher longtemps avec leur épicerie, y compris sous la pluie ou en hiver, ou de se tourner vers l'automobile quand ils en ont les moyens. À l'heure de la lutte aux changements climatiques, il est inadmissible que les problèmes de transport encouragent encore les gens à utiliser la voiture.

Sans oublier que les problèmes de transport sont un facteur de décrochage scolaire et de l'exode rural, alors que plusieurs villages ont perdu des services ces dernières années (ex: la fermeture de l'épicerie et du comptoir de la Caisse populaire à Ste-Béatrix). Le manque de transport pousse aussi des personnes âgées à se déraciner de leur réseau social pour se rapprocher des services de santé, alors que le maintien à domicile est un objectif du gouvernement en plus d'être le souhait de la plupart des gens. Enfin, les problèmes de transport empêchent à des gens de profiter des services de dépannage alimentaire, de s'impliquer et de participer aux activités des organismes communautaires, dont les centres de femmes.

En effet, les femmes sont particulièrement touchées par les problèmes en transport, comme l'a noté la TCGFL dans son étude de 2014. (3) En effet, en ville on retrouve plus de femmes monoparentales que d'hommes, alors qu'en région rurale ce sont les femmes âgées seules qui sont surreprésentées. On sait aussi que les femmes ont en moyenne un revenu moins élevé que les hommes, particulièrement dans le nord de Lanaudière. De plus, les autres options comme le covoiturage ou les transports en commun ne sont pas toujours sécuritaires pour les femmes ou pour les personnes âgées. Aussi, les femmes victimes de violence conjugale qui ont dû quitter leur domicile ont besoin de transport notamment pour se chercher un logement ou pour des rendez-vous avec leur avocat, mais elles n'en ont pas les moyens.

Nous vous invitons à découvrir dans ce document les différents droits qui sont brimés par les problèmes de transport et des situations réelles qui sont vécues par des personnes différentes aux quatre coins de la région. Sans oublier que ces situations ont aussi lieu ailleurs. Le MÉPAL fait d'ailleurs partie d'une Coalition nationale pour la tarification sociale en transport qui regroupe des organismes de plusieurs régions du Québec qui se mobilisent autour des enjeux de transport au Québec.

Le 7 novembre 2021, les élections municipales auront lieu partout au Québec. Vu que le transport est organisé au niveau municipal, c'est un bon moment pour demander aux candidat.e.s aux élections de se prononcer en faveur de la tarification sociale et de s'engager à poser des actions concrètes pour que le droit à la mobilité soit une réalité pour toutes et tous. Pour que plus personne ne soit laissé sur le quai ou sur le trottoir par manque d'argent ou de service!

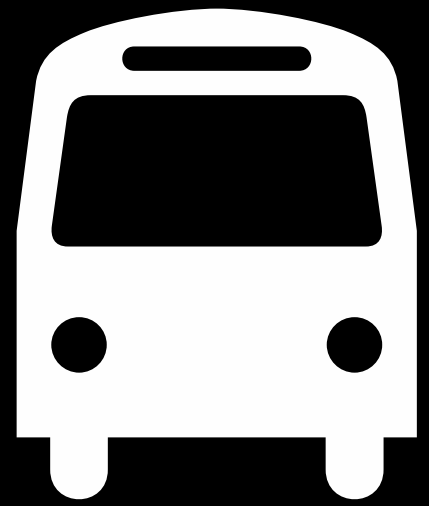
QUELQUES DÉFINITIONS POUR S'Y RETROUVER: TRANSPORTS COLLECTIFS?... ADAPTÉS?!... EN COMMUN!?!

Souvent l'appellation « transport collectif » (TC) est utilisée pour désigner le transport en commun régulier et le transport adapté (TA). Il est important de distinguer le TA des TC:

- les TA sont pour la grande majorité le seul mode de transport que les personnes handicapées peuvent utiliser pour se déplacer pour toutes sortes de raisons (pas limitées à des rendez-vous médicaux, contrairement aux services assurés par les Centres d'action bénévoles qui en plus coûtent assez cher);
 - les TC en milieu rural (appelés Taxibus dans le nord de Lanaudière) sont un mode de transport offert à une autre clientèle qui n'a pas de handicap, donc pas admissible au TA (ex: étudiants, aînés, travailleurs, etc.);
 - puis il y a les transports en commun réguliers (autobus, métro et trains de banlieue) qui n'ont pas tous des véhicules adaptés et ne sont donc pas accessibles aux personnes handicapées.
- (4)

Le MÉPAL revendique que l'ensemble des services de transport soit accessible et abordable.

LE DROIT À LA MOBILITÉ, C'EST QUOI AU JUSTE?



Le droit à la mobilité implique de pouvoir se déplacer, se rendre d'un endroit à un autre (et retour!). Il est composé de trois éléments qui sont complémentaires et indissociables:

- l'existence du service: il faut qu'il y ait un service de transport disponible
- l'accessibilité du service: il faut que les véhicules soient accessibles physiquement
- l'abordabilité du service: si le service coûte trop cher, il exclut les personnes qui ont moins d'argent

Ces trois éléments sont essentiels pour que le droit à la mobilité soit respecté. Il ne faut pas les mettre en opposition ou en concurrence (ex: « si vous voulez un tarif moins élevé, on va réduire les horaires »). C'est seulement quand ces trois conditions sont réunies que le transport est réellement accessible pour tout le monde, et particulièrement les gens qui en ont le plus besoin, dont les personnes à faible revenu, celles à mobilité réduite, les jeunes, les femmes, les aîné.e.s et les immigrant.e.s.

Le droit à la mobilité est intimement lié à l'exercice des autres droits, comme le droit à la santé, au travail, à l'éducation, à la culture. Il permet également de briser l'isolement, de pouvoir faire du bénévolat et d'être des citoyens à part entière. Le droit à la mobilité permet une participation économique, politique, culturelle, sociale et citoyenne et a un impact sur la qualité de vie et le bien-être. Le coût trop élevé du transport empêche les personnes en situation de pauvreté d'y avoir accès, ce qui est discriminatoire et les empêche de s'en sortir. En effet, une baisse des dépenses liées au transport aiderait les personnes à faible revenu à s'approcher du seuil de revenu viable. Surtout que les tarifs du transport ne cessent d'augmenter d'année en année et ce, bien plus vite que les revenus.

LA TARIFICATION SOCIALE, C'EST QUOI ET POURQUOI ON LUTTE POUR ÇA?

La tarification sociale est l'idée d'offrir un prix réduit pour le transport selon le revenu des gens. C'est une mesure qui permettrait d'atténuer certaines conséquences de la pauvreté, de contribuer à diminuer les inégalités et de lutter contre l'exclusion sociale. Par exemple, le Mouvement pour le Transport Public Abordable (MTPA) revendique depuis 2012:

- une tarification sociale pour toutes les personnes à faible revenu (y compris les personnes qui travaillent au salaire minimum);
 - qui s'applique à tous les titres de transport (billet individuel, hebdomadaire, mensuel, etc.);
 - au moins égale aux réductions qui s'appliquent déjà aux personnes âgées et aux étudiant.e.s.
- (5)

Plusieurs villes dans le monde ont déjà mis en place une telle mesure, dont Gatineau, Ottawa, Toronto, Calgary et plusieurs autres en Amérique du Nord. Plusieurs villes au Québec ont aussi diverses mesures de tarifs réduits pour les personnes à faible revenu ou même de gratuité, dont Alma, Sherbrooke, Lévis, Trois-Rivières et Victoriaville. Le Chantier Transport Lanaudière, qui regroupe entre autres des maires et responsables de services de transport dans la région, a inclus dans son plan de travail d'évaluer les impacts de l'implantation d'une tarification sociale et de développer les liens entre les MRC.

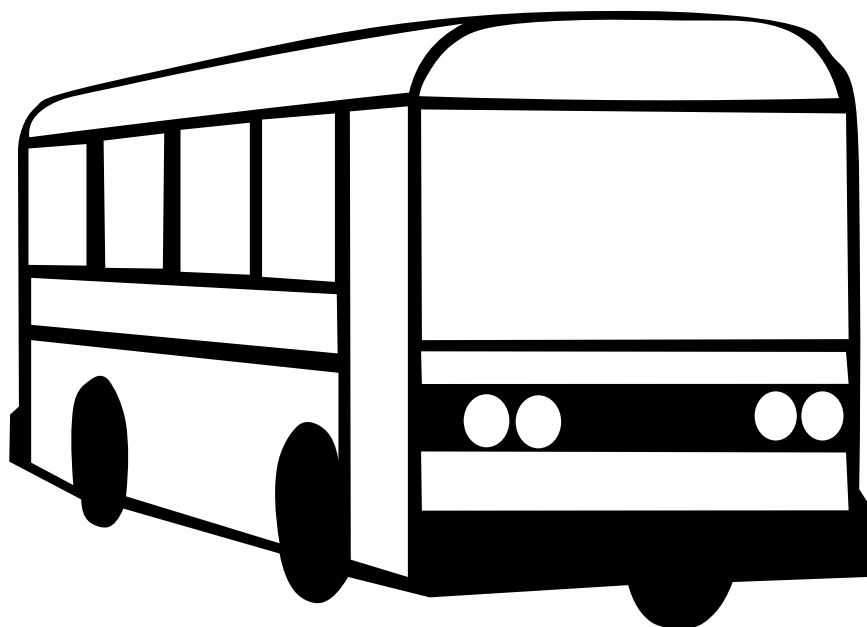
C'est aux divers paliers de gouvernement (municipal, provincial et fédéral) de financer cette mesure afin que le transport soit considéré comme un service public, de même que la santé ou l'éducation, et qu'il soit réellement accessible à tou.te.s. Les dépenses en transport en commun devraient être considérées comme un investissement et non pas comme un coût. D'ailleurs chaque dollar investi en transport rapporte davantage en termes de coûts sociaux qui sont épargnés (en santé, en lien avec la pauvreté, etc.). En ce moment le gouvernement dépense plus pour les automobilistes que pour les personnes qui utilisent les transports en commun, ce qui entretient notre dépendance pour l'auto et les hydrocarbures.

Il est plus souhaitable d'avoir un tarif social que d'offrir des billets gratuits via des organismes communautaires. En effet, lorsque cette approche a été testée (ex: à Terrebonne), ce ne sont pas tous les organismes qui avaient des billets à distribuer et vu que les personnes à faible revenu ne fréquentent pas toutes un organisme communautaire, ça crée une autre injustice. Sans parler qu'il faut être en mesure de se rendre à l'organisme pour avoir des billets, un obstacle de plus qu'on peut éviter avec le tarif social!

Le transport ne devrait pas être géré par des compagnies privées qui ont pour but la rentabilité et les profits, plutôt que d'offrir un service à la population. Quand le service est trop cher ou inefficace, il est moins utilisé puis on ferme des circuits car ils ne sont pas assez achalandés. C'est un cercle vicieux qu'on peut et qu'on doit renverser en offrant le plus de service possible à un prix le plus abordable possible (et pourquoi pas gratuit comme c'est le cas notamment à Chambly, Beauharnois, Candiac, Ste-Julie et St-Jérôme ou dans Lanaudière lors de certaines journées?). D'ailleurs, en rendant le service gratuit, on économise sur les coûts liés à l'émission des billets, aux contrôles et à la surveillance des personnes qui utilisent le service. D'autres avantages liés à la gratuité des transports incluent une baisse des accidents de la route et une amélioration de la qualité de l'air. Elle encouragerait aussi les saines habitudes de transport dès le plus jeune âge et favoriserait le maintien de la mobilité pour les personnes âgées.(6)

Surtout à l'heure de la lutte aux changements climatiques, le transport public doit être considéré comme une solution pour réduire le nombre de voitures sur nos routes. Moins de voitures signifierait moins de dépenses pour réparer les routes, de l'argent qui pourrait être redirigé vers les transports publics afin qu'ils soient abordables et accessibles pour tou.te.s. C'est une question de justice sociale et de survie!

LES BESOINS DE BASE ET LES DROITS BRIMÉS PAR LES PROBLÈMES DE TRANSPORT



POUR ILLUSTRER LE FAIT QUE LES PROBLÈMES DE TRANSPORT TOUCHENT DES GENS CONCRÈTEMENT, NOUS AVONS SONDÉ LES MEMBRES DU MÉPAL AFIN D'AVOIR DES TÉMOIGNAGES RÉELS. EN VOICI! SEULS LES NOMS ONT ÉTÉ MODIFIÉS.

« Je demande pas un jet privé, je veux juste aller au marché! »

Anne n'a pas de voiture et il n'y a pas d'épicerie dans son village

Mohammed a besoin des organismes communautaires, mais les transports sont trop chers

Alice manque de temps pour reconduire ses enfants à la garderie le matin

Sylvain n'a pas accès aux services d'insertion au travail, il ne peut pas acheter de billets de bus

Les services de transport doivent nous permettre d'avoir ACCÈS AUX SERVICES

« Je ne demande pas de faire une croisière, juste aller voir mon médecin de famille »

Gisèle doit être soignée à Joliette plusieurs fois par semaine,

mais doit manquer plusieurs rendez-vous faute de transport

À cause des horaires d'autobus, Joël doit passer la journée à Joliette lorsqu'il voit son médecin...

il préfère manquer ses rendez-vous qu'une journée de travail

Nathalie doit faire garder son fils toute la journée lors des suivis médicaux pour sa fille...

elle n'arrive plus à joindre les 2 bouts

Guy, 70 ans, se rend à ses rendez-vous médicaux « sur le pouce » car le transport est trop cher

Les services de transport doivent nous permettre d'exercer notre DROIT À LA SANTÉ

« Je ne suis pas trop exigeant, je veux juste pouvoir être étudiant »

Mathis ne peut plus demeurer en Matawinie pour aller au CÉGEP, faute de transport adéquat

Isabelle doit abandonner sa session, elle n'a pas l'argent pour faire réparer sa voiture

Pascal a de mauvais résultats, car il passe de longues heures à travailler pour payer sa voiture

Nancy arrive souvent en retard à ses cours... à cause des retards des autobus

Les services de transport doivent nous permettre d'exercer notre DROIT À L'ÉDUCATION

« J'veux pas aller à Mexico, juste me rendre au boulot! »

Sonia arrive 1h avant l'ouverture du bureau, à chaque matin

Luc a dû abandonner son poste de soir, puisqu'il n'a pas de voiture

Angèle ne peut pas travailler la fin de semaine, à cause du manque de service les week-ends

À cause des longs trajets, Sylvie doit payer des frais supplémentaires à la garderie

Les services de transport doivent nous permettre d'exercer notre DROIT AU TRAVAIL

« Je veux pas faire le tour du Canada, je veux juste faire du bénévolat »

Jasmine n'a plus de voiture et ne peut plus s'impliquer bénévolement dans un organisme

Thomas ne peut pas visiter sa région, puisque les transports sont trop chers

Hélène ne peut pas assister aux conférences de la ville, son arrêt de bus n'est pas sécuritaire

Jean-Guy n'a pas les moyens de prendre le bus pour se rendre au bureau de vote

Les services de transport doivent nous permettre de PARTICIPER À LA VIE CITOYENNE

DES PROBLÈMES DE CONNEXION DANS LANAUDIÈRE: LÀ OÙ LE LIEN NE SE FAIT PAS OU PAS BIEN

Comme nous l'avons vu, l'existence d'un service est bien entendu l'un des éléments essentiels du droit à la mobilité. Pourtant, dans Lanaudière, c'est un aspect très problématique! Parfois, les départs des circuits sont peu nombreux ou ne couvrent pas certains moments (ex: durant le jour, le soir ou les fins de semaine). Les personnes qui travaillent avec des horaires « atypiques » ou changeant régulièrement n'ont donc pas accès, dans les faits, au transport en commun. Même les personnes qui travaillent pendant les heures de bureau sont souvent obligées d'arriver très en avance ou d'attendre longtemps après la fin de leur quart de travail!

Pourquoi est-ce plus difficile pour une personne de St-Ambroise de se rendre à Joliette que pour une personne de Notre-Dame-des-Prairies, alors qu'elles sont dans la même MRC? Il y a fort à parier que toutes les deux reçoivent plusieurs services à Joliette, là où se concentrent l'hôpital, le CÉGEP, le Palais de justice, les grands magasins, les organismes communautaires... Pourtant, l'autobus ne passera à St-Ambroise que 3 fois par jour ouvrable et 0 fois par fin de semaine!

C'est la même chose pour une personne de St-Félix-de-Valois. Le service de Taxibus de la Matawinie va seulement lui permettre d'aller à St-Jean-de-Matha... Or, l'autobus « régional » pour se rendre à Joliette ne passe que 4 fois par jour ouvrable, 1 fois le samedi et 1 fois le dimanche! Peut-on parler de « service »? Où est l'accessibilité aux services publics et privés pour une personne qui par choix, mais plus souvent par obligation, n'a pas d'auto?

Par ailleurs, on pourrait avoir l'impression que les gens de St-Donat sont dans une sorte de trou noir pour les responsables du transport en commun! Pour se rendre à Rawdon ou Montréal, ils et elles devront attendre la fin de semaine! Sachant qu'une fois rendues à Rawdon, les personnes ne pourront pas se rendre à Joliette, étant donné qu'il n'y a pas de service Rawdon-Joliette les weekends! Elles devront se rabattre sur les Taxibus, dont le coût peut presque doubler pour les longs trajets...

Les Taxibus sont de belles initiatives pour amener le transport en commun en région rurale. Malheureusement, la division du service par MRC, voire par secteur de MRC, empêche le service d'être adéquat. Par exemple, dans d'Autray, les villes de St-Gabriel et de Berthierville ne sont reliées... que les mercredis! Faut-il en rire ou en pleurer? Même chose pour le transport adapté, qui reste concentré par MRC. Comme si les personnes vivant avec un handicap à Repentigny n'allaient jamais à Joliette! Pourtant, lors des fêtes et d'autres occasions, le transport adapté est enfin offert à la grandeur de la région et même parfois gratuitement!

La municipalité de St-Damien est un autre bel exemple des problèmes de ces frontières: il est situé en Matawinie, mais pour la plupart des services il faut aller à St-Gabriel qui est dans la MRC de D'Autray. Résultat: le Taxibus de Matawinie ne veut pas aller à St-Gabriel et celui de D'Autray refuse d'aller à St-Damien! Reste le taxi privé qui est très cher ou les services du Centre d'Action Bénévole qui est réservé en priorité aux personnes âgées...

Il faut arrêter d'isoler les MRC entre elles et de penser en vase clos. Même si on reconnaît que le concept de MRC peut être pertinent d'un point de vue administratif, on doit aussi dire que les frontières entre les MRC sont artificielles! Même au sein des MRC, ce n'est pas évident! Pour qu'on puisse vraiment parler de « service » à la grandeur de la région, il faudrait être capable de se déplacer entre ses différents secteurs sans que ça ne devienne un casse-tête... long et dispendieux.

Le manque de liaisons entre les MRC et les horaires inadaptés nuisent à l'autonomie des citoyen.ne.s et au développement démocratique, social, culturel et économique de notre région.

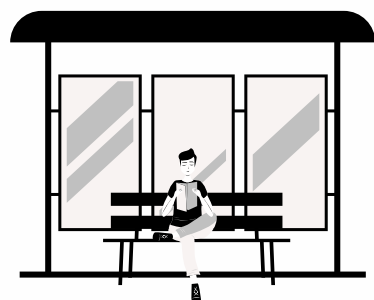
LE CAS DE MANAWAN: UNE COMMUNAUTÉ ATIKAMEKW LOIN DES SERVICES ET UNE ROUTE DANGEREUSE

La communauté Atikamekw de Manawan est située à environ 80km du village de St-Michel-des-Saints, et à près de 200km de Joliette où se trouve notamment l'hôpital régional. De plus, la route entre Manawan et St-Michel n'est pas asphaltée et est dangereuse. Pour avoir accès à certains services de santé comme des dialyses ou des soins de longue durée, des Atikamekw qui vivent à Manawan doivent quitter la communauté. Or en quittant la communauté, plusieurs frais ne leur sont plus remboursés par le gouvernement, dont les médicaments, l'hébergement mais aussi le transport.

AUTRES PROBLÈMES DE TRANSPORT, EN VRAC!

Parmi les autres problèmes en lien avec le transport qui nous ont été signalés, notons:

- L'absence de transport pour des situations de crise, notamment pour se rendre aux Centres de crise.
- Les véhicules ne sont pas tous équipés pour que les chauffeurs puissent rendre la monnaie.
- L'obligation de réserver 24h à l'avance pour le Taxibus complique la vie des gens et les empêche d'utiliser ce service pour des urgences, alors que le taxi privé est beaucoup trop cher pour bien des gens.
- Certains types de transport sont réservés à des transports médicaux (ex: transport assuré par les centres d'action bénévole) ou en priorité pour les personnes âgées (Taxibus), ce qui en limite l'accès.
- Les arrêts de bus ne sont pas tous sécuritaires, il n'y a pas d'abri-bus partout, il faut parfois marcher longtemps pour y arriver et attendre longtemps sur le bord de la route. C'est possible, mais compliqué, de faire déplacer un arrêt pour qu'il soit moins loin de la maison.



HISTORIQUE DE LA LUTTE POUR LE TRANSPORT ABORDABLE AU MÉPAL (2018-2021)

EN CONCLUSION

C'est à l'Assemblée Générale Annuelle (AGA) du MÉPAL en 2018 qu'il a été décidé de se pencher sur le dossier du transport dans Lanaudière. Suite à cela, des recherches ont été faites par l'équipe qui a participé à des événements du Conseil Régional en Environnement de Lanaudière (CREL) et a pris contact avec le Mouvement pour un Transport Public Abordable (MTPA), basé à Montréal. Des discussions et réflexions ont eu lieu au Comité Éducation populaire autonome et Lutttes Sociales (CÉLS), puis lors de l'AGA du MÉPAL en 2019 a été créé le sous-comité transport!

Puis, en octobre 2019, le MÉPAL a produit et déposé un avis au Ministère des Transports du Québec dans le cadre du Chantier sur le financement de la mobilité, qui fait partie de la Politique de mobilité durable 2030. Cet avis était intitulé « Le financement de la mobilité : une question d'inclusion sociale même en région ». Ensuite, en novembre 2019 durant le Colloque « L'ÉPA dans tous ses états », le MÉPAL a tenu un photomathon sur le thème du transport où les membres étaient invité.e.s à écrire des messages pour représenter ce qu'ils pourraient faire si les transports étaient plus abordables.

En janvier 2020, le MÉPAL réagi favorablement à l'instauration du Taxibus en Matawinie, tout en se disant préoccupé par l'accessibilité financière du transport pour les personnes à faible revenu.

On planifiait après cela de suivre une formation sur les campagnes stratégiques, d'inviter les organismes membres à animer des activités d'ÉPA sur le transport avec l'outil « le coin-coin du transport » et à participer à une campagne de lettres pour les élu.e.s... et c'est là qu'est arrivée la pandémie! Tout cela a donc été mis sur la glace jusqu'au début de l'année 2021.

Au début de cette année 2021, le sous-comité transport a été remis sur pied et a sondé les membres du MÉPAL pour connaître les enjeux importants en lien avec le transport. C'est en se basant sur tous ces travaux et sur les résultats de ce sondage que nous avons rédigé ce document! Nous voulons profiter de la campagne électorale municipale cet automne pour sensibiliser nos membres, la population et les candidat.e.s à l'importance de mettre en place une tarification sociale pour permettre aux personnes à faible revenu de se déplacer pour répondre à leurs besoins et pour pouvoir être des citoyen.ne.s à part entière (et non entièrement à part!), ainsi qu'à mieux développer les services de transport collectifs et de transport adapté, notamment au niveau des connexions entre les différentes MRC.

Nous pensons que le contexte est favorable car des organismes, dont le MÉPAL, se mobilisent dans plusieurs régions du Québec et se coordonnent au sein d'une Coalition nationale pour la tarification sociale en transport. Dans Lanaudière, le MÉPAL participe aussi au Chantier Transport et à une démarche citoyenne de consultation sur le transport collectif dans Lanaudière, menée par l'organisme Trajectoire Québec.

Finalement, la lutte aux changements climatiques devient une nécessité vitale pour la survie de la planète et donc des humains. Il est donc indispensable de mieux développer les services de transports, notamment en région, afin de réduire la dépendance à l'automobile dont souffre notre société. Alors que durant la pandémie le gouvernement a reconnu le transport comme un service essentiel (bien que certains services aient été coupés, comme des trajets d'autobus à Joliette durant le jour), on entend parler de scénarios de hausses de tarifs ou de réduction des services pour faire face au déficit de plusieurs services de transport. Ceci aurait comme effet de décourager davantage les gens d'utiliser les transports collectifs. Au contraire, il faudrait que les services de transports abordables et de qualité soient une partie centrale d'un plan de relance verte et juste.

Bref, nous pensons que l'heure est venue d'exiger des candidat.e.s aux élections qu'ils prennent position en faveur de la tarification sociale, et surtout qu'ils s'engagent à passer à l'action afin de permettre à tout le monde de se déplacer librement et sans devoir se ruiner pour le faire!



SOURCES

- 1) Statistique tirée de la Boîte à outil sur la mobilité durable du Conseil Régional en Environnement de Lanaudière (CREL): <https://mobilitedurablelanaudiere.ca/>
- 2) « Publication de l'inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2018 », Relations médias du Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 21 décembre 2020, <https://www.environnement.gouv.qc.ca/infuseur/communiqu.asp?no=4449>
- 3) La Table de concertation des groupes de femmes de Lanaudière (TCGFL) et la Table des partenaires en développement social de Lanaudière (TPDSL) ont publié une étude sur la situation du transport dans la région. Nous avons repris des informations de ce document, disponible en ligne: <https://tpdsl.org/wp-content/uploads/2019/02/%C3%89tude-transport-collectif-Lanaudiere2014-TCGFL.pdf>
- 4) D'après le Regroupement des Usagers du Transport Adapté de Lanaudière (RUTAL), un organisme communautaire voué à la défense des droits et à la sensibilisation: <https://rutalanaudiere.com/>
- 5) Les informations sur la tarification sociale sont tirées du document « Tarif social 101 », Mouvement pour un Transport Public Abordable (MTPA): <https://transportabordable.org/>
- 6) « Coûts et avantages : Le transport en commun gratuit pour Montréal », Bertrand Schepper, IRIS, 28 septembre 2017, <https://iris-recherche.qc.ca/publications/transport-collectif2>

Le Mouvement d'Éducation Populaire Autonome de Lanaudière est un regroupement d'organismes lanaudois voué à la promotion et au développement des pratiques d'éducation populaire autonome et à la défense des droits sociaux dans la région.

Le MÉPAL a organisé une activité d'éducation populaire qui peut être animée dans les organismes pour parler des enjeux liés au transport dans la région: « Le coin-coin du transport! »
Contactez-nous pour plus d'informations sur cette activité ou sur notre campagne pour le droit à la mobilité:

info@mepal.com
450-752-4700
<https://www.facebook.com/MEPAL.Faites.partie.du.Changement>



