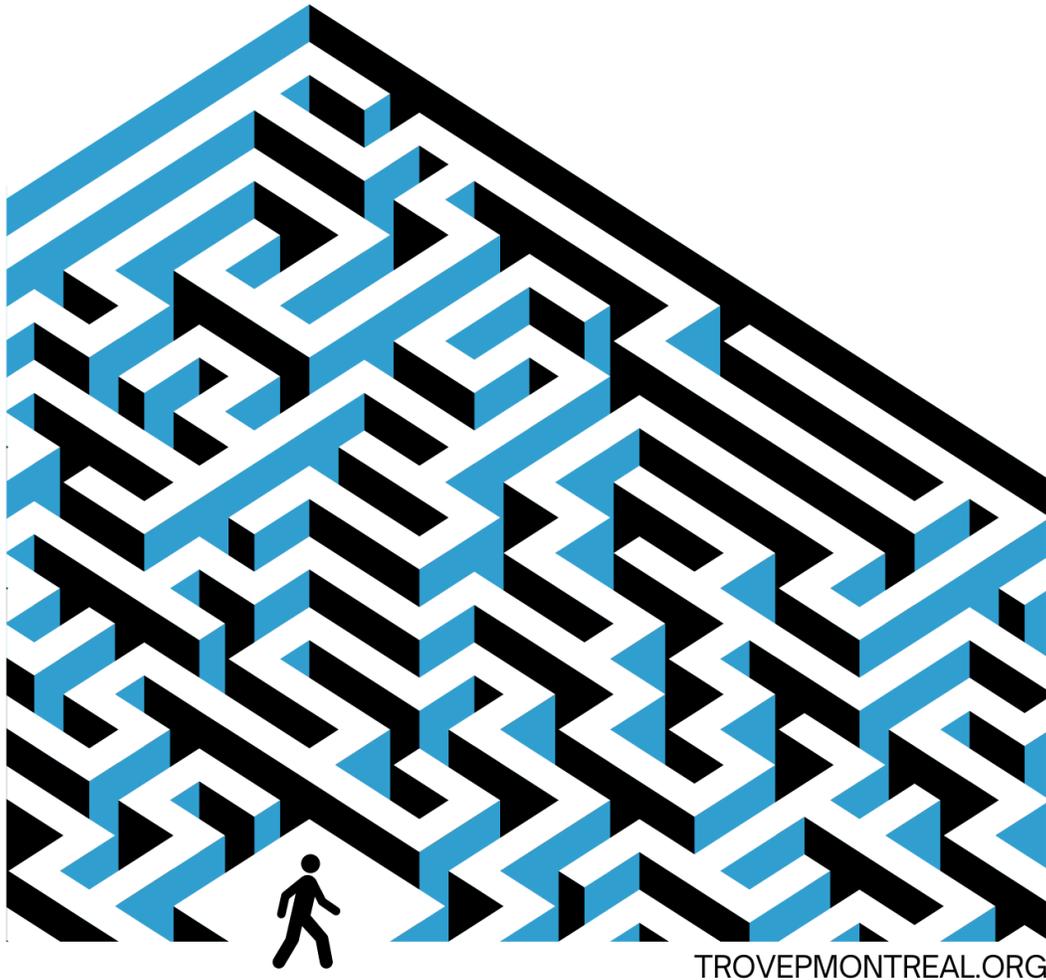


ASSEMBLÉE
CONJONCTURE

27 MARS 2024
CENTRE ST-PIERRE

EN ROUTE POUR —————> LE DROIT À LA MOBILITÉ



RAPPORT D'ASSEMBLÉE



Table des matières

1. Mot d’ouverture	3
2. Le droit à la mobilité : pour qui, pourquoi?	3
3. Le transport en commun, une priorité	4
4. 1^{ère} table ronde	6
a. La gratuité du transport en commun, par l’ACEF du Nord	6
b. Le virage numérique, par l’Atelier des lettres	7
c. Le transport adapté, par le RUTA Montréal.....	8
5. 2^{ème} table ronde	12
a. Le harcèlement de rue, par le CÉAF.....	12
b. L’accessibilité universelle, par Ex aequo... ..	13
c. La tarification sociale, par le MTPA.....	14
6. Ateliers « Vers une définition populaire du droit à la mobilité »	17
7. Synthèse des ateliers	17
8. Mot de fermeture	18

À propos de la TROVEP

La Table régionale des organismes volontaires d’éducation populaire (TROVEP) de Montréal est un regroupement d’organismes populaires et communautaires autonomes préoccupés par l’avancement de la justice sociale et la défense des droits sociaux. Les membres interviennent dans différents secteurs et ont l’éducation populaire autonome comme pratique commune.

À propos des assemblées conjonctures

Les assemblées de conjoncture de la TROVEP de Montréal ont pour objectif d’offrir aux organismes communautaires montréalais, aux travailleurs, travailleuses, membres, militants et militantes, un moment de réflexion sur un sujet de la conjoncture.

1. Mot d'ouverture

L'animatrice, Marjolaine Deneault, ouvre l'assemblée en souhaitant la bienvenue à tous·tes, puis prend un instant pour une reconnaissance territoriale.

Julie Corbeil, coordonnatrice de la TROVEP présente l'organisme et rappelle les objectifs de la journée :

Le droit à la mobilité est le thème de notre assemblée conjoncture cette année. La mobilité est un droit essentiel à la réalisation de plusieurs autres droits fondamentaux. Être limité·e dans sa capacité de se déplacer à cause de différents obstacles génère de l'exclusion et entraîne d'importantes conséquences sur les conditions et la qualité de vie. Cette assemblée vise donc réfléchir et à échanger sur notre conception commune du droit à la mobilité, sur les éléments essentiels pour garantir le respect de ce droit ainsi que sur les obstacles à sa réalisation.

Tout ce qui touche à notre capacité et nos limites face à la mobilité. On ne parle pas ici du droit à la mobilité véhiculée par les politicien·nes mais plutôt de l'aspect social. Nous partagerons sur les impacts ou causes au manque d'accessibilité et de capacité à exercer ce droit.

2. Le droit à la mobilité : pour qui, pourquoi?¹

Julie Corbeil, coordonnatrice de la TROVEP :

Tout d'abord, voici quelques exemples des mots-clés inscrits par les participant·es et qui représentent selon eux et elles ce qu'est le droit à la mobilité :

- La liberté
- L'autonomie
- Gratuité pour tous·tes
- Essentiel mais pas acquis
- Un droit important
- Essentiel pour travailler, vivre, etc.
- Droit de choix
- Liberté pour se déplacer
- Accessibilité à tous les niveaux
- C'est juste normal!

La mobilité, c'est l'ensemble des éléments qui permettent de circuler dans la ville (transport en commun, routes, aménagement des parcs et quartiers, pistes cyclables, trottoirs, accessibilité universelle des installations). C'est ce qui permet aux personnes de se déplacer dans des conditions raisonnables.

¹ Certaines présentations étaient accompagnées d'un support visuel. Pour consulter le diaporama projeté lors de l'assemblée, rendez-vous sur le site web de la TROVEP : <https://trovepmontréal.org/27-mars-2024-assemblée-conjoncture-route-droit-a-mobilite/>

Pour rendre possible la mobilité, plusieurs conditions doivent être réunies. Il faut par exemple :

- Avoir accès aux installations (parcs, métro, bus);
- Que ce soit abordable au niveau des coûts pour les personnes utilisatrices;
- Que ce soit sécuritaire (sécurité des installations, sentiment de sécurité, espaces sûrs, etc.);
- Que ça réponde aux besoins de la population.

Il faut que le droit à la mobilité soit au cœur des décisions dans l'aménagement des quartiers et dans les projets de transports et que l'État prenne la responsabilité d'assurer l'exercice collectif du droit à la mobilité; c'est son rôle. L'idée devrait être de viser l'inclusion et de réduire les inégalités et ce, dans ses projets, décisions, aménagement et investissements.

La mobilité ce n'est pas qu'une question de transport mais plutôt (ou aussi), une question de droit. Un droit en interrelation avec les autres droits, un droit pour exercer d'autres droits, par exemples :

- Chercher un travail;
- Chercher un logement;
- Aller à l'école;
- S'alimenter;
- Visiter ses proches, faire des activités;
- Fréquenter un groupe communautaire;
- Recevoir des soins de santé;
- Aller à la garderie;
- Etc.

Avec le temps et la gentrification, les services et commerces se sont beaucoup déplacés et éloignés des lieux de résidences. Il faut maintenant se déplacer davantage pour ces activités nécessaires de la vie.

Pouvoir exercer son droit à la mobilité permet de répondre à ses besoins de base et tout le monde devrait y avoir accès. Les difficultés et les obstacles à la mobilité ont comme conséquences l'isolement et l'exclusion des personnes, souvent les plus démunies.

Malheureusement, on constate que les gouvernements ne font pas ces choix politiques. Voici des exemples de choix politiques qui ne favorisent pas le droit à la mobilité : hausses de tarifs dans les transports collectifs, investissement financier de 2,9M\$ dans l'entreprise Northvolt, projet d'un troisième lien à 6,5M\$ et qui favorisent d'abord les autos, seulement la moitié des stations de métro dotées d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite, etc.

3. Le transport en commun, une priorité

Louis-Frédéric Verrault-Giroux, agent de mobilisation et de communication de la TROVEP

Le transport en commun à Montréal est la colonne vertébrale du droit à la mobilité pour la majorité des personnes. Pourquoi prioriser le transport en commun ? :

- Pour lutter contre les inégalités et la pauvreté
 - Pour les individus :
 - Ça coûte beaucoup moins cher qu’une voiture et ce, même si ça coûte encore trop cher pour les personnes pauvres. Un service public comme le transport collectif devrait être gratuit.
 - Une auto coûte davantage : permis, cours de conduite, achat, entretien, assurances, essence, immatriculation, stationnement, ...
 - Pour la collectivité :
 - En novembre 2023, le Devoir publiait que « le transport en public (...) demandait un coût annuel 10 fois moins élevé à ses usagers, soit 982\$ en moyenne, par année ».
 - Coûte 5 fois moins cher pour la société. Par exemple, pour 1\$ de dépenses individuelles, la société paie 5,77\$ pour le transport en voiture et 1,21\$ pour le transport collectif (Journal de Québec, 20 mai 2021).
 - On entend souvent grogner contre les sociétés de transport, supposément que ça coûte trop cher, mais ça coûte bien plus cher de financer l’automobile.
- Pour lutter contre la crise climatique et la pollution
 - Au Québec, le secteur des transports est responsable de près de la moitié (43%) des gaz à effet de serre (GES) alors que, selon une étude de la Société de transport en commun (STM), le transport en commun produit vingt fois moins de GES.
 - Pour démontrer de nouveau que les autos sont très polluantes et ont un impact important sur la santé et la qualité de vie, notons l’exemple des pneus et des freins qui émettent des particules et qui nuisent à la qualité de l’air, problème qui ne va pas se régler avec les autos électriques, au contraire, les voitures électriques sont plus lourdes.
 - Ajoutons à tout cela la pollution par le bruit.
 - Pour des quartiers à échelle humaine
 - Plus de transport en commun égale moins de voitures et de stationnements et plus d’espace pour la collectivité. Il pourrait y avoir plus d’aménagement pour des trottoirs plus larges et sécuritaires, pour des pistes cyclables, des voies réservées pour le transport collectif, des espaces verts, des parcs et plus de services et commerces de proximité. On pourrait aussi transformer des stationnements en logements, qui sait? Depuis l’adoption de l’automobile, ce sont des quartiers entiers qui ont été rasés pour faire de la place à la voiture.

Il existe un large consensus (municipalités, milieu communautaire, milieu écologiste, etc.) pour un meilleur financement du transport en commun : pour améliorer la qualité du réseau urbain et interurbain, pour étendre l’accessibilité universelle, pour améliorer le transport adapté et pour s’attaquer à la cherté des tarifs.

Pourtant, on constate, surtout avec le dernier budget, que ce n'est pas une priorité pour le gouvernement. On y remarque 10% de plus pour le transport routier et 0,3% pour le transport collectif. Avant le budget, 70% était accordé au transport routier et 30% au transport collectif alors qu'après le budget, on se retrouve avec des pourcentages de 72% et 28%.

De plus, il n'y a rien pour régler le sous-financement et les déficits des sociétés de transport. En 2024, l'offre du gouvernement a permis de diminuer le manque à gagner de 265M\$ et les Villes ont donc dû payer 267M\$ pour compenser le reste. Comme il n'y a aucune offre du gouvernement pour 2025, comment seront compensés les 622M\$ prévus? Des hausses de tarifs pour les personnes usagères? Des coupures de services?

La logique de l'utilisateur-payeur ne fait qu'alimenter le cercle vicieux du sous-financement : moins de financement = moins de services et hausses de tarifs = moins de fréquentation = moins de revenus = moins de services et hausses de tarifs, et ainsi de suite.

Ces services ne sont-ils pas garants de l'exercice du droit à la mobilité? Le rôle du gouvernement n'est-il pas de garantir ce droit? Et pourtant, on constate qu'actuellement ce n'est pas une priorité pour le gouvernement.

À nous de lui rappeler ses responsabilités!

4. 1^{ère} table ronde : Trois exemples de lutte pour le droit à la mobilité

Pour la première table ronde, nous entendons une intervention de l'Atelier des lettres, de l'ACEF du Nord et du RUTA Montréal.

a. La gratuité du transport en commun, par l'ACEF du Nord

Isabelle Mailloux-Béïque et Louis-Normand Hébert

L'ACEF (Association coopérative d'économie familiale) du Nord de Montréal a comme champ d'action le budget, le crédit, la consommation et l'endettement. Ses objectifs sont d'augmenter l'esprit critique face à la société de consommation, défendre les droits des consommateurs et consommatrices et d'améliorer les conditions de vie des personnes en luttant contre la pauvreté.

Un de ses dossier est le transport en commun. Un collectif de citoyennes et citoyens a débuté en 2018 sous l'initiative de l'ACEF : *Les assoiffés de justice*. Au sein de ce comité, les personnes qui vivent les injustices sont au cœur des luttes. On accorde une valeur importante au processus d'éducation populaire. L'analyse, les échanges et les actions sont faites collectivement et le niveau d'implication des participant·es vari et évolue dans le temps. Il y a actuellement une trentaine de personnes qui gravitent autour du comité et une quinzaine qui sont plus actives. Historiquement, le collectif a d'abord milité pour un revenu minimum garanti puis, depuis quelques années, pour la gratuité du transport en commun et les questions d'énergie.

En 2020, l'Agence de transport métropolitain a fait une refonte des tarifs et dans ce cadre, l'ACEF a produit un mémoire et développer leur argumentaire sur la gratuité

en transport en commun. Ceci n'empêche pas l'organisme d'aussi faire partie des actions pour la tarification sociale.

Pourquoi la gratuité? Tout d'abord cette revendication est issue d'une réflexion collective de plus d'une année. Plusieurs raisons ont motivé leur choix de viser la gratuité dont l'idée de mener une lutte pour plus de justice sociale ET pour la justice climatique

Plusieurs actions ont été réalisées : assemblées publiques, interventions dans les groupes communautaires (avec les membres), rencontres avec les élu-es, tant au municipal qu'au provincial, activité du porteur de parole, kiosques dans des lieux publics, compositions, enregistrement et diffusion d'un slam sur le sujet, etc. Plusieurs témoignages des participant-es démontrent l'importance de ce lieu d'implication pour les gens qui sont concernés par la problématique : permettre la prise de parole et devenir des porte-parole, permettre de développer une analyse critique et de développer l'empowerment individuel et collectif, etc.

Témoignage de Louis-Normand, membre du comité :

Pierre milite depuis un an au comité. Il avait connu la gratuité dans son ancien lieu de résidence mais, rendu à Montréal, il a dû payer pour se déplacer en transport en commun, entre janvier et juillet 2023. Maintenant, parce qu'il a plus de 65 ans et grâce à des luttes de groupes dont l'AQDR, il bénéficie de la gratuité dans les transports en commun. Il constate une très grande différence dans sa vie. Il n'est plus obligé de toujours calculer ses déplacements, il vit beaucoup moins de stress, peut se permettre de se déplacer pour ses besoins et plaisirs. Il se sent beaucoup plus libre et autonome. Il constate que ça devrait être ainsi pour tout le monde et c'est pourquoi il s'implique dans ce comité, pour la gratuité en transport en commun.

Pour conclure, il nous présente cette citation « Si tu n'avances pas, tu recules. L'illusion, c'est de penser qu'on va conserver nos acquis sans se battre. Alors, battons-nous pour avancer » (Jean-Paul Lahaie, président de l'AQDR Ahuntsic-Saint-Laurent).

b. Le virage numérique, par l'Atelier des lettres

Mylène Daneau et Anne-Marie Liboiron-Labrecque

L'Atelier des lettres est un groupe d'alphabétisation populaire pour les adultes qui veulent apprendre à lire, à écrire, à compter et à communiquer. C'est un milieu de vie enraciné dans le quartier Centre-Sud qui offre diverses activités, réalise plusieurs actions collectives et qui fait de la défense de droits des personnes analphabètes.

Anne-Marie et Mylène présentent une démarche qui a été réalisée par les participant-es de l'organisme concernant la mesure de la STM ne permettant plus de se procurer des titres de transport avec de l'argent comptant. Les participant-es ont préparé une ligne du temps afin de présenter les principales étapes de cette démarche.

- Tout d’abord, la STM a réalisé un sondage numérique sur le sujet, accessible sur les téléphones cellulaires, au début de 2022. Personne de l’organisme (et même personne de la salle) n’a vu ce sondage et on repassera pour son accessibilité...
- À compter de février 2022, ce n’est plus possible de payer comptant aux loges du métro. Les participant-es de l’Atelier des lettres s’opposent à cette mesure. Ils et elles utilisent couramment la monnaie pour l’achat d’un titre et ont plusieurs défis avec les machines distributrices, que ce soit au niveau du numérique ou de la littératie.
- En mars de la même année, l’Atelier des lettres et la TROVEP de Montréal ont décidé de faire un sondage plus inclusif et plus accessible et les réponses ont été envoyées à la STM. Plus de 60 organismes ont répondu. Le constat était clair, cette mesure nuit à la mobilité de nombreuses personnes âgées, analphabètes, en situation de pauvreté, en situation de handicap, et d’un paquet d’autres personnes pour qui, pour une foule de raisons, l’utilisation des distributrices pose problème.
- En octobre 2022, les participant-es ont présenté les résultats de ce sondage au CA de la STM afin de les sensibiliser et leur faire connaître les impacts de cette mesure pour les personnes analphabètes.
- Entre janvier et mars 2023, plusieurs rencontres ont eu lieu pour parler de la réalité et des enjeux vécus par les personnes analphabètes.
- S’ensuit une série d’actions qui mènera (entre autres) à une rencontre avec la STM dans les locaux de l’Atelier des lettres.
- En avril 2023, L’Atelier des lettres et la STM ont testé une formation, réalisée en collaboration, afin de permettre l’appropriation des procédures des machines distributrices, par les personnes utilisatrices.

Même s’il ne semble pas qu’il y aura un retour en arrière face à cette mesure, il y a tout de même eu une plus grande sensibilisation des décideurs de la STM afin d’inclure plus souvent les personnes concernées dans l’instauration de nouvelles mesures. La STM veut collaborer de nouveau avec l’organisme dans le futur.

c. Le transport adapté, par le RUTA Montréal

Serge Poulin

Fondé le 28 octobre 1980, le Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l’île de Montréal (RUTA Montréal) représente et défend les droits individuels et collectifs des usagers et usagères en situation de handicap du transport collectif montréalais.

Œuvrant dans le réseau de transport adapté et régulier, le RUTA favorise l’accessibilité universelle dans tous ses dossiers et s’assure que tous les moyens

sont mis en œuvre pour que les personnes ayant des limitations fonctionnelles puissent se déplacer en transport collectif.

Voici une synthèse de l'intervention :

- Il est revendiqué que les transports soient adaptés **ET** accessibles et que les droits des utilisatrices et utilisateurs du transport soient atteints.
- Les gens veulent une utilisation similaire aux personnes sans handicap, ni plus, ni moins.
- On veut aussi que les personnes puissent avoir une autonomie dans leurs déplacements.
- RUTA a mis sur pied une table transport qui regroupe différentes clientèles ayant différentes limitations liées à l'accessibilité.
- L'objectif de cette Table est de se concerter pour mettre en commun ses réalités, besoins et attentes respectives et se solidariser dans les actions spécifiques et les actions collectives.
- On veut également se donner des positions communes dans le cadre de ses représentations spécifiques et aussi dans ses revendications. On travaille à une cohérence et à une solidarité.
- Il y a eu quelques petites victoires, par exemple que les refus de transport ne soient pas permis. C'est-à-dire que même si c'est pour une sortie dans un bar, on ne peut plus refuser le service de transport adapté.
- Grâce aux revendications du communautaire, ça finit par donner des effets; pas à la vitesse qu'on voudrait mais au moins on est entendu et reconnu.
- Le réseau d'autobus est tout de même accessible sur 92% du réseau.
- On doit mettre en commun nos revendications pour plus de financement dans le réseau de transport en commun et pour une accessibilité universelle, pour tous·tes.

Retour en plénière :

- Serge du RUTA ajoute que son organisme a été sensibilisé par l'apport de l'Atelier des Lettres sur le virage numérique. Avant ces échanges, il ne voyait que les avantages des usagers et usagères de RUTA en ce qui concerne le virage numérique. Maintenant, il est sensibilisé à la fracture numérique et pense qu'il ne devrait pas avoir coupures de services pour les gens qui n'ont pas accès au numérique. Il aimerait avoir des nouvelles des suites de cette lutte de l'ADL.
- Mylène de l'Atelier des lettres : Commencer par trouver des façons de former et informer les gens de façon accessible, et leur permettre de se procurer un ou des titres de transport. La STM s'est déplacée à l'ADL pour discuter et échanger sur les enjeux de la numérisation. Il n'y a pas eu de changements par rapport à la monnaie et les machines. Les gains sont plus au niveau de la formation adaptée et accessible. D'autres groupes pourraient recevoir cette formation.
- Serge ajoute qu'il voudrait, avec son organisme, collaborer à cette lutte. Il donne l'exemple d'utilisation de la voix qui est plus accessible que la lecture dans certaines situations.
- Autre question : Les gens de la STM sont-ils formés pour s'adapter à toutes les difficultés d'accessibilité?

- Mylène dit qu'il y a une intention de monter une formation pour les personnes qui travaillent à la STM.
- On sait qu'il manque énormément de formation et d'information pour ces gens, d'autant plus qu'il y a beaucoup de coupures de personnes employées.
- Question à l'intention de l'ACEF, on parle de gratuité et aussi d'énorme déficit des sociétés de transport. Avez-vous pensé à un exercice budgétaire face à cette revendication? L'ACEF le voit dans un objectif plus politique. Il y en a de l'argent, il s'agit de choix politiques. Quand on constate tous les argents investis dans les routes, les entretiens de routes, etc. on voit que nos gouvernements actuels n'ont pas la volonté politique de faire ces choix. De plus avec la gratuité, on perd tous les obstacles et coûts liés aux démarches administratives.
- Un des principaux problèmes, c'est que nos gouvernements voient le transport en commun comme une dépense et non comme un investissement. Même la Chambre de commerce affirme que ça prend une offre structurante pour permettre aux gens de se déplacer pour travailler ET pour consommer (faire rouler l'économie).
- La TROVEP et le MTPA ont beaucoup travaillé sur l'aspect économique du transport en commun. Par exemple, les effets de l'accessibilité est positif par rapport aux coûts de santé mentale et physique. On ne parle plus seulement d'impacts positifs sur les personnes mais aussi sur la société.
- Il y a eu une étude sur la rentabilité économique du transport en commun et adapté, aussi générateur d'emplois.
- À la question du financement du transport en commun, le jour où on va taxer les véhicules polluants, ces argents pourraient être réinvestis dans le transport en commun. Aussi, au niveau de la fiscalité, on a enlevé ces mesures qui favorisent l'utilisation des transports en commun.
- Il est important de ne pas perdre de vue le principe de l'universalité, pour tous·tes, même ceux et celles qui ont plus d'argent. On encourage ainsi tout le monde à prendre les transports en commun et à contribuer à la transition climatique.
- Ne pas perdre de vue le transport public au niveau provincial, au-delà d'un train à grande vitesse (TGV) ainsi que l'idée d'un tramway pour permettre un transport public et écologique.
- Doit-on choisir entre plus de services et la gratuité?
- La logique dominante fait qu'on se retrouve dans le cycle vicieux de l'utilisateur-payeur : baisse fréquentation – baisse dans le budget – baisse du service – baisse de la fréquentation – etc. Pourquoi ne pas trouver d'autres sources de revenus que l'augmentation des coûts? Par exemple, les entreprises qui en profitent car leurs employé·es utilisent ces transports pour se déplacer.
- On informe les gens d'une lutte dans le quartier Bellechasse (Petite-Patrie) au niveau de l'aménagement et des logements sociaux. Les gens ont à cœur de bien développer ce quartier afin qu'il soit et demeure très accessible pour tout le monde.
- N'oublions pas les secteurs est et ouest de Montréal sont très peu développés pour le transport en commun.

- Des gens affirment qu'il est important de taxer les voitures en même temps que d'instaurer la gratuité.
- Ne perdons pas de vue que les hauts fonctionnaires sont ceux et celles qui restent de gouvernement en gouvernement et qui ont des liens forts avec les constructeurs et lobbyistes de voitures.
- Serge nous invite à se mobiliser ensemble, entre nous, pour s'assurer qu'on répond aux besoins concrets des gens avec qui et pour qui on travaille, particulièrement les plus démunis.
- L'ACEF a déjà développé tous les arguments pour instaurer la gratuité : on peut voir leur sur le site de l'ACEF ainsi qu'un livret accessible que le comité a réalisé.

En terminant cette partie de la journée, la salle a droit à la présentation d'un slam, composé par le comité de l'ACEF :

*La vie est chère, c'est quoi l'affaire?
On manque d'argent et c'est fâchant
Manger l'argent ne donne pas l'avenir à nos enfants
On a besoin d'aller beaucoup plus loin*

*Cher comme dans chair de poule, frisson, exaspération
Assez de choisir entre manger ou se déplacer
On se sent abusé, c'est une totale absurdité
Les inégalités, c'est pas notre choix de société*

*Tarifer le transport, on n'est pas d'accord
On veut du renfort pour améliorer notre sort
On veut pouvoir sortir dehors
Nos droits se détériorent et c'est-ce qu'on déplore*

*Voir des amis, ça rallonge la vie
La santé mentale c'est crucial, la santé physique c'est basique
Pourquoi payer pour soigner quand on peut investir et prévenir
Le gouvernement doit prendre des engagements*

*Comment agir sur les effets sans transformer les causes
Il nous faut une pause, une métamorphose
Mettre fin à l'exclusion, diminuer la discrimination
La gratuité pour réduire les inégalités, faut y penser*

*Protéger l'environnement concrètement, c'est maintenant
La pollution, c'est pas une solution
Moins d'auto, c'est moins de bobo et plus jojo
Fini la congestion, voilà notre suggestion*

*Choisir un transport écologique, c'est logique
Aller travailler à pied, en vélo ou en autobus, ça c'est un plus*

*L'environnement, c'est important
La gratuité pour donner la liberté et santé à toute la société*

*Le gouvernement dit qu'il n'a pas d'argent mais il nous ment
On est « à boutte » de payer les autoroutes
Qui nous mène à la banqueroute
Redistribuer, ça prend juste de la volonté
Penser à demain et aux citoyens c'est vraiment bien*

*J'ai un pied-à-terre dans le communautaire
Je ne vais pas me taire
Pour rester en vie, j'ai besoin d'un transport gratuit
C'est ma vision d'une démocratie
Madame Plante, on ne peut plus attendre
Une ville attrayante est bien plus amusante
Une ville sécuritaire, c'est votre affaire,
Ça nous aiderait à prendre l'air
Pouvoir se déplacer aide à vivre dans la dignité*

*C'est cher la vie alors on s'unit
Finie l'angoisse et l'insomnie à cause des frais à l'infini
Le transport gratuit
Ça commence aujourd'hui!*

Le transport gratuit ce n'est pas une utopie!

5. 2^{ième} table ronde : Trois autres exemples de lutte pour le droit à la mobilité

a. Le harcèlement de rue, par le CÉAF

Roxanne Deniger

Le Centre d'éducation et d'action des femmes est un centre de femmes du quartier Ville-Marie qui existe depuis plus de 50 ans. C'est un milieu de vie, un lieu d'appartenance et d'implication pour toute personne qui s'identifie comme femme. C'est un groupe féministe qui lutte pour la justice sociale et l'égalité.

L'accès à la mobilité doit aussi être agréable et sécuritaire. La lutte du CÉAF a commencé à la suite d'un événement vécu par une stagiaire et un projet de stage. C'est une lutte qui a mené les militantes du CÉAF à visibiliser et documenter le harcèlement de rue via plusieurs actions, 3 rapports de recherches en collaboration avec l'UQAM (2021-2022-2023) et maintenant un volet de formation au niveau montréalais et provincial.

C'était une lutte qui était difficile à faire reconnaître parce que le mot harcèlement de rue n'existait pas donc ce n'était pas officiellement quantifié et que ça s'inscrit dans les violences ordinaires. Souvent on parle plus d'incivilité que de harcèlement de rue. Pourtant, en 1996, il y a eu la mise sur pied du programme 1er arrêt, à ce moment uniquement pour les femmes voyageant seule entre 19h30-5h30. Donc,

on savait que les femmes vivaient un sentiment d'insécurité, mais sans le nommer harcèlement de rue. Selon le CÉAF, parler pour agir sur le harcèlement de rue, c'est mettre des mots sur le vécu collectif de plusieurs personnes. Ce sont plus que des incivilités ou des événements ponctuels, ça comprend un ensemble de gestes et de propos qui s'inscrivent dans l'extension des rapports de pouvoir existant dans la société.

Il n'existe pas de définition légale du harcèlement de rue, celle utilisée dans le rapport de recherche est la suivante: « Comprends un ensemble des propos/comportements dégradants, intrusifs, non-consentis commise par des inconnus dans l'espace public ».

Ce sont des manifestations de violence verbale, psychologique, physique ou sexuelle (des insultes, des touchers inappropriés, ...). Et comme ça s'inscrit dans un continuum de violences déjà existant et que c'est commis par des inconnus, on ne connaît pas l'intention de la personne et l'on peut penser à une escalade de la violence. Ça s'inscrit dans un continuum des violences basées sur le genre, mais aussi sur les autres rapports de pouvoir (racisme, capacitisme, homophobie, etc.). L'intersectionnalité est importante dans le profil, mais aussi pour comprendre qu'on n'a pas tous et toutes les mêmes choix pour fuir ou contourner l'harceleur.

Les lieux où ça se passe : hors de son domicile, dans la rue, un stationnement, le trottoir, les parcs, cafés-restaurants, bars, transport en commun, arrêts de bus, transport adapté, ... Quant aux moments où ça se passe, c'est en tout temps, toute saison, même plus souvent de jour, dans les heures de pointe.

Ces situations ont assurément un impact sur le droit à la mobilité et sur plein d'autres aspects des conditions de vie :

- Peur, hypervigilance;
- Contourner les lieux occupés par des hommes;
- Restreindre des heures et du temps de déplacement;
- Adapter son itinéraire;
- Autonomie : aviser de ses entrées ou sorties par exemple;
- Peut créer ou réactiver des traumatismes
- Nuire aux personnes d'être elle-même
- Éviter de démontrer son orientation sexuelle en public;
- Perte de confiance envers les personnes supposées nous aider;
- Etc.

b. L'accessibilité universelle, par Ex aequo

Marie Turcotte

Fondé en 1980, Ex aequo est un organisme montréalais qui se consacre à la promotion et à la défense des droits des personnes ayant une déficience motrice. Il promeut l'accessibilité universelle comme moyen de rendre possible l'inclusion sociale. Les différentes facettes de l'inclusion défendues par Ex aequo sont : le transport, la vie municipale, la santé et les services sociaux, l'habitation, la parentalité et l'action citoyenne.

Ex aequo travaille depuis 20 ans à la lutte pour l'accessibilité universelle (AU) du transport collectif.

Marie nous présente un bref historique de la lutte pour l'accessibilité universelle (AU) dans le transport collectif. Le concept est inspiré d'une décision de la Cour suprême des États-Unis en 1954 pour des parents d'enfants en situation de handicap pour l'accessibilité de leurs enfants dans les écoles régulières. Au Québec, la société Logique a été créée en 1980 pour intervenir dans la création d'environnements universellement accessibles et créer des projets. Le concept a évolué pour l'application de l'AU en aménagement, en architecture, en communication, etc.

Voici une définition de l'AU : L'accessibilité universelle est le caractère d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents.

Voici des exemples concrets d'accessibilité **universelle** en transport en commun et autres domaines :

- Les ascenseurs qui ne servent pas uniquement pour des personnes en situation de handicap mais aussi aux personnes avec des poussettes, aux personnes âgées à mobilité réduite, aux personnes souffrant de fibromyalgie, etc.
- La place prévue pour les fauteuils roulant dans les véhicules peut être aussi utilisée pour une poussette.
- Des textes vulgarisés pour des personnes ayant une déficience intellectuelle peuvent aussi servir pour personnes à faible niveau de littéracie.
- La sensibilisation et la formation favorisant les sièges réservés aux personnes à mobilité réduite favorisent aussi les autres attitudes de civilité.
- Etc.

Les grandes avancées dans cette lutte :

- Plusieurs organismes communautaires de différents secteurs promeuvent l'accessibilité universelle.
- Le réseau d'autobus est accessible.
- Il y a maintenant 27 stations de métro qui sont accessibles.
- Les communications web sont davantage accessibles.

Les grands défis :

- Financement de la mise en accessibilité de l'ensemble des stations du réseau du métro.
- Fiabilité des rampes des autobus.
- Les arrêts des bus longeant les pistes cyclables protégées.

c. La tarification sociale, par le Mouvement pour un transport public abordable

Jean Lalande (Welfare Rights Committee) et Kathleen Gudmundsson (CDC Action-Gardien)

Le Mouvement pour un transport public abordable (MTPA) lutte pour l'accessibilité financière du transport en commun.

On revendique l'accessibilité pour les besoins de base : épicerie, groupe communautaire d'appartenance, services de santé, etc. Sinon ces personnes qui ne peuvent se déplacer en transport en commun à cause des coûts trop élevés, sont exclues et isolées de la société. Le MTPA a toujours cette visée de tarification sociale pour obtenir l'accessibilité aux transports aux personnes les plus pauvres.

Le MTPA est une coalition de plus d'une quarantaine d'organismes et l'idée est de mettre de l'avant les personnes premières concernées dans les revendications et dans les actions. On s'est allié à d'autres régions et maintenant, il y a une Coalition nationale. Certaines régions ont eu des acquis.

On a constaté une énorme baisse de fréquentation des transports en temps de pandémie et les tarifs sont encore plus élevés.

Il y a maintenant la gratuité pour les personnes âgées, une tarification sociale selon l'âge. Les personnes pauvres n'y ont pas encore cet accès.

La lutte n'est surtout pas encore terminée.

Dans la lutte pour le droit à la mobilité, il existe des angles distincts et qui se recoupent. Ce sont des aspects différents selon des lunettes différentes et qui gagnent à être solidaires. Le transport en commun est situé comme un besoin essentiel pour la lutte à la pauvreté. La lutte à la pauvreté est intrinsèquement liée à la lutte pour l'accessibilité économique au transport en commun. Il reste à le rendre politiquement possible. On voit que ça l'est au niveau administratif, au niveau économique (ex : personnes âgées).

Le MTPA appelle les gens à se rencontrer le 16 mai prochain afin de voir comment on peut travailler ensemble? Que peut-on faire? On peut déjà prévoir une hausse des coûts de déplacement en juin prochain. On pourrait ensemble, faire une action collective afin de dénoncer ces hausses.

Plénière

- Autour de 2017, un calcul a été fait pour mesurer le coût de la tarification sociale. Selon la STM, pour les personnes à l'aide sociale, c'était autour de 12 millions\$ selon des données de 2012.

Au sujet du harcèlement de rue :

- Est-ce que la STM en fait aussi au niveau de la sensibilisation pour contrer le harcèlement de rue? On a un portrait erroné des personnes qui font du harcèlement.
- Oui, le CÉAF donne des formations aux témoins (pour qu'ils et elles soient actifs et actives). On y aborde également comment recevoir un dévoilement. En ce qui concerne la STM, ça ne va pas assez vite mais en même temps, regardons les violences conjugales et sexuelles, on n'en fait pas assez.

- Parfois, les gens utilisent à tort le harcèlement de rue pour délocaliser les personnes en situation d'itinérance alors que ça ne règle pas nécessairement la situation liée au harcèlement.
- Il y aussi du harcèlement à l'intérieur des installations pas juste dans la rue.
- On travaille à déconstruire à tous les niveaux et dans tous les espaces publics. Former tous les agents et toutes les agentes de la STM.
- La désapprobation sociale est un levier et il ne faut pas seulement attendre après la STM.
- La promiscuité est utilisée par l'harceleur. Si, comme témoin, on n'est pas certain-e, on peut vérifier auprès de la personne concernée ou voir avec une autre personne. Être attentive au langage non verbal est un élément fondamental dans la prévention ou le soutien.
- En ce qui concerne l'éclairage, on a passé au LED parce c'est plus écologique mais, d'un autre côté, c'est moins éclairé et plus insécurisant. Par ailleurs, on constate que de gros buildings sont hyper éclairés.

Autres interventions :

- Les gens de la Ville fonctionnent beaucoup en silo; ceci ne favorisant pas l'accessibilité ou la sécurité.
- À qui la Ville? On doit parler davantage du droit à la cité. On a avantage à toujours remettre l'exercice des droits en avant plan et ce, au-delà des coûts économiques de nos revendications.
- On constate qu'il est important, voire nécessaire, d'avoir la voix des personnes concernées pour avoir les bonnes solutions.
- Pour mémoire, une personne informe qu'il a déjà existé une concertation dans les années 90 jusqu'au début 2000 : le Comité d'action femmes et sécurité urbaine (CAFSU). Le comité était composé de groupes de femmes, de décideurs tels la Ville de Montréal, la STM, la police, etc. Le CAFSU visait à augmenter la sécurité des femmes en milieu urbain pour notamment, réduire les agressions faites aux femmes. C'était un esprit d'accessibilité universelle. Plusieurs réalisations ont été faites dont le service entre-deux-arrêts, qui servaient d'abord aux femmes pour permettre d'être plus en sécurité mais qui servaient aussi aux personnes à mobilité réduite. Il y a eu aussi plusieurs guides fournis aux gens qui étaient dans l'aménagement et qui ont été réalisé AVEC des personnes concernées : guides d'aménagement de stationnement, guide d'aménagement de stations de métro, formation sur la sécurité, etc. Ces réalisations seraient toujours d'actualité. Où sont-elles?
- Il existe beaucoup de besoins par rapport à la mobilité. Au-delà des visions comptables, notre « job » est de travailler à développer le rapport de force, à passer aux actions et se permettre de rêver.
- Pour garder l'espoir, il est important de ne pas perdre de vue les belles réalisations. Est-ce qu'on sent que ça avance, y a-t-il des améliorations?
- Il y aura une nouvelle agence de la mobilité et ce sera le gouvernement du Québec qui prendra les décisions quant à la mobilité durable à l'avenir. Bonne nouvelle pour l'ensemble du Québec? Peut-être une moins bonne nouvelle pour Montréal car la STM est déjà avancée au niveau de la sensibilisation.

- Pourquoi les décideurs ne prennent pas pour acquis une vision intersectionnelle? Plutôt que de rencontrer les Tables en secteurs et séparément. C'est LEUR responsabilité de le faire. Pourquoi on ne leur remettrait pas cette responsabilité entre leurs mains?
- Un travail transversal est nécessaire et important.
- L'approche par l'éducation populaire et la sensibilisation AVEC les personnes concernées est prioritaire.

Petite synthèse de l'animatrice :

- Constat d'une vision en tunnel du gouvernement;
- La nécessité de l'accessibilité pour tous·tes est claire;
- Dans le droit à la mobilité, il ne faut pas perdre de vue le harcèlement sous toutes ses formes;
- Le sentiment de sécurité fait partie du droit à la mobilité;
- On remarque facilement un manque de vision historique de la part des décideurs;
- Les décideurs font des choix politiques et ne voit pas l'accessibilité et la mobilité comme un droit d'où un grand manque d'investissement;
- Le transport adapté fait partie de l'accessibilité universelle et permet l'exercice de droit à la mobilité à tous·tes;
- On remarque un manque de consultation des personnes premières concernées dans les décisions liées à des aménagements ou à des restructurations ou autres;
- On demande des consultations de personnes expertes ayant déjà mis en place des solutions accessibles.

6. Ateliers « Vers une définition populaire du droit à la mobilité »

Atelier :

- Chaque sous-groupe a une feuille guide où on peut répondre à des questions différentes. On demande aux gens d'écrire leurs réponses en mots-clés ou en phrases-clé.
- S'il reste du temps, il y a une question bonus.

Voici les questions d'atelier :

- *Dans notre vie, quels sont les obstacles qui nuisent à la mobilité?*
- *Selon nous, qu'est-ce qui ne fait pas partie de notre définition du droit à la mobilité?*
- *Le droit à la mobilité, ça sert à quoi?*
- *Pour nous déplacer, nous avons besoin de quoi?*

Question bonus :

- *En lien avec le droit à la mobilité, aujourd'hui, on aurait aussi pu parler de :*

7. Synthèse des ateliers

Synthèse des ateliers par l'animatrice, Marjolaine :

- Droit à la mobilité ça sert à :

- Autonomie (dans toutes situations);
- Ça nous permet d'exercer toutes les autres sphères de notre vie;
- D'avoir accès à plus de services;
- Ça nous permet d'avoir accès à des ressources pour répondre à nos besoins.
- Pour nous déplacer, nous avons besoin de :
 - Finances, d'argent;
 - D'un accès universel (accès aux espaces);
 - Sécurité.
- Dans notre vie, les obstacles qui nuisent à exercer notre droit à la mobilité :
 - Politiques gouvernementales;
 - Tout ce qui nuit à l'accessibilité nuit à la mobilité : coûts de plus en plus chers;
 - Notion d'insécurité;
 - Structures et infrastructures inadéquates.
- Ne fait pas partie de notre notion de mobilité :
 - La voiture, la « culture du char »;
 - Tout ce qui est susceptible d'amener la discrimination (capacitisme, capitalisme, profilage social, etc.).

Réactions de la salle :

- Julie rappelle qu'on s'en va tranquillement vers des élections municipales à l'automne en 2025 (au provincial en 2026).
- Donc, durant l'an prochain, il faudra travailler ensemble sur une ou quelques revendications communes dans le cadre des prochaines élections municipales.
- Un aspect pas nommé aujourd'hui, c'est la place des animaux de compagnie qui, pour plusieurs personnes, n'est pas un luxe mais un besoin (ex : personnes itinérantes, personnes âgées, etc.).
- L'accessibilité des supports à vélo dans les autobus favorisent la mobilité.

8. Mot de fermeture

GROS remerciements de la permanence de la TROVEP. Un remerciement particulier aux membres du comité de coordination de la TROVEP qui ont donné un bon coup de main à la réalisation de cette journée.

On est sans doute rendu à faire des demandes globales face au droit à la mobilité. « Soyons réalistes, demandons l'impossible ».

Prochains rendez-vous (les invitations et les tracts sont sur la table arrière) :

- Le 2 avril, invitation à une soupe populaire et un porteur de paroles, organisé par un groupe de stagiaires au FRACA, pour dénoncer que « tout coûte cher ». Rendez-vous à la Place Émilie Gamelin de 11h30 à 13h30.
- Le 4 avril, le Collectif pour un Québec sans pauvreté, au bureau de circonscription de Chantal Rouleau.
- Assemblée sur le transport le 17 avril, organisé par Justice Climat Montréal.

- Le 18 avril, en réponse à l'appel du MÉPACQ, sous le thème de l'énergie, il y aura une manif-action. Il y a aussi une action de cartes postales à signer pour demander consultations publiques.
- Si vous voulez qu'on diffuse vos mob et actions, faites-les parvenir à la TROVEP qui l'intégrera dans son Infolettres.
- Action d'InterCEP – Pétition à signer et manif demain à 11h00 au métro Papineau.
- 25 avril, manifestation pour une marche de solidarité pour un centre-sud féministe. Organisé par le Comité d'actions féministes du Centre-sud et le CÉAF, c'est un rendez-vous à partir de 17h au métro Papineau : « Ensemble, reprenons la rue face aux violences, au harcèlement et à la précarité »
- Action sur le site Bellechasse, samedi 6 avril, de 10h à midi. Une marche autour du site revendiqué.
- La Table Logement-Aménagement organise des journées de réflexions et d'actions sur le logement dans la Petite-Patrie.

Remerciements aux personnes à la prise de notes, Lyse Cloutier, et à la technique, Louis-Frédéric Verrault-Giroux. Merci aussi à Marjolaine Deneault pour son animation.

Merci à tous·tes les participant·es de la journée!