

L'ACCÈS DES TOUT-PETITS ET DE LEUR FAMILLE AU TRANSPORT COLLECTIF

Recherche et analyse : Marie-Soleil Cloutier et Karima Bessai, Centre Urbanisation Culture Société, Institut national de la recherche scientifique (INRS)

Révision : Le comité de révision et les réviseurs externes suivants : Sophie Paquin, Département d'études urbaines et touristiques, Université du Québec à Montréal (UQAM)*

Quel est l'état de la situation au Québec ?

QUELS GROUPES DE LA POPULATION UTILISENT LE PLUS LE TRANSPORT COLLECTIF ?

Selon l'*Enquête sociale générale* de Statistique Canada menée en 2010, les groupes de la population québécoise de 15 ans et plus ayant accès à un réseau de transport collectif à proximité qui étaient les plus susceptibles d'utiliser régulièrement ce réseau de transport étaient :



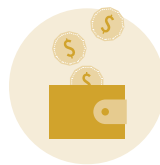
> les personnes n'ayant aucun accès à un véhicule (79,9%);



> les jeunes adultes de 15 à 24 ans (61,0%);



> les personnes n'ayant pas de permis de conduire (71,9%);



> les ménages ayant un revenu annuel de moins de 30 000 \$ (53,7%);



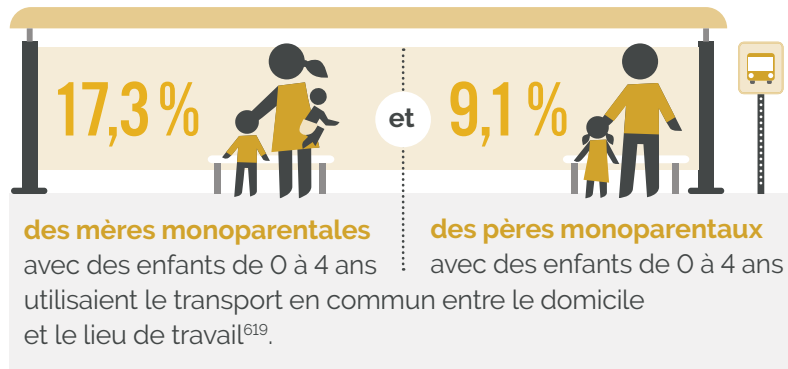
> les personnes faisant partie des minorités visibles (63,9%);



> les familles monoparentales (48,3%)⁶¹⁸.

* Les membres du comité de révision sont présentés à la page 2 du Portrait.

Au Québec, en 2006,



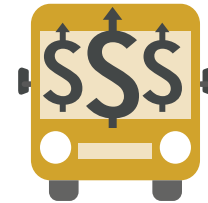
Les mères représentent un groupe plus à risque que les pères d'avoir à vivre les inconvénients et le stress qu'implique l'usage du transport en commun avec des enfants.

DES OBSTACLES À L'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

Le coût trop élevé du transport collectif pour les familles

Un des obstacles à l'usage du transport collectif par les familles est son coût trop élevé par rapport au budget familial, en particulier lorsque les trajets impliquent d'avoir à payer pour un ou plusieurs enfants⁶²⁰. À Montréal, les parents doivent commencer à payer pour l'usage des services de la Société de transport de Montréal (STM) par leurs enfants dès que ces derniers ont 6 ans.

Les parents qui habitent les couronnes nord et sud de Montréal sont particulièrement touchés par le coût élevé du transport collectif s'ils doivent aller dans la métropole avec leurs enfants, car ils doivent payer pour leur service local en plus du service de la STM⁶²¹.



Le manque d'espace dans les transports



Un autre frein à l'utilisation du transport collectif par les parents est le manque d'espace dans les autobus ou les wagons de métro aux heures de pointe, en particulier lorsqu'ils se déplacent avec une poussette⁶²². Il peut parfois même arriver que les familles se déplaçant durant les heures d'achalandage soient victimes de formes d'inconfort, d'exclusion et de rejet de la part des autres usagers, voire des chauffeurs d'autobus⁶²³.

Les obstacles dans les villes moins peuplées

Dans certaines villes moins peuplées du Québec, comme Joliette (20 000 habitants), d'autres obstacles découragent les familles d'utiliser le transport collectif, tels que :

- les passages peu fréquents des autobus ;
- les trajets trop longs impliquant des détours pour se rendre à des services essentiels ;
- le manque d'abribus⁶²⁴.

Des régions sans service de transport collectif



Par ailleurs, il ne faut pas oublier que plusieurs citoyens du Québec n'ont tout simplement pas accès au transport collectif, à commencer par ceux vivant dans des zones nordiques ou rurales, puis ceux vivant dans des villes de petite taille éloignées de la métropole. Dans certains cas, il arrive que les citoyens aient accès au transport collectif pour se rendre au travail au centre-ville, mais seulement le matin et le soir. C'est le cas des gens qui habitent certaines villes en périphérie de la région métropolitaine de Montréal.



Les mères et les pères d'enfants ayant un handicap sont confrontés à un manque d'accessibilité en transport collectif. Bien que la plupart des autobus des sociétés de transport en commun du Québec soient désormais accessibles, des contraintes subsistent. En effet, une majorité de stations de métro, de voitures et de gares de train de banlieue ne sont pas entièrement adaptées aux personnes en situation de handicap (ex. : absence d'ascenseurs). De plus, ce ne sont pas toutes les plages horaires des autobus qui sont disponibles pour accueillir les personnes en situation de handicap.

Cela dit, en ce qui concerne le transport adapté, la situation est de plus en plus favorable. En 2014, au Québec, il n'y avait que 87 municipalités sur 1 111 qui ne disposaient pas de services de transport adapté⁶²⁵.

LE COÛT DU TRANSPORT COLLECTIF POUR LES MUNICIPALITÉS

Au Québec, contrairement à l'entretien routier qui est payé par le ministère des Transports, le financement du transport en commun relève essentiellement des villes. Il représente pour elles un lourd poste budgétaire que plusieurs ne peuvent se permettre d'assumer⁶²⁶.



Quel est le lien entre l'accès au transport collectif et le développement des tout-petits ?

UNE AUGMENTATION DU NIVEAU D'ACTIVITÉ PHYSIQUE



L'usage du transport collectif impliquant des distances à parcourir à pied, même courtes, augmente le niveau d'activité physique des parents et de leurs enfants. Il a donc des effets positifs sur leur santé⁶²⁷.

UN ACCÈS PLUS FACILE AUX SERVICES ET AUX INFRASTRUCTURES



De plus, le fait d'avoir accès à un service efficace de transport collectif à l'intérieur même de sa ville permet aux familles d'avoir plus facilement accès à des services et à des infrastructures tels que des parcs, des centres de loisirs et des bibliothèques, qui favorisent le bon développement des tout-petits⁶²⁸.

L'Enquête québécoise sur le parcours préscolaire des enfants de maternelle 2017 montre que les enfants de maternelle n'ayant pas fréquenté ou ayant rarement fréquenté une bibliothèque avec un adulte de la maison sont plus nombreux que les autres en proportion à être vulnérables dans au moins un domaine de développement⁶²⁹.

DES QUARTIERS PLUS SÉCURITAIRES ET PROPICES AU JEU LIBRE DES ENFANTS



Enfin, puisque le transport collectif a le potentiel de réduire la circulation automobile, il peut rendre les quartiers plus sécuritaires et propices au jeu libre des enfants dans les rues locales. Ce potentiel se trouve renforcé si des mesures d'apaisement de la circulation sont présentes dans les quartiers⁶³⁰. On peut par exemple penser à des dos d'âne, à des avancées de trottoirs, à des saillies de trottoirs ou à des passages piétonniers visibles⁶³¹.

Quelles sont les principales politiques publiques en place au Québec ?

LE RÔLE DE L'ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (ATUQ)

Au Québec, 9 grandes villes représentent 60 % de la population, mais produisent 99 % des déplacements en transport collectif : Montréal et sa grande région, Québec, Lévis, Laval, Longueuil, Gatineau, Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke. Ces villes font toutes partie de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ). L'ATUQ est une organisation à but non lucratif qui vise à fournir aux sociétés de transport en commun du Québec les services dont elles ont besoin pour réaliser leur mission⁶³².

LA LOI SUR LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN

Les activités des sociétés de transport en commun sont encadrées par la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, adoptée en 2001. Cette *Loi* donne notamment le droit aux municipalités de percevoir des contributions financières de leurs citoyens dans le but de financer leurs services.

LE PROGRAMME D'AIDE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF (PADTC)

Ce programme offre du financement pour quatre types d'activités : le transport en commun urbain, le transport collectif régional, la réalisation d'études sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et sur le fonctionnement des centres de gestion des déplacements, ainsi que la réduction tarifaire des laissez-passer régionaux.

LE PLAN D'ACTION 2018-2023 DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE

Bien qu'il n'existe aucune politique publique nationale au Québec visant à faciliter l'usage du transport collectif par les familles avec des enfants, le plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable propose certains objectifs qui pourraient améliorer l'accès des familles au transport collectif, tels que :

- favoriser une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport urbain et régional;
- rendre le transport collectif urbain plus attrayant et compétitif;
- favoriser et rendre plus attrayant le transport régional et interurbain;
- faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite⁶³³.

L'ACCÈS GRATUIT AUX ENFANTS DE 0 À 5 ANS

Au Québec, toutes les municipalités ayant un service de transport collectif offrent un accès gratuit aux enfants de 0 à 5 ans, sans exception. Le portrait est toutefois différent d'une municipalité à l'autre en ce qui concerne les enfants de plus de 5 ans ainsi que le nombre d'enfants par famille.

En offrant un service gratuit ou à tarif réduit aux enfants de 12 ans ou moins, les 9 plus grandes villes du Québec adoptent des politiques semblables à celles des grandes villes partout dans le monde.

QUELQUES EXEMPLES DE POLITIQUES EN TRANSPORT COLLECTIF

Par exemple, à Montréal, à Laval et à Longueuil, les parents peuvent faire voyager jusqu'à cinq enfants de 6 à 11 ans gratuitement les fins de semaine, les jours fériés et l'été. Cette mesure économique peut inciter les parents d'enfants de 11 ans ou moins à emprunter le transport collectif.

À Québec et à Trois-Rivières, un adulte ayant un titre de transport valide peut voyager avec respectivement trois et quatre enfants de 0 à 12 ans sans frais supplémentaires, et ce, en tout temps.

À Sherbrooke, un laissez-passer mensuel familial permet aux parents de voyager à un tarif préférentiel lorsqu'ils sont accompagnés d'un enfant de 12 ans ou moins. Sherbrooke offre également le transport gratuit à tous les enfants de moins de 12 ans.

Un autre exemple de mesure visant à accommoder les parents avec de jeunes enfants est le service de taxibus avec sièges d'enfants mis en place par la MRC de Joliette, qui vise à faciliter l'accès des familles à ses parcs, bibliothèques et centres de loisirs⁶³⁴.

D'autres municipalités offrent aussi de telles mesures. C'est le cas de Sainte-Julie, qui offre la gratuité pour tous ses résidents pour les déplacements sur son territoire⁶³⁵. La Prairie, Candiac et Saint-Philippe font la même chose en concertation entre elles. D'autres offrent des taxibus ou des taxi-ados pour compenser une présence moins grande d'autobus. C'est le cas de Saint-Bruno-de-Montarville⁶³⁶. Certaines des municipalités offrent aussi des formations à leurs citoyens sur l'utilisation du transport collectif.



LA POLITIQUE D'ADMISSIBILITÉ AU TRANSPORT ADAPTÉ

Au Québec, il existe aussi la Politique d'admissibilité au transport adapté. Le transport adapté est un service de transport en commun qui vise à répondre aux besoins des personnes handicapées, y compris les jeunes enfants. Pour que les enfants de moins de 6 ans puissent utiliser ce service, ils doivent obligatoirement être accompagnés d'un parent (ou d'une personne qui en a la charge)⁶³⁷.

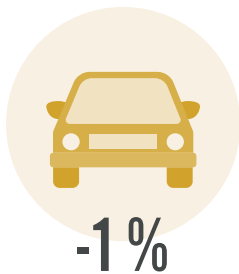


À quel point ces politiques publiques sont-elles efficaces ?

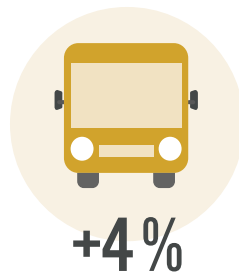
Il existe peu de recherches permettant d'évaluer les politiques municipales d'accès au transport en commun au Québec. Il semble difficile, tant pour les chercheurs que pour les sociétés de transport elles-mêmes, de dresser un portrait exact de l'usage du transport collectif courant ou adapté par les familles, et encore plus d'en démontrer les effets sur leur santé et leur bien-être.

Cela dit, selon l'*Enquête Origine-Destination 2018*, de 2013 à 2018, durant les heures de pointe en semaine dans la région métropolitaine de Montréal⁶³⁸ :

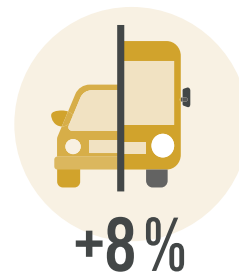
l'usage de la voiture a diminué de 1% ;



l'usage du transport collectif a augmenté de 4% ;



l'usage combiné des modes de transport collectif et de l'automobile a augmenté de 8%.



UNE MESURE EFFICACE... SI ELLE CORRESPOND AUX ATTENTES DES GENS

Des recherches qui ont été conduites à ce jour sur l'usage du transport collectif confirment que :

- le transport collectif demeure une mesure efficace pour réduire l'usage individuel de la voiture dans la mesure où il est fiable et que le passage des trains, des wagons de métro ou des autobus est fréquent ;
- la propension des gens à utiliser le transport en commun est largement déterminée par la perception qu'ils ont de sa capacité à leur faire gagner du temps et économiser de l'argent et à leur rendre la vie plus facile (éviter le trafic ou la recherche d'un stationnement)⁶³⁹.

LES RAISONS DE LA NON-UTILISATION

Parmi les Québécois de 15 ans et plus n'ayant pas utilisé le transport en commun dans les 12 derniers mois et ayant accès à un réseau de transport en commun à proximité, la principale raison de la non-utilisation en 2010 était qu'ils n'en ressentaient pas le besoin, puisqu'ils possédaient une voiture (62,5%)⁶⁴⁰.

Comment pourrions-nous faire mieux ?

LES MESURES QUE PEUVENT ADOPTER LES MUNICIPALITÉS, LES MRC OU LES RÉGIONS ADMINISTRATIVES



Au Québec, il appartient à chaque municipalité, MRC ou région administrative d'adopter ses propres mesures en matière de transport collectif pour les familles avec des enfants. Ces mesures peuvent par exemple être les suivantes :

- Adopter un cadre de référence pour l'accessibilité des modes de transport collectif aux personnes à mobilité réduite et aux parents avec poussettes ;
- Adopter des mesures (règlements ou politiques) de modulation des tarifs ou de tarification sociale en faveur des enfants, par exemple en offrant gratuitement le transport collectif aux enfants de moins de 12 ans ;
- Conclure des ententes de service intermunicipales, avec des villes voisines ou avec des MRC, pour favoriser la mobilité des enfants ;
- Offrir des services de covoiturage (ou autre type de transport) destinés aux enfants et à leurs parents dans le cadre de certains événements organisés par la municipalité.

INNOVER POUR UNE PLUS GRANDE MOBILITÉ DES CITOYENS DANS LES MILIEUX RURAUX

Il est difficile, dans certaines régions dont la densité de la population est faible, de maintenir un service de transport régulier par autobus. Certaines régions ont toutefois imaginé des solutions flexibles pour desservir la population :

- Un projet a été piloté par la Régie intermunicipale de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine afin d'augmenter les possibilités de déplacements offerts sur le vaste territoire de la Gaspésie. Le projet prévoit une offre de service plus diversifiée avec l'autopartage d'un véhicule électrique appartenant à une municipalité, le covoiturage et un service de voiturage coordonné entre les entreprises de taxi ou entre des particuliers. Les municipalités qui font partie du projet pilote en Gaspésie sont Gaspé, Grande-Rivière, Chandler, Maria et Carleton-sur-Mer ;
- À l'ouest du lac Saint-Jean, l'organisme Accès Transport fusionne taxi, autobus et transport adapté afin de répondre aux besoins de la population de son vaste territoire regroupant neuf municipalités.

ASSURER UN SERVICE FIABLE ET CONVAINCRE LES FAMILLES

Deux défis restent à relever pour ces villes : dans un premier temps, assurer un service fiable avec des horaires adaptés aux différentes réalités des familles; dans un deuxième temps, convaincre les familles que l'usage du transport en commun peut leur rendre la vie plus facile et leur faire économiser de l'argent⁶⁴¹.

Pour ce faire, les dirigeants de certaines grandes villes d'Europe comme Paris, Copenhague, Zurich et Berlin intègrent à leur discours l'idée que l'usage du transport collectif se traduit par un sentiment de bien-être et d'engagement chez leurs citoyens⁶⁴².



Pour sa part, la **Ville de Victoria en Colombie-Britannique** a adopté en novembre 2019 son programme de transport collectif pour la jeunesse (*Youth Transit Pass Program*), qui offre ce service gratuitement à tous les enfants et jeunes de 18 ans ou moins. Cette mesure vise à ancrer l'usage du transport collectif dans les habitudes de vie des jeunes adultes⁶⁴³.

Plus concrètement, la recherche souligne que plus de promotions tarifaires et de mesures visant à faire changer les habitudes d'utilisation du transport collectif peuvent permettre de favoriser son utilisation par les familles. On peut par exemple penser à des campagnes d'information montrant concrètement comment différents types de familles peuvent intégrer le transport collectif dans leur routine quotidienne⁶⁴⁴.

AMÉLIORER L'ACCÈS DES POPULATIONS MOINS FAVORISÉES

Une autre recherche montre que les politiques de transport collectif des grandes villes d'Amérique du Nord, y compris Montréal, intègrent l'idée d'équité sociale dans leur discours, mais qu'elle ne se traduit généralement pas en objectifs clairs et en mesures concrètes⁶⁴⁵.

Selon ces principes d'équité, les villes devraient effectuer des changements d'horaire dans les transports collectifs pour améliorer l'accès des populations moins favorisées à des destinations importantes pour elles, que ces destinations soient en lien ou non avec leur travail. Les chercheurs insistent sur l'importance d'appuyer les décisions et les gestes sur les données montrant dans quels quartiers se trouvent les plus grandes proportions de familles à faible revenu et ayant un faible niveau de soutien social⁶⁴⁶.

REPENSER L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE URBAIN

L'aménagement de l'espace urbain peut aussi contribuer à réduire l'usage de la voiture, ce qui favorise l'activité physique et améliore la sécurité des piétons. C'est le cas dans les quartiers ou les villes qui offrent à leurs résidents une grande proximité entre leur domicile, les différents services qu'ils fréquentent (épiceries, restaurants, pharmacies, bibliothèques, centres sportifs, etc.) et une station de transport collectif⁶⁴⁷. On parle alors de *Transit-oriented development* (TOD) ou de développement « à échelle humaine ». Vällingby, un quartier de la ville de Stockholm en Suède, est un exemple souvent cité d'aménagement urbain à échelle humaine⁶⁴⁸. Au Québec, Sainte-Thérèse est considérée comme un exemple de municipalité de type « TOD », notamment en raison de son aménagement axé sur le transport en commun au cours des dernières années⁶⁴⁹.