

Myrosław Smereka, *L'exclusion sociale reliée au transport des personnes au cœur du développement durable*, 22 novembre 2007

**L'EXCLUSION SOCIALE
RELIÉE
AU TRANSPORT DES PERSONNES
AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

PRÉSENTATION DE
MYROSLAW SMEREKA
ÉCONOMISTE
ASSOCIÉ PRINCIPAL, LES PRODUCTIONS LPS
PRÉSIDENT, CENTRE DE FORMATION À L'AUTOGESTION DU HAUT-RICHELIEU
TRÉSORIER, TRANSPORT 2000 QUÉBEC

À LA TABLE RONDE
SUR L'ACCESSIBILITÉ DU TRANSPORT EN COMMUN ET LE DROIT À LA MOBILITÉ
ORGANISÉE PAR
LE COMITÉ CONSULTATIF DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION SOCIALE

TENUE AU CENTRE SAINT-PIERRE DE MONTRÉAL
LE 22 NOVEMBRE 2007

SOMMAIRE

Introduction

1. À la quête d'une vision de la durabilité

1.1 Du concept de développement au développement durable

1.2 Le « socialement équitable » ou la durabilité sociale

1.3 Le transport durable

1.4 Le programme d'action Agenda 21 et le développement urbain durable

1.5 Le classement des villes canadiennes par la Fondation Appleton

1.6 L'indice d'exclusion sociale reliée au transport

1.7 Les systèmes nationaux d'indicateurs de développement durable : le cas de la Suisse

2. La durabilité comme enjeu au Québec

2.1 La Loi sur le ministère du Développement économique et régional et le développement régional durable au Québec

2.2 La loi et la Stratégie québécoise sur le développement durable

2.3 Le transport des personnes et la lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale au Québec

Conclusion

Références

Introduction

Ma présentation à cette table ronde portera sur l'importance du transport des personnes, surtout à faible revenu, dans un monde de plus en plus conscient de l'importance du développement durable. Le développement durable est un développement environnementalement vivable, économiquement viable et socialement équitable.

La majorité de la recherche et des actions à l'égard du développement durable a porté sur l'économie et l'environnement, laissant le « socialement équitable » comme parent pauvre du débat. Or, la durabilité sociale ou le développement « socialement durable », c'est, comme le soulignent Jérôme Ballet, Jean-Luc Dubois et François-Régis Mahieu (2004), « **un développement qui garantit aux générations présentes et futures l'amélioration des capacités de bien-être (sociales, économiques ou écologiques) pour tous, à travers la recherche de l'équité d'une part, dans la distribution intra-générationnelle de ces capacités et, d'autre part, dans leur transmission inter-générationnelle** ».

Ma présentation se divise en deux parties : d'abord, j'aborderai la question de la quête d'une vision de la durabilité dans nos sociétés contemporaines, puis, je toucherai à la durabilité comme enjeu pour le Québec. La première partie se ventile en sept volets :

- 1) Du concept de développement au développement durable
- 2) Le « socialement équitable » ou la durabilité sociale
- 3) Le transport durable
- 4) Le programme d'action Agenda 21 et le développement urbain durable
- 5) Le classement des villes canadiennes par la Fondation Appleton
- 6) L'indice d'exclusion sociale reliée au transport
- 7) Les systèmes nationaux d'indicateurs de développement durable : le cas de la Suisse

La seconde partie se ventile en trois sections :

- 1) La Loi sur le ministère du Développement économique et régional et le développement régional durable au Québec
- 2) La loi et la Stratégie québécoise sur le développement durable
- 3) Le transport des personnes et la lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale au Québec

1. À la quête d'une vision de la durabilité

1.1 Du concept de développement au développement durable

Harry Truman, alors président des États-Unis, dans son discours sur l'état de l'union du 20 janvier 1949, décrit le développement comme une référence générale pour des politiques à l'échelle mondiale. Le développement des pays dits sous-développés se ferait au moyen de l'avance scientifique et du progrès industriel. De ce fait, ce discours institua le « sous-développement », mais aussi le caractère transitif du développement, car l'objectif du président était de développer les pays qui ne l'étaient pas encore. L'indicatif de référence serait le produit national brut (PNB) par habitant. La croissance économique serait donc l'indicateur du développement d'un pays.

En 1962, dans le rapport du secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies U. Thant, le développement n'est plus simplement synonyme de croissance économique, c'est une croissance économique accompagnée de transformations.

En 1964, François Perroux, dans son livre *L'Économie au XX^e siècle*, parle du développement comme étant la combinaison des changements mentaux et sociaux d'une population qui la rendent apte à faire croître, cumulativement et durablement, son produit réel global.

Puis, à la fin des années 1960 et au début des années 1970 apparaît le concept de développement durable. Le Club de Rome (1968) et le rapport Meadows *The Limits of Growth* (1972), du Massachusetts Institute of Technology, en firent apparaître les prémices, mais sans pour autant le nommer clairement. La Conférence des Nations Unies sur l'Environnement Humain (CNUEH), organisée à Stockholm par Maurice Strong en 1972, axée sur l'environnement, mit en avant la nécessité mais aussi la possibilité de concevoir et de mettre en œuvre des stratégies de développement socio-économiques équitables, respectueuses de l'écologie, c'est-à-dire des stratégies d'écodéveloppement. On vit donc apparaître l'intégration de l'environnement dans la planification du développement.

En 1974, durant la Conférence des Nations Unies de Coyoacán, le représentant des États-Unis condamna cette expression d'écodéveloppement. On créa alors l'idée d'un développement qui ne soit pas guidé uniquement par des considérations économiques, mais qui prenne en compte des exigences sociales et écologiques. Les Anglo-Saxons introduisirent la notion de *sustainable development*.

Le conseil dirigeant du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) affirma en mai 1975 que « La gestion de l'environnement implique le développement durable (*sustainable*) de tous les pays, destiné à satisfaire les besoins humains essentiels sans transgresser les limites externes posées par la biosphère au comportement humain ».

En 1986, dans sa Déclaration sur le Droit au Développement, l'ONU écrivit ce qui suit : « Le développement est un processus global, économique, social, culturel et politique, qui vise à améliorer sans cesse le bien-être de l'ensemble de la population ».

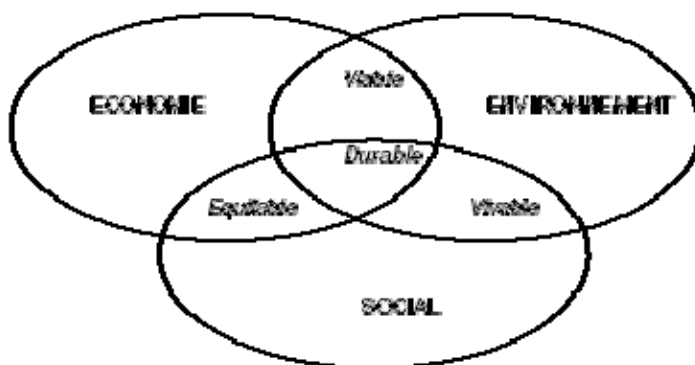
et de tous les individus, sur la base de leur participation active, libre et significative au développement et au partage équitable des bienfaits qui en découlent. »

En 1987, le rapport Brundtland affirma que : « **Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre les capacités des générations futures de répondre aux leurs.** » Depuis, tout le discours sur le développement durable se réfère à cette définition fondamentale.

En 1992, le Sommet de Rio (rassemblant 178 pays) lia définitivement les questions d'environnement et de développement en adoptant un texte fondateur, la Déclaration de Rio sur l'Environnement et le Développement, et un document de proposition, non juridiquement contraignant mais faisant autorité : l'Agenda pour le XXI^e siècle, dit Agenda 21.

Enfin, la Conférence Habitat II, tenue à Istanbul en 1996, précise le concept de développement durable en affirmant qu'il s'agit du « développement durable des êtres humains, qui recouvre à la fois le développement économique, le progrès social et culturel et la protection de l'environnement, dans le respect intégral de tous les droits et libertés fondamentaux, y compris le droit au développement ».

Ainsi, le développement durable intègre trois dimensions : l'environnement, l'économie et le social. Il s'agit d'un développement environnementalement viable, économiquement viable et socialement équitable.



La majorité de ceux et celles qui se préoccupent de développement durable concentrent leurs efforts sur l'intégration de l'économie et de l'environnement, laissant en suspens la question du « socialement équitable ».

1.2 Le « socialement équitable » ou la durabilité sociale

La durabilité sociale demeure encore l'objet de peu d'investigations. Tout d'abord, elle conduit à la problématique d'un développement « socialement durable » qui ne réduit pas la dimension sociale au seul aspect de la pauvreté, mais considère l'ensemble des interactions entre sphères économique, écologique et sociale et leurs effets sur les situations de pauvreté, de vulnérabilité ou d'exclusion. Ensuite, s'appuyant sur les capacités à réagir des personnes face à de telles situations, elle conduit à rechercher comment les combiner de façon optimale pour réduire la vulnérabilité, ce qui implique de bien connaître ces capacités et leur structure. Enfin, face aux conséquences pas forcément positives des politiques publiques sur les structures de capacité des personnes et des ménages, on peut préconiser l'élaboration de principes de précaution sociale, qui ont pour but d'assurer la durabilité sociale du développement.

La durabilité sociale, ou développement « socialement durable », c'est, comme le soulignent Jérôme Ballet, Jean-Luc Dubois et François-Régis Mahieu (2004), « **un développement qui garantit aux générations présentes et futures l'amélioration des capacités de bien-être (sociales, économiques ou écologiques) pour tous, à travers la recherche de l'équité d'une part, dans la distribution intra-générationnelle de ces capacités et, d'autre part, dans leur transmission inter-générationnelle** ».

Cette définition implique que les capacités d'amélioration du bien-être soient réparties équitablement, pour les générations actuelles comme pour les générations à venir, et que les politiques publiques – qu'elles soient économiques, sociales ou écologiques – n'engendrent pas de dysfonctionnements sociaux qui provoqueraient leur dégradation irréparable.

On remarque ainsi que la notion de « capacités » est finalement au cœur de la définition du concept de développement socialement durable.

L'approche par les « capacités » ou « capabilités » s'appuie notamment sur les travaux du Prix Nobel de l'économie, Amartya Sen.

Selon la note de traduction française de Sen (2000), le mot *capability* existe en anglais, à côté d'autres comme *ability*, et signifie « capacité », « aptitude », « possibilité », etc. Le mot « capabilité » est un néologisme venu du terme anglais *capability*, qui ne trouve pas de concordance exacte en français. Sen définit précisément ce mot : « l'ensemble des modes des *fonctionnements* humains qui sont potentiellement accessibles à une personne, qu'elle les exerce ou non ». Selon la même note de traduction, le mot « fonctionnements » a été choisi pour traduire *functionings*, au lieu de « modes de fonctionnement », une expression plus conforme à l'usage français. Le mot « fonctionnements » dans le sens d'Amartya Sen n'a rien à voir donc avec ses connotations « mécaniques ». Il désigne ici toutes les façons d'être et d'agir des individus, par exemple être bien nourri, participer à la vie collective, etc.

En tant que mode de pensée, l'approche de la « capabilité » offre une manière particulière de penser les sujets normatifs et à évaluer. Elle fournit un cadre pour

analyser une variété de sujets sociaux, par exemple le bien-être, la pauvreté, la liberté, le développement, le préjugé sexiste, les inégalités, la justice et l'éthique sociale. Elle définit les contraintes sociales qui compromettent et limitent le bien-être. L'approche de la « capabilité » peut être utilisée pour mesurer la pauvreté ou l'inégalité. Elle offre également une perspective qui peut servir pour l'évaluation d'efficacité et en tant qu'élément important de la théorie de la justice; elle offre une dimension particulière pour l'évaluation, mais elle n'est pas la théorie de la justice elle-même.

L'approche de la « capabilité » comprend *la liberté d'accomplir* en général et *la « capabilité » de fonctionner* en particulier. Ses éléments principaux sont les *fonctionnements* et les « *capabilités* ». Le fonctionnement désigne les *êtres et faits* de la personne, alors que la « capabilité » signifie *les combinaisons variées des fonctionnements qu'une personne a la possibilité d'accomplir*. La « capabilité » est ainsi une série de vecteurs des fonctionnements, reflétant la liberté personnelle à mener une sorte de vie ou une autre. Les fonctionnements et la « capabilité » d'une personne sont ainsi très étroitement corrélés mais distincts. Un fonctionnement est une réalisation, alors qu'une « capabilité » est la capacité à accomplir. Les fonctionnements sont, dans un sens, reliés plus directement aux conditions de vie, car ils en sont des aspects différents. Les « capabilités », par contre, sont la notion de liberté, dans le sens positif : quelles opportunités réelles avez vous par rapport à la vie que vous pouvez mener.

À titre d'exemple, prenons le cas suivant. Deux individus qui marchent cinq km pour se rendre au travail peuvent être considérés comme n'ayant pas le fonctionnement « d'être confortablement mobiles ». La personne A habite dans une région où les services de transports collectifs sont trop rares et les prix pour accéder à une voiture particulière, trop élevés. Elle n'a ainsi aucun choix. La personne B possède une voiture et habite dans une région où les services de transports collectifs sont très efficaces, mais elle décide de se rendre au travail à pied pour rester en forme. Bien que les deux personnes n'aient pas le fonctionnement d'être confortablement mobiles, la liberté dont elles disposent pour réaliser ce fonctionnement est bien différente. Pour résoudre ce problème, le concept de la « capabilité » concerne aussi les fonctionnements qu'une personne « aurait pu réaliser ». La personne B possède ainsi ce fonctionnement, alors que la personne A ne l'a pas. Les fonctionnements sont alors une gamme de choses qu'une personne *fait* ou *peut faire* dans sa vie.

L'existence humaine est donc constituée d'un ensemble de façons d'être et d'agir interreliées qu'Amartya Sen appelle fonctionnements et qui peuvent être combinés de diverses manières en modes de vie. À la suite des travaux d'Amartya Sen, le concept de « capabilité » a pu intégrer entre autres l'analyse de l'inégalité. On sort ainsi de la seule référence à la consommation ou au revenu pour mesurer les inégalités. Celles-ci peuvent de la sorte être analysées en comparant les réalisations effectives des individus (leurs accomplissements) ou les possibilités réelles qu'ils ont de réaliser ce à quoi ils accordent de la valeur (leur liberté d'accomplir) au sein d'une organisation sociale.

Comme l'indique Sahondra Razakatiana (2006), la prise en compte de la pauvreté, la vulnérabilité, les inégalités inter et intragénérationnelles avec des risques d'explosion sociale amènent à s'intéresser à la dimension sociale du développement durable.

Autrement dit, un développement socialement durable relie la lutte contre la pauvreté, sous ses différentes formes :

- d'accessibilité ou de droit
- de capacités, notamment en fonction de l'accroissement des potentialités
- de la régulation des formes correspondantes d'inégalités et de vulnérabilité dans la génération actuelle et dans la transmission aux générations futures.

L'exclusion sociale, avec la non-accessibilité de certaines catégories de personnes à des biens et des services, l'existence de trappes de pauvreté qui pénalisent les femmes et maintiennent leurs enfants en situation de besoin, empêche la transmission équitable des capacités d'une génération à l'autre.

Comme le souligne J.P. Orfeuil, dans *Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir* :

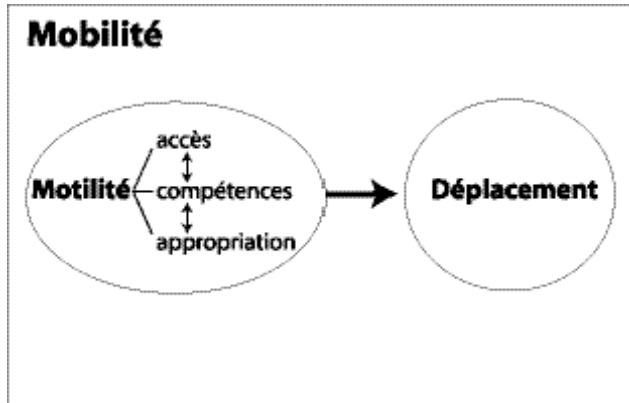
« Se déplacer au quotidien n'a jamais été aussi facile qu'aujourd'hui, grâce à la diffusion de l'automobile et aux progrès des transports publics. Jamais aussi facile, certes, mais jamais aussi nécessaire, tant la vie quotidienne a changé d'échelle et de rythme. Mais jamais aussi sélectif pourtant, car se déplacer est difficile pour ceux que les handicaps culturels, éducatifs, économiques, privent d'une mobilité sans souci. Or plus on est pauvre, plus il est nécessaire de se déplacer, plus il est difficile de le faire, plus cela coûte cher, moins on accède au potentiel de la ville, et plus on risque d'être entraîné dans des spirales qui mènent à la très grande pauvreté, à la marginalité, à l'exclusion. »

Pour décrire et analyser le potentiel de mobilité dont un acteur dispose, Vincent Kaufman et Christophe Jemelin (2004), de l'École polytechnique de Lausanne, en Suisse, proposent la notion de « motilité ». Le terme est utilisé en biologie et en médecine pour évoquer la capacité d'un animal à se mouvoir (par exemple, la motilité du poisson), celle d'une cellule ou d'un organe (par exemple l'œil).

La motilité se compose de l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à être mobile dans l'espace, soit par exemple les capacités physiques, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les systèmes techniques de transport et de télécommunication existants et leur accessibilité, les connaissances acquises, comme celles qui permettent l'obtention d'un permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc. La motilité se compose donc de facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation (l'évaluation de l'offre par rapport à ses projets).

- **L'accessibilité.** L'accessibilité renvoie à la notion de service. Il s'agit de l'ensemble des conditions en termes de prix, d'horaires, etc. auxquelles une offre peut être utilisée.
- **Les compétences.** Les compétences se réfèrent aux savoir-faire des acteurs. Deux aspects sont centraux dans leur dimension : les savoirs acquis et les capacités organisationnelles, comme la manière de programmer ses activités (recherche d'information, réactivité, etc.).

• **L'appropriation.** L'appropriation est le sens donné par les acteurs à l'accès aux compétences. Elle relève donc des stratégies, des perceptions et des aptitudes, construites notamment par l'intériorisation de normes et de valeurs.



Hamburg et al. (1996) constatent qu'en fait, les transports, dans le sens de la mobilité physique, sont très liés au droit à la vie, à la liberté et à la recherche du plaisir. Selon eux, nous ne sommes pas obligés de garantir *tous les déplacements*. Ce qu'il faut garantir, c'est seulement l'égalité pour *la mobilité de base*. Cette mobilité peut être considérée comme *un seuil minimal*. Comme elle est définie précédemment, cette mobilité est celle du déplacement physique qui fournit l'accessibilité de base. Ainsi, la capacité individuelle à accéder aux biens, aux services et aux activités de la société est considérée comme de grande importance.

L'application de la notion du droit au transport (la mobilité) de base va donner une modification significative, notamment pour les individus n'étant pas capables d'accéder aux services fondamentaux, par exemple la santé ou l'emploi. Comme l'ont indiqué Orfeuill et Wenglenski (2002), « l'incapacité de se déplacer » peut signifier « l'incapacité de trouver un emploi ». Les transports en tant que mobilité de base sont ainsi dignes d'être considérés comme un droit important dans la vie.

En France, cette question figure en bonne place dans la loi du 30 décembre 1982 sur l'orientation des transports intérieurs (LOTI), qui favorise la mise en œuvre progressive du droit au transport et à l'utilisation des transports publics sans discriminer les autres modes de déplacement.

L'article 1 de la loi stipule ce qui suit :

« Le système des transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. [...] Ces besoins des usagers sont satisfaits par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectif le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même les transports de ses biens ou de les confier à l'organisme ou l'entreprise de son choix. »

Pour sa part, l'article 2 énonce que :

« La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accessibilité, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite. Les catégories sociales défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines ou d'accessibilité difficile du territoire national, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation. Le droit au transport comprend le droit pour les usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation. »

Ce concept « place déjà la mobilité dans un cadre normatif; les transports en tant que secteur économique ne peuvent par conséquent être considérés uniquement comme un bien privé ». Cette transformation de la perception des transports de « bien privé » en « droit pour tous les usagers » est un point fort et très important de la LOTI.

1.3 Le transport durable

Depuis 50 ans, la mobilité des personnes a connu une croissance très forte, permettant de faire de grands progrès économiques et sociaux, mais aujourd'hui, cette croissance détruit peu à peu les bienfaits dont elle était l'origine. Ainsi, l'évolution et l'expansion des transports deviennent un sérieux problème pour les pays qui souhaitent mettre en place une politique de développement durable.

Pour répondre à ces problèmes et avancer vers des objectifs environnementaux, sociaux et économiques, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), l'Agence internationale de l'énergie (AIE), la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et plusieurs autres organismes et gouvernements ont organisé une série de six réunions entre 1990 et 1994. Ces rencontres ont démontré que des solutions techniques ne suffiraient pas à elles seules à réduire les effets du secteur des transports sur l'environnement, surtout lorsque l'on considère l'augmentation du nombre de véhicules et l'accroissement de leur utilisation.

La conférence internationale « Vers des transports durables », organisée conjointement par l'OCDE et Environnement Canada à Vancouver en 1996, a dégagé neuf principes relatifs au transport durable.

Principes :

A- *Les principes relatifs aux personnes et à leurs déplacements*

Principe n°1 : *Accès*

Principe n°2 : *Équité*

Principe n°3 : *Responsabilité individuelle et responsabilité collective*

Principe n°4 : *Responsabilité individuelle*

Principe n°5 : *Éducation et participation du public*

B- *Les principes relatifs à l'environnement et à l'économie*

Principe n°6 : *Prévention de la pollution*

Principe n°7 : *Utilisation de l'espace et des ressources*

Principe n°8 : *Comptabilisation des coûts complets*

Principe n°9 : *Bien-être économique*

Les deux premiers principes, l'accès et l'équité, reflètent la durabilité sociale en matière de transport.

Principe n°1 : *Accès* : « Tout être humain a droit à un accès raisonnable aux personnes, aux lieux, aux biens et aux services ainsi qu'à une information sérieuse qui lui permette de s'orienter vers les transports durables. »

Principe n°2 : *Équité* : « Les États et le milieu des transports doivent s'efforcer d'assurer l'équité sociale, interrégionale et intergénérationnelle, tout en répondant aux besoins fondamentaux de tous en matière de transport, y compris les femmes, les démunis, les ruraux et les handicapés. Les économies développées doivent œuvrer en partenariat avec les économies en développement pour favoriser les transports durables. »

1.4 Le programme d'action Agenda 21 et le développement urbain durable

Le chapitre 28 d'Action 21 (le programme adopté par les États participants à la conférence de Rio) reconnaît aux collectivités locales le rôle essentiel d'acteurs du développement durable.

La conférence de Rio marque un tournant, d'une part parce que les États signataires d'Action 21 se sont engagés à ce que leurs collectivités adoptent un plan local et d'autre part, parce qu'en marge de cette conférence, il s'est tenu une rencontre parallèle qui a abouti à la signature d'un engagement direct des villes en faveur du développement durable. Cette rencontre, tenue à Curitiba, a réuni quatre associations internationales de villes (International Union of Local Authorities, Fédération mondiale des cités unies, Métropolis et Sommet des grandes villes du monde). Trois cents maires, élus et représentants d'associations y ont participé. Elle s'est terminée avec la signature de « L'engagement de Curitiba », par lequel les responsables de gouvernements locaux signataires se sont engagés à faire de leurs villes des milieux viables, en mettant en œuvre un plan d'action ou un Agenda 21 local.

Le programme d'action Agenda 21 local découle du Sommet de la terre, tenu à Rio en 1992. Il vise à intégrer le développement durable à l'échelle des collectivités pour améliorer la qualité de vie des populations. On compte aujourd'hui plus de 6 500 Agendas 21 locaux dans le monde, dont la majorité en Europe. Au Québec, les municipalités de Saint-Félicien et Sorel-Tracy ont adopté le leur et d'autres villes sont inscrites dans cette démarche.

1.5 Le classement des villes canadiennes par la Fondation Appleton

En septembre 2007, la Fondation Appleton a publié son premier classement des 27 régions métropolitaines de recensement (RMR) comptant une population de plus de 125 000 habitants. Son document *SMART Transportation Ranking Report* établit une classification sur la base de 17 indicateurs regroupés en quatre catégories : qualité de l'air, politique publique, politique de transport, adaptation technologique. Globalement, Ottawa-Gatineau arrive en 3^e position, tandis que Montréal, Sherbrooke, Québec et Saguenay arrivent en 5^e, 7^e, 9^e et 13^e position respectivement.

Qualité de l'air						
	CIBLE	Ottawa-Gatineau	Montréal	Sherbrooke	Québec	Saguenay
Émissions de CO ₂ (dioxyde de carbone) selon les ventes d'essence par habitant, en tonnes (2005)	1,47	2,3	3,1	2,10	2,2	2,0
Médiane de CO (monoxyde de carbone) quotidien maximum observé, parties par million (2005)	0,3	0,6	0,8	0,3	0,5	0,3
Médiane de O ₃ (ozone au sol) maximum quotidien observé, parties par million (2005)	25,63	37,38	40,88	36,38	33,13	30,13
Nombre de véhicules enregistrés par habitant (2005)	0,49	0,5	0,49	0,5	0,54	0,55
Politique publique						
Pourcentage de la population de la RMR vivant dans une municipalité ayant un règlement régissant la marche au ralenti (2007)	100 %	95 %	50 %	79 %	0 %	0 %
Pourcentage de maisons en rangée et d'appartements par rapport aux	89 %	48 %	63 %	61 %	51 %	40 %

mises en chantier d'habitations (2006)						
Escompte en pourcentage sur un laissez-passer de transport public accordé aux employés de la plus grande ville de la RMR qui l'achètent au travail (juin 2007)	89 %	15 %	0 %	0 %	5 %	0 %
Pourcentage de la différence du coût entre les modèles à essence et les modèles hybrides d'une Honda Civic 2007 couvert par des incitatifs fiscaux provinciaux (août 2007)	100 %	23,3 %	23,1 %	23,1 %	23,1 %	23,1 %
Politique de transport						
Pourcentage du stock résidentiel de la RMR défini comme étant des appartements ou des maisons en rangée (2001)	84 %	47 %	62 %	51 %	52 %	42 %
Kilomètres de service de transport public annuels générés par revenu régulier de déplacements par habitant, excluant le transport ferroviaire et l'autocar (2005)	71	47	43	23	26	29
Pourcentage de la main-d'œuvre de la RMR qui se rend au travail en bicyclette, à pied ou en transport en commun (2001)	36,5 %	25,5 %	27,2 %	12,7 %	17,2 %	8,8 %
Pourcentage du nombre total de kilomètres de transport public gratuit dans le noyau central (2005)	Oui	Non	Non	Non	Non	Non
Coût annuel d'un laissez-passer	0,67 %	0,96 %	1,55 %	1,22 %	1,22 %	1,19 %

d'adulte pondéré par la population et rajusté au revenu total médian des ménages (2005)						
Pourcentage de la main-d'œuvre de la RMR qui détient un laissez-passer de transport public délivré par un employeur (2006)	4,16 %	3,1 %	0,05 %	0 %	1,12 %	0 %
Adaptation technologique						
Pourcentage du parc d'autobus du transport en commun de la RMR utilisant des carburants alternatifs, excluant les autocars (mars 2007)	39,48 %	4 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Pourcentage du parc de taxis et de limousines de la RMR mus par des moyens hybrides essence-électricité	100 %	0 %	0,07 %	0 %	0,71 %	0 %
Pourcentage du parc de véhicules municipaux de la RMR mus par des carburants alternatifs (2007)	48,3 %	0 %	1 %	0 %	2 %	0 %
Résultats						
Rang		3	5	7	9	13
Score		71	68	60	59	54
Note		B	B	C	C	C

Il est intéressant de regarder de plus près un de ces 17 indicateurs, soit le coût annuel d'un laissez-passer d'adulte pondéré par la population et rajusté au revenu total médian des ménages (2005).

Cela indique combien, dans une RMR donnée, un adulte achetant un laissez-passer mensuel de transport en commun paie pour se déplacer au cours d'une année; on va ensuite comparer cette somme à celle qu'il paierait dans le cas où le protocole de Kyoto était respecté. La cible idéale de cet indicateur est de 0,67 %. Elle a été fixée à 25,5 % de moins que le meilleur pointage obtenu par une RMR dans le classement, en l'occurrence la RMR d'Abbotsford, en Colombie-Britannique (soit 75 % de 0,90 %). Les 25,5 % représentent la diminution nécessaire du taux canadien d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂) provenant du transport routier en 2005 afin d'égaliser celui qui est de 6 % inférieur au taux canadien de 1990. Ce dernier taux reflète les

intentions canadiennes annoncées en fonction du protocole de Kyoto. Ainsi, la cible de 0,67 % représente ce que toutes les RMR devraient viser pour que ce protocole soit respecté. Il est à noter que le Rapport de la Fondation Appleton indique que cette cible devrait être atteinte sur un horizon de 10 ans, soit en 2017. Certes, plus le taux actuel d'une RMR est élevé, plus celle-ci devra faire des efforts additionnels, mais cela permet de mesurer, dans une perspective de développement durable, ce que les usagers du transport en commun dans les RMR paient en trop, parce que les gestionnaires du transport ne respectent pas le protocole de Kyoto.

Le tableau suivant indique les revenus totaux médians des RMR du Québec.

Revenu total médian selon le type de famille, par région métropolitaine de recensement en 2005 (toutes les familles de recensement)	Toutes les familles de recensement, en dollars
Saguenay (Québec)	58 900
Québec (Québec)	64 900
Sherbrooke (Québec)	56 100
Montréal (Québec)	58 600
Ottawa-Gatineau (partie Québec, Ontario-Québec)	68 500
Ottawa-Gatineau (partie Ontario, Ontario-Québec)	80 300
Les familles de recensement comprennent les ménages comptant un couple, avec ou sans enfants, et les familles monoparentales. Source: http://www40.statcan.ca/102/cst01/famil107a_f.htm	

À titre d'exemple, le laissez-passer mensuel de transport en commun à Sherbrooke coûte 57 \$. Alors, $57 \$ \times 12 = 684 \$$ par année. Puis, 684 \$ divisés par 56 100 \$ du revenu total médian donnent 1,22 %. Si Sherbrooke atteignait la cible du protocole de Kyoto d'ici à 2017, le laissez-passer mensuel ne coûterait que 33,35 \$ par mois (soit $31,35 \times 12 = 376,20 \$$ par année; $376 \$$ divisés par 56 100 \$ = 0,67 %). Les Sherbrookoïses déboursent donc plus de 80 % plus cher pour leur transport en commun que la situation idéale (en termes de développement durable) selon le classement de la Fondation Appleton.

En 2007, le coût d'un laissez-passer mensuel d'adulte pour le transport standard était respectivement de 69 \$, 65 \$, 73 \$, 72,50 \$, 58,50 \$ et 66,35 \$ à Gatineau, Montréal, Longueuil, Laval, Saguenay et Québec. Il est à noter que la RMR de Montréal est desservie par 13 sociétés de transport : CIT Chambly-Richelieu-Carignan, CIT La Presqu'île, CIT Laurentides, CIT Le Richelain, CIT Roussillon, CIT Sorel-Varennes, CIT Sud-Ouest, CIT Vallée du Richelieu, CRT Lanaudière, OMIT Sainte-Julie, RTC Longueuil, STL Laval et STM Montréal.

Le tableau suivant présente les écarts entre la situation actuelle et la cible idéale pour différents territoires québécois. Le revenu total médian de la RMR de Montréal a été utilisé pour le calcul des territoires de la STM, du RTL et de la STL.

Écarts à combler entre 2007 et 2017 selon le classement de la Fondation Appleton pour le coût annuel d'un laissez-passer d'adulte pondéré par la population et rajusté au revenu total médian des ménages (2005)							
STS Sherbrooke				STM Montréal			
	Tarif 2007	Tarif idéal	Écart		Tarif 2007	Tarif idéal	Écart
Mensuel	57,00 \$	31,35 \$	81,82 %	Mensuel	65,00 \$	32,75 \$	98,47 %
Annuel	684,00 \$	376,20 \$		Annuel	780,00 \$	393,00 \$	
Ratio	0,0122	0,0067		Ratio	0,0133	0,067	
Gatineau				RTL Longueuil			
	Tarif 2007	Tarif idéal	Écart		Tarif 2007	Tarif idéal	Écart
Mensuel	69,00 \$	32,90 \$	109,73 %	Mensuel	73,00 \$	32,75 \$	122,90 %
Annuel	828,00 \$	394,80 \$		Annuel	876,00 \$	393,00 \$	
Ratio	0,0121	0,067		Ratio	0,0149	0,067	
Saguenay				STL Laval			
	Tarif 2007	Tarif idéal	Écart		Tarif 2007	Tarif idéal	Écart
Mensuel	58,50 \$	36,25 \$	61,38 %	Mensuel	72,50 \$	32,75 \$	121,37 %
Annuel	702,00 \$	435,00 \$		Annuel	870,00 \$	393,00 \$	
Ratio	0,0119	0,067		Ratio	0,0148	0,067	
RT Québec				RMR Montréal			
	Tarif 2007	Tarif idéal	Écart		Tarif 2007	Tarif idéal	Écart
Mensuel	66,35 \$	36,25 \$	83,03 %	Mensuel	75,69 \$	32,75 \$	131,11 %
Annuel	796,20 \$	435,00 \$		Annuel	908,30 \$	393,00 \$	
Ratio	0,0123	0,067		Ratio	0,0155	0,067	

Les chiffres précédents n'abordent pas la question du « socialement équitable » du développement durable, mais strictement sa dimension écologique.

1.6 L'Indice d'exclusion sociale reliée au transport

En 2003, la Fondation de la Fédération internationale de l'automobile (FIA Foundation) finança des recherches sur l'exclusion sociale et le transport dans les pays du G7 (Allemagne, Canada, États-Unis, France, Italie, Japon, Royaume-Uni). Ces recherches sont disponibles (en anglais seulement) sur le site http://www.fiafoundation.com/policy/road_safety/news/social_exclusion.html.

La recherche canadienne fut menée par Todd Litman, de l'Institut de politique de transport de Victoria, et présentée dans un article intitulé *L'inclusion sociale comme objectif de planification du transport au Canada – Contribution à la comparaison des pays du G7 de la Fondation de la FIA*.

Litman présente un indice d'exclusion sociale reliée au transport. Il affirme ce qui suit :

« Il est souvent utile d'avoir un indice quantifié pour comparer et suivre les impacts dans le temps, et pour évaluer les solutions potentielles. Un tel indice peut aider les planificateurs à déterminer quels groupes géographiques ou démographiques éprouvent une exclusion sociale significative et comment les ressources afin d'améliorer l'inclusion sociale sont le plus efficacement investies.

Je propose l'indice d'exclusion sociale en termes de transport tel que écrit dans le tableau 2. Il utilise six facteurs qui représentent divers aspects de l'accès, évalués de 0 à 5 en utilisant divers indicateurs, jusqu'à une évaluation maximale de 30. Un individu ou un groupe qui a une faible évaluation (disons moins de 10) sur cette échelle pourrait être considéré comme faisant face à des problèmes significatifs d'exclusion sociale. Naturellement, ces facteurs et indicateurs peuvent être rajustés ou pondérés selon le besoin pour refléter différentes conditions et priorités. »

Tableau 2 : Indice d'exclusion sociale en matière de transport

Facteur	Définition	Indicateurs	Évaluation
Besoin de mobilité	Nombre de voyages « essentiels » en dehors de la maison qu'une personne doit faire	De 5, soustraire un point chacun pour : inscrit à l'école, travaille en dehors de la maison, est un aidant naturel (responsable d'enfants ou d'adultes handicapés), a des conditions médicales spéciales (telle que la dialyse), a d'autres responsabilités qui exigent de voyager fréquemment	
Accès en termes d'aménagement du territoire	Distance moyenne de déplacements aux destinations communes, basée sur la concentration et le mélange d'aménagements du territoire, et sur la connectivité du réseau de transport	Un point pour chaque type différent de services publics (épiceries, autres magasins de vente au détail, bureau de poste, école, parc) à moins de 0,5 kilomètre des résidences	
Capacité physique et de communications	La capacité physique et de communications d'un individu	Un point pour pouvoir marcher un kilomètre, conduire une bicyclette sur 3 kilomètres, parler et lire la langue locale, avoir le téléphone résidentiel, avoir le service résidentiel d'accès à Internet.	
Accès à une automobile	La capacité d'un individu d'utiliser une automobile	Un point chacun pour avoir un permis de conduire, un service de location de véhicules	

		ou de covoiturage dans le voisinage résidentiel, pour vivre dans un ménage qui possède au moins un véhicule motorisé, pour posséder une voiture personnelle (non partagée), pour avoir une route pavée importante à moins de 5 kilomètres de la maison	
Options de mobilité	Nombre d'options de mobilité autres que l'automobile dont un individu dispose pour faire un déplacement local	Un point chacun pour une conception (design) universelle adéquate (installations piétonnières conçues pour les personnes avec des incapacités) de la marche, de la bicyclette, des services locaux de transport en commun et d'un service de taxi	
Richesse financière	Capacité de payer pour des services de transport	Un point pour chaque quintile de revenu	
		Total	

Cet indice évalue chaque facteur de 0 (le pire) à 5 (le meilleur), ayant pour résultat une évaluation totale de 0 à 30. Les résultats indiquent le degré auquel un individu ou un groupe vit une exclusion sociale significative en raison de contraintes de transport.

1.7 Les systèmes nationaux d'indicateurs de développement durable : le cas de la Suisse

Depuis la conférence de Rio, différents pays ont travaillé à produire un système national d'indicateurs de développement durable (tant économiques et environnementaux que sociaux). Parmi ces pays, le cas de la Suisse mérite d'être signalé.

L'objectif du projet MONET (*Monitoring der Nachhaltigen Entwicklung = monitoring du développement durable*), lancé au printemps 2000, est de mettre en place un système d'indicateurs destiné à la surveillance du développement durable en Suisse. Ce système doit permettre de mesurer et de commenter la situation et l'évolution de la Suisse ainsi que sa position sur cette voie par rapport à celle des autres pays, dans une optique sociale, économique et écologique.

MONET est un système d'indicateurs dédié à la mesure du développement durable. Destiné à l'information de la population et des acteurs politiques, il offre plus de 120 indicateurs régulièrement mis à jour. Il est fondé sur une série de postulats qui fixent la direction à prendre pour aller vers une société durable. Les indicateurs, les

postulats ainsi que plusieurs publications peuvent être consultés sur le site www.monet.admin.ch.

Les quatre questions suivantes sont déterminantes :

1. Satisfaction des besoins – Quel est notre niveau de vie aujourd'hui?

Nous souhaitons tous pouvoir aménager notre vie dans une large mesure selon nos propres vœux. Le développement durable veut dire que chaque individu a le droit de vivre dans ce sens dignement.

2. Solidarité – Comment les ressources sont-elles réparties?

Le développement durable signifie que tous les individus doivent pouvoir accéder équitablement à des ressources importantes, comme l'argent, l'information, la santé et l'air propre. Les injustices, les grandes inégalités et la pauvreté doivent être combattues aux échelles nationale et internationale.

3. Préservation du capital – Que laissons-nous à nos enfants?

Le développement durable veut aussi dire que nous devons consommer aujourd'hui en pensant à nos enfants et petits-enfants. Les capitaux social, économique et écologique doivent être préservés et renouvelés. Nous ne devrions pas entamer le capital, mais ne vivre que des intérêts qu'il produit.

4. Découplage – Notre utilisation des ressources est-elle rationnelle?

La Suisse, pays hautement développé, présente aujourd'hui des modèles de production et de consommation qui ne ménagent pas suffisamment l'environnement ni les ressources. Si ces modèles étaient repris par tous les pays du monde, leurs conséquences ne seraient pas écologiquement supportables. Il convient donc d'utiliser les ressources naturelles de manière plus efficace. La consommation des ressources et de l'environnement doit en conséquence diminuer non seulement en termes relatifs, mais aussi en termes absolus.

Les besoins (existentiels) de tous les individus doivent être satisfaits, mais il convient de prendre en considération des aspects de répartition équitable et les limites de l'environnement naturel quant à la charge qu'il peut supporter. Ce défi complexe est représenté à l'aide du modèle tridimensionnel du développement durable. Celui-ci vise trois objectifs dits qualitatifs :

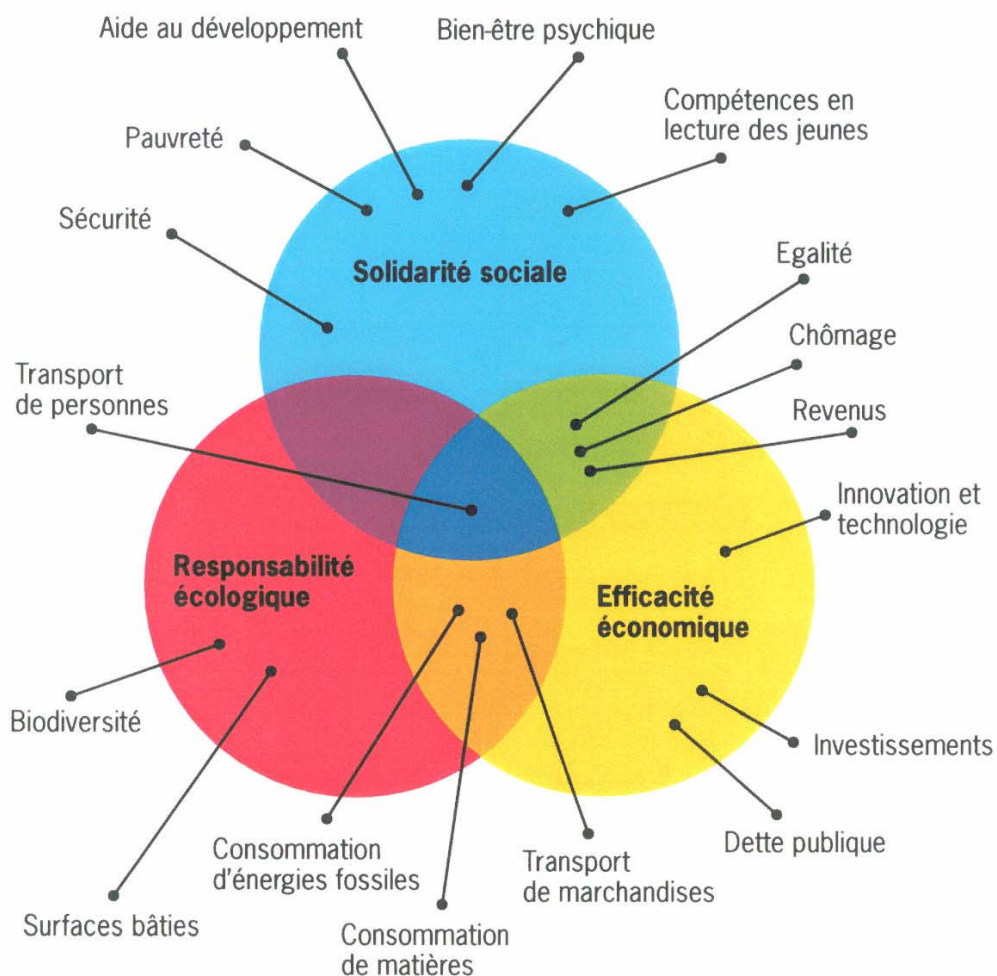
- la solidarité sociale ;
- l'efficacité économique ;
- la responsabilité écologique.

Ces objectifs s'influencent mutuellement. Ainsi, un développement économique durable n'est concevable que si les écosystèmes sont en bonne santé et si les êtres humains bénéficient d'une bonne formation. Mais les trois objectifs peuvent dans

certains cas être contradictoires. Le développement durable vise à concilier des optimisations, des processus d'évaluation transparents et des solutions valables à long terme. La figure de la page suivante présente la position des indicateurs-clés par rapport aux trois objectifs et à leurs intersections.

Source : *Le développement durable en bref : 17 indicateurs-clés pour mesurer le progrès*, Office de la statistique suisse.

Vue d'ensemble des indicateurs-clés, présentés selon les trois objectifs qualitatifs



2. La durabilité comme enjeu au Québec

2.1 La Loi sur le ministère du Développement économique et régional et le développement régional durable au Québec

Le 17 décembre 2003, l'Assemblée nationale du Québec a adopté le projet de loi n° 34, c'est-à-dire la Loi sur le ministère du Développement économique et régional. En conformité avec cette législation, 19 conférences régionales des élus (CRÉ) ont été créées le 1^{er} avril 2004, soit une pour chaque région administrative. La Montérégie fait exception : elle en compte trois (Longueuil, Montérégie-Est et Montérégie-Ouest, devenue Vallée-du-Haut-Saint-Laurent le 26 février 2006).

La conférence régionale des élus constitue, pour le territoire qu'elle représente, l'interlocuteur privilégié du gouvernement en matière de développement régional.

Selon l'article 99 d de la Loi sur le ministère du Développement économique et régional :

Chaque conférence régionale des élus a principalement pour mandat d'évaluer les organismes de planification et de développement au palier local et régional, dont le financement provient en tout ou en partie du gouvernement, de favoriser la concertation des partenaires dans la région et de donner, le cas échéant, des avis au ministre sur le développement de la région.

Plan quinquennal de développement

La conférence régionale des élus établit un plan quinquennal de développement définissant, dans une perspective de développement durable, les objectifs généraux et particuliers de développement de la région et en tenant compte en priorité de la participation à la vie démocratique de la région des jeunes et, selon les principes de l'égalité et de la parité, des femmes.

Ainsi, toutes les conférences régionales des élus ont adopté un plan quinquennal de développement régional durable.

2.2 La loi et la Stratégie québécoise sur le développement durable

La Loi sur le développement durable a été sanctionnée le 19 avril 2006. Elle a pour objet d'instaurer un nouveau cadre de gestion dans l'Administration afin que l'exercice de ses pouvoirs et de ses responsabilités s'inscrive dans la recherche du développement durable.

Les mesures prévues par la loi concourent à mieux intégrer la recherche du développement durable dans les politiques, les programmes et les actions de l'Administration, ainsi qu'à assurer la cohérence des actions gouvernementales en ce domaine, notamment par la prise en compte d'un ensemble de principes et par l'adoption d'une stratégie à cet effet.

Dans le cadre des mesures proposées, selon l'article 2 de la loi, le « développement durable » s'entend d'un développement qui répond aux besoins du présent sans

compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Il s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.

En septembre 2007, le gouvernement a entrepris une consultation, en commission parlementaire, sur une stratégie gouvernementale en développement durable.

La vision stratégique proposée s'énonce comme suit :

Une société où la qualité de vie du citoyen est et demeurera une réalité. Une société responsable, innovatrice et capable d'excellence dans toutes ses réalisations. Une société misant sur l'harmonie entre le dynamisme économique, la qualité de l'environnement et l'équité sociale.

La stratégie définit trois enjeux :

- Enjeu 1* : Développer la connaissance
- Enjeu 2* : Promouvoir l'action responsable
- Enjeu 3* : Favoriser l'engagement

Enfin, la stratégie formule neuf orientations :

- Orientation 1* : Informer, sensibiliser, éduquer, innover
- Orientation 2* : Réduire et gérer les risques pour améliorer la santé, la sécurité et l'environnement
- Orientation 3* : Produire et consommer de façon responsable
- Orientation 4* : Accroître l'efficacité économique
- Orientation 5* : Répondre aux changements démographiques
- Orientation 6* : Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée
- Orientation 7* : Sauvegarder et partager le patrimoine collectif
- Orientation 8* : Favoriser la participation à la vie collective
- Orientation 9* : Prévenir et réduire les inégalités sociales et économiques

Un des objectifs de la dernière orientation est de prévenir la pauvreté et l'exclusion sociale et de lutter contre ces états. Cependant, nulle part la stratégie ne parle de transport durable de façon explicite.

2.3 Le transport des personnes et la lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale au Québec

Le Québec a adopté, en décembre 2002, la Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Québec y a défini ce qu'il entendait par « pauvreté », mais pas ce que signifie « exclusion sociale ».

Selon cette loi, la pauvreté, c'est :

« la condition dans laquelle se trouve un être humain qui est privé des ressources, des moyens, des choix et du pouvoir nécessaires pour acquérir et maintenir son autonomie économique ou pour favoriser son intégration et sa participation à la société ».

Ainsi, cette définition de la pauvreté n'est pas limitée à une dimension purement monétaire, mais plutôt à la vision de « capacités » d'Amartya Sen à l'égard du concept de développement socialement durable.

Dans la foulée de cette loi, Québec a dévoilé une stratégie nationale et un plan d'action visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale. De plus, il a créé deux organismes de suivi : le Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale ainsi que le Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion.

Les buts poursuivis par la stratégie nationale sont les suivants :

- 1) Promouvoir le respect de la dignité des personnes en situation de pauvreté et lutter contre les préjugés à leur égard
- 2) Améliorer la situation économique et sociale des personnes et des familles qui vivent dans la pauvreté et qui sont exclues socialement
- 3) Réduire les inégalités qui peuvent nuire à la cohésion sociale
- 4) Favoriser la participation des personnes et des familles en situation de pauvreté à la vie collective et au développement de la société
- 5) Développer et renforcer le sentiment de solidarité dans l'ensemble de la société québécoise afin de lutter collectivement contre la pauvreté et l'exclusion sociale.

Le Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale est un organisme public. Sa mission principale est de conseiller le ministre responsable de l'application de la Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Il formule ses commentaires et ses recommandations au ministre concernant l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des actions que mène le gouvernement dans le cadre de la Stratégie nationale de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Le comité consultatif joue également un rôle de vigie à l'égard des politiques gouvernementales quant à leurs effets sur la pauvreté et l'exclusion sociale.

C'est dans l'esprit de la Loi visant à lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale que le Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion (CEPE) a été mis en place au printemps 2005. Rattaché au ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MESS), le CEPE est un lieu d'observation, de recherche et d'échange visant à fournir des

renseignements fiables et rigoureux en matière de pauvreté et d'exclusion sociale. Il est géré par un comité de direction composé de professionnels provenant des milieux gouvernemental, universitaire et de la recherche ainsi que d'autres œuvrant auprès de personnes en situation de pauvreté ou d'exclusion sociale. Il a pour fonctions de recueillir, d'intégrer, de compiler, d'analyser et de diffuser des renseignements, notamment de nature statistique, sur la pauvreté et l'exclusion sociale.

Ainsi, le CEPE présenta, en 2006, le *Recueil statistique sur la pauvreté et les inégalités socioéconomiques au Québec*. Publié conjointement par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et le MESS, ce document regroupe les principaux indicateurs reconnus dans ce domaine d'études, tirés de *l'Inventaire des indicateurs de pauvreté et d'exclusion sociale* (Morasse 2005). Il constitue un point de repère empirique quant au suivi dans le temps de l'amélioration ou de la détérioration de la situation des personnes et des familles qui vivent dans la pauvreté (données historiques transversales), ainsi que de leur position relative par rapport aux autres groupes d'individus de la société.

Comportant plus de 20 indicateurs calculés selon différentes approches conceptuelles et méthodologiques, ce recueil est un instrument privilégié pour apprécier divers outils statistiques et désigner ceux qui paraissent plus féconds. Ces indicateurs ont été classés en trois catégories principales.

- Premièrement, les indicateurs dits de pauvreté portent sur l'incidence de ce phénomène (que ce soit du point de vue des revenus ou des dépenses), sur sa gravité ainsi que sur les transferts gouvernementaux qui y sont associés (l'assistance sociale, surtout).
- Deuxièmement, l'enjeu des inégalités socioéconomiques est abordé grâce aux indicateurs de répartition des revenus dans la société.
- Enfin, deux indicateurs composites s'attaquent à la question des plus démunis en combinant des statistiques économiques (revenus, dépenses, etc.) et sociales (isolement par rapport à des réseaux sociaux, groupes sociaux de référence, etc.).

Ces indicateurs sont axés sur l'aspect monétaire et sociodémographique de la pauvreté. Le transport n'apparaît qu'à un seul endroit, soit comme une composante de l'indicateur composite « Indice multidimensionnel de pauvreté-richesse (IMPR) ». De plus, le document ne parle pas d'indicateurs d'exclusion sociale, mais au mieux d'indicateurs d'inégalités sociales.

Or, les dépenses de transport sont un facteur important dans les conditions de vie des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale. D'un côté, ce poste de dépenses se situe au troisième rang en importance dans les habitudes de consommation de 40 % des plus pauvres de la société québécoise, après le logement et l'alimentation. D'un autre côté, les mesures de faible revenu considèrent le transport comme un bien nécessaire mais non essentiel (comme le seraient le logement, l'alimentation et l'habillement).

Dépenses moyennes de l'ensemble des ménages selon le quintile de revenu total, Québec 2005						
Poste de dépenses	1^{er}	2^e	3^e	4^e	5^e	Total
en %						
Alimentation	18,18 %	17,21 %	14,50 %	12,17 %	9,73 %	12,58 %
Logement	30,89 %	23,45 %	19,26 %	16,51 %	13,59 %	17,61 %
Entretien ménager	5,91 %	5,42 %	4,94 %	4,24 %	3,66 %	4,38 %
Articles et accessoires d'ameublement	2,86 %	2,83 %	2,97 %	3,03 %	2,91 %	2,93 %
Vêtements	3,73 %	4,10 %	3,94 %	3,91 %	4,06 %	3,99 %
Transport	12,32 %	13,21 %	13,66 %	14,84 %	11,73 %	13,02 %
Soins de santé	4,73 %	5,16 %	3,99 %	3,14 %	2,52 %	3,38 %
Soins personnels	2,39 %	2,29 %	2,06 %	1,90 %	1,55 %	1,87 %
Loisirs	4,67 %	4,83 %	5,70 %	5,58 %	6,45 %	5,80 %
Matériel de lecture	0,56 %	0,53 %	0,47 %	0,38 %	0,37 %	0,42 %
Éducation	1,20 %	0,92 %	1,09 %	1,16 %	1,33 %	1,19 %
Tabac et boissons alcoolisées	3,95 %	3,02 %	3,36 %	2,47 %	1,73 %	2,49 %
Dépenses diverses	1,26 %	1,26 %	1,72 %	1,55 %	1,58 %	1,53 %
Jeux de hasard	1,32 %	0,73 %	0,41 %	0,38 %	0,21 %	0,43 %
Consommation courante	93,98 %	84,99 %	78,06 %	71,27 %	61,41 %	71,60 %
Impôts personnels	2,83 %	8,53 %	14,58 %	20,23 %	29,67 %	20,53 %
Assurance individuelle et cotisations de retraite	1,71 %	4,17 %	6,27 %	7,30 %	7,52 %	6,46 %
Dons en argent et contributions	1,48 %	2,31 %	1,09 %	1,20 %	1,40 %	1,41 %
Dépense totale	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %
Source : http://www.bdsso.gouv.qc.ca						

Cependant, comme l'ont souligné Dominique Fleury et al. dans *Travailler et être pauvre : Qu'est-ce que ça représente? – Analyse des comportements de dépenses et des conditions de vie des familles laborieuses pauvres au Canada* :

« Environ 70 % des familles laborieuses pauvres avaient accès à un véhicule en 2002, une proportion sensiblement moins élevée que celle qui a été observée chez les familles laborieuses non pauvres (90 %). Même si ces chiffres ne sont pas surprenants, étant donné qu'il coûte plus cher d'être propriétaire d'un véhicule que d'utiliser le transport en commun, le fait de ne pas avoir de véhicule peut avoir une grande incidence sur les conditions de vie des travailleurs à faible revenu, vu que le transport en commun n'est pas offert dans toutes les régions, et n'est offert qu'à certaines périodes de la journée. En outre, certains emplois requièrent un véhicule, ce qui signifie que les membres de familles laborieuses pauvres sont plus susceptibles d'être restreints dans le choix des emplois qu'ils peuvent occuper. Il est vrai que la proportion de familles non laborieuses pauvres qui avait accès à un véhicule en 2002 était encore moins élevée (52 %). »

Florence Paulhiac (2004) note la disparité quant à la possession d'une automobile entre les ménages des divers secteurs de la région métropolitaine de recensement de Montréal.

Motorisation 1998 dans la région métropolitaine de Montréal	
Ménages sans voiture	
Île de Montréal	32,9 %
<input type="checkbox"/> CBD (centre des affaires)	62,8 %
<input type="checkbox"/> Centre	38,6 %
<input type="checkbox"/> Est	24,7 %
<input type="checkbox"/> Ouest	18,6 %
Rive-Sud	13,6 %
Laval	9,6 %
Courette Sud	7,0 %
Courette Nord	6,8 %
Région	22,1 %
Source : Agence métropolitaine de transport, Enquête O/D 1998.	

Ainsi, plus l'on est pauvre et exclu socialement, plus l'on devient captif du transport public pour assurer sa mobilité. Puis, plus le transport en commun connaît des hausses tarifaires, plus l'exclusion sociale s'enracine.

Au début de 2007, le Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale a publié un document intitulé *Planification et orientations 2006-2009 - Collectivement plus riches de moins de pauvreté, nous serons mieux*. On y lit, à la page 26 :

« Au cours des deux dernières années, plusieurs hausses tarifaires sont venues éroder le pouvoir d'achat des personnes à faible revenu. Ainsi, de 2004 à la fin de 2006, les personnes à faible revenu auront connu des hausses de leurs coûts d'électricité de 11 % en moyenne, des hausses des frais de garde de 40 % ainsi que des hausses des frais de transport de 18 % dans les régions urbaines (pour le transport en commun) et de 35,5 % dans les régions rurales (pour l'essence). »

De plus, en mars 2007, la firme CRA-Cogem a présenté au comité consultatif un rapport d'analyse découlant de groupes de discussions sur les incidences des hausses tarifaires sur la situation des personnes à faible revenu. Il s'en dégage un classement moyen des hausses tarifaires, en ordre décroissant d'importance :

- 1) Les coûts liés au logement (le loyer principalement, mais également les taxes municipales pour les propriétaires)
- 2) L'électricité et le chauffage
- 3) Les transports (transport en commun, frais d'essence et autres dépenses reliées à la voiture, notamment les assurances et le renouvellement du permis de conduire)
- 4) La nourriture
- 5) Les frais de garde et de scolarité
- 6) Les médicaments
- 7) Les services de télécommunication (téléphone, câble, Internet)
- 8) Les vêtements.

Cette recherche révèle donc l'effet très important du transport sur la situation des personnes à faible revenu. Le rapport affirme à la page 6 :

« Cette importance s'explique à la fois par le caractère obligatoire de cette dépense, et par le peu de flexibilité que l'on a par rapport à son montant, à compter du moment où l'on a une activité professionnelle normale. Alors qu'il est possible, en effet, de couper dans le budget vestimentaire ou alimentaire par exemple, le coût du transport peut difficilement être évité, voire réduit pour les personnes qui utilisent le transport en commun à Montréal ou leur voiture en Mauricie, puisque dans les deux cas, il n'existe aucun autre moyen réaliste.

Conclusion

Le développement durable, par nature polysémique, est une construction permanente qui s'enrichit davantage par sédimentation que par substitution. En 1987, le rapport Brundtland affirmait ce qui suit : « **Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre les capacités des générations futures de répondre aux leurs.** » Depuis ce temps, les chercheurs et les décideurs ont essayé de clarifier le sens de ce concept. Comment arrimer ses trois dimensions de façon optimale, soit l'environnement, l'économie et le social? La majorité d'entre eux se sont concentrés sur les deux premières dimensions. Aujourd'hui, j'ai voulu contribuer à l'arrimage de la dimension sociale. Selon moi, le transport des personnes est un enjeu permettant de dégager une meilleure compréhension de ce qu'est le développement durable et l'importance cruciale de la dignité humaine dans ce concept. Comme l'illustre si bien le projet suisse MONET, l'exclusion sociale reliée au transport des personnes est au cœur du développement durable.

En terminant, je citerai Jean-Pierre Orfeuill (2004) :

« L'aptitude à la mobilité, la capacité de se rendre dans divers types d'espaces, parfois éloignés de son domicile ou de sa commune, sont, aujourd'hui plus qu'hier, des conditions indispensables pour la constructions de trajectoires de vie satisfaisantes et de liens sociaux diversifiés. La mobilité n'est plus seulement un choix, elle est devenue une nécessité. Face à cette nécessité, nombreux sont ceux qui sont mal armés, ou moins bien armés que d'autres. Les différences d'aptitude à la mobilité font non seulement partie du 'tableau général' des inégalités, mais elles sont aussi partie intégrante de leur reproduction. Malgré la démocratisation de la mobilité, la proportion de personnes en situation de difficulté ou de moindre aptitude à la mobilité est importante, les facteurs à l'origine de ces moindres aptitudes sont divers, et cette question n'a pas encore trouvé la place qui devrait être la sienne dans les débats de société, ni, ce qui est plus préoccupant, dans des orientations globales susceptibles d'améliorer la situation des personnes concernées. »
(p. 23-24)

Références

BALLET, Jérôme, Jean-Luc Dubois et François-Régis Mahieu. « À la recherche du développement socialement durable : concepts fondamentaux et principes de base », revue numérique *Développement durable et Territoire*, Dossier n°3, Lille 2004. Site Internet : <http://www.revue-ddt.org/>

Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale. *Planification et orientations 2006-2009 – Collectivement plus riches de moins de pauvreté, nous serons mieux*, Québec, 2007, 44 pages

CRA-Cogem. *Groupes de discussions sur les incidences des hausses tarifaires sur la situation des personnes à faible revenu – Rapport d'analyse présenté au Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale*, Québec, mars 2007, 31 pages.

FLEURY, Dominique, Myriam Fortin, May Luong. *Travailler et être pauvre : Qu'est-ce que ça représente? Analyse des comportements de dépenses et des conditions de vie des familles laborieuses pauvres au Canada*, Développement social Canada, septembre 2005.

GreenApple Canada 2007. *SMART Transportation Ranking Report and Appendices*, Appleton Foundation, 50 pages (appendices : 185 pages).

HAMBURG, J. R. et al. *Mobility as a Right*, Transportation Research Record 1499, 1996, p. 52-55.

KAUFMANN, Vincent et Christophe Jemelin. *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales?*, École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR), Lausanne, octobre 2004, 10 pages.

LITMAN, Todd. *Social Inclusion as a Transport Planning Goal in Canada – Contribution to the FIA Foundation G7 COMPARISON*, Victoria Transport Policy Institute, 3 mars 2002.

OCDE. *Points saillants de la Conférence et aperçu des enjeux, Conférences de l'OCDE vers des transports durables, La conférence de Vancouver*, Conférence organisée par l'OCDE sous les auspices du gouvernement du Canada à Vancouver, Colombie-Britannique, du 24 au 27 mars 1996.

Office de la statistique suisse et al. *Le développement durable en bref – 17 indicateurs-clés pour mesurer le progrès*, Neuchâtel, Suisse, 2005.

ORFEUIL, J. P. (éd.). *Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir, Mobilités quotidiennes et exclusion sociale : quand les mobilités ne sont pas qu'une question de transport*, Marne-La-Vallée, 2002/12, Institut pour la ville en mouvement, Paris, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2004, 180 p. (Monde en cours, série Bibliothèque des territoires).

ORFEUIL, J. P. et S. Wenglenski. *L'accessibilité au marché du travail en Île-de-France : inégalités entre catégories sociales et liens avec les localisations résidentielles, Synthèse des recherches sur les déplacements et inégalités*, Predit, 2002, PUCA.

PAULHIAC, Florence. *Mobilités urbaines à Montréal : du renouvellement de l'action publique à la pérennité du référentiel techniciste*, Cahier du LaSUR n° 6, Rapport de recherche, avril 2004, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Faculté de l'Environnement Naturel, Architectural et Construit, 74 pages.

PAULO, Christelle. *Inégalités de mobilités : disparité des revenus, hétérogénéité des effets*, thèse de doctorat en sciences économiques, mention économie des transports, présentée et soutenue publiquement le 5 juillet 2006, Université Lumière Lyon 2, Ecole doctorale de sciences économiques et de gestion, Faculté de sciences économiques et de gestion, Laboratoire d'Économie des Transports.

PURWANTO, Alloysius Joko. *Dynamique des inégalités entre les Franciliens face aux transports*, thèse de doctorat en sciences économiques, mention économie des transports, présentée et soutenue publiquement le 8 avril 2004, Université Lumière Lyon 2, Faculté de sciences économiques et de gestion.

RAZAKATIANA, Sahondra. *Quels indicateurs de justice pour évaluer la durabilité sociale du développement? L'exemple de l'observatoire des inégalités de Fianarantsoa, Madagascar*, 6^e Conférence sur les capacités de Groningen, « Justice et libertés », 29 août - 1^{er} septembre 2006.

SEN, Amartya. *Repenser l'inégalité*, Seuil, Paris, 2000, 282 pages.