

FEUILLET D'INFO 3 :

L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT PAR LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Ce feuillet d'information est le troisième d'une série de quatre feuillets produits par l'étude intitulée *Ici aujourd'hui, ailleurs demain : le transport public et les vulnérabilités dans les régions rurales et éloignées du Canada*. Ce projet de synthèse des connaissances a été guidé par la question clé suivante : *Comment la présence ou l'absence de transports publics contribue-t-elle à la vulnérabilité des personnes dans les lieux ruraux et éloignés ?* Cette étude a exploré la manière dont les lieux éloignés et ruraux (ÉR) sont confrontés à un ensemble complexe d'obstacles sociaux, politiques et économiques dans leur accès à un transport durable, accessible et approprié, et dans l'exercice des droits à la mobilité. La vulnérabilité et l'inégalité croissantes entre ces lieux contribuent à la vulnérabilité et à l'inégalité croissantes entre les populations rurales et éloignées et le reste du Canada. Un accès insuffisant ou inexistant à la mobilité – en particulier à des transports publics abordables – détermine la capacité des personnes et des communautés à obtenir des moyens de subsistance durables, à participer à la société, à assurer leur sécurité personnelle et collective et à accéder aux services essentiels et non essentiels, aux ressources et droits.



« La voix du consommateur et celle du citoyen ne sont pas les mêmes. Les solutions du marché reposent sur la logique de l'intérêt individuel, ce qui limite leur capacité à répondre au bien-être collectif plus large de la région. »^{1(p83)}

Les conséquences de l'austérité et de la privatisation

Bien qu'il s'agisse d'une infrastructure publique essentielle, les systèmes de transport d'aujourd'hui sont façonnés par les logiques du capitalisme néolibéral. Le néolibéralisme, caractérisé par la diminution du rôle de l'État, l'expansion de la loi du marché et la promotion de l'individualisme, est devenu l'idéologie dominante qui sous-tend chacune de nos structures sociales.² Cela a conduit à des coupes dans les transports publics, une popularité croissante des partenariats public-privé, ainsi que la prolifération des services privés de covoiturage comme Uber et Lyft.^{3,4}

Lorsque les systèmes publics sont remplacés par des systèmes privés, les « citoyens » sont remplacés par des « consommateurs ».¹ La privatisation du transport conduit alors à une perte de la voix du citoyen. La restructuration néolibérale – y compris les coupes gouvernementales et la régionalisation de la prestation de services – a augmenté les besoins en transport dans de nombreuses communautés rurales et transféré les coûts sur les utilisatrices et utilisateurs.⁵⁻⁷ Alors que le secteur privé intervient pour résoudre les défaillances de systèmes publics sous-financés et inadéquats, la mobilité peut être améliorée pour certains.⁸ Les services de covoiturage comme Uber et Lyft, par exemple, sont considérés par certains comme offrant une « nouvelle automobilité », fonctionnant dans les quartiers urbains, suburbains et même ruraux pour donner accès aux ressources et aux services qu'offre l'automobilité.⁹ Il est également courant que les organisations bénévoles interviennent pour répondre aux besoins des membres de la communauté – en se concentrant souvent sur un group spécifique comme les personnes âgées ou les personnes qui doivent accéder aux services de santé.^{5,6} Trop souvent, cependant, l'immobilité et l'inégalité sont aggravées par des modèles de transport privé qui profitent de plus en plus aux personnes déjà aisées, tout en créant des lacunes dans l'accès au transport pour les autres – en particulier ceux qui vivent dans des zones isolées et éloignées.⁶⁻⁸

Ces solutions privées et bénévoles sont le résultat direct des choix faits dans l'élaboration de la politique du transport qui privilégient l'automobilité et le profit privé au détriment du bien public.⁷ Bien que ces alternatives puissent bénéficier à certains, elles érodent le rôle de l'État, exercent une pression supplémentaire sur le secteur de l'économie sociale et mènent à la dépriorisation d'un système de transport public équitable.^{4,7,10} Le Canada risque de développer une sous-classe permanente dans laquelle l'immobilité structurelle se croise avec d'autres sources de désavantage, de sorte que « le manque de mobilité limite leur capacité à obtenir et à conserver un emploi, à accéder aux services de base, à contribuer à la société ou à maintenir une qualité de vie raisonnable ».⁸ Les transports doivent servir plus que ceux qui peuvent payer, et doivent garantir un processus décisionnel démocratique, des résultats équitables et des avantages pour la communauté.

Démocratie et participation du public

La participation du public est fondamentale pour la gouvernance démocratique du transport en tant que bien public.^{1,11} Les gens ont

le droit de participer aux décisions qui affectent leur vie et leur communauté – en particulier les personnes racisées, à faible revenu ou historiquement désavantagées par la politique de transport.^{11,12} Une participation efficace du public peut réduire les effets négatifs des projets de transport, ou leur retrait, et mener à l'élaboration de politiques plus équitables.^{11,12}

Il existe plusieurs modèles et exemples de participation du public au processus décisionnel en matière de transport. Chacun illustre des moyens par lesquels le public peut avoir un meilleur contrôle sur sa mobilité et contribue à l'institutionnalisation de l'équité en matière de transport :

1. Dans leur document d'orientation, Unger et coll. soulignent le rôle du public dans la définition de la durabilité sociale et économique et des moyens utilisés par les organismes de transport pour y parvenir.¹³
2. Les évaluations complètes des transports et/ou les évaluations des besoins à l'échelle de la communauté amènent un groupe diversifié de membres de la communauté et de parties prenantes à la table de planification.⁵
3. Le projet Every Voice Counts du Pennsylvania Department of Transportation comprend une stratégie et une liste de contrôle pour la participation du public avec un certain nombre de considérations importantes pour inclure les populations concernées dans le processus de planification des transports afin de promouvoir des résultats plus équitables et justes.¹²
4. Triplett propose un modèle de participation du public en six étapes pour obtenir un engagement civique plus solide dans l'élaboration des politiques de transport.¹¹

Repenser les résultats du transport : De l'économie à l'équité

Le virage vers la participation du public pour des résultats équitables va à l'encontre d'une approche de l'évaluation des transports traditionnellement dominée par l'économie. Les analyses coûts-avantages traditionnelles semblent être apolitiques, mais elles ignorent les besoins locaux, les priorités et les membres du public ; excluent des impacts importants ; valorisent l'efficacité économique au détriment de l'équité ; et répartissent inégalement les coûts et les avantages – en grande partie au détriment des groupes déjà marginalisés et au profit de ceux qui sont déjà plus privilégiés.^{14,15} Les approches de la politique et de l'évaluation du transport axées sur l'équité comprennent les mesures de triple bilan,^{13,16} la méthodologie du rendement social de l'investissement,¹⁰ l'approche du tableau de bord prospectif,²⁶ diverses analyses d'équité,^{15,17} et des modèles supplémentaires qui élargissent les paramètres de l'évaluation du transport et les considérations relatives à la politique du transport.^{14,18-22}

On assiste à l'émergence d'une résistance à la néolibéralisation, non seulement par les changements vers une prise de décision démocratique et un transport plus équitable tels que décrits ci-dessus, mais aussi par le retour à la propriété publique et à la créativité dans le secteur public. Le retour croissant à la propriété publique et aux modèles de services publics innovants met en évidence les lacunes des solutions privées et a le potentiel d'être plus stable économiquement, plus démocratique et plus équitable.²³⁻²⁵

Ce troisième feuillet d'info a été rédigé par M. Krajewski, J. Jaffe, C. Hanson, E. Varley, M. Tanaka, J.A. Alhassan, T.J. Nkhata.

Le rapport est disponible gratuitement sur le site web de [l'Université de Regina](#) ou de [l'Institut canadien de recherches sur les femmes \(CRIA-ICREF\)](#).

Ici aujourd'hui, ailleurs demain a été cofinancé par le Conseil de recherches en sciences humaines et Infrastructure Canada.



Social Sciences and Humanities
Research Council of Canada

Conseil de recherches en
sciences humaines du Canada

Canada



University
of Regina



BIBLIOGRAPHIE

1. Warner M, Hefetz A. Applying market solutions to public services: An assessment of efficiency, equity, and voice. *Urban Aff Rev* 2002; 38: 70–89.
2. Harvey D. *A brief history of Neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press, 2005.
3. Opara, M. *Public private partnerships in Alberta's transportation infrastructure: A study of the evolution of the institutional environment*. Athabasca University, 2014.
4. Kaye-Essien CW. 'Uberization' as neoliberal governmentality: A global south perspective. *J Asian Afr Stud* 2020; 55: 716–732.
5. Dize V. *Getting around in rural America*. *Journal of the American Society on Aging* 2019; 43(2):33–39.
6. Halseth G and Ryser LM. *The deployment of partnerships by the voluntary sector to address service needs in rural and small town Canada*. *Voluntas* 2007; 18:241–265. Disponible : <https://doi.org/10.1007/s11266-007-9042-8>.
7. Wilt J. *Do androids dream of electric cars? Public transit in the age of Google, Uber, and Elon Musk*. Between the Lines, 2020.
8. Roy A. *Forget universal basic income. We need universal basic mobility* [Internet]. 2025 AD; 2018. Disponible : <https://www.2025ad.com/forget-universal-basic-income-we-need-universal-basic-mobility>
9. Brown A. Redefining car access: Ride-hail travel and use in Los Angeles. *Journal of the American Planning Association* 2019; 85(2):83-95. Disponible : <https://doi.org/10.1080/01944363.2019.1603761>.
10. Waikar RD, Kalagnanam SS, Findlay IM. *Financial proxies for social return on investment analyses in Saskatchewan: A research report*. A report for Community-University Institute for Social Research, 2013. Canada: University of Saskatchewan.
11. Triplett KL. *Citizen voice and public involvement in transportation decision-making. A model for citizen engagement*. *Race, Gender & Class* 2015; 22(3/4):83–106.
12. Triplett KL and Johnson GS. *Environmental justice and transportation: An analysis of public involvement at Pennsylvania Department of Transportation*. *Race, Gender & Class* 2011; 19(3/4):348–371. Disponible : <https://www.istor.org/stable/43496853>.
13. Unger H, Heller A, Lane LB, Matherly D. *Social and economic sustainability performance measures for public transportation: Final guidance document*. The National Academies Press 2019. Disponible : <https://doi.org/10.17226/25461>.
14. Hickman R and Dean M. *Incomplete cost – incomplete benefit analysis in transport appraisal*. *Transport Reviews* 2018; 38(6):689–709. Disponible : <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1407377>.
15. Shi J and Zhou N. *A quantitative transportation project investment evaluation approach with both equity and efficiency aspects*. *Research in Transportation Economics* 2012; 36:93–100. Disponible : <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2012.03.002>.
16. Jones P and Lucas K. *The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesizing knowledge and assessing implications*. *Journal of Transport Geography* 2012; 21:4–16. Disponible : <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.012>.
17. Bills TS and Walker JL. *Looking beyond the mean for equity analysis: Examining distributional impacts of transportation improvements*. *Transport Policy* 2017; 54:61–69. Disponible : <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.08.003>.
18. Mahmoud M, Hine J, Kashyap A. *Stakeholders' perspectives towards bus quality indicators*. *Transport* 2014; 167(3):156–177. <https://doi.org/10.1680/tran.11.00083>.
19. Geerlings H, Klementzschitz R, Mulley C. *Development of a methodology for benchmarking public transportation organisations: A practical tool based on an industry sound methodology*. *Journal of Cleaner Production* 2006; 14:113–123. Disponible : <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2005.03.021>.
20. Rohanna K and Tayman J. *Census data for transportation planning, analysis, and implementation*. *Journal of Economic and Social Measurement* 2006; 31:167–183.
21. Federal Highway Administration. *Planning for transportation in rural areas*. Report for the Federal Highway Administration, July 2001. Décembre 2004. Washington, USA.
22. Petterson D and Hrelja R. *How to create functioning collaboration in theory and in practice – practical experiences of collaboration when planning public transport systems*. *International Journal of Sustainable Transportation* 2020; 14(1):1–13. Disponible : <https://doi.org/10.1080/15568318.2018.1517842>.
23. Hanna TM. *Reclaiming democratic control: The role of public ownership in resisting corporate domination*. *J World-Systems Res* 2019; 25: 42–48.
24. Farmer S. *Chicago's public transportation system - The contradictions of neoliberalism in the global city*. Binghamton University, 2009.
25. Sterns R, Antenucci V, Nelson C, Glasgow N. *Public transportation service models*. *Generation* 2003; 27(2):20-22.
26. Saskatchewan Transportation Company. *Saskatchewan Transportation Company Annual Report 2016-2017*. 2017.