

# Les comptes-rendus du



## Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert

435 Rue du Roi, Québec (Qc) - G1K 2X1 – Téléphone : (418) 525-6187 poste 221  
Télécopieur : (418) 525-6081 – Courriel : [carrefour@capmo.org](mailto:carrefour@capmo.org)  
Site Internet: [www.capmo.org](http://www.capmo.org)

Avril 2012  
Numéro 232

### L'équité dans les transports en commun

La dernière soirée mensuelle a donné lieu à de bonnes discussions. Un comité ad hoc a été formé et en conformité avec la mission et les objectifs du CAPMO, notre revendication ira dans le sens de demander une amélioration de l'accessibilité pour les personnes à faible revenu. L'argument écologique demeurant subsidiaire de notre vision d'ensemble, notre revendication principale demeure fondée sur l'équité entre les personnes selon leurs revenus disponibles. Comme le disait si bien l'une de nos membres, « s'il existe un tarif préférentiel pour les aînés et les étudiantEs, celui-ci doit être étendu aux petits salariés, aux handicapés et autres personnes dans le besoin ».

Parce que le transport est un besoin essentiel et un droit humain reconnu dans nos sociétés modernes, il faut faire en sorte que nul n'en soit privé en raison de motifs économiques. Dans ce même esprit, une lettre sera soumise pour discussion au comité et quelques membres du CAPMO iront rencontrer, si nous avons le temps avant les vacances d'été, les députés responsables de la région. Il s'agit pour nous d'un enjeu de lutte à la pauvreté et d'amélioration des conditions de vie des populations les plus vulnérables.

En terminant, pour répondre à ceux qui infectent les ondes hertziennes, contrairement à ce qu'affirment les biens pensants, l'aide réelle aux plus défavorisés est un plus pour l'ensemble de la société et, en fin de compte, une économie de souffrances et d'argent. Oui de souffrance. Ceux qui propagent le mépris sont soit jaloux et insatisfaits de ce qu'ils sont arrivés à faire dans la vie, soit ignorantEs de la condition humaine où tour à tour, l'on se retrouve dans le camp des gagnants ou des perdants, à moins qu'ils ne s'identifient à ce point au camp des millionnaires, qu'ils aient oublié leur rang de serviteurs serviles. À force de propager des préjugés et de la honte, ils risquent bien de se retrouver un jour ensevelis sous les débris de leur insignifiance. Ceux qui vivent de la haine et du mépris, se haïssent et se méprisent eux-mêmes.

Yves Carrier

**Gratuité ou équité dans le transport en commun à Québec ?  
Comment passer du rêve à la réalité ?**



**Quand : Jeudi, le 12 avril 2012 à 18h30**

Un souper à contribution volontaire vous sera servi à compter de 17h30.

Où: Au 435, rue du Roi, au 2ième étage.  
Pour info: 418-525-6187 poste 221



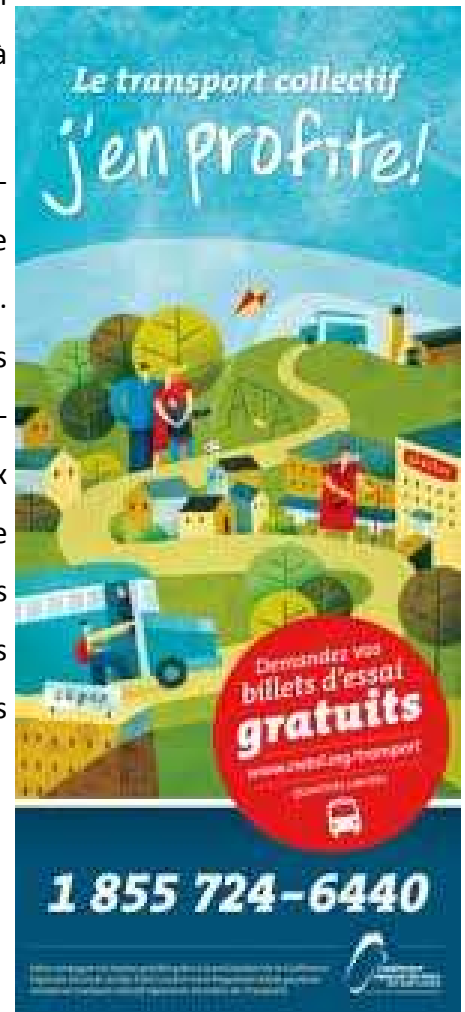
### Étaient présentEs:

Martin Janta  
Robert Lapointe  
Hélène Bédard  
Yves Carrier  
Monique Toutant  
Ginette Gratton

Frédéric McDuff  
Jacques Laplante  
Marie-France-Lucie Dulac  
Michaël Lessard  
Robert Russel  
Claude Garneau

Marie-Andrée Lessard  
Guy Boulanger  
Maria Gonzalez  
Inès Rivera  
16 participants

- \* La gratuité, cela se vit en Europe dans certaines communes. Dans la ville de l'Île, au nord de Paris, il existe une tarification proportionnelle au revenu des gens.
- \* Dans le budget du RTC, disponible sur internet, la contribution estimée des passagers est d'environ 30% du budget total. Le restant, 70 % est payé par les trois paliers de gouvernements, la ville de Québec, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada. Le coût estimé de la gratuité est de 60 millions de dollars par année.
- \* Les automobilistes contribuent au système de transport en commun en payant à la fois une taxe sur leur plaque d'immatriculation et une taxe sur le prix de l'essence.
- \* Il ne faut pas oublier que les autoroutes et les stationnements au centre-ville coûtent excessivement cher aux contribuables. À Montréal, on estime que cinq piétons par jour se font heurter par des automobiles. La ville n'appartient pas aux piétons mais aux automobiles. Imaginez les coûts pour le système de santé. À Québec, le pont Pierre-Laporte ne suffira plus bientôt. Combien croyez-vous que cela va coûter pour en construire un autre ? Il n'est pas si certain que d'investir dans un bon système de transport en commun, à prix modique, cela ne serait pas plus rentable à long terme ?
- \* Entre la politique réelle, celle qui triomphe maintenant, et l'utopie, il y a peut-être moyen d'y aller étape par étape, comme celle que j'ai vu fonctionner dans certaines villes en Angleterre. Pendant les heures creuses, alors que les bus circulent vides, ils sont gratuits. Les passagers ne paient que pour les heures d'achalandage. Je me base sur le constat que de donner la gratuité aux heures de pointe quand les bus sont bondés, cela risque d'être impossible. Ce qui est absurde, c'est de voir des bus circuler vides alors que des gens aimeraient se déplacer sans en avoir les moyens. Il vaut mieux avoir quelque chose que, parce que nous demandons trop, de ne rien avoir.



- \* Sauf qu'il y alors un risque de réduction des services en-dehors des heures de pointe.
- \* La carte à puce est une carte universelle qui peut être utilisée à Montréal.
- \* J'ai toujours rêvé d'avoir un système de train de banlieue relié avec la rive sud et pourquoi pas Portneuf et Beaupré ? Certains trajets sont peu achalandés.
- \* Moi, ce que je trouve plate, c'est que les gens à l'aide sociale ont aussi besoin de prendre le transport en commun aux heures de pointe. Avant de penser à créer de nouveaux parcours, on devrait se pencher sur le prix du transport en commun pour qu'il soit accessible à tous et à toutes.
- \* On veut encourager les gens à faibles revenus à pouvoir prendre le transport en commun. La proposition de la gratuité en-dehors des heures de pointe serait encore une forme de ségrégation.
- \* Les employeurs pourraient rembourser les passes d'autobus mais en aucun cas les stationnements.



\* Moi, je ne suis pas ici pour régler le problème de la compagnie, je suis ici pour comment est-ce que je peux régler mon problème d'accessibilité au transport en commun et comment est-ce que cela peut me permettre d'améliorer ma condition de vie ? Pour ce faire, c'est au niveau de l'accessibilité qu'il faut travailler. Moi, ce que je veux savoir c'est si tout le monde à la même capacité de payer et que nous arrivions à prendre une position par rapport à l'équité. C'est-à-dire que moi, je paie 35\$ pour une passe d'autobus par mois alors que d'autres qui ont la moitié de mon revenu doivent payer 76\$ leur passe mensuelle. Moi, j'ai 1034\$ de revenu mensuel alors que d'autres avec à peine 600\$ doivent payer plus du double, cela ne fonctionne pas. Pourquoi on m'a favorisé moi et qu'on ne fait pas la même chose pour l'autre groupe ? Que ce soit les étudiantEs, les personnes âgées, ou les personnes vivant en situation de pauvreté, il faudrait développer notre argumentaire à partir de là, puisque c'est en lien avec notre mission fondamentale. Il faudrait aussi voir comment cette question pourrait être amenée en lien avec l'écologie ? Si je suis à l'aide social, est-ce que l'État m'aide vraiment à m'en sortir ou bien si elle se moque des gens en leur imposant des exigences impossibles à remplir par manque de moyens? Je n'irai jamais me chercher un travail avec une passe mensuelle qui me coûte près

de 15% de ce que j'ai pour me loger et me nourrir. Également, pour une personne qui doit se déplacer pour rencontrer son médecin et qui doit assumer une part de ses coûts de médicaments, la hausse des tarifs de transports handicapent cette personne à s'en sortir et sa santé va en souffrir.

- \* En France, les communes qui ont instauré la gratuité, sont celles ayant des petits réseaux de transport avec des populations de moins de 200 000 habitants. Il ne s'agit pas de ville de la taille de Montréal ou de Paris. Pour notre propos, le Conseil du bien-être social du Canada nous apprend qu'il est quatre fois plus économique d'investir pour résoudre les problèmes engendrés par la pauvreté que de laisser la situation se détériorer. Toujours en France, il existe un système de tarification des transports en commun en fonction des revenus de chacun. Une personne à faible revenu se voit décerner une carte qui lui donne accès à des tarifs préférentiels lorsqu'elle achète ces billets dans une machine. L'anonymat est ainsi préservé et on évite la stigmatisation sociale. Le gouvernement a ainsi reconnu que le droit au transport est une nécessité fondamentale de la vie moderne. Les banlieues, appelées aussi cités, ne sont pas des lieux où l'on trouve facilement du travail, des loisirs, un hôpital, des loisirs, une école plus avancée que le cours primaire ou secondaire. Ce sont des endroits pour dormir mais il faut pouvoir en sortir pour s'instruire, se soigner, travailler ou se divertir. Ne pas favoriser l'accès au transport en commun pour ces populations équivaldrait à les confiner dans un espace morne et déprimant.
- \* Dans le contexte de mon travail, je me suis intéressé à un grand mot qui s'appelle l'aménagement du territoire. Pour ce faire, il faut savoir qui est responsable de quoi et à qui s'adresser lorsqu'on a une demande précise comme la nôtre. Sur quel cible il faut taper pour faire avancer nos revendications. L'aménagement du territoire relève du gouvernement du Québec qui décrète les grande ligne de sa politique. Plus on descend dans l'organigramme et plus les règles doivent être précises. Puis, il y a la conférence régionale des élus. Le ministère de l'emploi et de la solidarité sociale, la société de l'assurance automobile, les municipalités, et finalement le RTC à Québec. Il s'agit d'un mécanisme qui permet à chaque acteur de mettre un peu de sa couleur dans une politique d'aménagement du territoire. Nous n'appartenons pas à une municipalité régionale de comté, MRC, mais à la Communauté urbaine de Québec qui, à tous les cinq ans, doit présenter au gouvernement du Québec son plan d'aménagement. Cela doit toucher les axes routiers et le transport en commun, et à l'intérieur de tout cela, il y a le Réseau de Transport de la Capitale nationale, et il y a encore des sous-groupements, les arrondissements et les changements de zonages. L'arrondissement, qui reçoit les échos des conseils de quartier, est assez impliqué au niveau de la circulation automobile. Le conseil de quartier est consultatif, il est le lieu d'expression des citoyens. Le conseil de quartier n'est pas décisionnel cependant. Ensuite, il y a les groupes comme le CAPMO ou l'ADDS, les commerçants, la chambre de commerce. Dans un dossier comme celui du transport en commun, il faut se demander qui interpeler directement et qui est-ce qui a du pouvoir en lien avec lui ? Faut-il aller voir le ministre de la région ? Le ministre de la solidarité sociale ? Faut-il aller voir un ministre libéral ou notre député ? Lequel faut-il aller voir en premier ? Qui est-ce qui a le plus d'avantages ou d'inconvénients dans ce dossier là ? Je vous laisse trouver les pistes de solution.



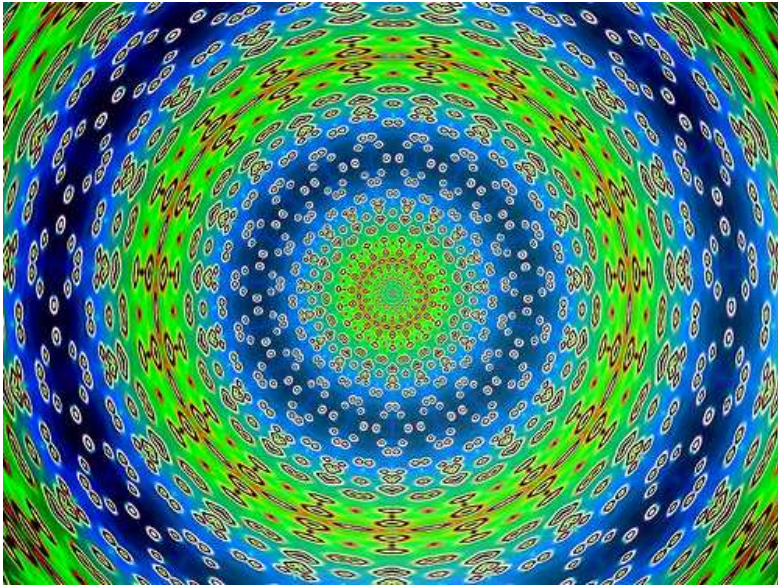


\* Moi je suis en train de me poser des questions à propos des heures de pointe. Ce qui me vient en tête c'est que cela ne marchera pas plus parce qu'on ne sait jamais quand nous avons à nous déplacer. Mon combat deviendrait inutile à ce moment là. J'aimerais mieux payer un prix en rapport avec mon revenu, cela me semble plus logique pour les personnes en situation de pauvreté. Si on veut mener une lutte pour l'accessibilité du transport en commun, il ne faut pas se mettre une limite comme celle-là en partant.

\* Moi, lorsque j'entends parler de gratuité, cela m'écorche les oreilles et je n'aime pas cela. Nous avons parlé le mois dernier de tarif réduit pour les personnes en situation de pauvreté. Il y a un tarif réduit pour les personnes âgées, pour les handicapés, les étudiants ont un tarif réduit. Pourquoi pas un

pour les personnes qui vivent une situation de pauvreté ? Il n'y a pas juste l'aide sociale. Les personnes à faibles revenus y'en arrachent aussi. Il y a certainement un moyen d'explorer ce côté-là.

- \* Ceux qui ont des vieilles voitures et veulent s'en débarrasser, n'ont qu'à remplir un formulaire et ils peuvent avoir une passe mensuelle gratuite pour une année. Certains employeurs prélèvent un montant sur la paie de leurs employés pour acheter à tarif préférentiel des passes mensuelles. L'achat collectif permet de réduire le coût.
- \* Au lieu de quêter, ne pourrions nous pas nous organiser pour avoir un tel système d'achat collectif ? C'est de l'appropriation du pouvoir, c'est arrêter de quêter et dire on s'organise.
- \* Le problème c'est que nous allons rejoindre qu'un fort petit nombre d'utilisateurs. Ce n'est pas une solution globale.
- \* Je remercie Marie-Andrée pour son explication sur les structures politiques. Sauf que si je suis complètement en bas comme citoyen et que je dois gravir 7 à 8 échelons hiérarchiques pour me faire entendre, à qui est-ce que je dois m'adresser ? Sinon, c'est comme si je déposais un document sur une tablette et c'est ce que je veux éviter.



\* Tout dépend de notre requête. Si j'ai à me plaindre du manque de pistes cyclables, je devrais m'adresser à l'ombudsman, si cela concerne le transport en commun, ce serait la ville de Québec et le RTC d'après moi. Au niveau de la MRC et de la Communauté Urbaine de Québec, nous n'élistons personne à ces postes, donc les gens davantage susceptibles d'entendre et de faire avancer notre requête sont ceux et celles qui ont des élections devant eux. Ce n'est pas le préfet de la MRC qui a peur pour son poste mais le maire de la ville.

Pour ce qui est de la ville de Québec, jusqu'à

quel point le maire Labeaume peut être influencé par nos revendications ? Cela n'est pas très fort de ce côté. Encore là, tout dépend comment l'idée est amenée dans les médias. Si l'idée est de permettre aux personnes en situation de pauvreté d'avoir une réduction au niveau des coûts, moi personnellement, je pense que le ministre de la solidarité sociale devrait être interpellé là-dessus.

\* J'aimerais que nous nous transformions en comité de travail sur l'accessibilité des transports en commun pour les personnes en situation de pauvreté, afin que nous puissions faire des propositions et les adopter. Je constate qu'il se dégage un consensus et cela nous permettrait d'aller de l'avant dans nos revendications et cesser de parler dans tous les sens à la fois, l'un contredisant ce que l'autre a dit précédemment. Pour ce qui est de notre revendication, je pense qu'avec les transferts fiscaux vers les individus et les familles à faible revenu du gouvernement fédéral, nous avons là une ligne de départ intéressante qui correspond plus ou moins à la mesure du panier de consommation (MPC) 14 935 \$ pour un individu ou 24 000 \$ pour une famille avec deux avant impôt (Statique Canada 2009). Le seuil de faible revenu reconnu par nos gouvernements, pour une personne seule avant impôt est de 22 637 \$. (Remerciements au Collectif pour un Québec sans pauvreté pour les données.) Il faut se décider sur une cible car on ne peut courir plusieurs lièvres à la fois. Je pense que la position présentée par Monique et Ginette de demander un tarif allégé pour les personnes à faible revenu semble faire consensus.

\* Pour ce qui est du budget du Réseau des Transport de la Capitale nationale, RTC, les chiffres sont les suivants : Pour 2012, les revenus attendus sont de : 199 millions de dollars, dont 93 millions provient de la communauté urbaine de Québec, CUQ, 64 millions des usagers et 10 millions des taxes sur l'immatriculation des automobiles. Le reste provient des transferts fédéraux et provinciaux pour 25 millions de dollars. Le prix défrayé par les usagers du transport en commun équivaut à 32% du coût réel de celui-ci.



\* L'idée de créer un comité est correct mais sommes-nous prêts à nous mettre d'accord sur une orientation déterminée ? Sommes-nous assez informés pour prendre une telle orientation ? Il faut prendre garde d'adresser notre requête de manière maladroite, imprécise et aux mauvaises instances politiques ou institutionnelles. Il y a une préoccupation de voir à qui il faut s'adresser. Ce soir, nous devrions former un comité ad hoc par les personnes intéressées par ces questions, mais nous devons donner

une orientation à ce comité d'avoir des revendications axées sur l'accessibilité pour les personnes à faible revenu. Nous ne demandons pas la gratuité, mais un tarif correspondant à la capacité des gens de payer et une équité avec d'autres groupes comme les aînés ou les étudiants. Partir de l'argumentaire que nous avons pour aller le valider en effectuant une recherche sommaire d'autres informations susceptibles de plaider en faveur de notre cause. Cela dans une optique de défense collective des droits des individus en situation de pauvreté.

- \* Nous ne sommes pas habitués à prendre des décisions ensemble lors de nos soirées mensuelles.
- \* Habituellement avant de trouver une solution à un problème, je dois être capable d'analyser la nature, les tenants et les aboutissants de ce problème et déterminer le contexte où se vit cette problématique. Avant d'apporter une solution, il nous faut comprendre quel est le contexte global où se situe le problème. Il y a le fait qu'un % important de la population est exclue socialement parce qu'elle n'a pas accès au transport, ensuite il y a l'argument économique, que les travailleurs puissent se rendre au travail, puis les valeurs écologiques sont en vogue.



## Comité ad hoc

- \* Il y a une population vieillissante qui aura besoin de transport en commun. Après avoir défini notre contexte, il faut voir quel sont les acteurs impliqués ? Ce n'est pas si long à faire. Lorsqu'on a fait le tour on peut proposer des pistes de solutions.
- \* J'ai de la difficulté à orienter cela dans un sens ou un autre. À partir de cela, est-il possible de dire que des gens se réunissent pour se pencher sur cela ? Oui ou non. Première chose à faire. Deuxièmement, ces gens là, à partir des orientations qui ont été lues, vont avoir à prendre des décisions qui seront reportées au c.a. ou à une autre instance de l'organisme, en tenant compte du contexte et des discussions que nous avons eues ce soir. La troisième étape est celle de la délégation et de la mise en action. Qui fait quoi, comment et avec qui, dans quelle visée ? Est-ce que cela se situe à l'intérieur des buts et des objectifs de l'organisme ?
- \* Il faudrait faire un comité avec plusieurs propositions.
- \* L'obligation de résultat de faire avancer notre revendication ne nous enferme pas dans une seule voie.
- \* Avec un argumentaire un peu élaboré et étayé, nous faisons preuve de pragmatisme et nous ne serons pas ridiculisés dans cette démarche.
- \* L'orientation que je donnerais c'est qu'il est dans notre mandat de faire de la défense collective des droits. Nous ne pouvons pas seulement en demeurer au niveau de l'éducation populaire. En septembre, nous pourrions aller plus loin dans cette démarche mais il est impératif de faire quelque chose avant la fin de l'année.
- \* Il faut bien définir le problème : Le manque d'accessibilité du transport en commun pour les personnes à faible revenu. Nous pourrions écrire une lettre qui raconte comment nous en sommes venus à cela. Nous allumons une lumière qui pourra donner naissance à autre chose.
- \* Je serai à l'aise que nous avançons sur ce chemin.
- \* Pour les orientations du CAPMO, il faut qu'il y ait quelque chose qui soit fait. J'aimerais faire parti de ce comité parce que je suis touché par ce problème. Même s'il ne s'agit au départ que d'écrire une lettre pour sensibiliser nos députés à cette question, je crois que cela vaut la peine d'essayer.
- \* Je trouve cela intéressant comme soirée même si nous n'aboutissons pas toujours à ce que nous désirons.
- \* Trouver une solution ensemble, c'est beaucoup plus ardu que de discuter des problèmes du monde en général.