

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
Site Internet: www.capmo.org

Mars 2012
Numéro 231

Gratuité du transport en commun

Dans la suite de notre réflexion sur la défense collective des droits, le groupe s'est entendu pour discuter du transport en commun sous l'angle de la lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale. Dans une discussion structurée autour de la méthode du Voir-Juger-Agir, nous avons évalué les bienfaits possibles d'une demande de gratuité totale du transport en commun. Dénonçant les injustices et la précarités provoquées par le caractère onéreux d'une passe mensuelle, les participants ont tenu à souligner l'atteinte à leur droit humain fondamental au déplacement. Sur un territoire ayant l'étendu de la ville de Québec, il est impossible de tout faire à pied. La recherche d'un logement moins dispendieux, d'un supermarché, d'un travail, de soins de santé, de loisir, d'espaces verts dignes de ce nom, etc., nécessitent un moyen de transport accessible et efficace. Par ailleurs, ce sont souvent les gens de cinquante ans et plus qui éprouvent de la difficulté à marcher plusieurs km pour économiser quelques dollars. Après de vives discussions, nous avons convenu que les questions d'environnement et de justice sociale sont les deux sœurs jumelles d'une même réalité déformée par un mode de vie destructeur, antisocial et aliénant. Tout comme on détruit les habitats fauniques, les grands développeurs dénaturent les villes pour en faire des espaces stériles où la communauté humaine est difficile à construire. L'automobile fracture le lien social en nous dissociant les uns des autres. Elle fait de nous des concurrents pour la première place dans le flot incessant de la circulation. Pareil à ce désert social qui déshumanise les grandes villes nord-américaines, les banlieues constituent des lieux anonymes où les gens hésitent à se saluer alors qu'ils habitent la même rue. Intervient alors le concept de mixité sociale redynamisé par le transport en commun gratuit, mais aussi propre et efficace, qui redessine les axes principaux des villes pour confiner les autoroutes aux limbes de l'indifférence et de l'inefficacité. Les autoroutes abandonnées pourraient un jour servir à l'installation d'un réseau de tramway géant. Si Québec rêve de devenir la ville de demain, elle devra oser innover comme aucune autre agglomération et offrir à ses citoyenEs une qualité de vie où chacunE se sentira appartenir à cette grande communauté humaine.

Yves Carrier

Le transport en commun à Québec, un luxe pour plusieurs !!!

Discussion sur les enjeux et les moyens d'action.



Quand : Jeudi, le 15 mars 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:

Joseph Dansereau
Robert Lapointe
Michel Leclerc
Donald Lehouillier
Hélène Bédard
Yves Carrier
Monique Toutant

Ginette Gratton
Ariane Gobeil
Jonathan Durand Folco
Frédéric McDuff
Patricia Bécavin
Jacques Laplante

Marie-France-Lucie Dulac
Michaël Lessard
Danielle Bélanger
Fernand Dorval
Antoine-Marie Fortin

18 participants

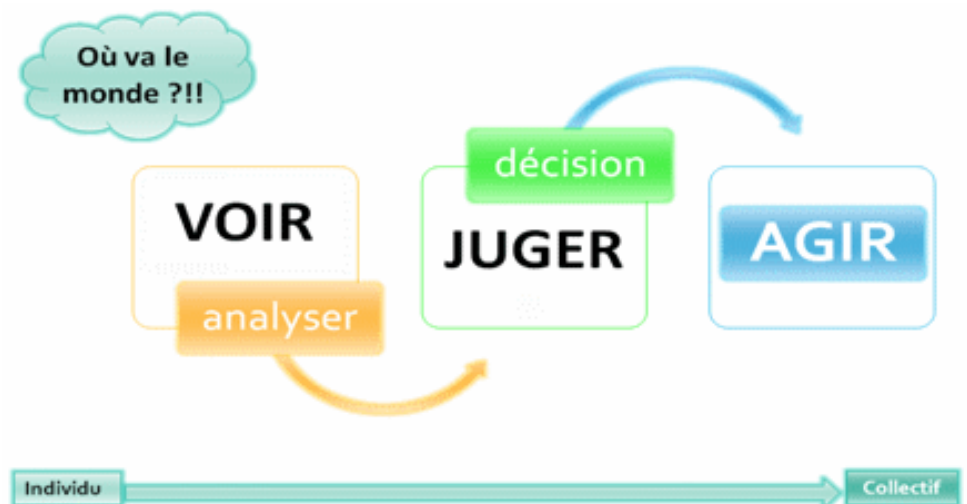
Voir, Juger, Agir

Ce soir, nous vous proposons une démarche en trois temps afin d'en arriver à une stratégie d'action concernant l'accessibilité aux transports en commun pour les personnes en situation de pauvreté de la ville de Québec.. L'étape du « Voir » consiste à se donner un regard commun sur un thème précis que le groupe a décidé de s'approprier. L'étape du « Juger » sera davantage en lien avec l'expérience directe des gens, avec les difficultés associées aux coûts du transport en commun et sa non accessibilité pour certainEs. Nous observerons en quoi cela brime-t-il leurs droits humains ? L'étape de « l'Agir » concerne la stratégie que le groupe entend se donner pour interpeler la population, les médias, les pouvoirs publics, devant cette injustice qui est aussi une violation de leurs droits fondamentaux. Dans un premier temps, le « Voir » a été réalisé à partir d'une lecture commune de textes se rapportant aux avantages de la gratuité du transport en commun dans différentes villes du monde.

Voir

Les arguments relevés à cette étape de notre processus décisionnel sont les suivants :

- * Là où elle a été mise en vigueur, la gratuité du transport en commun a permis une grande économie d'argent au niveau de l'émission des billets et des passes mensuelles, de même que du contrôle des passagers.
- * Cela a diminué les confrontations entre usagers et conducteurs, et une plus grande fluidité à l'entrée du véhicule. Les chauffeurs se sont dits soulagés par la baisse des tensions liées à l'argent.
- * Il y a aussi une économie pour les sociétés de transport qui abandonnent les procédures de judiciari-sassions, les amendes liées à des passes de métro non-payées par exemple. On paie pour notre contrôle.
- * Le transport est désormais considéré comme un bien commun et non plus comme un service que certainEs peuvent se payer et d'autres pas. L'accessibilité pour tous apporte un sentiment d'égalité et donc d'appartenance à la collectivité.



- * Par contre, chaque hausse des tarifs accentue les inégalités des opportunités. À l'égalité d'accès correspond une égalité des opportunités d'emploi, de logement, d'accès aux services et aux loisirs.
- * La question environnementale, à cause de la diminution des gaz à effet de serre et du smog, est un argument majeur qui milite en faveur de la gratuité du transport en commun. La pollution entraîne d'important coût pour notre système de santé.
- * Par ailleurs, la diminution de la circulation au centre-ville en fait un milieu de vie plus convivial où des familles peuvent souhaiter s'installer. La haute densité de la circulation est une agression constante des sens en plus de constituer un danger certain aux abords des grandes artères. La qualité de vie des gens habitant au centre-ville est un important facteur à prendre en considération.
- * La culture de la voiture encourage l'étalement urbain, fait exploser les coûts des services tels que les égouts, le déneigement, les autoroutes, et confine à l'individualisme. La voiture est une violence que les banlieusardEs font subir aux urbainEs. La culture de la voiture illustre une fracture sociale entre urbainEs et ceux et celles qui habitent la banlieue.
- * La gratuité du transport en commun permettrait une meilleure accessibilité au travail pour ceux et celles qui ne possèdent pas d'automobile et recentrerait les activités économiques autour des principaux axes de transport en commun.
- * Cela permettrait également de redynamiser des secteurs de la ville qui ont été marginalisés par les autoroutes, en construisant des transports en commun plus efficace.
- * Les taxes et les impôts financent davantage les autoroutes que les transports en commun. Il faudrait que l'utilisation de la voiture de la banlieue vers la ville centre soit plus coûteuse que l'utilisation du transport en commun et que le coût social de l'utilisation de la voiture soit pris en compte. Par exemple, les frais de santé engendrés par la pollution automobile.



- * Cependant, il faut dire que l'offre de transport en commun est insuffisante à la demande et que, dans les banlieues, son efficacité est faible.
- * L'argent public a servi à construire des autoroutes, finançant ainsi les constructeurs de routes, les fabricants d'automobiles et les pétrolières. L'intérêt public a été détourné au profit des grandes entreprises. L'urbanisme d'après-guerre a été conçu pour l'automobile et non pour la qualité de vie des habitants.
- * Les radio-poubelles entretiennent des préjugés envers les utilisateurs du transport en commun et valorisent les automobilistes comme étant des gens importants. Elles dénigrent les pauvres mais rarement les riches qui profitent eux aussi du système. Les animateurs encouragent la haine envers les cyclistes et les piétons. C'est très dangereux.
- * On dénonce le manque de civisme des automobilistes.
- * Dans certains cas, la rareté de la main-d'œuvre pourrait être en partie comblée par la gratuité du transport en commun qui inciterait les gens à se déplacer plus loin pour aller travailler.
- * Pourquoi les personnes de 65 ans et plus paient 35\$ par mois alors que les gens à l'aide sociale paient le plein tarif : 75\$ par mois ? C'est une injustice.
- * La démocratie implique la répartition de la richesse. La gratuité du transport en commun serait bon pour la démocratie car il s'agit d'une répartition de la richesse.



- * Selon le Conseil national du bien-être social du Canada, investir pour faire reculer la pauvreté est quatre fois plus payant que de laisser la misère s’installer dans les classes les plus défavorisées.
- * Le manque de vision sociale empêche de saisir les problèmes dans leur globalité. Cela s’illustre par les points de vue partiels qui procèdent davantage des préjugés teintés de jalousie et d’égotisme envers les populations moins bien nanties que d’un désir de voir le sort de tous s’améliorer.
- * La pollution affecte au premier chef les utilisateurs de l’automobile qui deviennent victimes de problèmes cardiaques ou d’AVC. Notre modernité et notre supposé liberté de déplacement nous tuent et affectent déjà les générations futures.
- * En France, la gratuité a produit une valorisation des transports en commun et a revitalisé les centres-villes. Les jeunes apprécient grandement la gratuité et elle les incitent à sortir de leur banlieue. La gratuité c’est positif.



Juger - En lien avec les personnes en situation de pauvreté

- * Premier constat, la liberté de déplacement est essentiel à la qualité de vie des gens. Dans une ville de la taille de Québec, il est nécessaire de pouvoir se déplacer pour voir son médecin, trouver un logement abordable, magasiner à moindre coût, se chercher un travail, aller visiter sa famille, avoir accès à la culture, musées, bibliothèques, spectacles, aux espaces verts comme la promenade Samuel de Champlain au bord du fleuve. La santé physique et mentale des gens en dépend, déjà que l’hiver est long et difficile et que l’été, en Basse-Ville, les périodes de smog et de canicule sont de plus en plus fréquentes.

- * Un transport adapté devrait être accessible à tous. Si tu n'es pas assez malade, tu n'y as pas accès.
- * Il est difficile d'épargner lorsqu'on est pauvre, il faut payer le transport. L'intervenant à l'aide social nous dit de courir les spéciaux, mais cela n'est pas économique si l'on doit dépenser plus d'argent pour se déplacer. L'écologie comportementale me dit que je dois tenir compte du gain escompté versus la dépense d'énergie que je dois réaliser pour subvenir à mes besoins élémentaires.
- * Si les prix continuent d'augmenter, je ne pourrais plus sortir de chez-nous et je vais tomber en dépression. L'augmentation des tarifs de transports provoque l'isolement social et porte préjudice à la santé mentale et au moral des gens. Cela nuit aux personnes qui veulent aller militer ou faire du bénévolat.
- * En ce qui a trait aux transports, nous avons tous des besoins assez différents.
- * Chercher un travail ou un logement, coûte cher à quelqu'un qui achète ses passages à l'unité.
- * Cela limite la possibilité d'aller rendre visite à sa famille à l'extérieur de la ville.
- * Des allocations de transport sont offertes par certaines entreprises. Il faudrait inciter tous les employeurs à le faire.
- * Il faudrait voir le droit au transport comme un droit essentiel.
- * Disparité des remboursements des laissés-passés pour les travailleurs et non pas pour les personnes à l'aide-sociale.
- * C'est un incitatif à utiliser le transport en commun qui est quand même positif.
- * Les autobus circulent vides à certaines heures de la journée, pourquoi ne pas instaurer la gratuité ou des passages à rabais pendant ces périodes creuses.
- * Les plus âgés ont plus de difficultés à se déplacer et limitent donc leurs déplacements. Cela peut nuire à leur santé et contribuer à les rendre moins autonomes et donc plus dépendants.
- * La pollution atmosphérique menace la survie de l'humanité dans son ensemble. Le transport en commun devient un impératif à notre survie commune.
- * Pensons que certaines personnes doivent choisir entre aller voir leur médecin et manger, à cause des frais de transport.



- * Le coût du transport devrait être proportionnel aux revenus des usagers.
- * La carte à puce a empiré les choses au lieu de les simplifier. Plus on automatise les services, plus les coûts augmentent et plus tu es pauvre, plus tu paies. Ils ont aboli la passe d'une journée qui permettait d'effectuer plusieurs déplacements dans une même journée.
- * Le vélo-bus n'est pas accessible à tous.
- * La pauvreté maintient les gens dans une situation d'humiliation permanente. La pauvreté implique une situation de carence quotidienne. La RTC et la communauté urbaine de Québec pourraient adopter cette mesure sociale progressiste qui améliorerait grandement les conditions de vie de plusieurs. La gratuité du transport transformerait la qualité de vie de l'ensemble des citoyens de la ville.
- * Dans l'agglomération urbaine de Québec, 40 000 personnes seraient dans cette situation de précarité qui rend l'accessibilité difficile au transport en commun.
- * Je prends ma voiture parce que là où j'habite je suis mal servie par le transport en commun. Les maisons au centre-ville sont inabordables et il y a trop de bruits.
- * La gratuité pourrait être liée à la citoyenneté, à l'appartenance au territoire de la ville de Québec. Le fait que nous habitons un territoire, que par nos taxes et nos impôts nous contribuons au transport en commun, et qu'en tant que citoyenNe de cette ville, nous soyons appelés à nous déplacer pour nous impliquer et travailler, plaide en faveur de la gratuité.
- * Il y a de plus en plus de transport rural. Pour 8\$, je peux me rendre à l'île d'Orléans, mais c'est encore trop cher pour certainEs.
- * La gratuité du transport en commun, ce serait bon pour la mixité sociale.



Agir, Stratégie d'action

- * Avoir une approche non discriminatoire. Il est mieux de réclamer un droit pour tous et pour toutes que seulement pour les gens à l'aide sociale.
- * On veut un développement durable, mais qui ne soit pas injuste, réservé uniquement à ceux qui peuvent se le payer.
- * Si on revendique la gratuité des transports, il faut aller chercher le plus de gens possible. Il faut avoir une perspective plus large. Je lutte sur tous les plans. C'est un enjeu social large.
- * Rédiger une lettre demandant la gratuité, l'adresser au maire, aux décideurs et aux médias.
- * Distribuer un tract dans les autobus.
- * Accentuer l'argumentaire sur la lutte à la pauvreté tout en faisant le lien avec la sauvegarde de l'environnement.
- * Faire de Québec une ville verte reconnue au niveau international pour ses transports en commun non polluants et accessibles à tous. Passer de la ville la plus dépendante de l'automobile à la plus high-tech au niveau environnemental.
- * Se trouver des alliés comme des groupes d'étudiants de l'Université Laval qui travaillent déjà sur cette question, les syndicats, les familles, la santé, l'environnement, la justice sociale, etc..
- * Mesurer l'impact des économies et des gains potentiels pour la ville de Québec... IRIS
- * «Pour un environnement sain, je lutte pour la gratuité et la mixité des transports .» (Slogan)
- * Faire une affiche avec une voiture ayant un seul passager à son bord et un autobus avec chauffeur.
- * Montrer que la gratuité constitue une amélioration de la qualité de vie pour tous.
- * Organiser une coalition d'usagers. Il faut faire plier les décideurs en pariant sur le nombre.
- * « Soyons réalistes, demandons l'impossible ! » Ernesto Guevara.

