

Les comptes-rendus du



Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert

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

MARS 2014
Numéro 249

Un traîneau pour Noël

À tous les mois de décembre, la Guignolée de médias sensibilise la population aux enjeux de la pauvreté et aux conditions de vie des gens aux prises avec la précarité alimentaire. J'aimerais profiter de l'occasion pour vous dire à quel point je suis inquiète de la hausse du coût de la vie. À tout point de vue, nourriture, loyer, vêtements, tout ne fait qu'augmenter. Et n'oublions pas les tarifs du transport en commun qui grimpent à chaque année. En ce moment, il m'en coûte 76,75\$ par mois pour me déplacer dans la ville de Québec. Comment une personne en situation de pauvreté peut-elle y arriver ? Pour une personne à l'aide sociale, cela représente 8% de son budget si elle est considérée sans contrainte et, 13% si elle est réputée ayant des contraintes sévères à l'emploi. Comment peut-elle se déplacer adéquatement pour se rendre à une entrevue, à un rendez-vous chez le médecin ou simplement aller voir sa famille ? Le transport en commun est essentiel pour toute personne, riche ou pauvre. Ne devrait-il pas être plus abordable afin que les personnes en situation de pauvreté puissent elles aussi se déplacer et mieux vivre ? Toute personne ne devrait-elle pas y avoir accès sans avoir à se soucier du prix ? J'aimerais que les autorités compétentes se penchent sur ce problème et trouvent le moyen pour que chacun, chacune, puisse se déplacer en toute quiétude. Je vous rappelle qu'il existe des tarifs pour les étudiants et les personnes âgées, alors pourquoi pas pour les personnes en situation de pauvreté ? À la veille de la période des fêtes, je souhaite que le transport devienne solidaire et accessible à tous et à toutes.

Monique Toutant

Publié dans le Soleil, Courrier des lecteurs, décembre 2012

Hausse des tarifs de transport en commun difficile à assumer ?

Le 13 mars, venez en parler !

A QUÉBEC **QUAND : Jeudi, 13 mars, à 18h30.**
OU : 435, rue du Roi, 2e étage
418-525-6187 poste 222
transports@capmo.org
(Souper à contribution volontaire offert à partir de 17h.)

Le financement depuis 1975
CAPMO
Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert

Étaient présentEs : 20 participants

Emilie Frémont-Cloutier
Robert Lapointe
Raphaël Blais
Renaud Blais
Monique Toutant
Frédéric McDuff
Raymond Gariépy
Fernand Dorval

Yves Carrier
Robert Roussel
Marie-Lyne Bouchard
Marie-France Lucie Dulac
Guy Boulanger
Michel Leclerc

Antonio Aviles
Ulisse Nieves
Jonathan Côté
Olivier Poulin
Ronald Lachapelle
Stuart Edward

Février, 2012, plusieurs membres du CAPMO se réunissent pour une rencontre sur la défense collective des droits. Le transport en commun les préoccupe particulièrement. Pourquoi ? :

-La passe de bus, ça coûte de plus en plus cher et c'est de plus en plus dur de se la payer.

En mars 2012 et en avril 2012, on approfondit cette réflexion :

En mars 2012, la rencontre porte sur le Gratuité du transport en commun et en avril, sur l'équité dans le transport en commun.

- Des rencontres riches en analyse et en débats !

Nous avons fait ressortir qu'il y aurait plusieurs avantages pour les citoyennes et citoyens québécois d'obtenir la gratuité des transports en commun, mais cette idée ne fait pas l'unanimité. Certains membres de CAPMO n'étaient pas en accord avec cette idée. Certains la perçoivent comme une stratégie d'action à long terme qui n'est pas réaliste dans le contexte québécois actuel.

En bref :

Le problème retenu : le manque d'accessibilité pour les personnes à faible revenu.

Le principe d'action retenu : nous voulons améliorer l'accessibilité pour les personnes à faible revenu.

La stratégie d'action retenue : revendiquer une tarification sociale pour les personnes à faible revenu.

On réalise aussi qu'à Québec, Il n'y a pas encore de regroupement organisé pour dénoncer cette injustice et lutter pour le droit de se déplacer.

Que faire ?

C'est là que le comité transport est né. Dès le début, ce comité a pour mandat de mettre en œuvre la stratégie d'action retenue vue d'obtenir une tarification sociale du transport en commun.

Des militants chevronnés ne tardent pas de passer à l'action !

Par un bon matin de novembre 2012 : Un militant chevronné ROBERT du comité transport du CAPMO est chez lui et il lit le journal:

SCÈNE 1

(Robert est assis dans son salon avec un journal)

ROBERT: Heille, j'en r'viens pas, d' la nouvelle qu'il y a dans le journal. En mars 2013, le RTC va ENCORE augmenter le coût la passe mensuelle. HEY, c'est pas possible, y peuvent pas faire ça...Pis si y croient qu'on va se laisser faire de même, qu'on va encore laisser passer ! Y faut faire quelque chose !

(Il se lève)

J'appelle Radio-Canada.

(Robert prend le téléphone et il appelle)

Robert : Oui bonjour, je m'appelle Robert Roussel et je suis citoyen de la Ville de Québec. J'aimerais vous dire que cette hausse est inacceptable. Je suis une personne en situation de pauvreté et vous comprenez, ça ne peut juste pas passer dans mon budget ! Quoi, vous voulez faire un reportage...avec moi ! Oui j'accepte ! G-É-N-I-A-L !!

(Robert compose immédiatement le numéro de Monique)

Monique : Allo

Robert : Hey Monique, tu sais quoi, ça pas d'allure, y va encore avoir une hausse des tarifs de transports en commun. Je me suis dis qu'il fallait faire de quoi faque j'ai appelé Radio-Canada pour dénoncer la situation pis, tu sais quoi, y veulent m'interviewer. Tu viens-tu avec moi ?

(On ne voit pas Monique, on n'entend que sa voix)

Monique : ok, moi je veux bien y aller avec toi, pour dénoncer cette injustice.

Emilie (Cachée dans le coin du garde robe) : ICI RADIO CANADA

(Extrait du reportage de Radio-Canada)

Des personnes à faible revenu, qui dépendent elles aussi beaucoup du transport en commun, sont également inquiètes. Le coût d'un laissez-passer mensuel du RTC représente pour certains bénéficiaires de l'aide sociale jusqu'à 10 % de leur budget mensuel. La hausse annoncée de 2,50 \$ du tarif du laissez-passer mensuel adulte peut avoir des impacts pour eux.

Monique : « Deux dollars de plus que j'enlève sur mon chèque, c'est deux dollars de moins que j'ai pour me nourrir, me vêtir ».

EMILIE : Ce reportage ne fut que le début d'une série de communication avec les médias en 2012-2013 Courrier des lecteurs, CAMPAGNE signée par pas moins de 15 organismes.

Aussi, le COMITÉ TRANSPORT DU CAPMO change de nom pour devenir : le Comité du CAPMO pour l'accessibilité sociale au transport en commun.

Durant l'automne, le comité entame un processus de révision de son action, se documente davantage sur le transport abordable. On se prépare à commencer un processus d'enquête.

PUIS, EN NOVEMBRE 2013, comme si c'était pas encore assez, y'ont encore annoncé une augmentation pour mars 2014. Nos militants chevronnés, bien sûr, étaient au courant.

SCÈNE 2 :

Mais, par une matinée ben frette de FÉVRIER 2014, dans un café, une autre surprise les attend !

Monique : Hey t'as-tu vu ça Robert, c'est pas vrai ! Lis ça, c'es juste le boutte du boutte !

Robert : ok (il lis l'article). Kalick !!

Monique : En tout cas, si y pensent qu'on va laisser passer ça de même. Y vont savoir ma façon de penser. J'vais écrire un article !

(Monique lis son article au courrier des lecteurs)

Le Soleil, Courrier des lecteurs, 11 février 2014

Bonjour,

En tant que citoyenne utilisatrice quotidienne du transport en commun, je suis dépassée d'apprendre en lisant le journal, de l'annonce faite par le directeur général du RTC, M. Alain Mercier concernant la hausse des tarifs du réseau de transport de la Capital. Cette hausse que le RTC fera en deux temps pour soi-disant aider les usagers à mieux planifier leur budget, me fait bouillir de rage. Plusieurs personnes, comme moi, éprouvent de la difficulté à faire face à cette hausse qui se répète année après année depuis 2007 à un rythme deux fois supérieur au taux d'inflation. Comment ose-t-il prétendre que cette hausse en deux temps facilitera la vie des gens quand on sait qu'un grand nombre n'ont pas les revenus suffisants pour y faire face et devront couper sur l'essentiel pour continuer à se déplacer. Gageons que la date du 01 juillet, alors que bien des gens sont en train de déménager, satisfait davantage au sentiment de honte éprouver par les dirigeants du RTC. Je ne crois pas que cela pourra nous aider comme le mentionne l'article d'Annie Morin, publié dans le Soleil du 7 février dernier. Si le RTC souhaite aider les travailleurs, il devrait plutôt diminuer ses tarifs pour encourager les gens à prendre plus souvent le transport en commun. Dans une ville de la taille de Québec, le transport en commun n'est pas un choix de consommation que je choisis de m'offrir ou non, c'est un besoin essentiel qui relève d'un service public.

Monique Toutant



Hausse des tarifs du transport en commun

Qu'est-ce qui vous indigne ? Quels sont les impacts que vous voyez dans votre vie ou sur d'autres personnes de cette hausse du transport en commun ?

- * Moi j'habite dans St-Roch depuis 25 ans. J'ai la chance de ne pas avoir à payer des billets d'autobus pour faire l'épicerie, avoir des loisirs ou aller voir mes amis. Cependant, il y a beaucoup de monde qui restent à Ste-Foy, Charlesbourg, à Lévis, qui doivent faire le choix entre l'activité ou le transport parce que cela devient trop cher. C'est 7.00\$ aller-retour le transport en commun. Si tu habites à Charlesbourg et que tu vas prendre un café en ville, tu es déjà rendu à 11.00\$. Ça n'a pas de bon sens. Il y a de gens qui ne fréquentent pas la soupe populaire parce que le transport en commun est trop cher pour eux. Quand on est rendu là dans une société riche comme Québec, je me pose des questions.
- * Moi, je viens de vendre ma voiture parce que je n'avais plus les moyens d'en avoir une. Alors, c'est sûr que le transport en commun c'est un sujet qui m'intéresse parce que je suis obligé maintenant de prendre l'autobus. Ils augmentent les tarifs, mais je ne trouve pas que le service est super bon non plus. Ça augmente, mais ce qu'ils donnent en retour, je ne vois pas grand chose.
- * Tous les matins, je prends plusieurs autobus pour aller travailler. J'habite à Limoilou et je travaille à Ste-Foy. Moi aussi je connais du monde qui n'ont pas les moyens de prendre l'autobus et ils cherchent des lifts. Souvent, c'est difficile. C'est parfois humiliant de devoir se quêter des lifts parce qu'on a pas les moyens de se payer l'autobus. Si je veux y aller, il faut que je quête. C'est pas bon pour l'estime de soi. C'est peut-être bon pour l'humilité par contre.
- * Je suis venu avec le 36, mais l'avantage c'est que je le prends à la porte de chez-nous. Cela me prend 45 minutes pour arriver au centre-ville. Je prends l'autobus à tous les jours pour aller travailler, mais je dois prendre un transfert qui ne correspond pas toujours avec mon circuit. Parfois je manque mon transfert et je dois attendre une heure. C'est stressant de toujours penser que je peux rater ma correspondance. Depuis que le métro-bus est là, les autres circuits ont diminué.
- * Je suis ici ce soir parce que je suis impliqué dans le comité transport du CAPMO, mais aussi parce que le RTC, Réseau de transport de la Capitale, c'est une histoire qui m'intéresse. Je suis venu ici en marchant ce soir, mais j'utilise souvent l'autobus. Voir les tarifs augmentés et les services diminués, en ayant l'impression que je n'ai rien à dire là-dedans, cela me frustre énormément et j'aimerais ça avoir plus de pouvoir sur la situation et je me suis dit que de rencontrer des gens qui vivent une situation semblable cela pouvait m'aider dans mes démarches.

- * Moi j'ai déjà la gratuité du transport public parce que j'utilise les trottoirs. Parfois je dois aller à Ste-Foy chez mon médecin, alors j'assiste à une séance du Conseil municipal ou à une réunion du RTC et cela me donne un aller-retour en autobus. Je ne suis pas d'accord avec la gratuité car cela encouragerait les gens à se déplacer inutilement et cela génère de la pollution. Il faut limiter nos transports, selon moi, si l'on veut limiter l'émission des gaz à effet de serre. Marcher, c'est la façon de se déplacer en ville. J'ai passé toute ma vie sans avoir d'automobile et je suis à 100% contre les automobiles. Les transports en commun électrifiés seraient la solution à nos problèmes d'émission de gaz à effet de serre.
- * Moi, j'utilise ma bicyclette toute l'année depuis douze ans. Ma bicyclette c'est mon cheval, hiver comme été. Quand j'ai commencé à faire de la bicyclette douze mois par année, il y avait moins de gens. Maintenant, j'en vois de plus en plus. À Montréal, on déneige les pistes cyclables l'hiver. Oui c'est dangereux. Je suis tombé il y a dix jours, mais faire du ski alpin c'est aussi dangereux. Pour ce qui est des transports longues distances, cela revient plus cher de prendre l'autobus pour se rendre à Montréal que de prendre sa voiture.
- * La dernière augmentation de 0.25\$ par billet sur un montant de 3.00\$, cela représente une augmentation de 8%. Les salaires des travailleurs n'augmentent jamais de 8%. Je suis d'accord que le CAPMO se manifeste sur cette question.
- * Je ne prends plus beaucoup l'autobus maintenant que j'habite à St-Roch, mais quand j'habitais à Ste-Foy c'était assez important pour moi. Je trouve très intéressant d'entendre les différents points exprimés ici.
- * Cela me fait penser à l'occupation du territoire et où est-ce que les gens ont les moyens de se payer un appartement, versus le transport en commun. Je ne pense pas que tout le monde puisse venir vivre à St-Roch.
- * Je suis particulièrement intéressé par la naissance du comité transport du CAPMO. À Ste-Foy, où je vis, nous avons une problématique de transport. Les circuits ne circulent presque pas du nord au sud, mais toujours est-ouest. L'an passé quand nous avons organisé une activité pour tracer le portrait du quartier, on avait organisé des transports alternatifs pour avoir plus de monde. Cela a fait qu'un petit comité a travaillé sur le transport. Nous avons ressuscité ce petit comité et nous avons une organisatrice communautaire qui nous accompagne. Elle nous a informé qu'il y avait des gens qui travaillaient sur l'accessibilité du transport en commun à Duberger, à Beauport et à Charlesbourg. Avec le CAPMO au centre et nous à Ste-Foy, j'ai vu la possibilité d'un réseau. Cette enquête pourrait se promener dans chacun des quartiers pour recueillir les commentaires des gens même si les problématiques sont assez différentes. À Ste-Foy on ne parle pas d'accessibilité en terme de tarification. Nous, c'est davantage le manque de service qui nous affecte. Longue vie au réseau des comités de transport de la ville de Québec.

- * On va fonder un soviet des transports.
- * Je me pose la question avec les prochaines hausses du transport en commun si d'ici quelques années il va y avoir encore des gens qui vont venir s'impliquer dans nos organismes s'ils n'ont plus les moyens de se déplacer. Je trouve cela triste parce que les gens ne pourront plus sortir de chez-eux. Pour moi, c'est le seul moyen que j'utilise pour mes déplacements. Dans cinq ans allons-nous encore avoir les moyens de nous déplacer ? L'implication dans différents groupes me permet de sortir de chez-moi et de me changer les idées. C'est valorisant. Le prix du transport en commun me porte à réfléchir.
- * Cela m'indigne que de plus en plus de gens soient exclus de ce service public essentiel. Ce n'est pas un luxe d'avoir accès du transport en commun. C'est un besoin essentiel. Je ne trouve pas cela normal qu'une partie de la population soit exclue de ce service essentiel. Dans les faits, j'ai croisé beaucoup de monde et cela m'interrogeait quand une personne me disait que l'essence pour sa voiture pour un mois lui revenait moins chère que la passe mensuelle en autobus. Il y a quelque chose qui ne fonctionne pas. Le transport en commun devrait coûter moins cher.



- * Militante à temps plein, je dois prendre le transport en commun pour me déplacer parce que j'ai du mal dans une jambe. Donc, pour moi, c'est important le transport en commun. Ce qui m'indigne, c'est de voir qu'à chaque année on augmente le coût du passage et de la passe mensuelle alors que je sais qu'autour de moi il y a des gens qui ne sont même pas capables de se payer un seul billet d'autobus pour aller voir le médecin. Cela m'indigne d'entendre des gens dire que ce n'est pas cher. Pour des personnes en situation de pauvreté, je trouve que c'est de plus en plus dispendieux de prendre le transport en commun. Pour moi, le fait de sortir de chez-nous, de venir militer au CAPMO ou à l'ADDS, cela me fait le plus grand bien. Venir jaser et discuter d'un sujet particulier, pour pouvoir briser mon isolement, si je n'aurais pas cela, je ne suis pas sûre que je serais bien dans ma maison, à rester enfermer entre quatre murs, à me morfondre en me demandant : Qu'est-ce que je vais faire à soir ? Même si j'ai un ordinateur, je ne suis pas certaine qu'il est aussi intéressant que de venir discuter avec des gens comme vous ? C'est important le transport en commun pour toutes les sphères de notre vie au quotidien. Pour aller prendre un café avec un copain parce que tu as besoin ce soir-là de jaser. Le fait que nous ayons amené cela au CAPMO, c'est comme un baume que je mets sur ce bobo là. Je me dis qu'il faut absolument trouver un moyen qui va faire en sorte que toute la société va pouvoir se transporter. Le transport en commun c'est supposé être quelque chose qui appartient à la société.

- * Je sens qu'il y a de l'avenir à traiter de cette question parce que dans d'autres villes on discute aussi de l'accessibilité sociale du transport en commun. Il y a un momentum.
- * Moi, je me demande comment cela se fait-il que comme société on ne se donne pas les moyens de la convivialité ? Au lieu d'un transport qui dessert l'individu on pourrait avoir un transport qui dessert la communauté. Ce n'est pas ce qu'on doit attendre de l'État, on doit se le donner à nous-mêmes. Cela doit venir de l'organisation sociale et non simplement dépendre d'un budget de l'État. Aujourd'hui, c'est l'inverse. La majorité des individualistes poussent pour avoir des autoroutes, des infrastructures qui dégagent des gaz à effet de serre. Chacun est encarcanné dans son corps de métal. Sort de sa maison, rentre dans son garage, embarque dans sa voiture et arrive en ville pour se stationner. Entretemps les gens regardent leur ordinateur. Moi, je me promène en bicyclette. On parlait du bien vivre ensemble, on doit se donner les moyens de bien vivre ensemble. Le transport en commun, c'est la communauté qui doit se donner ça. D'où doit sourdre ce moyen qu'on se donne pour se déplacer, pour se côtoyer les uns les autres.
- * Moi, j'utilise beaucoup le métro-bus et il y a des journées où cela me coûte jusqu'à 15.00\$ pour me déplacer. Pour les courtes distances, j'utilise la bicyclette pour économiser un peu plus. Est-ce que le système électrique va faire monter les prix ?
- * Il y a deux semaines, nous avons écrit au ministre des transports, Sylvain Gaudreault, lorsqu'il a annoncé des investissements d'un milliard sur 5 ans pour l'amélioration des transports en commun. Nous lui avons écrit pour le féliciter et aussi pour lui rappeler de ne pas laisser des gens sur le bord du chemin qui n'auront pas les moyens de se payer le transport en commun, de ne pas oublier les personnes en situation de pauvreté. Comme on sait, tout le monde se renvoie la balle. Si on écrit au RTC, on nous dit : « Nous n'avons pas ce pouvoir, c'est la ville. » Celle-ci nous dit de nous adresser au gouvernement. La ministre de la solidarité sociale dit que c'est le dossier du ministère des transports, je pense que nous sommes rendus à écrire à la Première ministre.
- * Moi je fais parti du comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur. Je vois le moment présent comme un vrai momentum pour apporter une telle revendication. Je suis photographe et je couvre de nombreuses manifestations, mais je n'ai jamais vu sur une pancarte la revendication de l'accessibilité ou de la gratuité des transports. Il y a des gens qui demeurent prisonniers toute l'hiver parce qu'ils n'ont pas les moyens de sortir de chez-eux. Peut-être devrions nous exiger deux billets gratuits par semaine pour permettre aux gens de sortir de chez-eux. Moi aussi je pense que l'électrification du transport en commun signifie des coûts qui vont être transférés aux usagers. Depuis que je suis un aîné, je paie moins de 40\$ par mois pour ma passe d'autobus. Depuis ce temps-là, je sors de chez moi parce que c'est vraiment pas cher. Je m'en sers à outrance et j'ai calculé que cela me coûte 0.03\$ par voyage. Je n'arrête pas de me déplacer, jusqu'à trois aller-retour par jour et le mal au dos que j'éprouve a beaucoup diminué parce que je suis mobile. Cela coûte 39\$ par mois pour une personne de 65 ans et plus.



* Moi aussi je suis aîné et j'adore me promener en autobus pour découvrir ma ville. Hier soir, je participais à une réunion et j'observais à quel point c'est dangereux d'être piéton. Il faut penser la circulation en terme global, voiture, piéton et transport en commun.



* À Québec, c'est le règne de la voiture, si bien que s'il y a une collision entre un piéton et une automobile, c'est le piéton qui est considéré comme responsable.

* Il y a aussi tous ces camions qui circulent. Nous avons dans notre esprit que c'est essentiellement privé alors que plusieurs compagnies se font concurrence et cela augmente le trafic au centre-ville. On n'a jamais discuté de la distribution opérée par la collectivité. Si on opère un système de distribution en commun, cela nous donne la capacité de rationaliser et de fortement diminuer la quantité de camions qui circulent. En ce domaine, la concurrence augmente la circulation d'autant.

* C'est un peu comme l'aménagement du territoire à une autre échelle.

* J'ai une voiture et je ne prends pas le transport en commun, mais je sympathise avec les gens concernés.

* Avec la carte de transport Opus, je peux prendre le traversier pour Lévis. Avec la passe métropolitaine, je peux prendre les autobus sur la Rive Sud, mais c'est deux fois plus cher.

* Le transport en commun n'est pas fait pour les personnes en situation de pauvreté. La plupart des circuits fonctionnent à plein sur les heures de pointe. Entre les deux, c'est le grand vide. Pour les autres qui souhaitent sortir pour se divertir, ils doivent prendre les circuits beaucoup plus lent en-dehors des heures de pointe.

* Si tu participes à un programme de formation à l'aide sociale, le gouvernement te rembourse ta passe mensuelle. Autrefois, au CLSC ou lorsque tu sortais de prison, on te donnait un billet d'autobus. Maintenant avec la carte électronique Opus, on ne donne plus de billets d'autobus aux démunis. Y a-t-il des endroits où les transports en commun sont gratuits ?

* Oui, ça existe, dans des petites villes, avec des petits circuits d'autobus.

* En France, pour les personnes à l'aide sociale, il y a un tarif spécial. Pour des personnes qui travaillent et qui ont des revenus inférieurs au panier de consommation, il y a des tarifs spéciaux. Ici, à Québec, nous n'avons rien de tel. Pour les travailleurs qui gagnent plus de 15 000\$ par année, ils peuvent demander un remboursement d'impôt pour frais de transport en commun.

* Aubagne, en banlieue de Marseille, a un système de transport en commun entièrement gratuit.

* Comment se construit le consentement pour que le public accepte de payer pour des infrastructures sportives, mais pas pour un meilleur système de transport en commun. Est-ce qu'on pense la société comme une communauté qui dispose d'espaces communs ? Ivan Illich a réfléchi aux modèles de société qu'on se donne. Il y avait autrefois un comité qui s'appelait le CRUTEC qui parlait du transport en commun à Québec. Ils étaient très revendicateurs.

Après la pause...

* Au début du siècle, le transport en commun se développait en Amérique du nord et les banques ont manipulé pour favoriser l'automobile et les autoroutes. L'exemple de Los Angeles est le plus connu où les fabricants de voitures et de pneus ont acheté le système de transport en commun qui était privé, et ils l'ont simplement fermé.



* Ici, il a eu la Réforme Ryan à la fin des années 1980. Auparavant, le gouvernement provincial investissait beaucoup plus dans le transport en commun. Il y a eu un transfert du fardeau fiscal de la province vers les villes qui doivent maintenant assurer une plus grande part des coûts du transport en commun.

* C'est aussi le reflet du système capitaliste dans lequel on vit.



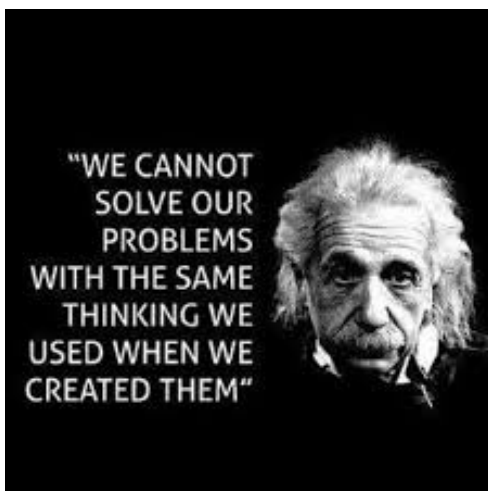
* Il y a des intérêts politiques derrière les investissements que l'État fait ou ne fait pas. C'est important d'avoir une analyse sociale partagée qui nous aide à remonter jusqu'aux causes de tout cela.

* L'idée de cette enquête, ce n'est pas que nous sachions les causes et que nous venions vous les dire. L'idée c'est qu'ensemble on creuse et on trouve les causes.

* Je constate qu'ici au centre-ville nous avons des règlements de zonage très détaillés en ce qui concerne l'architecture. Et pourtant, on a démolé une église pour faire un stationnement. Cette façon de voir la ville aveugle le monde.

* C'est vrai que si tu réduis les espaces de stationnement au centre-ville, tu encourages les transports en commun. Londres a interdit l'accès à son centre-ville aux automobiles.

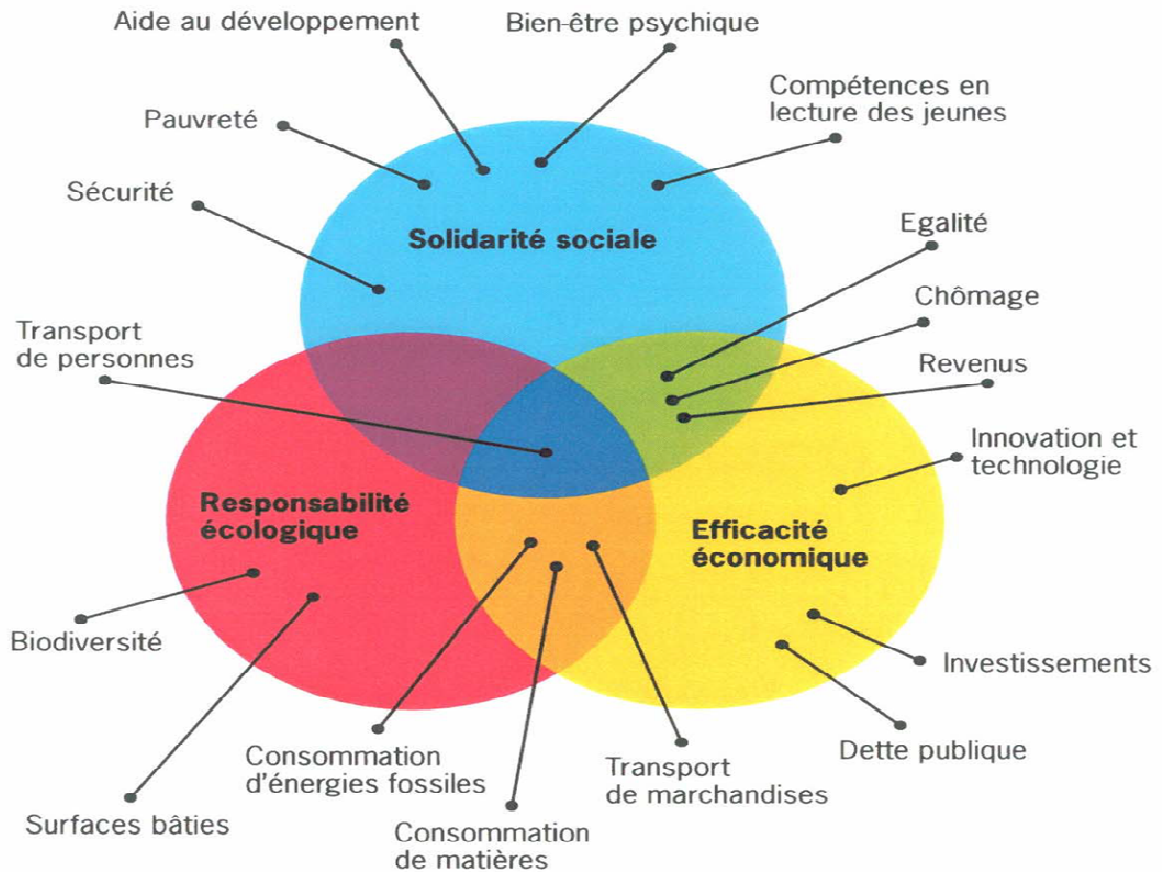
* Moi, je me rappelle que lorsque j'étais plus jeune, je faisais du pouce pour me déplacer dans la ville. C'est rendu illégal de faire du pouce.



On ne peut résoudre nos problèmes avec la même façon de penser que nous les avons créés.

Albert Einstein

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



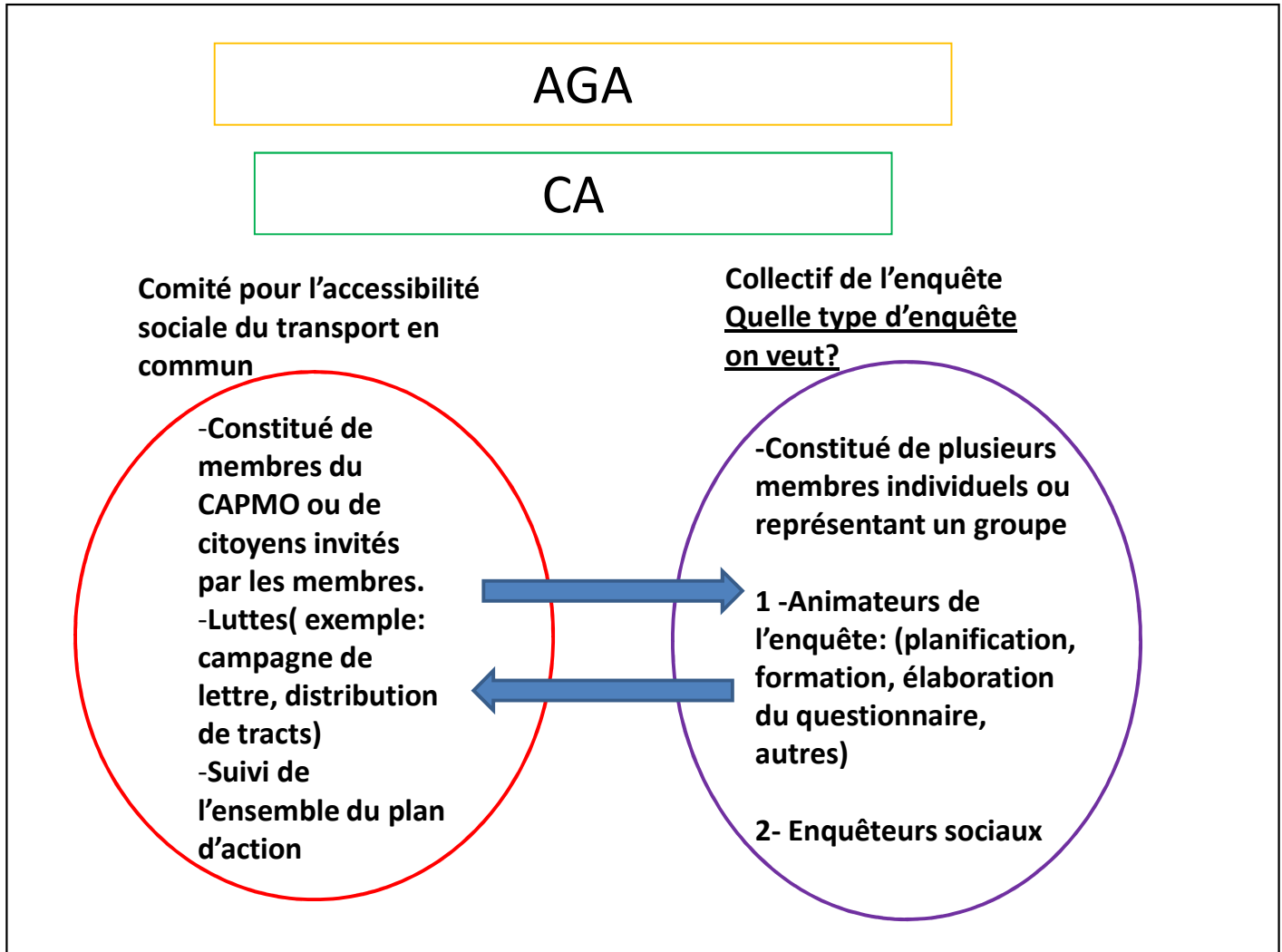
- * En Suisse ils ont fait un plan de développement durable et au centre des trois sphères : environnement, économie et solidarité sociale, on retrouve le transport en commun. Le transport des personnes pour avoir une communauté durable est placé au centre. C'est une question névralgique.
- * Le système de transport en commun peut concentrer tous ses éléments en quelques sortes. C'est aussi un facteur indispensable dans une planification de développement durable parce qu'il est à la fois bon pour l'environnement, la qualité de vie, et l'économie.
- * Cela correspond à une vision organique de la communauté. Le transport des personnes est ce qui donne vie en quelque sorte à la communauté en la rendant dynamique.
- * Le déplacement des personnes transcende l'espace en réunissant les différents secteurs de la ville. À partir du moment où nous avons une maîtrise sur l'espace en tant que citoyens, on a une maîtrise sur l'ensemble de la société parce que cela passe par l'espace la maîtrise de la société.

- * Dans l'introduction, derrière la théorie des ensembles, nommé aussi diagramme de Ven, le carré blanc représente l'univers, tout ce qui n'est pas contenu dans les ensembles. Je vois trois ensembles d'intérêts dans cela. Si on est dans un univers darwinisme où règne la loi du plus fort, il faut se battre pour obtenir des choses. Mais si au contraire, nous sommes dans un univers qui relie les différents éléments dans un but de recherche de l'équilibre et de l'harmonie, où l'on se sent relier les uns aux autres par une destinée commune, si on tend à donner aux autres ce que l'on aimerait recevoir d'eux, cela change tout. L'univers dans lequel on vit et la manière dont on le conçoit ont une grande influence sur ça. Et je pense qu'au CAPMO, on porte une sensibilité à l'aspect des liens qu'on tisse et qui nous unissent les uns aux autres dans le sens de *religere*. Cette conception là rejoint Ivan Illich également. Nous sommes reliés par l'esprit transcendant et immanent et aussi par la nature. Dans un système tel qu'illustré par ce graphique, on se donne les moyens ensemble de coopérer et d'atteindre l'équité. Dans le système darwinien, on tend vers l'iniquité provoquée par l'individualisme et la concurrence. Beaucoup de nos problèmes sociaux viennent du fait que nous vivons dans un univers mort, où nous sommes séparés les uns des autres. Plutôt que d'avoir un corps spirituel, nous allons vers une mécanisation de l'esprit humain.
- * Il ne faut pas oublier que Marx disait que la capital c'est du travail mort.
- * Lorsque je rédigeais le compte-rendu de la dernière rencontre qui portait sur l'économie, je me suis dit qu'une véritable économie qui serait soutenable et renouvelable, cela s'appelle de l'écologie. Au lieu d'opposer les intérêts des individus, des uns et des autres, il faut les mettre en coopération et en correspondance pour faire en sorte que mon travail se réalise dans le but d'aider les autres qui vont à leur tour collaborer à aider les autres dans toutes les sphères de la vie. Que cela se fasse autant dans le domaine de l'accès à la nature, aux arts, au temps libre, à un sentiment d'utilité sociale à tous les âges de la vie en visant l'épanouissement au lieu de l'enrichissement personnel. Il faut que toutes les sphères de la vie soient intégrées, de sorte que tout ne soit plus mesuré sous l'étalon dollar. La vie ce n'est pas des dollars. C'est ce rapport que nous avons à l'argent qu'il nous faut questionner.

Je poursuivrais en vous présentant notre projet de réaliser une enquête sur l'accessibilité sociale du transport en commun. J'aimerais savoir ce que vous en pensez ? Vous avez déjà exprimé votre point de vue concernant les hausses du transport en commun, des impacts, mais vous avez aussi parlé de solutions et de causes. Je sens déjà une motivation, on a des solutions, on a des pistes qu'on voudrait explorer. Je sens que nous ne sommes aucunement dans le fatalisme et j'entends qu'il y a un grand intérêt à se mobiliser sur cet enjeu social important. J'aimerais vous présenter une enquête collective, quelles en sont les étapes et quelle cela pourrait prendre. Je répondrais à vos questions, mais j'ai aussi des questions à vous poser. D'abord, je vais expliquer pourquoi nous avons pensé réaliser une enquête en lien avec le processus déjà entrepris par le CAPMO. Le moyen choisi pour mobiliser les gens autour de cet enjeu s'intitule l'enquête conscientisante parce qu'il permet aux participants de partager leur perception de la pauvreté et d'effectuer une analyse sociale.

Les objectifs du CAPMO qui rejoignent notre démarche sont les suivant :

- 1) Regrouper des personnes qui proviennent des quartiers populaires ou ouvriers, ainsi que les personnes engagées par solidarité avec celles au bas de l'échelle afin de développer avec elles des pratiques de solidarité et de citoyenneté;
- 2) Travailler dans une approche d'éducation populaire au développement de solidarité économiques, sociales et interculturelles ainsi qu'à la promotion de la qualité et des conditions de travail et de vie;
- 3) Produire et promouvoir des outils pédagogique visant à se former à être des citoyens et des citoyens conscients et responsables;



Vision du Comité transport du CAPMO:

- Nous voulons à court-moyen terme que les inégalités sociales en matière de mobilité dans la ville de Québec soient réduites et que dans la perspective à long terme, qu'elles soient éliminées;
- Le transport est un besoin essentiel à une vie décente, un bien public indispensable pour permettre la participation économique, politique, culturelle, sociale, des citoyens et citoyennes.

Objectifs généraux du Comité transport de CAPMO :

- Dénoncer la pression vers une logique marchande du RTC;
- Obtenir à moyen terme une tarification sociale dans la Ville de Québec pour les personnes en situation de pauvreté.

Dans l'histoire du CAPMO, on a fait des Carrefours de savoir sur l'économie, sur la spiritualité, sur les finances publiques, etc. Cela permet de rencontrer des gens de différents horizons et de créer des connaissances nouvelles sur la réalité des personnes en situation de pauvreté. Ce sont des connaissances qui proviennent des milieux populaires d'où l'idée de faire une enquête sur les impacts des coûts du transport en commun. Nous trouvons que nous n'étions pas assez documentés sur cette question et que la méthode de l'enquête conscientisante nous permettait d'acquérir des savoirs nouveaux tout en mobilisant la population autour de cet enjeu.

Ce soir, nous avons nommé des impacts ensemble et nous avons déjà plus de savoirs, mais nous avons encore beaucoup à apprendre sur la réalité des personnes qui le vivent et pour construire un argumentaire susceptible d'influencer les décideurs et l'opinion publique en général. Si on veut se mobiliser pour dénoncer cette injustice et revendiquer ce droit qui n'est pas encore reconnu à sa pleine mesure, il faut avoir un discours solide, conscient des causes et des impacts provoqués par cette iniquité sociale. Nous sommes devant l'exclusion de plusieurs personnes d'un service public qui est pourtant essentiel. L'argumentaire recueilli avec les témoignages du vécu des gens nous permet de faire cela.

J'aimerais vous présenter l'exemple concret réalisé par la ville de Calgary en Alberta. Cette province a vraiment une idéologie conservatrice, mais pourtant pendant des années un comité a travaillé pour sensibiliser la municipalité au fait qu'il y avait un besoin réel d'une tarification sociale du transport en commun pour les personnes en situation de pauvreté. Ce comité s'est mis à recueillir les témoignages auprès de 400 personnes qui éprouvaient des difficultés à se déplacer à Calgary pour des raisons économiques. Cela a amené la ville à accepter la pertinence de réaliser un projet pilote de tarification sociale. Sauf que le groupe de citoyens ne s'est pas arrêté là. Ils ont poursuivi leur enquête auprès des bénéficiaires du projet pilote afin de mesurer les impacts sur la vie des personnes qui avaient bénéficié de la tarification sociale. Pour les gens sans emploi, ils ont mesuré qu'ils avaient eu accès à plus de loisirs, à plus d'endroits pour faire leurs achats, et ceux qui désiraient retourner au travail avaient plus facilement accès à des emplois. Cette étude a permis de mesurer les impacts positifs du projet pilote et a amené la ville à l'étendre à tout un groupe de la population.

Au CAPMO, cette revendication provient de la base du groupe et cela confirme à mes yeux la pertinence de cet enjeu. Il y a aussi le Collectif montréalais pour un transport abordable qui recueille des témoignages sur cette question. Nous nous sommes dit que cette enquête pouvait être un point de départ à une plus grande mobilisation. Je pense aussi qu'à Québec, plus qu'ailleurs, nous avons besoin de travailler sur l'opinion publique et de faire une conscientisation par rapport à cette injustice qui nuit à la qualité de vie des gens. J'aimerais savoir votre opinion sur le type d'enquête et comment seriez-vous prêts à vous impliquer. Nous avons déjà le Comité du CAPMO pour l'accessibilité sociale du transport en commun, et nous aurions aussi besoin d'un comité chargé de l'enquête à proprement parler.

Le Comité pour l'accessibilité sociale s'occupe de différentes actions comme la rédaction de lettres aux courriers des lecteurs et aux principaux décideurs reliés à ce dossier, de même qu'à la concertation régionale et éventuellement nationale. Par exemple, avant la prochaine hausse en juillet, c'est sûr que nous allons faire une action pour dénoncer ça. On souhaite également participer à l'École dans la rue du REPAC au printemps. Cela fait parti des actions prévues. Pour ce qui est de la rédaction de lettres aux différents ministres, ces rencontres avec les groupes nous permettent



d'ajouter des arguments au fur et à mesure de l'acquisition de nouvelles connaissances. Nous pensons faire un Collectif d'enquête et Renaud parlait qu'il y avait déjà des comités de citoyens dans différents quartiers de Québec qui se préoccupaient de cela. Ce sont toutes des propositions, mais je trouve que la réflexion que nous avons débutée est intéressante et que cela nous mène à une action concrète.

Nous sommes donc à la recherche de personnes intéressés à devenir avec nous des enquêteurs sociaux. Les prochaines rencontres du CAPMO iront dans le sens d'étayer notre analyse des causes de la pauvreté et de l'exclusion sociale qui sévissent à Québec avec l'intention précise de passer de la théorie à l'action. Ensuite, il y aura le processus d'implantation de l'enquête proprement dit à partir des connaissances que nous aurons développées ensemble. On bâtit alors un questionnaire, dans nos milieux, nos organismes, on distribue l'enquête. Mais cela peut prendre la forme que nous voulons, du plus petit au plus gros, selon l'énergie et le temps que nous pourrions y consacrer. Le Comité pour l'accessibilité sociale ne veut pas imposer une démarche qui soit trop lourde, c'est selon la motivation des gens. Auriez-vous une idée sur le type d'enquête ou un moyen d'aller chercher ces informations.

- * J'ajouterais que nous avons développé ce projet à partir du modèle de Lorraine Gaudreault avec son Enquête conscientisante qui s'est réalisée à Québec au cours des années 1990. Cette démarche est inspirée par la philosophie de Paulo Freire où les gens sont appelés à nommer eux-mêmes les problématiques qu'ils doivent affronter dans leur quotidien, pour dépasser le fatalisme et s'unir, et cela peut aussi devenir une occasion pour que le CAPMO effectue une tournée de différents organismes de la grande ville de Québec pour recueillir des témoignages tout en sensibilisant les gens à cette question. Il faut construire notre outils d'enquête, le questionnaire, ensemble, sans avoir peur de ne pas être nous-mêmes des experts. C'est en pratiquant une méthode d'enquête que nous développerons ensemble une expertise.
- * Seriez-vous intéressés à vous impliquer dans le processus d'enquête et jusqu'à quel point ? Seriez-vous intéressés à devenir vous-mêmes des enquêteurs prêts à aller présenter le questionnaire dans d'autres groupes ? Cela demande une implication plus régulière, peut-être une fois par mois, si c'est une cause qui vous tient à cœur comme cela semble être le cas.
- * Au début, pour moi, c'était du chinois, mais en en parlant tu l'as éclairci et j'ai commencé à faire des relations. Là j'ai trouvé ça parfait. C'est une synthèse cohérente de ce qu'est le transport en commun. Dans le diagramme où le transport est au centre des trois sphères, quand c'est bien enclenché, quand cela fonctionne pour tout le monde, c'est idéal. Mais, selon moi, la réalité est tout autre. Le transport en commun, comme cela fonctionne actuellement, ce n'est pas fait pour tout le monde. Le diagramme représente un idéal. Il y a beaucoup d'avantages à voir tous les bénéfices qu'apporte un bon système de transport en commun inclusif pour tous. C'est sûr qu'une personne âgée de 70 ou de 80 ans, voudrait se promener. Il y a le travailleur qui a besoin d'aller du point A au point B dans un court laps de temps. Il y a des étudiants, il y a des gens en situation de pauvreté et les pauvres sont exclus du transport en commun. Un objectif, ce serait que le transport en commun soit commun à tous.
- * Le mot solidarité sociale sonne drôle à nos oreilles maintenant qu'il y a un ministère qui s'occupe de l'aide de dernier recours qui porte ce nom.
- * Il faudrait le remplacer par Buen vivir peut-être ?
- * Par rapport à l'exclusion sociale, il faudrait se questionner à savoir : Pourquoi sont-ils exclus ? Pourquoi on ne veut pas que les itinérants embarquent dans l'autobus ?
- * C'est vrai, on veut les garder au centre-ville pour qu'ils ne dérangent pas les honnêtes citoyens dans les banlieues. Si un itinérant se retrouve à Cap-Rouge ou au Mellile, il va se faire ramasser assez vite par la police. (Ségrégation spatiale à Québec).

- * Là, il va avoir un transport en commun avec des lumières.
- * Il faudrait aussi réfléchir à l'aménagement du territoire. Comment la ville a été construite avec ces différentes zones et ses autoroutes qui deviennent des frontières infranchissables aux piétons. On pourrait aussi s'interroger sur le rôle de la bourgeoisie de Québec dans la répartition des espaces géographiques à l'intérieur de la ville. En France, ils ont été obligé de décloisonner les cités de HLM d'où les gens ne pouvaient pas sortir pour aller se chercher du travail. Comme nous avons vu avec Rémy Guertin, la répartition des espaces, la valeur foncière, l'accès à la propriété et au logement, sont conditionnés à Québec par l'axe monumental qui s'étend du Château Frontenac jusqu'à la tête des ponts (Compte-rendu du CAPMO de mai 2011).
- * L'histoire de Québec, c'est quatre siècles d'architecture. Le 17e et le 18e siècle sont intouchables. Le 19e siècle est respecté aussi, mais le 20e siècle ne l'est aucunement. Détruire une Église pour en faire un stationnement, c'est un sacrilège, cela ne se fait pas. Il y a des étapes dans l'histoire de cette ville dont nous devons conserver la mémoire.
- * En mai, on va avoir une rencontre sur les mesures de pauvreté pour savoir qui sont les personnes en situation de pauvreté qui n'ont pas accès au transport en commun. En avril, on va s'efforcer de demeurer sur la même piste de l'enquête conscientisante. Vivian Labrie va nous aider à comprendre les indicateurs de pauvreté. À partir de quel seuil de revenu est-ce qu'on doit se considérer pauvre ?
- * Ce que je constate par rapport au transport en commun, c'est que les étudiants et les aînés ont un tarif préférentiel. Je peux comprendre ça. Mais pourquoi quand on tombe sur la passe générale, on ne tient pas compte de la capacité de payer de l'usager du transport en commun ? Il existe différentes situations de vie et de sortes de monde qui fait que certains peuvent acheter la passe mensuelle et que d'autres ne peuvent pas parce que monétairement ils ne sont pas capables. Ça me dépasse parce que je me dis qu'il y a des personnes qui gagnent au-dessus de 15 000\$ et qui travaillent, qui ont droit à un remboursement d'impôt sur leur passe d'autobus, mais pas moi qui est plus pauvre qu'elles. Je trouve que c'est une injustice à quelque part. On veut que les gens améliorent leur sort, on veut que les gens soient en meilleure santé, on veut que les gens fassent attention à l'environnement, et cependant on continue d'augmenter les passes d'autobus comme des malades. Les gens vont préférer prendre leur voiture parce que le transport en commun est trop dispendieux. Au contraire, s'ils baisseraient le prix du transport en commun à 50\$, il y aurait plus de monde qui le prendrait et il y aurait peut-être matière à améliorer le transport en commun avec une meilleure qualité de service.
- * Nous sommes dans une logique marchande, nous ne répondons pas à un besoin, nous vendons un service pour ceux et celles qui peuvent se le payer.
- * J'aimerais vous entendre sur le processus d'enquête que nous vous proposons. Est-ce que cela vous semble trop gros ? Aimerez-vous mieux rédiger un court questionnaire dont on se chargerait ensuite de faire remplir par des gens des groupes et du public en général ? J'aimerais qu'on réponde à cela si c'est possible.
- * C'est pas vrai qu'ils veulent notre bien. Ils veulent que cela soit profitable pour eux. Il y a un mythe ici à croire que le gouvernement ou les décideurs veulent notre bien, surtout en période électorale. C'est le profit qui compte d'abord à leurs yeux. C'est pour cela que l'enquête m'apparaît être une bonne idée où l'on apprend à s'occuper les uns des autres. À l'intérieur de l'enquête, il faudrait pouvoir placer ce cadre général, comment on perçoit cette société qui ne veut pas notre bien. C'est important de positionner ça dans le cadre général de l'introduction et dans cette sphère-là, marchande, capitaliste, exploitante.
- * La question générale ce serait : Comment passe-t-on d'une logique marchande à la reconnaissance d'un besoin essentiel ?

- * Est-ce qu'on pourrait être plus concrets par rapport aux objectifs qu'on veut développer à la prochaine rencontre ?
- * Les objectifs de notre démarche sont les suivants : 1) développer un argumentaire à partir du vécu des gens, 2) permettre aux gens de s'exprimer sur leur réalité, 3) en la partageant avec d'autres, et qu'en même temps, 4) ils se conscientisent sur ce problème pour en arriver, 5) à une mobilisation pour 6) influencer l'opinion publique sur cet enjeu de l'accessibilité sociale du transport en commun. (Merci Paulo Freire)
- * Je trouve que le modèle d'une enquête conscientisante selon la méthode de Paulo Freire, guidé par Lorraine Gaudreault, Vivian Labrie, et Gérald Doré, cela va nous faire avancer. Maintenant, cela va prendre du monde pour faire ça. Je veux remercier les membres du Comité transport du CAPMO pour leur travail et leur implication. C'est un très beau travail théorique, maintenant le travail concret s'en vient et il y a du concret là-dedans. Il y a plusieurs pistes qui ont été données ce soir, il y a aussi des pistes qu'il va falloir aller chercher dans l'histoire du passé. Le CRUTEC, comité régional des usagers du transport en commun, ça bougeait à Québec dans les années 1978-1979. Également aller explorer du côté de Ste-Foy, Beauport et Charlesbourg, ce que Renaud nous a dit. Il doit maintenant y avoir un temps de réflexion pour mettre cela sur un plan organisationnel. J'ai beaucoup confiance dans l'amorce de ce projet et j'ai confiance dans l'histoire du CAPMO qui a été fondé par des prêtres ouvriers qui ont syndiqué les employés du Hilton à Québec et grâce auxquels j'ai droit à une retraite honorable. C'est également d'ici qu'est sorti le Projet de loi pour l'élimination de la pauvreté. J'ai confiance en ce qui va sortir d'ici. Oui je suis prêt à m'impliquer sur ce comité, car il va falloir aller chercher l'analyse de la forme urbaine. Il faut comprendre la ville de Québec selon la méthode qui est liée à la géographie structurale. C'était une rencontre très intéressante mais quelque peu difficile car les points de vue sont différents.
- * Est-ce que la réduction aux aînés s'adresse aux bonnes personnes ? Certains retraités sont plus fortunés que bien des gens en situation de pauvreté.
- * Cette démarche s'inscrit dans la dimension d'un partage social de la vie courante de tout le monde. Le transport en commun, s'il était utilisé par toute la communauté, il n'y aurait presque plus d'autos dans les rues. Beaucoup plus d'usagers signifierait un meilleur service. En ce sens, il faut faire attention dans ce processus de se centrer seulement sur les appauvris. Cette préoccupation est majeure, mais il ne faut pas oublier que c'est un service public pour toute la communauté (Construction du lien social). Donnons-nous un service pour tous parce que même si j'ai une voiture, il se peut qu'à certaines occasions cela me convienne mieux de prendre l'autobus. Dans cet esprit-là, il faut convaincre l'opinion publique de l'utilité d'avoir un service qui demeure accessible à tous et à toutes pour le mieux être de l'ensemble de la communauté. On voudrait bien que tout le monde puisse avoir un service abordable et avec une bonne fréquence. Il faut aussi lier à cela que tout le monde va devoir quand même contribuer un peu. Sinon, il vont augmenter les taxes pour financer le transport en commun.
- * Il ne faut pas oublier que les autoroutes et les ponts pour les automobiles cela coûte une fortune à l'État. Sur la Rive-Sud de Québec, s'il n'y a pas un service de transport en commun efficace, c'est un troisième pont que cela va prendre. Combien ça coûte un troisième pont ? À un moment donné, il y a des choix de société à faire.
- * Cela devient une solidarité sociale commune à tout le monde qu'elle convie à se donner un service qui va être à la portée de tous et de toutes. Des services publics pour tout le monde, qu'ils soient riches ou pauvres.

Compte-rendu rédigé par Yves Carrier