Les comptes-rendus du CAPMO

Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert
435 Rue du Roi, Québec (Québec) - G1K 2X1– Téléphone : (418) 525-6187 poste 221
Courriel : carrefour@capmo.org
Site Internet: www.capmo.org

Mai 2018
Numéro 289

La tarification sociale, comment l'implanter à Québec?

traaq | Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec

En 2012, le CAPMO a débuté une démarche pour explorer la question d'une tarification sociale du transport en commun. Pour ce faire, nous nous sommes inspirés de l'exemple de Calgary où une tarification très progressiste avait été mise en place depuis plusieurs années. Réalisant le besoin de nous documenter sur le vécu des personnes en situation de pauvreté, la nécessité d'une enquête est apparue évidente. De fait, nous avons constaté qu'à Calgary, le recueil de témoignages avait constitué une stratégie gagnante pour l'obtention d'une tarification sociale. En 2016, nous avons complété notre enquête-conscientisante et nous l'avons remise aux différentes instances concernées par cette question. Puis, ayant en main des arguments solides justifiant le besoin d'une tarification sociale pour une part significative de la population, nous avons construit un plan de mobilisation régionale autour de cette question. C'est pourquoi, nous avons mis sur pied le Collectif TRAAQ pour Transport accessible et abordable à Québec. Le jeudi, 17 mai 2018, Les citoyens et citoyennes qui le forment se sont réunis le but d'étudier les différentes manières d'instaurer une tarification sociale en plus de faire des représentations auprès des autorités concernées. Cette rencontre se voulait exploratoire, et les présentateurs visaient à expliquer le fonctionnement de diverses mesures de tarification sociale à travers le pays. À cette fin, nous vous présenterons trois initiatives en cours : Calgary, Ottawa et Gatineau, dans l'optique de réfléchir ensemble sur les façons d'avancer en ce sens. L'objectif n'est pas de faire une présentation exhaustive de ces différentes initiatives, mais d'alimenter nos réflexions.

Dans le présent document, vous trouverez des statistiques et tableaux et informations de base nécessaires à la compréhension des systèmes de tarification sociale implantés dans ces trois villes.

La présentation des informations de base, statistiques et tableaux est suivie de l'exposé écrit d'une période de discussion et de réflexion entre les participantes et les participants.

17 participantEs

Priscilla Corbeil, François Talbot, Nicole Bouchard, Audrey Bernard, Yves Carrier, Robert Lapointe, Isabelle Blais, Stuart W. Edward, Emilie Frémont-Cloutier, Éric Lapointe, Fernand Dorval, Ronald Lachapelle, François Talbot, Claude Garneau, Sophie-Émilie Morissette, Normand D'Amour, Jonathan Côté

Présentation générale: Calgary

Dans la ville de Calgary, la passe-mensuelle pour les personnes à faible revenu s'appelle : « Low income montly pass ». Cette expérience remonte à la fin des années 1990 lorsque des citoyens et des citoyennes se sont préoccupés du prix du transport en commun pour les personnes à faible revenu et qu'ils en ont fait une revendication sociale. Cette mesure touche environ 10% de la population.
Cette mobilisation a débuté par lune initiative de l'organisme Fair Fares Calgary, une cueillette de données qualitatives et quantitatives qui ont servies par la suite à la rédaction de leur enquête.
En 2005, un premier projet pilote a été mis sur pied. Au début, cela s'adressait aux personnes qui gagnaient moins de 15 550$/année, et à partir de 2012, ette mesure a été étendue à toutes les personnes qui gagnaient 75% et moins du seuil de faible revenu (SFR).

La «Low Income Monthly Pass» de Calgary

Informations générales sur la Ville de Calgary

Population totale ville de Calgary en 2016 : 1 239 000 (Statistiques Canada 2016)

Population totale ville de Québec en 2016: 531 902

Comparatif du nombre de personnes à faible revenu après impôt dans la population en 2015 (selon le seuil de faible revenu (SFR)) :

Calgary: 106 240 personnes (8,7 % de la population)

Québec: 53 605 personnes (10,4% de la population)

Nom de la société de transport**: Calgary Transit**

Historique de la mobilisation citoyenne et des démarches municipales en faveur de la tarification sociale

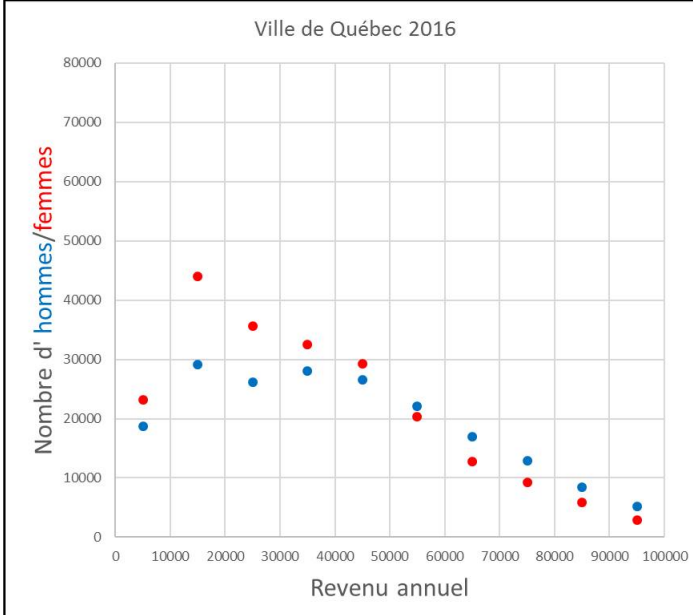
- Organisme à l'origine de la mobilisation : Fare Fares Calgary.

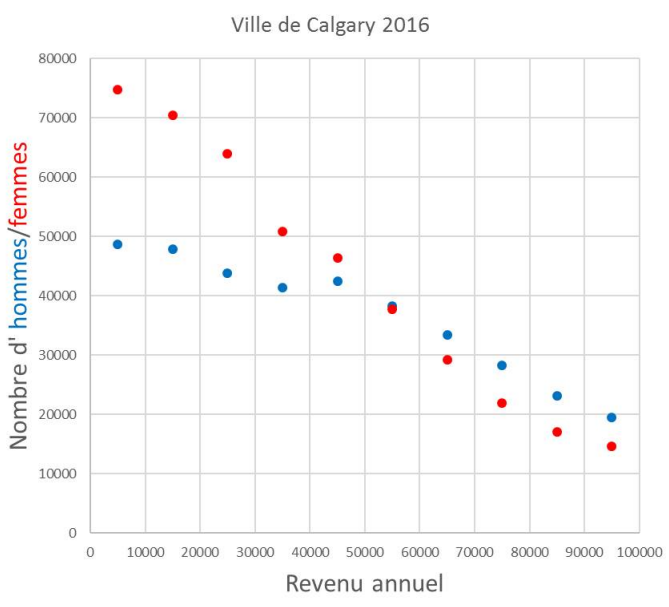
- Mobilisés pour une tarification sociale du transport en commun depuis la fin des années 90.

- Grande enquête quantitative et qualitative auprès de la population.

- En 2005, adoption par la ville d'une résolution pour un projet pilote d'implantation d'une tarification sociale.

Comparatif des revenus annuels par personne entre les villes de Calgary et Québec





THE CITY OF CALGARY
Proudly serving a great city

COUNCIL POLICY

Policy Title: Fair Calgary Policy
Policy Number: CSPS019
Report Number: CPS2006-63, CPS2008-93, CPS2012-01
Approved by: Council
Effective Date: 2006 November 13th and amended 2008 November 24 and 2012 January 23

Une politique <u>générale</u> d'inclusion et d'accessibilité :

... Le 13 février 2006, le Conseil municipal a approuvé le "**<u>Fair Calgary Policy</u>**" [« Politique d'une Calgary équitable »], car les Priorités du conseil municipal (CP3.9) demandaient à l'Administration d'aborder les « obstacles aux services dans certaines zones de service et/ou certains groupes démographiques au besoin», et aussi d'« entreprendre un processus d'élaboration de politiques sur l'inclusion sociale et l'accessibilité aux services » …

Calgary Transit

Passe mensuelle pour le transport en commun pour les personnes vivant sous le seuil de faible revenu :

Calgary Transit **<u>Low Income Monthly Transit Pass</u>**

Nombre de personnes bénéficiaires en de mars 2016 à mars 2017: *Approximativement 45 000 personnes.*

Coûts approximatif d'exploitation en 2017-2018: 22,6 millions $
Budget de la société en 2017: 263,3 millions$ (Plan d'action 2015-2018, Ville de Calgary).

À partir de 2016, toutes les personnes vivant sous le seuil de faible revenu étaient couvertes par cette mesure sociale de la ville de Calgary. En raison de l'action citoyenne, il y a eu constamment un élargissement de la mesure. (Emilie Frémont-Cloutier)

De fait Calgary a une politique sociale qui couvre cinq secteurs d'activités dont les loisirs, le logement, l'aide à domicile, les parcs et le transport. Le 13 février 2006, le Conseil municipal de Calgary a adopté une politique qui traite d'inclusion sociale et d'accessibilité aux services. C'est un document de 13 pages assez impressionnant dont le préambule fait référence à la Déclaration universelle des droits humains des Nations Unies et à la Constitution canadienne. Stuart W. Edward

« Conformément aux obligations internationales du Canada, à la Charte canadienne des droits et libertés et aux lois provinciales, sur les droits de la personnes, les politiques, programmes, installations et espaces publics de la ville de Calgary, reconnaîtront la valeur intrinsèque et égale de chaque personne qui sera traitée avec respect, sans discrimination injuste fondée sur le genre, la capacité physique, l'association, la famille, l'âge, la durée de résidence, l'origine sociale, ethnique, la religion, la langue ou le revenu, convictions politiques ou orientation sexuelle. »

« La facturation des frais pour l'utilisation des services de la ville doit tenir compte de la capacité des gens de payer. »

« La valeur des frais pour accéder aux différents services pourrait rendre nécessaire l'établissement de frais différents selon les revenus des personnes y compris des frais spéciaux pour celles ayant des revenus insuffisants afin d'assurer l'accessibilité pour tous les habitantEs de Calgary. »

Vous voyez que c'est assez costaux comme politique. Tous les citoyens et citoyennes de Calgary sont traités de la même façon dans des circonstances similaires et les plus grands bénéfices sont attribués aux plus défavorisés. Tous les habitants ont un accès équitable aux services, aux installations et aux espaces publics. Ils sont capables de participer et d'interagir dans les processus décisionnels. Cette politique englobe cinq types de frais. Il y a les frais de loisirs, le transport en commun, les augmentations de taxes foncières, les frais pour certains services à domicile pour les personnes âgées tels que tondre le gazon, déneiger les escaliers ou effectuer des tâches ménagères, ainsi que la stérilisation des animaux domestiques. La tarification sociale n'est qu'un seul programme parmi ceux-ci. Il y a une politique cadre qui explicitement exige que la ville s'occupe des plus démunis. Environ 45 000 personnes sont touchées par ces programmes sur un total de 106 000 personnes admissibles. Stuart W. Edward

* Je trouve cela impressionnant de voir à quel point la ville de Calgary a une politique sociale, mais je pense que le gouvernement du Québec est davantage centralisateur que les autres administrations provinciales au Canada qui laissent beaucoup de pouvoir aux villes.

Oui, c'est exact. En fait, il s'agit de la première année d'exploitation de la Sliding scale (voir tableau à la page suivante), c'est pourquoi cela a demandé plus d'investissements. Il faut prendre cela en considération parce que normalement cela serait un peu moins élevé. Le Sliding scale est une échelle de prix en fonction des revenus des ménages. À partir d'un certain montant, vous avez accès à une tarification sociale et cela varie également en fonction du nombre de personnes dans le ménage. Il existe trois catégories de revenus jusqu'au seuil de faible revenu. Donc les gens qui gagnent 50% et moins du seuil de faible revenu ont accès à la catégorie A, c'est-à-dire que cela va leur coûter 5.15$/mois. La catégorie B, c'est de 50% à 84% sous le seuil de faible revenu. C'est 36.05$/mois. La catégorie C, entre 85% et 99%, c'est 51.00$/mois, alors que le prix régulier est de 103.00$/mois. Pour les aînés, il y a une mesure particulière qui s'appelle le *Senior pass* qui est 135.00$/année, mais il existe aussi une mesure spéciale pour les ainées à faible revenu, pour eux c'est 20.00$/année. (Emilie)

Il existe un seul formulaire d'adhésion pour les cinq programmes. On coche si on veut bénéficier de la tarification sociale pour le transport en commun. Sauf que certains programmes comme les services à domicile sont réservés aux personnes âgées à faible revenu. L'admissibilité est établie une seule fois pour les cinq programmes. Le formulaire consiste à identifier tous les membres du ménage. Avec ce document, il faut avoir une preuve de résidence dans la ville de Calgary. Pour les preuves de revenus on préfère le papier qui confirme que nous recevons de l'aide sociale de l'Alberta parce qu'ils ont déjà effectué les vérifications ou l'Avis de cotisation de revenu Canada qui arrive après notre déclaration de revenu. (Stuart)

Tarification sociale à Calgary : Grille tarifaire (2018)

Ménage (nombre de personnes)	Catégorie de revenu « A » Revenus à moins de 50% du SFR	Catégorie de revenu « B » Revenus entre 50% et 85% du SFR	Catégorie de revenu « C » Revenu entre 85% et 99,9% du SFR	Seuils de faible revenu
1 personne	0 $ - 12 474 $	12 475 $ - 21 206 $	21 207 $ - 24 949 $	> 24 950 $
2 personnes	0 $ - 15 530 $	15 531 $ - 26 401 $	26 402 $ - 31 061 $	> 31 062 $
3 personnes	0 $ - 19 092 $	19 092 $ - 32 457 $	32 458 $ - 38 185 $	> 38 186 $
4 personnes	0 $ - 23 181 $	23 182 $ - 39 407 $	39 407 $ - 46 362 $	> 46 363 $
5 personnes	0 $ - 26 291 $	26 292 $ - 44 695 $	44 696 $ - 52 583 $	> 52 584 $
6 personnes	0 $ - 29 652 $	29 653 $ - 50 408 $	50 408 $ - 59 304 $	> 59 305 $
7 personnes	0 $ - 33 013 $	33 014 $ - 56 122 $	56 123 $ - 66 027 $	> 66 028 $
Passe mensuel :	**5,15 $**	**36,05 $**	**51,50 $**	**17-65 ans: 103,00 $ 6-17 ans: 70,00 $**

Calgary

FAIR ENTRY: FEE REDUCTION APPLICATION

X 624 (R2018-02)

« DEMANDE D'ADHÉSION, POUR OBTENIR UNE RÉDUCTION DES FRAIS »

Admissibilité

1. Identifier chaque personne dans le ménage

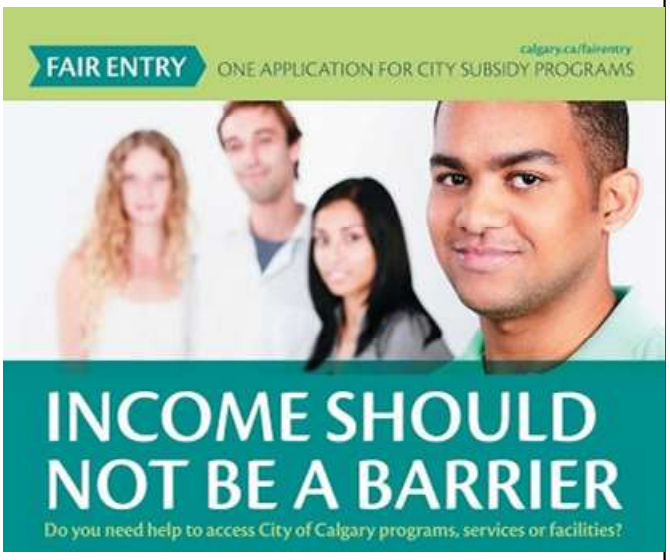
2. Documents nécessaires

Preuve de résidence, âge, revenu.

Preuve de revenu : programmes sociaux de la province ; ou, avis de cotisation (Revenu Canada).

3. Transmission :

points de service, courrier, fax, internet.



« Le revenu ne doit pas être une barrière. »

« Avez-vous besoin d'aide pour accéder aux programmes ou services de la Ville de Calgary ? »

Pour déposer des preuves de revenus, il existe plusieurs points de service. On peut le faire par la poste, par fax ou en ligne. (Stuart)

Au début, on exigeait l'Avis de cotisation, mais ceux et celles qui administraient le programme se sont rendus compte que certaines personnes tombaient à faible revenu entre deux déclarations d'impôt. C'est pourquoi, aujourd'hui ils privilégient des preuves de revenu en lien avec les programmes sociaux. Concernant les points de service, ce sont les centres de loisirs qui servent de guichet d'entrée. Sauf que là vous ne recevez pas d'aide pour vous aider à remplir le formulaire. À l'hôtel de ville et à une succursale de la bibliothèque municipale, vous avez quelqu'un pour vous aider. (Stuart)

Tarification sociale à Calgary:

- Forces et améliorations possibles du programme

Il pourrait y avoir plus de points de service avec de l'aide pour remplir la déclaration. Un meilleur financement de la part de la province aiderait à rendre ce service permanent. La tarification sociale est victime de son succès car cela suscite l'engouement de la population. Les ventes ont excédé de 30% de ce qui était prévu au budget de la société de transport. Certains conseillers municipaux de droite dénoncent ce programme. En raison de tout cela, le groupe Fare Fare Calgary poursuit sa mobilisation pour la défense des intérêts des personnes à faible revenu. Ils ont une campagne « Affortable transit make me possible too » (Un transport abordable est possible pour moi aussi). Ils encouragent les gens à venir témoigner de ce que cette politique à changer dans leur vie. (Emilie)

L'EquiPass et EquiTarif à Ottawa

Informations générales sur la ville d'Ottawa

Population totale ville d 'Ottawa en 2016: 934 243

Comparatif du nombre de personnes à faible revenu après impôt dans la population en 2015 (selon le Seuil de faible revenu) :

Ottawa : 98 915 (10,8% de la population)

Nom de la société de transport: OC transpo

Historique : Le tarif réduit a été proposé au conseil municipal en octobre 2016.

Je n'ai pas de détails concernant le type de transport en commun offert à Ottawa, mais je vais tenter de vous expliquer en quoi consiste la tarification sociale à Ottawa. Nous n'avons pas l'historique concernant la revendication pour une tarification sociale dans la ville d'Ottawa. C'est en octobre 2016 que le tarif a été proposé au Conseil municipal et ce n'est qu'en mars 2017 que celui-ci approuve le financement de cette mesure de 2.7 millions de dollars pour l'Equipass dans le budget. La tarification sociale a débuté le 1 avril 2017, et dans le budget 2018, l'Equitarif a été créé comme un tarif réduit supplémentaire pour les personnes à faible revenu.

Ce qui abaisse le coût d'un passage à 1.75$ et donne un rabais de 6$ supplémentaire pour l'achat de la Carte Presto.

Admissibilité:
EquiPass et l'EquiTarifs ont offerts aux personnes dont le revenu familial se situe sous le seuil de faible revenu établi par le gouvernement du Canada. Cela signifie par exemple : Gagner moins de 24 600$ par année pour une personne célibataire ou moins de 45 712$ pour une famille de quatre personnes. J'ai lu quelques articles disant que depuis la mise en place de cette tarification, les ventes avaient augmentées, mais pas autant qu'ils auraient pensé. Certaines critiques disent que c'est encore beaucoup d'argent 58$ par fois lorsque tu es sous le seuil de pauvreté. (Nicole Bouchard)

Coût de la passe mensuelle	Presto / ParaPaie
Adultes	116,50 $
Jeunes de 19 ans ou moins	89,75 $
Aînés de 65 ans et plus	44,50 $
Communautaire	43,25 $
EquiPass	58,25 $
Accès *(Non disponible avec ParaPaie)*	43,25 $

OC Transpo

Fonctionnement:

- Les clients doivent remplir un formulaire de demande, fournir un avis de cotisation ou autre preuve de revenu.

- Le formulaire est disponible en ligne, dans les centres de service à la clientèle, aux centres de service de la ville, dans les bibliothèques et chez des partenaires communautaires et établissements sociaux.

- Le processus d'examen de la demande prend généralement 3 semaines. Suite à quoi le rabais est encodé sur la carte Presto (Carte-O-Puce) gratuite si admissible au programme, sinon 6.00$.

- Une lettre réponse est envoyée avec une date d'échéance annuelle.

- Où acheter la passe ?

En ligne, par téléphone, en personne au centre de service d'OC Transpo ou à l'un des centres de service à la clientèle de la Ville.

Une fois la carte obtenue, la tarification sociale est confidentielle, si ce n'est qu'en payant l'abonnement dans un point de vente.

La réduction représente la moitié du tarif régulier. Il n'y a pas, contrairement à Calgary, plusieurs catégories de passes-mensuelles. La tarification sociale étant encore récente, elle n'a pas encore atteinte son plein potentiel auprès des usagers qui ne connaissent pas tous et toutes sont existence. (Nicole)

Les coûts pour la ville demeurent difficiles à estimer, quel pourcentage de la population visée décide de profiter de ce service ? (Stuart)

Il n'y a pas que la vision comptable qui doit être prise en compte, mais aussi la rentabilité sociale d'une telle mesure qui apporte de nombreux bénéfices à la société, comme les dépenses en coûts de santé des personnes qui s'isolent chez elles. (Emilie)

Coût par trajet

	Porte-feuilles Presto Para-Paie	Argent (à bord des autobus) ou argent/ crédit/débit (distributrice de billets)
Adultes et étudiants (13 à 19 ans)	3,45 $	3,50 $
Aînés (65+)	2,60 $	2,65 $
Enfants de 6 à 12 ans	1,75 $	1,80 $
EquiPass Admissibilité	1,75 $	s/o
Communautaire Admissibilitéau rabais communautaire	1,75 $	s/o
Enfants de 5 ans et moins	Gratuit	

STO
L'avenir en commun

ÉCHO (Équité, Communauté, cHoix, mObilité) Gatineau

Informations générales sur la Ville de Gatineau

Population totale ville de Gatineau en 2015 : 276 245 (Statistiques Canada, 2016)

Comparatif du nombre de personnes à faible revenu après impôt dans la population en 2015 (selon le SFR) : 27 675 personnes, (10,5% de la population).

Nom de la société de transport: Société de transport de l'Outaouais (STO)

Description du projet :

• L'ÉCHO offre des tarifs réduits aux résidents de Gatineau dont le revenu annuel se situe sous le **seuil de faible revenu** (ils ont choisi ce seuil pour commencer doucement pour voir les résultats et les coûts avant de l'ouvrir à plus de personnes éventuellement);
• L'ÉCHO est un titre de transport qui donne accès au transport en commun sur les réseaux de la **STO (Gatineau)** et d'**OC Transpo (Ottawa).** Cette tarification est valide sur le **réseau régulier** et le **transport adapté** ;

•Les tarifs ÉCHO sont offerts sur carte à puce Multi.
Deux options sont possibles pour bénéficier des tarifs:

• **Abonnement mensuel (64$ par mois) :** accès illimité, sans restriction, pour une période d'un mois ;

Laissez-passer mensuel Tarif de base	Laissez-passer mensuel Tarif ÉCHO
97 $/mois	64 $/mois

* **Porte-monnaie électronique (PME)** - **2,60 $, par passage:** correspondance gérée automatiquement pendant deux heures. Possibilité de recharger la PME en ligne, en point de services ou chez les dépositaires.

PME Tarif de base	PME Tarif ÉCHO
3,45 $/passage	2,60 $/passage

Qui peut se procurer l'ÉCHO?

L'ÉCHO est destinée aux prestataires d'aide sociale, aux nouveaux arrivants (moins de 12 mois), ainsi qu'aux adultes de 16 ans et plus, à faible revenu, vivant seul, en couple, avec ou sans enfant avec un revenu familial sous le seuil de faible revenu (SFR) tel que défini chaque année par le gouvernement du Canada :

Taille du ménage	SFR
1 personne	17 485 $
2 personnes	21 281 $
3 personnes	26 499 $
4 personnes	33 060 $
5 personnes	37 646 $
6 personnes	41 750 $
7 personnes ou +	45 854 $

Si je suis admissible, que dois-je faire?

• Les formulaires de demande sont disponibles dans tous les Points de service de la STO. Une fois le formulaire complété, il faut y joindre tous les documents demandés pour prouver son admissibilité.

***À noter qu'une demande est à refaire à chaque année.**

*Il faut prévoir un délai d'environ un mois pour le traitement de la demande et la réception de la lettre de confirmation. *Une fois la lettre reçue, les personnes doivent se présenter dans un Point de service de la STO. Il faut avoir en main la lettre de confirmation et une pièce d'identité avec photo.

Si vous êtes une personne vivant seule ou une personne vivant en couple, vous devez fournir les pièces suivantes :

✓Une photocopie de l'Avis de cotisation de l'Agence du revenu du Canada pour l'année précédente ;

✓Une photocopie du Relevé du Crédit d'impôt pour la taxe sur les produits et services/taxe de vente harmonisée TPS/TVH 2017;

✓*Pour les personnes de moins de 18 ans,* une photocopie de l'un des documents qui prouve que vous êtes un adulte pleinement émancipé; le jugement du tribunal, ou certificat de mariage ou de divorce.

Si vous avez un ou des enfant(s), en plus des documents ci-haut, vous devez également nous fournir :

✓Une photocopie du Relevé d'Allocation canadienne pour enfants (ACE) pour 2017.

Si je suis admissible, que dois-je faire?

Si vous êtes prestataire d'aide sociale, vous devez fournir pour chaque personne :

Une photocopie de votre **Carnet de réclamation** - le plus récent - fourni par le Ministère du travail, de l'emploi et de la solidarité sociale du Québec (MTESS).

Si vous êtes un nouvel arrivant (arrivée depuis moins de 12 mois)

✓Une photocopie de votre Carnet de réclamation fourni par le ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale du Québec (MTESS) ; OU

✓Une photocopie de la Confirmation de résidence permanente émis par le ministère Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada ; OU

✓Une photocopie du Document du demandeur d'asile émis par le ministère Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada.

Modalités associées à la confidentialité des données

Quelques modalités associées à la confidentialité :

• Les usagers admissibles à la tarification sociale ont la même carte que les usagers de catégorie Adulte. C'est au moment de recharger l'abonnement ou la PME que le tarif offert sera réduit.

• Pour l'embarquement à bord des autobus, la validation se fait comme les autres cartes à puce. Seul le voyant vert s'allume pour confirmer la validité du titre.

• Seules les photocopies sont acceptées, et une fois le dossier traité, tout est détruit. Aucun document contenant des données ou des informations confidentielles n'est conservé.

Cette initiative date de décembre 2017. En raison de cela, nous n'avons pas encore de données disponibles concernant la fréquentation. Nous ne savons donc ni les coûts ni le nombre de personnes qui l'utilisent. Cette tarification sociale est le résultat d'une mobilisation qui a débuté il a y de nombreuses années dans le secteur communautaire de la ville de Gatineau. La tarification est quelque chose dont on entend de plus en plus parler. Ce qui a été, c'est que Gatineau est la ville-jumelle d'Ottawa. Ce qui se passe dans l'une des villes, influence l'autre.

Y allant de façon prudente en limitant l'accès à cette réduction du tarif de base, c'est aussi la tarification sociale la moins généreuse en vigueur actuellement au Canada. C'est un premier pas. Nous avons vu dans les autres initiatives qu'ils ont débuté également de façon prudente pour estimer les coûts et les impacts. La tarification sociale est accessible avec la carte à puce, mais aussi avec les billets d'autobus à moindre coût pour les bénéficiaires de cette mesure. Il en coûte alors 2.60$ par passage plutôt que 3.45$. Cela représente environ 30% de réduction par rapport au tarif régulier avec une correspondance valide pour deux heures. Il y a trois catégories de personnes qui doivent fournir des formulaires différents. Les personnes bénéficiaires de l'Aide sociale, les nouveaux arrivants et les personnes à faible revenu. Comme je le disais tout à l'heure, l'admissibilité est calculée en fonction du seuil de faible revenu. Les ainés et les étudiants n'ont pas accès au tarif réduit parce qu'ils bénéficient déjà d'un tarif préférentiel. (Audrey Bernard)

- Les indices de pauvreté pour les grandes villes canadiennes se situent autour de 10% puisque lorsqu'une agglomération est plus riche, les loyers sont plus chers et qu'il y a toujours un segment de la population qui en arrache. Ce pourcentage inclut les étudiants et les ainés, personnes qui bénéficient déjà d'une forme de tarification sociale, dont le pourcentage de la population à aider est moindre. Pour obtenir une idée plus juste, il est possible de croiser les données démographiques de Statistique Canada par groupe d'âge avec la courbe des revenus. Ainsi, on peut soustraire de la population ayant besoin d'une tarification sociale les 65 ans et plus, et les 20 ans et moins, en évaluant que certains vont à l'école jusqu'à 25 ans et d'autres jusqu'à 17ans, 20 ans représente une bonne médiane. Donc, il s'agit d'aider les personnes âgées de 21 à 64 ans, vivant sous le seuil de faible revenu estimé par Statistique Canada, ce qui, en 2015, pour la Communauté urbaine de Québec équivaut à 42 000 personnes. (Yves Carrier)

Comme la ville de Gatineau est plus petite, elle sert souvent de banc d'essai pour essayer de nouvelles initiatives pour le transport en commun. Les frais administratifs y sont moins élevés que dans une métropole comme Toronto ou Montréal, ce qui leur laisse une plus grande marge de manœuvre. Ils ont décidé de se lancer sans avoir toutes les données en main parce qu'il y a toujours une part d'inattendu dans une telle initiative sociale. On essaie et nous allons voir ce que cela va donner. Ils font le pari que à moyen terme, cela va augmenter la fréquentation des autobus dans la ville de Gatineau. Ce qui a été facilitant pour l'instauration de cette mesure, c'est l'aide du milieu du communautaire qui a diffusé auprès de ses membres l'idée de la tarification sociale en organisant des ateliers permettant aux participantEs de remplir les formulaires d'inscription. Ça a été aidant pour que les gens puissent s'inscrire.

La personne avec qui j'ai discuté au téléphone avait beaucoup la vision d'une société de transport. Ce qu'elle considérait un défi pour l'implantation, c'était les coûts et sans le soutien du gouvernement provincial, les coûts d'une telle mesure ne peuvent pas reposer uniquement sur la société de transport. Il faut que des pressions soient exercées sur le gouvernement provincial pour financer cette mesure. Leur argument en rapport à cela, c'est qu'il existe déjà des montants pour des mesures d'insertion sociale ou socio-professionnelle qui sont remboursées aux usagers par le gouvernement. Elle disait qu'il y avait déjà des sommes accessibles et qu'il ne suffirait que de le bonifier. Il faudrait établir un partenariat avec les sociétés de transport. Ce qui n'apparaissait pas évident aussi, c'est toute l'évaluation de l'admissibilité qui pourrait être faite par le gouvernement du Québec. Cela représente un poids administratif pour les sociétés de transport d'évaluer si une personne est admissible ou non. Ils réfléchissent aux enjeux d'évaluation de l'admissibilité. (Audrey)

- Il est très difficile de connaître auparavant le nombre de nouveaux usagers qui vont s'inscrire à cette mesure puisque ce ne sont jamais 100% des gens qui y participent. De plus, comme les autobus circulent déjà à moitié plein en-dehors des heures de pointe, il faudrait arriver à calculer exactement combien de chauffeurs et d'autobus de plus par jour et par année ont du être ajoutés en raison de cette mesure. Par ailleurs, il y a tous les bénéfices sociaux dont nous avons parlés précédemment comme l'accès aux emplois, le développement touristique, la rétention des familles immigrantes, le temps libéré pour les parents de jeunes adultes qui doivent faire le taxi, le recul de l'isolement social des personnes vivant seules, la fréquentation des services publics comme la piscine ou la bibliothèque, les centres de loisir et les parcs en été, la mobilité de la main-d'œuvre pour des emplois à temps partiel, etc. Depuis longtemps, nous savons avec le « dollar de proximité » que l'argent épargné par les personnes à faible revenu sera vite dépensé dans la communauté et retourné dans l'économie locale. (Yves)

Le calcul de la Société de transport est faite en terme de perte de revenus parce qu'une certaine clientèle captive achète déjà des billets d'autobus. Il y a aussi des coûts de gestion associés à l'évaluation de l'admissibilité. (Audrey)

* Y a-t-il une entente entre la ville de Gatineau et le gouvernement du Québec ?

Non, ils espèrent que le gouvernement du Québec va dégager des fonds pour soutenir cette mesure. Leur argument, c'est qu'il y a de l'argent qui est mis dans le transport via certaines mesures. Ne pourrait-on pas réfléchir à la manière dont les fonds sont investis dans le transport en commun? (Audrey)

Après la pause...

1. **Quels aspects du fonctionnement de la tarification sociale dans les 3 sociétés de transport que nous venons de présenter sont de bonnes idées pour notre ville ?**

* Calgary m'a beaucoup impressionné. Notamment, la simplicité pour se faire reconnaître comme personne en situation de pauvreté. On voit que cette ville a de l'expérience en la matière.

* À Ottawa, cela semblait très facile d'avoir accès au questionnaire, d'avoir de l'aide, à la bibliothèque, dans les lieux de service de la société de transport. Je trouve intéressant de garder un aspect comme celui-là pour l'implantation de ce service à Québec.

* Nous avons omis de dire que Toronto aussi s'inscrit dans cette démarche et que Montréal vient de commander une étude de faisabilité. C'est dans l'air du temps et avec les Accords de Paris sur les changements climatiques, cela prend tout son sens, développement économique, sauvegarde de la planète et développement social vont de paire.

* Il y a aussi la ville de Rimouski que nous devons mentionner.

* Est-ce un bon exemple d'établir, comme à Calgary, différentes échelles de tarification ?

* D'un côté pratico-pratique, je pense qu'il faut commencer par un même taux pour tous parce que c'est plus facile à établir au départ. Après, la tarification sociale peut toujours être bonifiée.

* Je pense que nous pourrions commencer avec une catégorie, ensuite on verra ce qu'il en coûte et l'adhésion du public. Il ne faut pas oublier d'y inclure le transport adapté. Il faudrait aussi, idéalement, que la société de transport de Lévis s'engage dans une même démarche.

* Ce que je trouve intéressant dans le cas de Gatineau, c'est de penser le fonctionnement de l'admissibilité à la tarification sociale en partenariat avec Revenu Québec. Ils fonctionnent déjà avec l'avis de cotisation du Québec. Concrètement, ce modèle est plus près de nous et aussi plus facile à adapter à notre réalité. À moyen et à long terme, je trouve fort intéressante l'idée qu'en tant que municipalité, ils aient une vision plus globale en ce qui concerne la lutte à la pauvreté. Si on considère le cas de Calgary, il ne faut pas oublier que l'Alberta est beaucoup moins généreuse que le Québec en matière de politique sociale.

* Une des choses qui me frappe à chaque fois que j'ouvre ce dossier-là, c'est qu'à peu près toutes les sociétés de transport reconnaissent l'importance d'offrir une tarification aux ainés de 65 ans et plus, même lorsque leurs revenus diminuent. C'est comme si c'était pris pour acquis qu'il fallait continuer à aider les personnes ainées à continuer à se déplacer, mais qu'on n'appliquait pas la même logique à des personnes n'ayant pas les revenus pour le faire à d'autres âges. En général, on reconnaît ce même droit aux étudiants. C'est un peu comme si on fonctionnait au mérite en jugeant la qualité des usagers que nous pouvons aider. Il faut que la logique se transpose à un moment donné.

* Une étude a été menée par le Groupe Roche pour l'Association des sociétés de transport urbain du Québec (L'ATUQ) sur les initiatives de tarification sociale. On pense que cela n'existe pas la tarification sociale, mais en fait pour les étudiants et les ainés, cela existe déjà. Et c'était le même constat, si cela existe déjà pourquoi ne pas étendre cette mesures aux gens qui sont à faibles revenus ?

* Je ne sais pas si à Calgary, ils ont eu le temps de penser à quelque chose par rapport à cela parce que cela fait plus longtemps, mais ce qui serait intéressant de savoir c'est qu'est-ce que cela a eu comme effet sur les conditions de vie des personnes à faible revenu.

* Il y a beaucoup de documentations qui existent à ce propos que je pourrais vous envoyer. Oui, les impacts ont été importants. À partir de l'enquête qui a mené à l'instauration sociale en 2005 comme projet pilote, ils ont continué avec les mêmes personnes à observer quels était les impacts positifs que cela avait eu sur leur vie. Il y avait un nombre significatif de personnes qui avaient davantage accès à leur loisir, parmi celles qui étaient avec une contrainte sévère à l'emploi. Un nombre important de personnes ont eu davantage accès à l'emploi.

* Est-ce qu'il y a une mobilisation similaire du côté de Lévis présentement ?

* Depuis peu, je suis redevenue une résidente de Lévis et j'ai l'impression que ce qui préoccupe plus les gens, c'est la fréquence et l'accessibilité géographique au transport. J'ai l'impression que l'ADDS Rive-Sud doit avoir plus le pouls des gens à ce sujet.

* Selon moi, à terme, les deux sociétés de transport sont appelées à fusionner.

* C'est ce qui est en train de se faire à Montréal. D'ailleurs, l'étude de faisabilité pour l'accessibilité sociale ne se fait pas uniquement pour la Ville de Montréal, mais pour l'ensemble du réseau sous l'Autorité régionale de la société de transport. Cela concerne toutes les banlieues de Montréal.

* Ils vont faire ainsi d'énormes économies de gestion administrative.

* Il faut pas idéaliser cela. Le Mouvement pour un transport abordable de Montréal craint qu'il y ait des augmentations de tarif étant donné que dans d'autres sociétés de transport c'est plus dispendieux qu'à Montréal.

* C'est l'attractivité du transport en commun qui doit être mis de l'avant.

* J'aimerais revenir sur l'exemple de Gatineau concernant l'identification des gens ayant droit à la tarification sociale. Avec le rapport d'impôt, nous avons toutes les informations nécessaires. Cet argument me semble intéressant et la limite ne me semble pas si pire que cela. La limite étant que cela ne peut pas s'appliquer à d'autres moments dans l'année. La société de transport pourrait n'avoir qu'à gérer les gens qui se retrouvent en situation de pauvreté entre deux rapports d'impôts. Il ne s'agirait que des cas ne pouvant être résolus au moment où les impôts sont faits.

* On pourrait avoir un système à double vitesse pour les gens ayant leur rapport d'impôt et les autres qui sont entre deux ?

* Cela pourrait être un compromis en terme de gestion.

* C'est comme cela que cela fonctionne à Calgary, si une personne tombe soudainement en situation de pauvreté, il existe un formulaire déjà prêt pour démontrer sa situation et il peut rencontrer les services sociaux pour demander qu'une lettre soit rédigée à cette fin.

* La façon la plus simple est de demander que la personne signe une déclaration sur l'honneur. Il semble que nous faisons face à une obsession envers les possibilités qu'il y ait une fraude. Cela finit par créer une bureaucratie couteuse.

Est-ce nécessaire qu'à Québec nous ayons une telle lourdeur administrative ?

* Il est vrai que les personnes n'ont pas l'habitude de se vanter qu'ils sont dans le besoin.

* C'est une belle idée, même si cela parait trop simple pour que cela marche. J'ai l'impression qu'en raison du manque de financement des sociétés de transport et le fait que lorsqu'elles instituent une tarification sociale, elle le font en s'assurant qu'une faible minorité de gens y aient accès, elles ne vont pas se contenter d'une lettre ou d'une déclaration sur l'honneur.

* Bon, si la fraude explose, il y aura toujours moyens d'ajouter des contrôles.

* Je trouve intéressant ce que tu amènes à savoir : Quelle est la priorité des services de transport ? Je pense qu'il faudrait ramener l'attention de ces instances qu'il s'agit d'abord d'un service à la population. Ils vont être déficitaires de toutes façons puisque cela dépend des subventions gouvernementales des différents paliers existants. Ce qui est important pour moi quand je prends l'autobus, c'est le service qui m'est offert, ce n'est pas de savoir si j'enrichis la ville. Se piéger dans la question du financement, ce n'est pas ce qui m'intéresse, mais ce n'est pas le mandat de la société de transport. C'est l'État qui doit s'assurer que ces instances sont financées adéquatement.

* À Québec, c'est 30% du budget annuel qui est refilé aux usagers du transport en commun.

* Ce n'est pas coulé dans le béton, c'est une politique qui peut changer.

* Lors des dernières consultations publiques sur le transport en commun, il y a eu plusieurs interventions sur l'accessibilité et la tarification. Selon ce que je me rappelle, la réponse des autorités était assez évasive. Ils ne voulaient pas en discuter.

* Sans doute qu'ils renvoient la question au gouvernement du Québec parce qu'ils sont financés à 70%. C'est ce qu'Emilie s'est fait répondre.

* Le 30% représente environ 72 millions $/an, c'est le coût de la gratuité du transport en commun à Québec. Il pourrait réduire cela à 50 millions $ et vraiment s'occuper d'une tarification sociale.

* Ce sont des réflexions que nous devons avoir comme société et ce sont des perspectives intéressantes à moyen terme.

2. Quelle(s) action(s) faudrait-il organiser à court terme afin de revendiquer une tarification sociale qui intégrerait ces idées ?

Au cours de la prochaine campagne électorale, y a-t-il des actions que nous pourrions organiser pour attirer l'attention du public sur cet enjeu ? Cela peut être une action de visibilité, une manifestation, une campagne de lettres, un vox pop, une pétition, etc.

* Une des premières actions, c'est de faire connaître le Collectif TRAAQ et de son implication pour la tarification sociale du transport en commun, réfléchir à cela ensemble et de faire des alliances avec de nouvelles personnes. J'ai l'impression qu'il faut vendre l'idée de la tarification sociale à des gens qui vont nous appuyer dans ces démarches et qui vont promouvoir cette démarche auprès de leur organisation respective.

* La tarification sociale, je trouve cela difficile, même si je trouve que c'est une bonne idée, au niveau de la visibilité il y a toujours un côté misérabiliste de dire : « On est pauvre et on est pas capable. » Il faudrait peut-être insister davantage sur le fait de dire que le transport en commun c'est bon pour tout le monde et pour la ville dans son ensemble. Il faut changer les habitudes de vie des gens. Ce n'est pas juste les « pauvres » qui ont besoin de prendre l'autobus. Ce n'est pas vrai que nous allons réussir à faire passer cette idée avec seulement l'appui de 10% de la population. Il faut aller chercher l'ensemble de la population en disant : « Regardez comme les pauvres font pitié. » Je ne suis pas sûr que c'est ce qui sera le plus aidant ? Par contre, si tout le monde réussit à s'entendre sur le fait que davantage d'autobus et un service ouvert à plus de personnes, je pense que cela serait plus facile d'aller chercher l'appui populaire et également un bénéfice pour le Réseau de transport de la Capitale. Il m'apparait important de varier les optiques.

* Dans une perspective de progrès social, ce n'est pas les riches qu'il faut aider, mais les derniers parce que lorsque ceux-ci avancent dans l'amélioration de leurs conditions de vie, c'est toute la société qui avance. L'universalité commence toujours au bas de l'échelle. Il faut être conscient que tout le monde peut avoir des passages difficiles dans la vie et avoir besoin du soutien des autres.

* Je me demandais : « Le RTC a un siège réservé aux usagers, est-ce que celui-ci va être renouvelé et serait-il accessible à une personne du Collectif TRAAQ ? » Il y a une série de petites actions à faire pour que l'enjeu devienne incontournable. À chaque fois qu'il y a une rencontre public, au Conseil de ville, à l'UMQ, au RTC, etc., il est important que cet enjeu de la tarification sociale soit nommé. Ce n'est plus un enjeu révolutionnaire parce qu'il est de plus en plus nommé. Cela devient une évidence et entre dans le champ de la normalité. Calme-toi Québec, tu ne vires pas à l'extrême-gauche si tu envisages cette possibilité.

* En ce qui concerne le siège d'un usager sur le conseil d'administration du RTC, j'ai bien peur qu'il s'agisse d'une nomination politique, d'autant que le poste est rémunéré. Ce sont les patrons du RTC qui choisissent qui représente les usagers du service. Peut-être que cela vaudrait la peine quand même ? Nous ne l'avons pas vraiment envisagé.

* Nous sommes souvent allés assister au Conseil d'administration du RTC, mais les dirigeants considèrent qu'il s'agit d'une question politique qui relève du gouvernement du Québec.

* Je pense que cela serait plus efficace d'adresser cette revendication directement au gouvernement du Québec. D'autant plus que nous sommes en précampagne électorale, nous devons nous adresser à tous les partis politiques ayant des chances de faire élire des députés. C'est le moment de poser des questions aux candidats locaux pour les intéresser à la question. Cela va prendre un bon argumentaire face à l'auditoire des grandes gueules de la radio parce que défendre les personnes en situation de pauvreté vis-à-vis une certaine classe moyenne, c'est très réfractaire. Un argument intéressant consiste à dire qu'avoir une tarification sociale, cela aiderait les personnes en situation de pauvreté à se trouver du travail.

* Pour poursuivre, il existe une nouvelle politique de mobilité durable qui vient d'être présentée par la ministre associée aux transports : Véronyque Tremblay qui est une députée de la région de Québec qu'il serait facile de rencontrer. Nous pourrions aller lui présenter notre argumentaire et essayer de voir avec elle. Cela pourrait être une façon d'initier le dialogue avec le gouvernement provincial. Nous allons lui écrire très prochainement pour lui demander une rencontre.

* C'est vrai que ce n'est pas l'ensemble de la population qui va en bénéficier. C'est le même argumentaire qu'à Calgary qu'ont les gens de la droite. Il faudrait adopter une politique qui interdit à la ville de faire de la discrimination basée sur le revenu. Est-ce que ce serait trop ambitieux ?

* L'enjeu, selon moi, c'est l'application, parce que dans le plan de mobilité durable, il y a une partie qui parle d'équité sociale.

* Si nous parlons de stratégie et d'enjeu avec la fenêtre du 1 octobre 2018 pour les élections provinciales, il existe d'autres comités dans d'autres villes qui travaillent sur cette même question et avec qui nous devons faire alliance. Il faudrait que nous tirions tous dans la même direction pour obtenir la tarification sociale partout où il y a un service de transport en commun afin que les principaux partis soient interpelés sur cette question. Tranquillement l'idée fait son chemin dans l'esprit des gens.

* Le 29 mai, le Mouvement pour un transport public accessible et abordable, le MTPA organise une manifestation pour présenter cette revendication. Leurs vignettes vidéos avec des gens disent des choses comme : « Je ne veux pas aller à Paris, je veux seulement aller à l'épicerie. » Ils vont déposer une pétition de plusieurs milliers de signatures à l'hôtel de ville de Montréal. Envoyer une lette à la ministre associée aux transport, c'est un geste à poser rapidement. L'idée c'est de faire connaitre le Collectif TRAAQ et de tisser des alliances à l'échelle locale et provinciale.

* Il y a le comité mobilité du Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste et ce n'est pas le seul comité de ce genre qui existe, il y a de nombreux groupes de citoyens comme le Comité de citoyens de Saint-Sauveur ou de Saint-Jean-Baptiste, etc. Pour ce qui est des Conseils de quartier, parce que ceux-ci sont des instances de la ville, sont-ils des partenaires naturels pour le Collectif TRAAQ où est-ce que nous sommes davantage du côté citoyens ?

* Je pense que tous les partenaires sont envisageables du moment que nous ne renonçons pas à nos idées. À Calgary, ils ont beaucoup utilisé les conseils de quartier pour convaincre progressivement les élus municipaux sur cet enjeu. Cela a débuté par une mobilisation citoyenne à travers des organismes communautaires qui ont volontairement été s'impliquer dans chacun de leurs conseils de quartier pour sensibiliser les élus à la question de la tarification sociale.

* Il existe à Québec, une table de concertation sur le vélo qui réunit l'ensemble des conseils de quartier, sous l'impulsion du Conseil de Mairet.

* J'ai la perception qu'il faut avoir une diversité d'alliances dans plusieurs milieux dans la société pour que cela puisse faire son bout de chemin.

* Il faut aussi être le plus inclusif au niveau des différents arrondissements de la ville.

* Si nous pensons aux élections provinciales, il faut avoir une revendication claire et facile à saisir.

* Qu'est-ce qui arrive souvent dans les sociétés de transport, c'est de demander une tarification pour les gens vivant sous le seuil de faible revenu.

* L'exemple de Gatineau est plus facile à reproduire puisqu'il s'agit du même environnement fiscal.

* Je crois que c'est une valeur sûre pour débuter.

* La mesure du seuil de faible revenu (SFR) n'est pas beaucoup utilisée au Québec, nous employons davantage la mesure du panier de consommation (MPC).

Pourquoi ils utilisent la SFR, c'est qu'elle est comptabilisé dans le recensement de Statistique Canada. Au Québec, nous n'avons pas tendance à aimer ces seuils-là. Il faudrait juste se prendre une note en bas de page là-dessus.

* La Mesure du seuil de faible revenu est à 24 000$/an est un peu plus élevé que la MPC qui est à 17 000$/an, alors cela ne nous nuit pas.

* Une mesure que nous avons utilisée dans notre enquête conscientisante pour rejoindre plus de monde, c'est la mesure du seuil de faible revenu. Ce serait plus réaliste selon moi.

* Avec le nouveau programme de revenu minimum garanti qui sera offert aux personnes ayant une contrainte sévère permanente depuis cinq et demie, la cible du gouvernement du Québec est de les amener à 18 000$/an. Nous pouvons prendre la MPC puisque cette mesure est reconnue par l'État du Québec maintenant.

3. Est-ce que vous connaissez des citoyennes citoyens, des organismes ou des associations qui n'ont pas pu être présents ce soir et qui veulent l'implantation d'une tarification sociale à Québec ?

* Est-ce que vous avez exploré du côté des groupes membres du Centre Frédéric-Back, que ce soit Vivre en ville, Les amies de la terre de Québec, Accès transport viable ? Il faut aller chercher le flan du transport et de l'urbanisme, de même que les conseils de quartier que nous avons nommés tout à l'heure.

* Tous les groupes qui endossent Subvercité et les groupes membres du REPAC et du ROC03, les groupes de femmes, etc. Tous ceux et celles qui ont participé avec nous à la manifestation sur le transport en commun en octobre 2017. Pour plusieurs groupes, c'est la gratuité qui les intéressent, mais nous ne sommes pas en opposition et ils peuvent considérer que c'est une étape pour aller dans cette direction.

* Est-ce que les centrales syndicales régionales ont été contactées ?

* Non pas encore de manière formelle.

* Le Comité populaire du quartier Saint-Jean-Baptiste.

* Est-ce que les conseillers municipaux ont été approchés individuellement sur cette question ? Pas particulièrement.

* Cela faisait partie du programme de Démocratie Québec, mais ils n'ont eu qu'un seul candidat élu.

* Contrairement au provincial, eux nous savons qu'ils et elles vont être là pour un bout de temps encore.

* C'est souvent l'argument de l'argent qui revient, alors que cela devrait être l'humain en premier. Ne serait-ce que pour briser l'isolement social parce que ces gens-là vont se retrouver avec des problèmes de santé physique et mentale parce qu'ils ou elles ne sortent que très peu de chez-eux avec le climat très rude que nous avons. La question monétaire comme unique perspective sociale, cela commence à m'irriter. Souvent cela relève d'une vision étroite de la société. C'est un peu comme le fameux 200$ de gain admissible par mois à l'aide sociale. C'est le même montant depuis vingt ans.

Pour les gens qui n'ont pas de contraintes sévères reconnues, cela leur fait 840$/mois au lieu de 640$/mois. Mais s'ils gagnent un dollar de plus que 200$, celui-ci est coupé à 100%. Cela fait 25 ans que c'est comme cela, comme si la valeur de l'argent n'avait pas changée. Les hauts fonctionnaires considèrent que si on augmentait les gains admissibles à l'aide sociale, cela constituerait une perte financière de plusieurs millions pour l'État. Cela provient d'une vision tordue qui empêche les gens d'acquérir leur autonomie, et éventuellement de s'en sortir parce que tout est fondée sur la peur. Même chose si on regarde comment fonctionne la santé publique, le ministère des transport et les villes sont incapables de fonctionner ensemble pour améliorer la qualité de vie et la santé des gens. Par exemple, on fait des rues sans trottoir, alors les gens ne marchent pas, ils tombent malade, et ils se ramassent à l'hôpital. Quelle est l'économie alors ? Chaque instance a un budget séparé qui le rend incapable d'appréhender la globalité de ce qu'il fait. Cela manque de générosité parce qu'on ne regarde pas la société dans son ensemble, mais de manière compartimentée. C'est ce qui fait que nous n'avançons plus comme société. (Yves)

Évaluation...

* Bravo à Stuart, Nicole, Emilie et Audrey, pour le travail que vous avez fait. Ce que vous nous avez présenté ce soir, c'est une réponse à la question du maire Labeaume lorsque nous sommes allés à une séance du conseil municipal. Il nous a dit en gros : « On attend de voir ce que Montréal va faire parce que nous ne savons pas comment cela fonctionne ? » Alors nous nous sommes dit : « Allons voir comment cela fonctionne ailleurs pour apporter une réponse à cette question. » On aperçoit ici une évolution par rapport à la question : « Avons-nous besoin d'une tarification sociale, ou bien qu'est-ce que la tarification sociale? » Actuellement, nous ne sommes plus au pourquoi, mais au comment. Les décideurs sont rendus à l'étape de nous demander : « Comment cela fonctionne, comme cela s'applique et combien ça coûte ? » Nous sommes rendus à une autre étape, à celle de l'application de la tarification sociale.
* J'ai trouvé intéressant d'échanger à partir d'exemples concrets dont un au Québec. J'ai aussi aimé qu'il y ait de nouvelles personnes présentes que nous n'avions jamais vues au Collectif TRAAQ. Cela démontre l'intérêt croissant pour cette question. Pour la suite des choses, il faut aller se chercher de nouveaux alliés pour construire un réseau ayant une position claire dans le sens de l'élection qui s'en vient.
* Je pense que la présentation concrète rend tangible l'idée dans l'esprit des gens. Je suis assez satisfait. La conversation était assez animée aussi.
* Je suis content de voir que la politique municipale peut avoir autant d'impact dans une communauté. Merci.
* J'ai aimé apprendre sur les trois cas de Calgary, Ottawa et Gatineau et voir les différences. J'ai aimé les échanges que nous avons eu ce soir.
* Je pense que c'est intéressant de l'entendre entre nous et que cela va l'être encore plus à l'extérieur du cercle des gens convaincus.
* Félicitation pour la préparation, c'était vraiment précis au niveau du contenu et nous terminons à l'heure. C'est ma meilleure rencontre de la semaine jusqu'à maintenant.

* J'ai trouvé ça intéressant et j'attendais cela depuis longtemps. Je pense que Québec est en retard. Nous n'avons pas parlé des mini tentatives, par exemple dans les cégeps et les universités, à Sherbrooke et ailleurs. Tous les efforts qui sont en-dehors de nous, ce sont toutes des initiatives qui doivent converger. Il faut aussi revendiquer. Qu'est-ce qu'on va dire ? Quels mots allons-nous employer pour revendiquer clairement ce que nous voulons. Surtout en période électorale, c'est le temps de revendiquer.

* J'ai trouvé cela fort intéressant et j'aimerais que cela soit implanté à Québec. J'arriverais plus dans mon budget aussi.

* J'ai apprécié que nous puissions avoir des objets de comparaison concernant l'accessibilité et la tarification sociale. Je pense que dans les travaux à venir, il va y avoir non seulement de l'information et de la représentation, mais il faut continuer le travail de contenu afin de gagner en crédibilité auprès des autres acteurs.

* Oui, c'est très important.

* Je suis utilisatrice du transport en commun et je suis sensible à la situation des gens à faible revenu. Félicitation pour votre initiative.

* Je pense que je vais avoir un très bon contenu pour écrire le compte-rendu. Les comptes-rendus du CAPMO qui traite du transport en commun sont les plus populaires sur notre site web. Certains en sont à plus de 3 000 visites. La matière est très riche ce soir et je remercie ceux et celles qui ont participé.

* Je ne répéterai pas tout ce qui a été dit, mais je suis impressionné par tout le travail réalisé par le Collectif TRAAQ. La présentation a été précise et rigoureuse et vous faites vraiment du beau travail. Avec le rapport d'enquête conscientisante qui avait été fait, c'était déjà très sérieux, et cela continue. J'aime beaucoup ça merci.

* J'ai beaucoup aimé le rapport avec Calgary et aussi la ville d'Ottawa. Je vois que cela est possible que cela se réalise à Québec dans un proche avenir. Il y a aussi des partis politiques qui sont d'accord avec l'idée.

* Je m'aperçois que vous avez travaillé fort sur ce dossier. Ça avance bien.

* Très belle présentation et j'ai une préférence pour le modèle de Calgary, mais il est plus simple probablement de demander dans un premier d'avoir ce qui se fait à Gatineau.

* Je pense que cette revendication est à porter de main. Je suis convaincu que nous allons l'obtenir dans un horizon de deux à trois ans.

* Je vous remercie, moi aussi j'ai bien apprécié votre participation. Je me rends compte qu'une rencontre ne peut pas être aussi intéressante si la participation n'est pas présente, donc j'ai beaucoup apprécié que vous embarquiez autant dans le contenu. Merci de votre présence. C'est important et c'est ce qui nous encourage à continuer et à aller de l'avant. Je tiens aussi à remercier ceux et celles qui ont collaboré à l'organisation de cette soirée : Audrey Bernard, Nicole Bouchard, Stuart W. Edward, Johanne Pelletier. (Emilie Frémont-Cloutier)

Notes transcrites par Yves Carrier