



CHAIRE DE RECHERCHE DU CANADA

**APPROCHES COMMUNAUTAIRES
ET INÉGALITÉS DE SANTÉ**

La production des effets de l'action intersectorielle locale dans les milieux de vie

*Le cas tarification sociale du transport en
commun de la Table Action-Gardien*

Rapport de recherche 2022

Catherine Chabot, Angèle Bilodeau, Nadine Martin Louise Potvin



Secrétariat | Centre de recherche en santé publique
Pavillon 7101 avenue du Parc (Université de Montréal)
CP 6128, Succursale Centre-ville
Montréal QC H3C 3J7
Téléphone : 514 343-6185
cresp.ca

Le CReSP est issu d'un partenariat

Université
de Montréal

Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
du Centre-Sud-
de-l'Île-de-Montréal

Québec



La production des effets de l'action intersectorielle locale dans les milieux de vie



MISSIONS

La **Chaire de recherche du Canada Approches communautaires et inégalités de santé (CACIS)** a pour mission d'éclairer et d'accompagner les pratiques en faveur de l'équité en santé. Chercheurs et partenaires se sont dotés d'un Cadre de partenariat pour développer et réaliser des recherches avec la population touchée par ces inégalités et les personnes impliquées dans le développement social. Elle contribue à la formation de jeunes chercheurs, soutient l'élaboration de projets de recherche et anime des activités d'échanges de connaissances avec les milieux de pratique.



Le **Centre de recherche en santé publique (CReSP)** est l'un des nouveaux centres financés par le Fonds de recherche du Québec – Santé (FRQS) lors de l'expansion du programme de centre en 2019. Issu d'un partenariat entre le CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal (CCSMTL) et l'Université de Montréal, le CReSP est d'ailleurs la première et la seule infrastructure majeure de recherche québécoise entièrement dédiée à la santé publique et opérant dans le cadre de liens structurels privilégiés avec un établissement responsable de la santé d'une population, le CCSMTL.

Le CReSP promeut la collaboration entre les milieux de recherche et de pratique par sa proximité avec la Direction régionale de santé publique (DRSP) et ses partenariats avec l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), l'Institut national d'excellence en santé et en services sociaux (INESSS) et l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC).

Le CReSP est un milieu de recherche et de formation unique. En effet, ce dernier compte **plus de 50** membres chercheurs réguliers et des experts utilisateurs de connaissances provenant d'organisations partenaires. Les chercheurs du Centre de recherche en santé publique sont issus de six facultés de l'Université de Montréal en plus de Polytechnique de Montréal.

Une réalisation de la Chaire de recherche du Canada Approches communautaires et inégalités de santé.
7101, avenue du Parc,
Montréal, Québec H3N 1X9
<http://chairecacis.org/>

ÉQUIPE DE RECHERCHE

Louise Potvin, Ph.D., professeure titulaire, École de santé publique de l'Université de Montréal, chercheure principale.

Angèle Bilodeau, Ph.D., professeure-chercheure titulaire, École de santé publique de l'Université de Montréal, co-chercheure principale.

Nadine Martin, Ph.D., coordonnatrice du projet de recherche, Centre de recherche en santé publique, Université de Montréal et CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal.

Catherine Chabot, M.Sc., professionnelle de recherche, Centre de recherche en santé publique, Université de Montréal et CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal.

TABLE DE QUARTIER – Action-Gardien

La Table de quartier, ses différentes concertations et ses partenaires ont généreusement donné de leur temps à la réalisation de cette recherche. En particulier, **Karine Triollet**, coordonnatrice, ainsi que la chargée de projet Défense des droits. Nous les en remercions chaleureusement.

Comité de pilotage

Le comité de pilotage a agi en soutien à la réalisation de la recherche. Outre les chercheurs et professionnelles de recherche, il réunit les partenaires de *l'Initiative montréalaise de soutien au développement social local*, soit : **Yves Bellavance**, coordonnateur, Coalition montréalaise des Tables de quartier (CMTQ); **Marie-Martine Fortier**, conseillère en promotion de la santé, **Jean-François Labadie**, chef de service Gouvernance, partenariats, recherche et transfert des connaissances, **Stéphanie Mauro**, agente de planification, de programmation et de recherche et **Véronique Duclos**, chef de service Environnement urbain et saines habitudes de vie, Direction de la santé publique de Montréal, CIUSSS du Centre-Sud-de l'Île-de-Montréal; **Chantal Croze**, **Audrey Bady** et **Jocelyne Lebrun**, conseillères en développement communautaire, Division de la diversité sociale, Ville de Montréal ainsi que **Stéphanie Mauro**, conseillère en planification, Service de la diversité et de l'inclusion sociale - Division de la lutte contre la pauvreté et l'itinérance, Ville de Montréal; **Denis Sauvé**, conseiller en développement-relation avec les milieux, Centraide du Grand-Montréal, **Vanessa Kanga** et **Lina Demnati**, conseillères en planification et développement, Centraide du Grand-Montréal; **François Bergeron** et **Laurie Pabion**, directeur/trice de la Corporation de développement communautaire Centre-Sud; **France Émond**, **Jean Panet-Raymond** et **Vanessa Sykes Tremblay**, direction générale de Vivre Saint-Michel en santé; **Karine Triollet**, coordonnatrice de la Table Action-Gardien. **Denis Bourque**, professeur, Département de travail social et des sciences sociales, Université du Québec en Outaouais, a agi comme co-chercheur et a contribué à enrichir les réflexions et analyses par sa vaste expertise des partenariats intersectoriels.

REMERCIEMENTS

Cette recherche a bénéficié du soutien financier de l'Institut de la santé publique et des populations des Instituts de recherche en santé du Canada–Subvention Projet 2017-2020 (PJT-153093). La Chaire CACIS bénéficie du financement des Instituts de recherche en santé du Canada (950-232541).

© Chaire de recherche du Canada Approches communautaires et inégalités de santé (2022).

Tous droits réservés.

ISBN 978-2-9811747-5-8 (version PDF)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2022.

TABLE DES MATIERES

MISSIONS	- 1 -
LISTE DES FIGURES	II
LISTE DES ENCADRÉS	II
LISTE DES TABLEAUX.....	II
LISTE DES ORGANISMES.....	III
INTRODUCTION.....	1
RÉSUMÉ DU CAS TARIFICATION SOCIALE DU TRANSPORT EN COMMUN	2
PARTIE I – PRÉSENTATION DE LA RECHERCHE	8
1 – CONTEXTE DE LA RECHERCHE.....	8
2 – BUT DE LA RECHERCHE.....	10
3 – INSTRUMENTS DE RECHERCHE.....	10
3.1 – <i>Fondement théorique</i>	10
3.2 – <i>Méthodologie</i>	12
4 – RÉSULTATS GÉNÉRAUX DE LA RECHERCHE.....	13
PARTIE II – LES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE DE CAS TARIFICATION SOCIALE DU TRANSPORT EN COMMUN.....	18
5 – CONTEXTE DU RÉSEAU À L'ÉTUDE.....	18
6 – LA DÉMARCHÉ DU PROJET	20
6.1 – <i>Contexte précoalition 2000-2012</i>	20
6.2 – <i>2012 : Émergence du Mouvement collectif pour un transport abordable (MCTPA)</i>	23
6.3 – <i>2013</i>	27
6.4 – <i>2014</i>	34
6.5 – <i>2015</i>	40
6.6 – <i>2016</i>	45
6.7 – <i>2017</i>	51
6.8 – <i>2018</i>	59
6.9 – <i>2019</i>	64
7 – EFFETS DES DÉMARCHES	71
8 – ANALYSE DES RÉSULTATS TRANSITOIRES	72
8.1 – <i>Trame récurrente d'événements</i>	72
8.2 – <i>Portrait des résultats transitoires</i>	73
9 – CONCLUSION	74
9.1 – <i>La contribution d'Action-Gardien</i>	74
9.2 – <i>Réflexion sur la gratuité versus tarification sociale : source de controverse?</i>	74
BIBLIOGRAPHIE	76
ANNEXE 1 – CUEILLETTE DE DONNÉES	83
ANNEXE 2 – CARTOGRAPHIE DES ACTEURS	84
ANNEXE 3 – LIGNES DU TEMPS DU PROJET	86



LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 CHAÎNE DES RÉSULTATS TRANSITOIRES MARQUANTS (2011-2013)	5
FIGURE 2 CHAÎNE DES RÉSULTATS TRANSITOIRES MARQUANTS (2014-2017)	6
FIGURE 3 CHAÎNE DES RÉSULTATS TRANSITOIRES MARQUANTS (2018-2019)	7
FIGURE 1 L'INITIATIVE MONTRÉLAISE DE SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT SOCIAL LOCAL ET LES TABLES DE QUARTIER À MONTRÉAL	9
FIGURE 5 MODÉLISATION D'UN SYSTÈME D'ACTION COMPLEXE AVEC LES CONCEPTS DE LA THÉORIE DE L'ACTEUR RÉSEAU	12
FIGURE 6 DOUZE RÉSULTATS TRANSITOIRES GÉNÉRIQUES COMPOSANT TROIS FONCTIONS ESSENTIELLES DES RÉSEAUX DANS LA PRODUCTION DU CHANGEMENT.....	15

LISTE DES ENCADRÉS

ENCADRÉ 1 QU'EST-CE QUE L'ACTION INTERSECTORIELLE?.....	8
ENCADRÉ 2 – DOUZE RÉSULTATS TRANSITOIRES GÉNÉRIQUES DANS LE PROCESSUS DE PRODUCTION DES EFFETS DE L'ACTION INTERSECTORIELLE LOCALE.....	16

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 NOMBRE D'ÉVÉNEMENTS, DE RT ET ISSUE DU PROCESSUS POUR CHACUN DES HUIT CAS.....	14
TABLEAU 2 CHAÎNE DE RÉSULTATS TRANSITOIRES PRÉCOALITION	22
TABLEAU 3 CHAÎNE DE RÉSULTATS TRANSITOIRES 2012.....	25
TABLEAU 4 CHAÎNE DE RÉSULTATS TRANSITOIRES 2013.....	31
TABLEAU 5 CHAÎNE DE RÉSULTATS TRANSITOIRES 2014.....	37
TABLEAU 6 CHAÎNE DE RÉSULTATS TRANSITOIRES 2015.....	43
TABLEAU 7 CHAÎNE DE RÉSULTATS TRANSITOIRES 2016.....	49
TABLEAU 8 CHAÎNE DE RÉSULTATS TRANSITOIRES 2017.....	55
TABLEAU 9 CHAÎNE DE RÉSULTATS TRANSITOIRES 2018.....	62
TABLEAU 10 CHAÎNE DE RÉSULTATS TRANSITOIRES 2019	68
TABLEAU 11 TYPES ET DISTRIBUTION DES SOURCES POUR LE CAS TARIFICATION SOCIALE DU TRANSPORT EN COMMUN	83



LISTE DES ORGANISMES

Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)

Organisme public régional chargé de gérer, financer et planifier le transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal.

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Instance chargée de coordonner la gouvernance du territoire de la région métropolitaine de Montréal en matière d'aménagement, de transport en commun, d'environnement, de logement social et de développement économique.

Conseil des Montréalaises

Organisme consultatif créé par la Ville de Montréal suite au Sommet de Montréal en 2002 dont le but est de conseiller l'administration municipale sur les questions relatives aux conditions des femmes sur le territoire montréalais.

Mouvement collectif pour un transport public abordable (MCTPA)

Coalition d'organismes communautaires et de regroupements qui revendique la mise en place d'une tarification sociale des transports en commun dans la région de Montréal. À partir de la fin de l'année 2016, son nom est modifié pour le Mouvement pour un transport public abordable (MTPA).

Société de transport de Montréal (STM)

Entreprise publique qui opère le réseau de transport en commun central de l'agglomération de Montréal.

Transport 2000/Trajectoire Québec

Organisme à portée nationale qui représente les intérêts des usagers du transport collectif.

Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP)

Instance communautaire qui regroupe des groupes en éducation populaire afin de renforcer leurs liens et de propulser leurs luttes. Membre du comité de suivi du MCTPA depuis ses débuts, la TROVEP a aussi joué un rôle dans l'essor de la problématique dans les années 2000.

Table Action-Gardien (AG)

Mécanisme de concertation locale intersectorielle et multiréseaux du quartier Pointe-Saint-Charles.



INTRODUCTION

La présente recherche documente la production des effets de l'action intersectorielle locale dans les milieux de vie. Elle répond à deux questions : Quels sont ces effets? Comment les effets observés sont-ils produits et peuvent-ils être attribués à l'action intersectorielle? L'action intersectorielle locale étudiée est celle animée, sur une base continue, par les Tables de quartier à Montréal. Au-delà de quelques études ayant porté, pour certaines Tables, sur les processus et, pour d'autres, sur les effets de la concertation, peu d'écrits mettent en lumière par quels processus l'action intersectorielle locale entraînent des résultats tangibles dans les milieux de vie.

Une première phase de recherche a permis de comprendre ces mécanismes et de documenter la production des effets de l'action collective portée par trois Tables de quartier, soit la Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, la Table de quartier Centre-Sud et la Table de développement social de Pointe-aux-Trembles (Galarneau, Bilodeau, Boucher, Lefebvre et Potvin, 2017; Galarneau, Bilodeau, Chabot, Lefebvre et Potvin, 2017; Lefebvre, Bilodeau, Galarneau et Potvin, 2017). Le but de la présente recherche était de valider la théorie sur l'action intersectorielle locale développée dans la première phase, soit un répertoire de 12 résultats transitoires qui ponctuent la progression de l'action jusqu'à ses effets (présenté dans Bilodeau, Lefebvre, Galarneau et Potvin, 2018), et d'identifier des régularités dans les différents enchaînements de ces résultats. L'étude d'un plus grand nombre et d'une plus grande variété de cas devait permettre d'effectuer la validation des connaissances issues de la première étude.

Cette recherche a porté sur huit cas répartis dans deux Tables de quartier volontaires. Ce rapport porte sur la Table Action-Gardien. La seconde Table de quartier participante est Vivre Saint-Michel en santé. La Table de développement social Centre-Sud participa également au comité de pilotage de la recherche. Dans le cas de la Table Action-Gardien, deux projets menés de manière concertée ont été étudiés; ce rapport présente le projet *tarification sociale du transport en commun*. Il est composé de deux parties. La **PARTIE I** présente la recherche, sa méthodologie et les résultats généraux ayant été tirés de l'analyse des cas étudiés. La **PARTIE II** présente sommairement le contexte dans lequel s'insère le projet étudié, ses objectifs et les résultats de l'étude du cas. Une **CONCLUSION** porte à l'attention du lecteur les points saillants des résultats et leur portée.



RÉSUMÉ DU CAS TARIFICATION SOCIALE DU TRANSPORT EN COMMUN

Ce cas s'intéresse à un réseau en défense des droits de la Table Action-Gardien qui s'est allié à un réseau régional revendiquant un meilleur accès économique au transport en commun. Bien que les effets concrets se font attendre, ce réseau a réussi, durant les huit années de démarches concertées à l'étude (2012-2019), à introduire l'enjeu de la cherté du transport en commun dans le débat public et à faire inscrire la tarification sociale à l'agenda de plusieurs organisations et institutions. 251 résultats transitoires furent identifiés, dont les plus marquants sont rapportés ci-dessous (**en gras**) en fonction de 5 phases identifiées dans la démarche (voir aussi les figures 2 à 4).

La première phase consista en la priorisation localement, au sein d'Action-Gardien, de l'enjeu des coûts du transport en commun (**RT 1-Création/construction continue des réseaux sociotechniques** : mandat au Comité défense des droits), ce qui permit de se joindre (**RT 11a-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent**), peu de temps après, à un mouvement regroupant plusieurs autres organisations montréalaises (**RT 1** : fondation de la Coalition sur les frais de transport en commun). Action-Gardien décida de se joindre au comité de suivi de la Coalition en formation (**RT 2-Adoption de structures et de règles de gouvernance en réseau** : comité de suivi), y accordant une ressource humaine (**RT 10a-Captation de ressources** : pour la Coalition). L'argumentaire de la Coalition se construisit aussi au fil des premiers documents envoyés à diverses instances pour faire connaître l'enjeu de la cherté des frais de transport (**RT 4-Production d'intermédiaires** et **RT 5-Placement d'intermédiaires**). Une première campagne de mobilisation permit d'élargir le réseau (**RT 11a**) et de définir un mode opératoire qui sera repris chaque année : production et placement auprès des membres de documents d'information ou d'outils pour passer à l'action (**RT 4** et **5**), lesquels sont utilisés par les membres (**RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires**) pour faire entendre la revendication du réseau (**RT 7-Représentation par des porte-paroles**). Par la force du nombre, cet effet multiplicateur donne de la crédibilité aux porte-paroles du collectif (**RT 8-Solidification des porte-paroles et des intermédiaires**).

Quelques mois après sa constitution, la Coalition organisa sa première grande manifestation (**RT 7**) qui attira l'attention de politiciens municipaux. Ce fut le lancement d'une phase de revendications politiques auprès des élus municipaux, alors que plusieurs représentations (**RT 7**) furent réalisées et débouchèrent sur l'adoption d'une motion du conseil municipal incitant la Société du transport de Montréal (STM) à réaliser une étude sur la tarification sociale (**RT 9a-Alignement d'intérêt/Déplacement d'acteurs** : avec les élus et **RT 1** : motion). La venue d'élection municipale permit de définir un autre mode opératoire récurrent du réseau, soit la mise sur pied de campagnes d'appui visant l'autonomisation et l'encouragement de ses membres à questionner leurs candidats (**RT 4** : documents d'information sur l'enjeu; **RT 5**: auprès des membres; **RT 6** : mise en mouvement par les membres et **RT 7** : représentation auprès des élus). Plusieurs candidats aux élections se prononcèrent en faveur de la tarification sociale (**RT 9a**). Le



réseau continua aussi sa structuration par la définition de ses revendications (**RT 4 et RT 3-Traitement des controverses** : pour la tarification sociale dans une perspective de gratuité) et du concept de droit à la mobilité (**RT 1**) ainsi que le développement d'outils de communication entre les membres et vers le grand public (RT 4).

La troisième phase de la démarche fut marquée par la venue d'une nouvelle équipe municipale peu encline à la tarification sociale (RT 9b-Désalignement d'intérêts). Malgré cela, le transporteur public initia un comité de travail conjoint (**RT 1 et RT 8** : invitation de la Coalisation) avec le réseau à l'étude ayant pour but d'étudier et de définir les paramètres d'implantation d'une tarification sociale du transport en commun (**RT 9a**). Des échanges d'information (RT 1) et l'instauration d'un processus de consultation avec les membres (**RT 8**) permirent de faire progresser le travail conjoint, mais aussi la revendication du réseau, qui se précisa. Cette bonne progression n'empêcha pas la continuité des campagnes de mobilisation (RT 4 à 7 et **RT 11a** : mobilisation avec la campagne « Pour un tarif social! Arrêt d'autobus ») et du travail de représentation (RT 7), lequel prit différentes formes : manifestation, dépôt de mémoires, envoi de lettres, etc.

Un événement hors du contrôle du réseau créa une importante rupture dans la progression de la revendication et du travail concertée. Le Gouvernement québécois, en adoptant la loi 76 (**RT 1**), transféra le pouvoir en matière de tarification à une nouvelle instance métropolitaine (l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)). Le réseau dut ainsi se restructurer (**RT 11b-Affaiblissement des réseaux et des projets qu'ils portent**), renouvelant ses pratiques afin de rejoindre de nouveaux interlocuteurs. De grandes campagnes d'appui et de sensibilisation furent notamment déployées (**RT 8 et RT 6** : lettres d'appui) afin de revendiquer la tenue de consultations publiques sur la tarification sociale auprès de l'ARTM. L'envoi des lettres d'appui (**RT 7**) permit d'obtenir la confirmation de la tenue d'une telle consultation dans le cadre de la démarche d'harmonisation des tarifs (**RT 9a**). Le réseau récolta aussi quelques fruits des phases précédentes, notamment la production d'un rapport du comité conjoint (**RT 1 et RT 4**) et d'un recueil de témoignages de ses membres issus de la précédente campagne de mobilisation (**RT 4 et RT 5**).

La venue d'une nouvelle équipe municipale (**RT 9a**), favorable à la tarification sociale, amena un vent de changement jusque dans les instances métropolitaines, dont l'une fut mandatée pour réaliser une étude de faisabilité sur la tarification sociale (**RT 1 et RT 9a**: mandat des élus à la Commission des transports de la Communauté métropolitaine de Montréal). Le réseau à l'étude fut invité à participer aux consultations relatives à ce mandat (**RT 7 et RT 8** : reconnaissance du réseau via son invitation). L'étude de faisabilité suggéra d'aller de l'avant avec une tarification sociale (**RT 9**). Durant cette période, des liens se tissèrent peu à peu avec l'ARTM, qui vint rencontrer des membres du réseau (**RT 7 et RT 8**) et qui lança certains processus de consultation, auxquels le réseau participa (RT 7). Les élus municipaux et la Société du transport de Montréal se prononcèrent en faveur de la tarification sociale dans le cadre de ces consultations (**RT 9a**). Au moment de clore la collecte de données (fin 2019), la grande consultation publique sur l'harmonisation des



tarifs était toujours à venir; prêts à continuer à revendiquer la tarification sociale, la tendance d'élargissement du réseau à d'autres organisations dans la province (RT 11a) annonçait qu'ils seraient loin d'être les seuls dans ce combat.



Figure 1 Chaîne des résultats transitoires marquants (2011-2013)

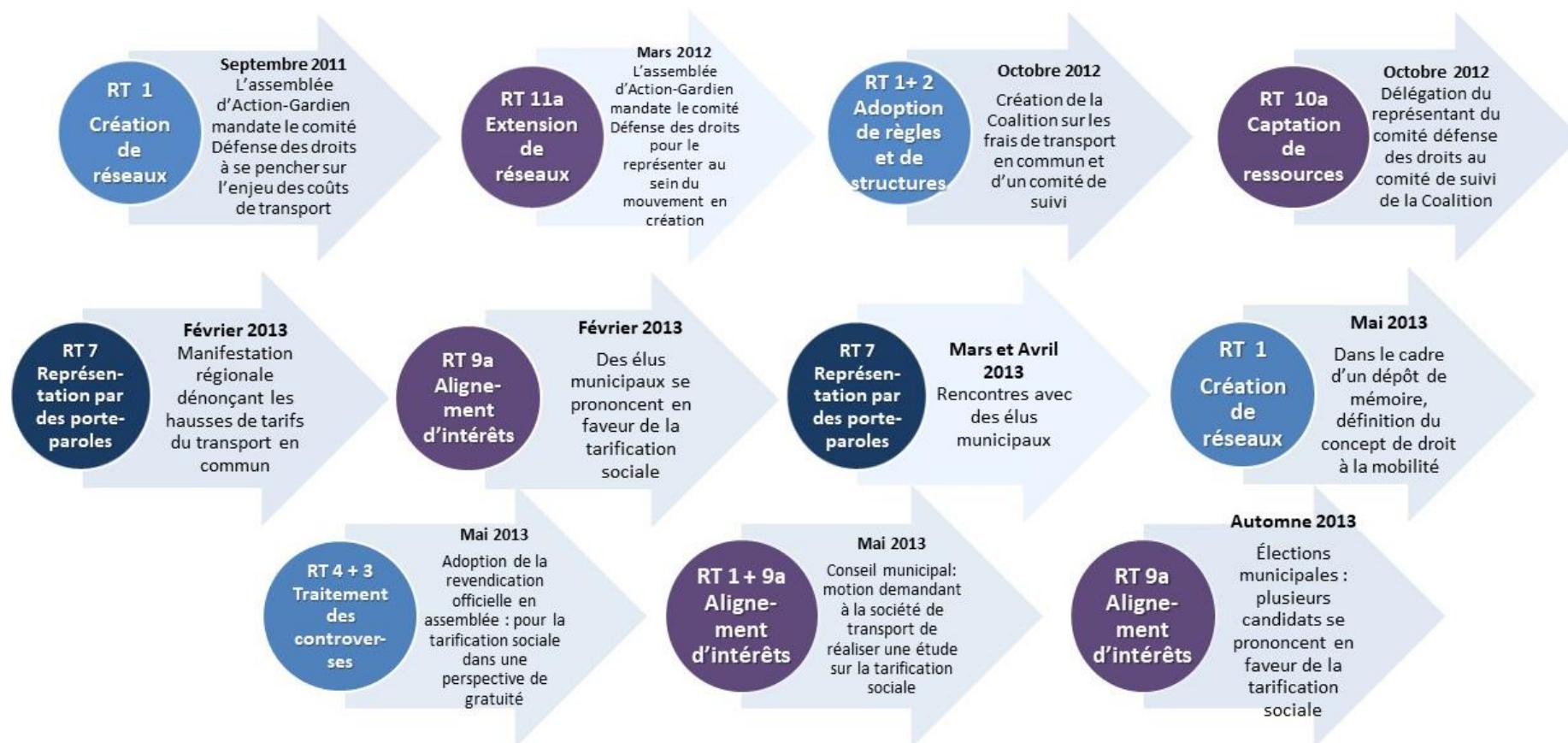


Figure 2 Chaîne des résultats transitoires marquants (2014-2017)

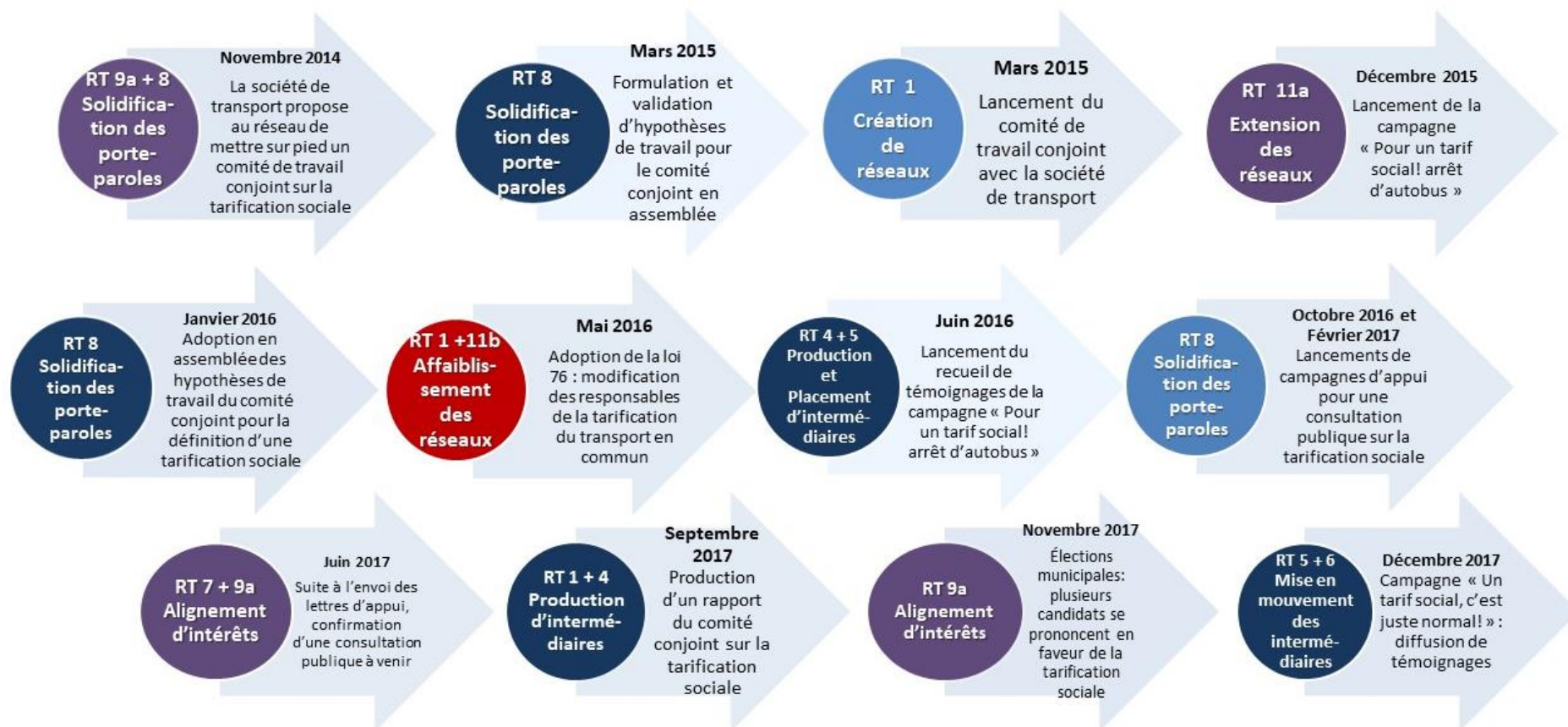
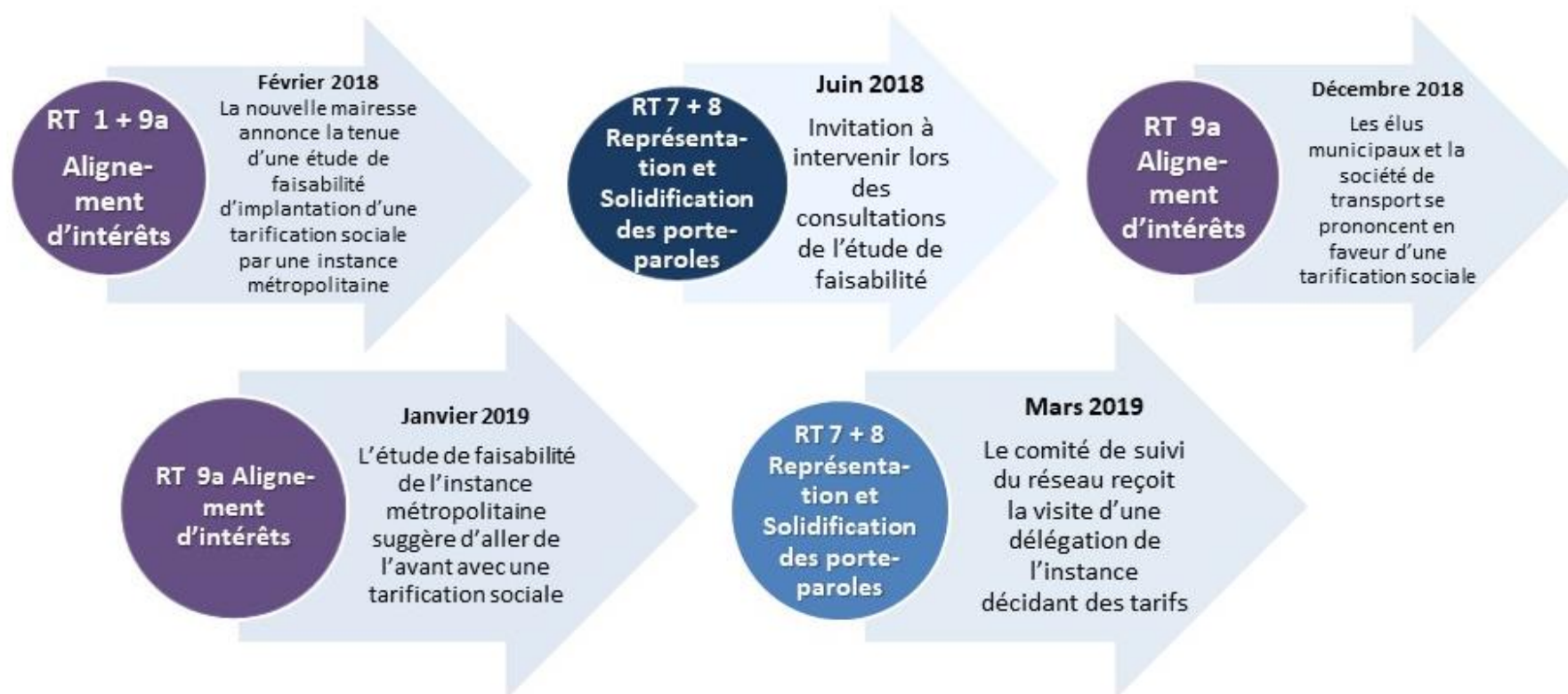


Figure 3 Chaîne des résultats transitoires marquants (2018-2019)



PARTIE I – PRÉSENTATION DE LA RECHERCHE

1 – CONTEXTE DE LA RECHERCHE

L'action intersectorielle locale figure parmi les stratégies préconisées pour améliorer les conditions de vie locales afin de réduire les inégalités sociales et de santé. Depuis la *Charte d'Ottawa pour la promotion de la santé* (OMS 1986), l'action intersectorielle est promue comme une importante stratégie pour la création d'environnements favorables à la santé (voir l'Encadré 1 pour une définition sommaire de l'action intersectorielle). En 2009, dans son rapport phare *Comblant le fossé en une génération*, la Commission des déterminants sociaux de la santé de l'OMS (2009) établit deux recommandations pour réduire les inégalités sociales et leurs conséquences, soit 1) lutter contre les inégalités dans la répartition du pouvoir, de l'argent et des ressources et mettre en place des politiques publiques qui favorisent l'équité; 2) améliorer les conditions de vie locales des populations. Cette deuxième recommandation reconnaît ainsi que la santé se construit là où les gens vivent leur quotidien, à même les ressources disponibles et accessibles pour eux (Duff, 2011; Krieger, 2008; Macintyre, 2000; Sooman et Macintyre, 1995). En conséquence, accroître la disponibilité et l'accessibilité locale à des ressources de qualité est une stratégie clé pour réduire les inégalités sociales et de santé (Baum, 2007; Frohlich et Poland, 2007). Cependant, les interventions ciblant ces ressources sont complexes du fait qu'elles impliquent des réseaux d'acteurs intersectoriels et qu'elles sont multiples puisqu'adaptées à leurs contextes (Bourque, 2008; Divay, Belley et Prémont, 2013; Poland et Dooris, 2010; Poland, Frohlich et Cargo, 2008; Potvin et Aumaitre, 2010).

Encadré 1 Qu'est-ce que l'action intersectorielle?

C'est une relation délibérée parmi des acteurs de divers horizons visant à créer des interdépendances entre des interventions sectorielles, ou en faveur de nouvelles interventions plus globales, en vue d'atteindre des buts communs. Au palier local, l'action intersectorielle se déploie le plus souvent selon une approche communautaire ou territoriale et mobilise une large étendue d'acteurs. L'intersectoriel peut être compris comme les relations entre les différents secteurs de l'action publique. Il peut aussi englober les relations entre les trois grands secteurs de la société, soit l'État et les organismes publics, le marché, la société civile, ainsi que des secteurs hybrides tels que la philanthropie qui métisse des caractéristiques du privé, du public ou de la société civile. Enfin, l'intersectorialité concerne l'interdépendance entre les secteurs aux différents paliers (local, régional, central) et tant sur les axes horizontal et vertical.

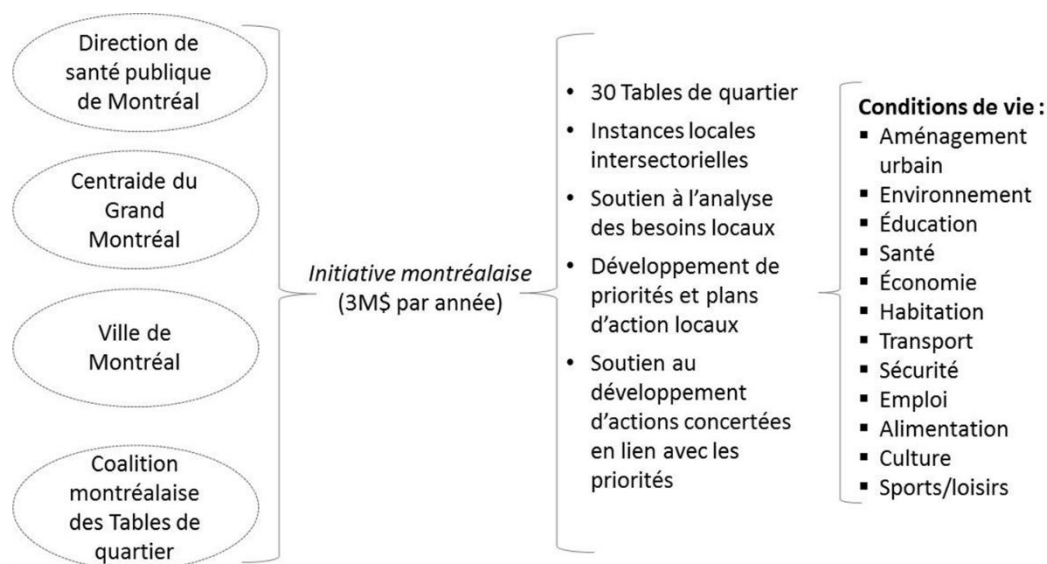
(Brandsen et Karré, 2011; Divay et al., 2013; Chircop et al., 2015).



À Montréal, l'action intersectorielle locale s'organise autour de 30 Tables de quartier en développement social. Ces Tables, dont certaines ont plus de trente ans, sont des dispositifs de concertation structurés et permanents qui rassemblent les principaux acteurs d'un quartier (institutionnels, associatifs, politiques, privés ainsi que des citoyens). Elles se donnent une vision commune des enjeux à partir d'un portrait du quartier et d'un diagnostic dans divers domaines du développement social (ex. : alimentation, déplacement, etc.). Elles définissent des priorités d'action locale, des plans d'action et elles suscitent ou coordonnent des actions ayant un impact sur la qualité et les conditions de vie des citoyens.

Ces Tables sont les mandataires de *l'Initiative montréalaise* de soutien au développement social local (Comité de pilotage, 2015), un programme en opération depuis 1997¹ qui allie trois bailleurs de fonds régionaux (Centraide du Grand Montréal, Ville de Montréal, Direction de santé publique de Montréal) et la Coalition montréalaise des Tables de quartier qui regroupe les 30 Tables. À la différence d'autres programmes, *l'Initiative montréalaise* soutient l'action locale concertée sur une base territoriale, plutôt que thématique (par ex. : la sécurité alimentaire) ou populationnelle (par ex. : la petite enfance). En outre, elle finance un processus plutôt que des résultats programmés, laissant le soin au milieu de problématiser et de prioriser l'action collective locale à entreprendre. La Figure 1 présente à grands traits *l'Initiative montréalaise* et les Tables de quartier à Montréal.

Figure 4 L'Initiative montréalaise de soutien au développement social local et les Tables de quartier à Montréal



¹ Formalisée une première fois en 1997 sous le titre de *Programme de soutien au développement social local*, elle s'est consolidée en 2006 par l'adoption de son premier cadre de référence sous le titre de *l'Initiative montréalaise de soutien au développement social local*.



2 – BUT DE LA RECHERCHE

Malgré la pertinence de l'action intersectorielle, peu de recherches en documentent les effets et encore moins font le lien entre ses processus et ses effets. En outre, de plus en plus de décideurs et de praticiens sont intéressés à comprendre les mécanismes par lesquels l'action intersectorielle produit ses effets. Une première phase de recherche a permis de comprendre ces mécanismes et de documenter la production des effets de l'action collective portée par les Tables de quartier, soit ce que font leurs acteurs pour produire des effets en termes de transformations concrètes dans les milieux de vie (Galarneau, Bilodeau, Boucher, et al., 2017; Galarneau, Bilodeau, Chabot, et al., 2017; Lefebvre et al., 2017). Le but de la présente recherche était de valider la théorie sur l'action intersectorielle locale développée dans la première phase, soit un répertoire de 12 résultats transitoires qui ponctuent la progression de l'action jusqu'à ses effets (voir la section Résultats généraux de la recherche), et d'identifier des régularités dans les différents enchaînements de ces résultats.

3 – INSTRUMENTS DE RECHERCHE

3.1 – Fondement théorique

Les Tables de quartier sont des systèmes d'action complexes. Ce sont des réseaux d'acteurs qui opèrent des processus de changement en vertu de l'atteinte de finalités, dans leurs contextes et dans le temps (voir Figure 5). Pour étudier l'action intersectorielle des Tables de quartier, nous avons recours à la théorie de l'Acteur-Réseau, une théorie sociale apte à capturer cette réalité.

La théorie de l'Acteur-Réseau (Latour, 2006) est une théorie sociale sur la manière dont se construisent et opèrent les actions portées par des réseaux d'acteurs. Cette théorie est reconnue comme un puissant outil d'analyse des interventions en ce qu'elle permet d'en tracer la genèse comme un processus d'assemblage d'entités humaines (acteurs sociaux tels que des organisations, des institutions, des citoyens, etc.) et non humaines (savoirs spécialisés, ressources matérielles et financières, lois et politiques publiques, programmes, rapports, etc.) et de comprendre les processus par lesquels de tels **réseaux sociotechniques** parviennent à produire du changement (Bilodeau et Potvin, 2018). Ces entités sont connectées par un travail incessant de **traduction** (médiation) qui fait converger les acteurs vers des problématisations communes, négocier des intérêts partagés (intéressement), s'engager dans de nouveaux rôles (enrôlement) et mobiliser une masse critique d'acteurs (mobilisation) pour mettre en mouvement des projets communs. Ce qui implique des **déplacements** (changements de positions et de rôles) chez les acteurs. C'est par la création, la reconfiguration et l'extension des réseaux sociotechniques (apport de nouveaux acteurs, savoirs et biens) que se construisent des solutions nouvelles devant répondre à des situations jugées problématiques (Akrich, Callon et Latour, 2006; Callon, 1984). Pour opérer et entraîner des résultats, les collectifs d'action doivent constamment être faits et refaits, et leur cohésion maintenue par des efforts d'intéressement et d'enrôlement et par des instruments et des pratiques capables de soutenir la stabilisation, l'extension et la durée des réseaux. Se doter de structures et de règles permettant d'assurer la participation des parties concernées, la légitimité de leurs porte-parole, et de réguler le processus décisionnel collectif fait partie de ces instruments et pratiques.



Pour que de tels systèmes d'action produisent des réponses adéquates, il importe que de nouveaux rôles soient acceptés par les acteurs engagés. Ces déplacements d'acteurs peuvent soulever des controverses. La **controverses** est la confrontation de visions différentes portées par les acteurs sur une situation, liées à leurs identités et à leurs rôles, à leurs intérêts et aux enjeux auxquels ils sont confrontés, et qui entravent la coopération (Lascoumes, 2002). Le traitement des controverses se fait 1) par les déplacements d'acteurs qui s'opèrent par la négociation et l'apprentissage, c'est-à-dire si les acteurs modifient leurs positions initiales sur leurs visions, leurs rôles ou leurs pratiques; 2) par la reconfiguration du réseau, soit l'ajout d'acteurs pertinents introduisant de nouvelles connaissances et ressources, le renforcement de certains liens et l'abandon d'autres liens (retrait de certains acteurs); et 3) par l'élaboration de nouvelles solutions plus robustes qui permettent de faire progresser l'action (Callon, 1984, 1988).

De tels collectifs d'action ont besoin de **porte-parole** pour témoigner de leur existence et s'exprimer. Les porte-parole représentent et parlent au nom des collectifs d'acteurs. Ils sont partie intégrante de ce qui fait exister, durer ou décliner un collectif (Latour, 2006). La solidité des porte-parole repose sur leur légitimité et leur crédibilité. Leur légitimité est fondée sur la position qu'ils occupent et qui leur confère une reconnaissance par les autres. Leur crédibilité leur est donnée par la valeur que les autres accordent aux informations qu'ils véhiculent. Diverses activités peuvent y contribuer (ex. : consultations publiques, activités de délibération collective, représentations dans divers forums). Diverses marques de reconnaissance peuvent en être le signe (ex. : invitation à communiquer dans un forum important, reconnaissance par un bailleur de fonds, obtention d'un prix).

Les porte-parole s'associent une diversité d'entités qui contribuent à leurs représentations. La théorie de l'Acteur-Réseau nomme ces entités par le terme d'**intermédiaires**. Ce sont des formes matérielles écrites (ex. : mémoires, plans, cahier de revendication) qui véhiculent des idées et des positions convergentes du réseau (ex. : priorités, projets, solutions) sans les transformer. Ces intermédiaires stabilisent l'accord au sein d'un réseau et permettent la diffusion de ses idées et positions auprès d'autres acteurs d'intérêt ou de réseaux pour l'atteinte des finalités.

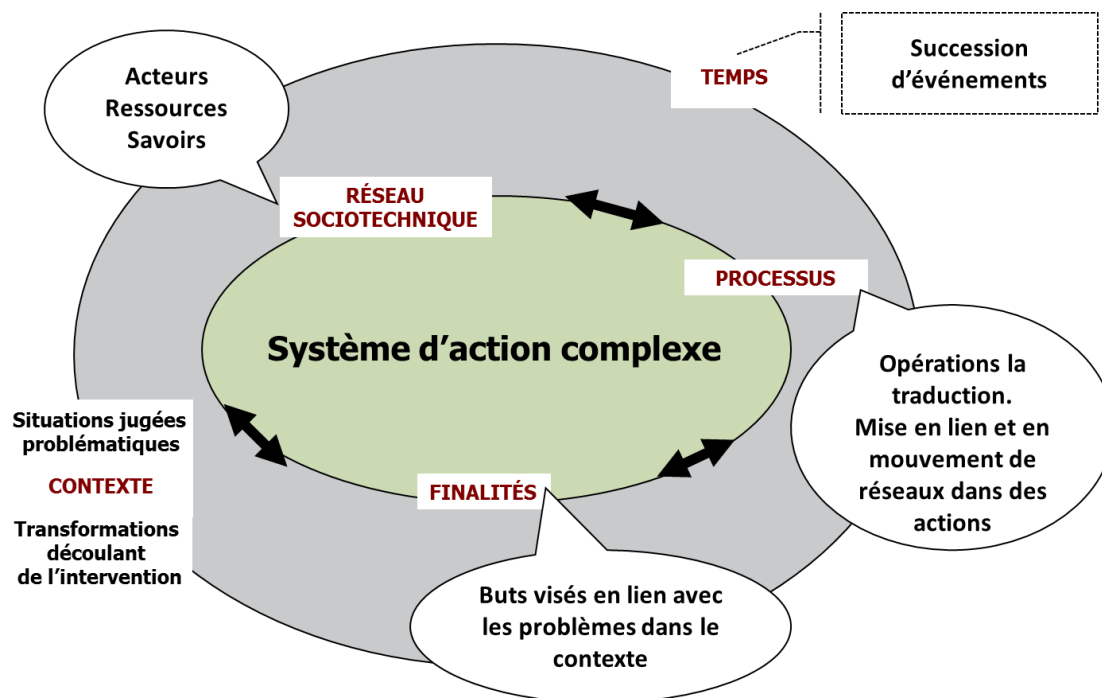
La Figure 5 présente la modélisation d'un système d'action complexe, telles que le sont les Tables de quartier, en recourant aux concepts de la théorie de l'Acteur-Réseau. Elle présente les grandes variables considérées dans la recherche, soit : le **réseau sociotechnique**, le processus de **traduction** et les **finalités visées**, qui évoluent dans le **temps** et dans un **contexte** donné. Le contexte comprend le lieu avec ses ressources et contraintes, les populations, les activités en cours, les organisations et les institutions, les acteurs, les connexions et les interactions parmi ces entités. Il comprend aussi les situations jugées problématiques par le réseau d'acteurs et sur lesquelles il cherche à agir, ainsi les transformations qui découlent de son action.

Les effets de l'action des Tables sont définis comme des transformations dans la disponibilité ou l'accessibilité à des ressources favorables à la santé et au bien-être dans les milieux de vie, découlant de l'action intersectorielle territoriale. Ces ressources conjuguent des dimensions **matérielles**, liées à l'environnement bâti (logement, alimentation, transport, aménagement-environnement), et des dimensions **sociales** liées à la formation des citoyens, à l'économie locale



et à la construction du lien social (éducation, développement économique communautaire, vie communautaire, loisir-sport-culture). La **disponibilité** réfère à l'ajout ou à la transformation de ces ressources de sorte qu'elles puissent être utilisées. L'**accessibilité** réfère à des transformations dans les règles d'accès à ces ressources, tels que : la proximité physique, le prix (abordabilité), les règles du droit aux services publics et les critères du don pour les ressources communautaires (Bernard et al., 2007).

Figure 5 Modélisation d'un système d'action complexe avec les concepts de la théorie de l'Acteur Réseau



3.2 – Méthodologie

Une étude de cas multiples (huit au total) a été conduite auprès de deux Tables de quartier volontaires, dont celle du présent rapport. Dans chaque Table, l'étude a porté sur le système d'action d'un projet spécifique – actif durant au moins deux ans – portant sur la poursuite d'une priorité ou d'un objectif de son plan d'action.

L'étude a consisté en une analyse rétrospective (s'échelonnant de 2005 à juin 2018, selon les cas), principalement basée sur la documentation produite par les systèmes d'action afin de repérer les traces de l'action jusqu'aux transformations concrètes qui en découlent dans les milieux de vie. Deux sources de données ont été colligées : 1) les documents (comptes rendus de réunions, rapports annuels, infolettres des Tables de quartier, publications dans les médias sociaux, etc.); et 2) les entretiens d'approfondissement et de validation des analyses en cours, avec les acteurs-clés des différents systèmes d'action. De façon complémentaire, l'équipe a fait



appel à d'autres sources de données telles que les journaux locaux, les infolettres et fils Facebook de plusieurs organismes. Le détail des sources de données est présenté à l'Annexe 1.

L'analyse a consisté à produire une ethnographie du système d'action étudié dans chaque Table de quartier, rendant compte de l'évolution dans le temps des réseaux sociotechniques, des processus ainsi que des transformations en découlant dans les milieux de vie. L'utilisation d'une matrice en cinq questions : Qui produit l'action? Quand? Quelle action est produite? Avec quelles conséquences? a permis d'apposer les résultats transitoires pertinents à chaque événement ayant fait progresser l'action dans le réseau. La chaîne des événements marquants jusqu'aux effets dans les quartiers a été tracée puis validée, de même que l'ethnographie, auprès de membres des Tables de quartier.

Ces études locales portent sur des aspects bien délimités des activités des Tables de quartier. Elles s'intéressent au processus de concertation entourant la mise en œuvre d'un projet spécifique découlant de ses priorités. **Il est donc très important de souligner que les résultats ne prétendent pas couvrir la totalité de la complexité des processus vécus et des effets produits par les Tables de quartier.**

4 – Résultats généraux de la recherche

Les réseaux d'action intersectorielle locale rassemblent des acteurs sociaux des sphères associative, publique et privée de différents secteurs d'activité, des savoirs multidisciplinaires, des univers de sens, des connaissances et des faits, des biens divers, dans un processus de construction de l'action collective. Ils se mettent en mouvement en vue de modifier des situations problématiques par des transformations concrètes favorables à la santé et au bien-être des citoyens dans les milieux de vie, dans un contexte et en un temps donnés. À cet effet, les réseaux d'action intersectorielle locale mobilisent des informations, des ressources et différents acteurs et développent des connaissances et des compétences qu'ils mobilisent en retour dans l'action. Ces processus sont itératifs au sens de la théorie de l'acteur-réseau (Barbier, 2010) en ce qu'ils évoluent par une suite d'allers-retours entre, d'une part, le collectif où se confrontent divers intérêts, savoirs, faits et informations qui entrent en interdépendance dans la problématisation et, d'autre part, la recherche des possibilités d'action et la construction de solutions. Ces compositions et recompositions des réseaux et de leur action sont des chaînes de traduction. Elles donnent lieu à l'enchaînement d'événements singuliers qui génèrent des résultats provisoires dans la progression de l'action. Dans les huit cas étudiés, 558 événements singuliers ont été répertoriés, allant d'une trentaine à près de 250 selon les cas, sur une période allant de deux à douze ans (voir le Tableau 1).



Tableau 1 Nombre d'événements, de RT et issue du processus pour chacun des huit cas

Cas	Période	Nombre d'événements	Nombre RT RT[+] / RT[-]	Processus abouti et présence d'effets
Jardins des Patriotes Vivre Saint-Michel en santé	2015-2018	72	T: 84 RT[+] 83 / RT[-] 1	Effets Processus toujours en cours
Ma Boîte à Provisions Vivre Saint-Michel en santé	2013-2018	76	T: 97 RT[+] 90 / RT[-] 7	Effets Processus toujours en cours
Réaménagement de la Carrière Francon Vivre Saint-Michel en santé	2014-2018	41	T: 66 RT[+] 66 / RT[-] 0	Sans effets Processus toujours en cours
Tarifification sociale du transport en commun Action-Gardien	2011-2019	146	T: 251 RT[+] 247 / RT[-] 4	Sans effets Processus toujours en cours
Amélioration de la desserte en transport en commun – Création de la ligne 71 Action-Gardien	2007-2018	60	T: 91 RT[+] 90 / RT[-] 1	Effets Processus toujours en cours
Développement du site de l'église Saint-Bernardin-de-Sienne Vivre Saint-Michel en santé	2011-2014	24	T: 31 RT[+] 25 / RT[-] 6	Sans effets Processus terminé
Développement du site des Sœurs de la Présentation de Marie Vivre Saint-Michel en santé	2009-2010	34	T: 48 RT[+] 44 / RT[-] 4	Sans effets Processus terminé
La création du Bureau info logement et le projet de lutte à l'insalubrité à Saint-Michel Vivre Saint-Michel en santé	2005-2017	105	T: 126 RT[+] 115 / RT[-] 11	Effets Processus terminé
Total		558	794 RT[+] 761 / RT[-] 33	

Interprétés en vertu de la théorie de l'acteur-réseau, ces événements donnent lieu à un répertoire stabilisé de 12 résultats transitoires (RT) génériques qui sont la pièce maîtresse de la théorie élaborée sur la production des effets de l'action intersectorielle locale (AIL). Ils permettent de modéliser les processus de l'AIL jusqu'à ses effets dans les milieux de vie. Les chaînes de RT capturent la progression de l'action intersectorielle, comme ses reculs ou ses revers, ses alignements comme ses désalignements d'intérêts, la solidification comme l'affaiblissement des réseaux, ses passages obligés tels que l'accès à des ressources, et tous les méandres du processus de traduction. En composant ces chaînes de RT, le processus aboutit ou pas à des transformations effectives dans les milieux de vie.

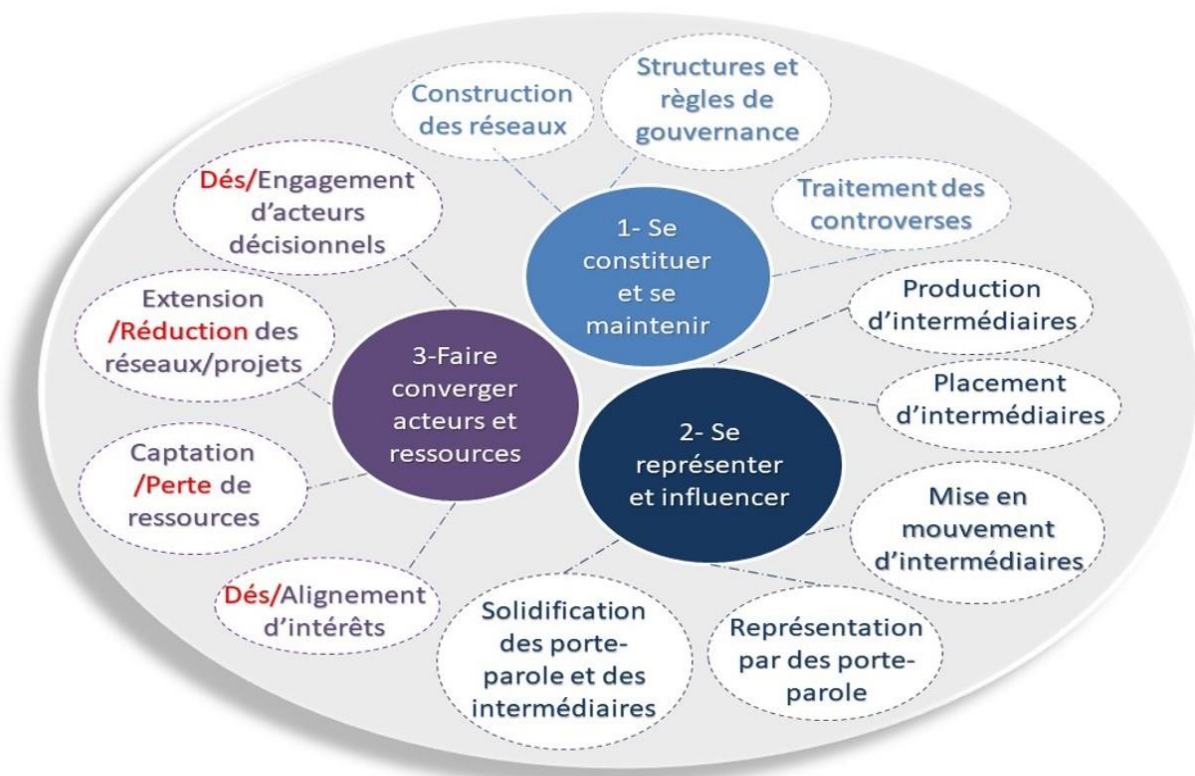
La notion de bons et de mauvais attachements de Latour (1999) permet de qualifier les liaisons qui accroissent la capacité d'action des réseaux ou qui l'affaiblissent. Les attachements positifs sont source d'actions convergentes des réseaux qui font progresser l'action vers ses finalités. Les



attachements négatifs entraînent des reculs et des pertes dans le cours de l'action. Le concept d'attachement de Latour a fourni le fondement théorique des résultats transitoires (RT) en tant que marqueurs de la progression de l'action intersectorielle.

L'étude a validé les trois fonctions essentielles des réseaux d'action intersectorielle issues des 12 RT initiaux. La première fonction, **se constituer et se maintenir**, compte trois RT internes aux réseaux, soit la construction continue des réseaux, l'adoption de structures et règles de gouvernance, et le traitement des controverses. Les cinq RT de la deuxième fonction, **se représenter et influencer**, sont tournés vers l'externe, soit des productions et représentations servant aux réseaux à communiquer qui ils sont, quels sont leurs projets, à solliciter des appuis et des ressources, à gagner en légitimité et en crédibilité auprès d'interlocuteurs qu'ils cherchent à intéresser et à influencer. Enfin, les quatre RT de la troisième fonction, **faire converger les acteurs et les ressources nécessaires au changement**, dépendent surtout d'acteurs externes que les réseaux cherchent à s'allier de sorte à se renforcer, solidifier leurs projets et atteindre des finalités. Dans cette fonction s'observe l'impact critique du défaut d'intéressement ou d'alliance d'acteurs névralgiques, ou de la dissidence d'acteurs déjà engagés, sur le cours de l'action. La notion d'attachement négatif a ainsi été introduite pour représenter ces impacts par l'ajout de quatre RT de recul comme contrepoints des quatre RT positifs de la troisième fonction. La Figure 6 illustre ces trois fonctions et les RT qui leur sont rattachés, tandis que l'Encadré 2 offre une description détaillée de ceux-ci.

Figure 6 Douze résultats transitoires génériques composant trois fonctions essentielles des réseaux dans la production du changement



En conclusion, le résultat de la recherche est une théorie de moyenne portée validée sur la production des effets de l'action intersectorielle sur les conditions de vie locales, résultant d'un dialogue entre les données empiriques et la théorie de l'acteur-réseau. L'étude de validation a confirmé le répertoire initial des 12 résultats transitoires qui marquent la progression des réseaux d'action intersectorielle. Elle a aussi conduit à introduire, pour quatre résultats transitoires, des RT négatifs qui capturent les antagonismes, les pertes, les reculs et les difficultés qui ont été critiques dans le cours de l'action. En outre, la validation a permis de solidifier les définitions des RT ainsi que la base théorique des RT en connectant les données sur les cas avec différentes notions de la théorie de l'acteur-réseau.

Encadré 2 – Douze résultats transitoires génériques dans le processus de production des effets de l'action intersectorielle locale

- ① **Création et construction continue des réseaux sociotechniques** : Assemblage et mise en relation d'acteurs sociaux et d'entités non humaines (connaissance, rapport, règle, lois, politique, technologie, financement), leur mise en mouvement et leur engagement dans des rôles (à l'issue de négociation) dans un projet collectif en vue de l'atteinte de finalités. En cours de processus, des acteurs sociaux se retirent et d'autres acteurs ou entités non-humaines s'ajoutent aux réseaux. Ils y introduisent de nouvelles stratégies ou idées, une vision renouvelée de la situation ou des informations qui ajoutent à la problématique. Cela modifie le cours de l'action.
- ② **Adoption de structures et de règles de gouvernance en réseau** : Adoption ou modification des modes de fonctionnement collectif au sein des réseaux. Ce sont les instruments et pratiques que les réseaux adoptent pour réguler : 1) la participation des parties concernées; 2) la légitimité de leurs représentants; 3) le processus décisionnel collectif; et 4) la coordination des activités du projet.
- ③ **Traitement des controverses** : Identification et élaboration de solutions permettant de faire évoluer les controverses qui empêchent les acteurs de coopérer et l'action de progresser. La controverse est la confrontation de visions concurrentes sur une même question parmi les acteurs en vertu de leur position sociale, leur identité, leurs intérêts et des enjeux auxquels ils sont confrontés. Le traitement des controverses se fait : 1) par les déplacements d'acteurs qui s'opèrent par la négociation et l'apprentissage, i.e. que les acteurs modifient leurs positions initiales sur leurs visions, leurs rôles ou leurs pratiques; 2) par la reconfiguration du réseau, soit l'ajout d'acteurs pertinents introduisant de nouvelles connaissances et ressources, le renforcement de certains liens et l'abandon d'autres liens (retrait de certains acteurs); et 3) par l'élaboration de nouvelles solutions plus robustes qui permettent de faire progresser l'action.
- ④ **Production d'intermédiaires** : Inscription dans des formes matérielles (écrits tels que plan, bilan, mémoire, cahier de revendications) d'idées convergentes dans un réseau (positions, revendications, priorités, projets, solutions). Ces intermédiaires stabilisent l'accord et servent à transporter ces idées auprès d'autres acteurs d'intérêt ou de réseaux pour l'atteinte des finalités.
- ⑤ **Placement d'intermédiaires** : Introduction d'intermédiaires dans d'autres réseaux, auprès d'acteurs décisionnels, de médias ou dans d'autres intermédiaires (ex. : des mémoires) où ils peuvent être adoptés/adaptés de sorte à marquer une avancée vers l'atteinte des finalités.
- ⑥ **Mise en mouvement d'intermédiaires** : Valorisation, utilisation des intermédiaires par des acteurs ou des réseaux d'intérêt auprès de qui ils ont été placés.
- ⑦ **Représentations par des porte-parole** : Actions (rencontre, présentations, discussions, communiqués ou conférences de presse, actions publiques, manifestations citoyennes) visant à communiquer des positions, intéresser, influencer la position et l'engagement d'autres acteurs ou de réseaux d'intérêt en vue de l'atteinte des finalités.
- ⑧ **Solidification des porte-parole et des intermédiaires** : Renforcement de la légitimité et de la crédibilité des porte-parole et des intermédiaires qu'ils transportent, faisant en sorte qu'ils soient davantage reconnus par les populations et les collectifs au nom de qui ils parlent et davantage considérés par des acteurs stratégiques. Cette solidification vient de la reconnaissance découlant de la réalisation de diverses activités (consultation



publique, délibération collective) ou par divers signes (ex. : invitation à communiquer dans un forum, obtention d'un prix).

- ⑨+ **Alignement d'intérêts/Déplacements d'acteurs** : Convergence de positions (opinions, points de vue, stratégies), engagement des acteurs dans de nouveaux rôles, transformations dans les rapports de pouvoir qui favorisent la coordination des actions, la poursuite de l'action collective et l'atteinte des finalités des réseaux. Ces déplacements résultent de la négociation et des jeux de pouvoir parmi les acteurs.
- ⑨- **Désalignement d'intérêts** : Émergence d'intérêts divergents au sein des réseaux. Changement de position d'acteurs stratégiques qui portent des intérêts contraires à l'avancée d'un projet et qui entravent la réalisation d'actions.
- ⑩+ **Captation de ressources** : Accès aux ressources nécessaires au fonctionnement des réseaux et à l'accomplissement de leurs finalités, soit : du financement, de la main d'œuvre, de l'expertise ou du soutien technique.
- ⑩- **Perte de ressources** financières, humaines ou matérielles ou **échec subi** dans l'obtention de ces ressources.
- ⑪+ **Solidification / Extension des réseaux et de leurs projets** : Maintien ou renforcement des réseaux, soutien à la participation des populations, enrôlement de nouveaux acteurs, addition d'entités non-humaines, renforcement des compétences des acteurs et des liens au sein des réseaux, interconnexions entre des réseaux. De façon symétrique, solidification ou extension des projets portés par ces réseaux.
- ⑪- **Affaiblissement / Réduction des réseaux et de leurs projets** : Retrait d'acteurs stratégiques, pertes de ressources, dissidence d'une masse critique d'acteurs qui affaiblit les réseaux de sorte qu'ils progressent plus difficilement dans l'action. De façon symétrique, affaiblissement des projets portés par ces réseaux.
- ⑫+ **Engagement d'acteurs décisionnels dans la réalisation du changement** : Engagement d'acteurs (ex. : institutions, entreprises, OBNL) détenant des leviers de décision et d'action indispensables (ex : autorisation, permis, pouvoir d'exécution) dans la réalisation des transformations effectives dans les milieux de vie.
- ⑫- **Non engagement/ Désengagement d'acteurs décisionnels qui fait obstacle à la réalisation du changement** : Non-engagement ou désengagement d'acteurs détenant les leviers indispensables à la réalisation des projets. Cela constitue le "maillon qui a cédé" dans le processus conduisant au changement.



PARTIE II – LES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE DE CAS TARIFICATION SOCIALE DU TRANSPORT EN COMMUN

5 – CONTEXTE DU RÉSEAU À L'ÉTUDE

La Ville de Montréal comporte une grande population défavorisée, avec 28% de la population vivant sous le seuil de faible revenu². En 2006, c'était même 40% des personnes en emploi qui gagnaient moins de 20 000\$ par année³. Cette population doit se mouvoir sur le territoire. Dans l'ensemble du Québec, seulement 35.7% des ménages gagnant moins de 20 000\$ possèdent un véhicule⁴; au contraire, parmi les ménages gagnant un revenu supérieur à 80 000\$, 90% ont accès à un véhicule. C'est donc dire que les personnes à faible revenu doivent davantage compter sur les services de transport collectif pour se mouvoir sur le territoire.

Toutefois, les organismes communautaires rapportent que l'accès au transport en commun est devenu un problème important pour les personnes défavorisées⁵. Leur argumentaire s'articule autour de deux grands constats. Premièrement, les quartiers centraux s'embourgeoisent, causant des augmentations de loyer qui forcent les populations plus défavorisées à s'exiler en périphérie, là où l'habitation demeure abordable, mais où les services sont plus éloignés. D'ailleurs, les commerces de proximité subissent eux aussi les contrecoups de l'embourgeoisement et tendent à se concentrer ensemble dans des centres de services, plus éloignés des populations. Les populations défavorisées doivent donc davantage se déplacer pour répondre à leurs besoins et elles jouissent d'un moindre accès aux services de proximité⁶.

Deuxièmement, l'augmentation des tarifs du transport en commun s'est souvent effectuée au-dessus du niveau de l'inflation, parfois même jusqu'à deux fois plus⁷. Entre 2001 et 2011, le prix d'un billet d'autobus a augmenté de 50%⁸; les billets uniques représentent d'ailleurs l'un des titres les plus utilisés par les personnes à faible revenu qui ne peuvent s'offrir les autres titres⁹. De l'autre côté, le salaire minimum et l'aide sociale n'ont pas progressé au même rythme que le coût de la vie. Ces deux facteurs expliquent qu'il est de plus en plus difficile pour les moins nantis de s'acheter des titres de transport¹⁰.

² Carabin (2018); Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP) (2013, p. 4); Ville de Montréal (2020)

³ Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP) (2013, p. 10)

⁴ Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (2016, p. 2)

⁵ Mouvement pour un transport public abordable (2019a, p. 8-9); Participant #3 (2020, p. 6)

⁶ Mouvement pour un transport public abordable (2019a, p. 8); Participant #3 (2020, p. 6); St-Onge (2018)

⁷ Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (2016, p. 2); Mouvement collectif pour un transport public abordable (2015b, p. 3); Shiab (2015); Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP) (2013, p. 5)

⁸ Table Action-Gardien (2012, p. 5)

⁹ Mouvement pour un transport public abordable (2019b)

¹⁰ Mouvement collectif pour un transport public abordable (2015a, p. 3); Shiab (2015)



Les tarifs élevés du transport en commun sont un frein à la mobilité des personnes à faible revenu. N'ayant que peu de moyens financiers, elles doivent choisir entre se mouvoir et d'autres besoins essentiels, comme s'alimenter; il est alors plus logique de couper dans les transports. Plusieurs problématiques découleront de cet immobilisme, telles que l'isolement social, la difficulté d'accès à des commerces et services (notamment dans les zones qualifiées de désert alimentaire, comme dans le sud de Pointe-Saint-Charles), la réduction des possibilités d'emploi, mais aussi d'études permettant d'accéder à de meilleurs emplois, etc.¹¹ Cela engendre une exclusion sociale des individus, ceux-ci ne pouvant plus participer à la vie en société.

Alertées par ces problématiques, la Ville de Montréal et la STM avaient pris l'engagement de ne pas hausser les tarifs au-delà de l'inflation lors de l'adoption du Plan de transport en 2008. Malgré cet engagement, elles haussèrent les tarifs au-delà de l'inflation en 2011¹². La STM cherchait ainsi à compenser, à travers l'augmentation de la part des usagers, la diminution de la part de participation du gouvernement provincial au financement du transport en commun. Ainsi, de 1991 à 2009, la part des usagers a crû de 15.9%, celle de la Ville de Montréal de 7.5% tandis que celle du gouvernement provincial diminuait de 23.6%¹³. Dans cet esprit, les prix du transport en commun ne sont alors pas déterminés selon une logique de justice d'accès, mais selon une réflexion clientéliste où l'on cherche à faire payer le juste prix pour le service rendu¹⁴.

Certes, à Montréal, il existe des formes de tarification réduite (tarification solidaire) basée sur le statut des individus (aînés et étudiants); une telle catégorisation s'applique à tous les individus de ces catégories, peu importe leur niveau de revenu. Cette tarification réduite aurait d'ailleurs augmenté plus rapidement que les autres titres de transport : entre 1999 et 2009, la passe mensuelle réduite a vu son prix augmenter de 85% (contre 48.9% pour la passe ordinaire), tandis que le passage à prix réduit a augmenté de 75% (contre 37.5% pour le passage ordinaire)¹⁵.

Des voix s'élèvent alors en faveur de l'instauration d'une tarification sociale basée sur le niveau de revenu. Une telle tarification est jugée plus appropriée puisqu'elle permettrait de remplir les visées des tarifications réduites basées sur l'âge tout en incluant les plus défavorisés de la société. Par ailleurs, certaines grandes villes canadiennes, comme Ottawa ou Calgary¹⁶, et même ailleurs dans le monde, comme Paris¹⁷, offrent déjà un tarif social dans leurs services de transport. Dans ce contexte, pourquoi pas Montréal?

C'est pourquoi le Mouvement pour un transport public abordable (nommé Coalition sur les frais du transport en commun à ses débuts) s'est mis sur pied. Le Mouvement a rassemblé au fil des ans 15 à 40 organismes communautaires aux profils diversifiés : groupes

¹¹ Gravel (2018); Marchal (2018)

¹² Corriveau (2010)

¹³ Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP) (2013, p. 6) citant Projet Montréal et le budget 2009 STM

¹⁴ Smereka (2019)

¹⁵ Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP) (2013, p. 4-5)

¹⁶ Carabin (2018)

¹⁷ Marchal (2018)



anglophones/francophones, de divers quartiers et de diverses thématiques d'action (éducation populaire, santé mentale, aide sociale, défense des droits, etc.). Le Mouvement avait comme objectif d'obtenir un meilleur accès économique au transport en commun pour les plus démunis dans une perspective de droit à la mobilité pour tous. La revendication principale était ainsi la mise en place d'une tarification sociale, soit un tarif pour les personnes défavorisées qui serait semblable à celui des étudiants et des aînés, qui profitent d'une réduction de 40%¹⁸. Toutefois, cette revendication n'est pas une fin en soi; la tarification sociale est vue comme un premier pas vers la gratuité des transports en commun¹⁹. Finalement, dans le processus, le MTPA a aussi l'objectif de valoriser la parole des personnes défavorisées, une parole peu entendue dans l'espace public, et de documenter leur réalité²⁰.

Cette étude suivra donc dans un premier temps les actions de la table de concertation Action-Gardien jusqu'à son intégration au MCTPA/MTPA. Nous suivrons par la suite les évolutions de ce dernier réseau, de sa mise en place en 2012 jusqu'à la fin 2019.

6 – LA DÉMARCHE DU PROJET

6.1 – Contexte précoalition 2000-2012

6.1.2 – Une revendication ancrée dans le milieu communautaire

Suite aux importantes hausses des tarifs de la STM au début des années 2000, plusieurs groupes communautaires en alphabétisation ont remarqué une baisse de fréquentation de leurs participants. Cette situation a poussé les organismes à revendiquer auprès de la STM la création d'une tarification réduite pour les étudiants adultes, et plus particulièrement pour ceux suivant des cours d'alphabétisation (tarif alpha)²¹. La Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire (TROVEP)²² ainsi que Transport 2000, un organisme à portée nationale qui représente les intérêts des usagers du transport collectif, appuyèrent cette revendication.

Des coalitions se mirent sur pied à cette époque, organisant des manifestations, des formations et des campagnes d'appui afin de dénoncer les hausses fréquentes de tarifs et de revendiquer une tarification sociale²³. À l'interne de ces coalitions, la revendication fut débattue : gratuité des transports ou tarification sociale? Le mouvement semble alors s'entendre sur la revendication d'une tarification sociale à court terme, mais les tensions demeurent.

¹⁸ Gravel (2018)

¹⁹ Participant #2 (2019, p. 23)

²⁰ Participant #2 (2019, p. 25)

²¹ Mouvement collectif pour un transport public abordable (2016b, p. 3); Participant #1 (2019); Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP) (2013, p. 3; 2015)

²² La TROVEP est une table d'organismes en éducation populaire à Montréal. Elle rassemble dans ses membres plusieurs organismes de Pointe-Saint-Charles.

²³ Mouvement collectif pour un transport public abordable (2016b, p. 4); Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP) (2015)



En 2008, la revendication devint nationale au sein du Regroupement des groupes populaires en alphabétisation²⁴. De 2007 à 2009, la TROVEP anima un comité de travail élargi sur la question de la tarification des transports en commun²⁵. Des pressions politiques sont alors exercées : questions en conseil d'arrondissement, demande d'engagement des élus.

Bref, au niveau communautaire, plusieurs organismes se sont prononcés au nom de leurs membres sur les tarifs de la STM qui limitent les déplacements et l'accès à d'autres droits (éducation, emploi, etc.). Cette revendication s'est toutefois essoufflée avec le temps, et plusieurs raisons circulent pour l'expliquer : l'absence de création d'un mouvement formel, le fait que cette revendication ne fait pas partie officiellement de la mission des organismes²⁶, le manque de consensus sur les solutions à apporter (hausse limitée à l'inflation, tarification sociale, tarification abordable pour tous, etc.), les interlocuteurs qui se lançaient la responsabilité (ville, société de transport, gouvernement)²⁷. Certains groupes qui se mobiliseront au sein du MTPA ont toutefois vécu ces débuts; ils gardèrent des apprentissages de l'expérience vécue, notamment au niveau de la question de la gratuité versus la tarification sociale.

6.1.2 – Émergence de la problématique dans Pointe-Saint-Charles

Dans Pointe-Saint-Charles, la thématique du transport en commun ressortait déjà lors de l'Opération populaire d'aménagement (OPA) tenue en 2004 par Action-Gardien (AG). La population avait alors dénoncé le manque de synchronicité et de fréquence des autobus, le service trop onéreux, le manque de desserte dans le sud du quartier et le non-respect des horaires²⁸. Dans les années qui suivirent l'OPA (2008-2009), les travaux que la Table AG enclencha au sujet du transport en commun feront émerger la problématique d'accès physique au transport, éveillant le souhait de travailler à une meilleure desserte, mais aussi à l'accès économique.

À l'échelle montréalaise, d'autres acteurs s'intéressaient à l'accessibilité économique du transport collectif, créant ainsi des occasions pour Action-Gardien de pousser ses réflexions autour de la problématique. Tout d'abord, faisant suite à un avis publié en 2009, le Conseil des Montréalaises, en partenariat avec la TROVEP, la Table régionale des centres de femmes Montréal métropolitain-Laval et la Table des groupes de femmes de Montréal, organisa au printemps 2010 des rencontres de discussion sur l'accessibilité du transport en commun. Afin d'encourager un dialogue constructif, ces rencontres regroupèrent des acteurs communautaires,

²⁴ Lalonde (2011, p. 125-126). Le Regroupement des groupes populaires en alphabétisation rassemble des organismes communautaires en alphabétisation de partout au Québec. Contrairement à la TROVEP, ce regroupement a une portée nationale et une assise moins importante à Montréal. Le Regroupement et la TROVEP ont toutefois des membres en commun, l'alphabétisation s'inscrivant fréquemment dans le programme des groupes d'éducation populaire.

²⁵ Mouvement collectif pour un transport public abordable (2016b, p. 4); Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP) (2015)

²⁶ Participant #2 (2019, p. 2)

²⁷ Participant #3 (2020, p. 22)

²⁸ Action-Gardien - Table de concertation communautaire du quartier Pointe-Saint-Charles (2005, p. 29-30); Participant #1 (2019)



politiques, de la STM et de l'administration de la Ville de Montréal. La participation d'Action-Gardien à ces rencontres mettra en lumière la globalité des problèmes relevés dans Pointe-Saint-Charles : prix trop élevé du transport en commun et basse fréquence de passage des autobus.

Progressivement, les membres d'AG se sont mis à prioriser cet axe de travail pour la Table. Ainsi, lors du Forum La Pointe en bouche organisé en octobre 2010, les participants s'entendent afin de prioriser les axes d'amélioration de la desserte, de la revitalisation des artères commerciales et de la diminution du coût du transport en commun²⁹ afin d'améliorer l'accès aux aliments pour les résidents du quartier. Alors que des travaux s'engagent par la suite pour l'axe d'amélioration de la desserte, la question des coûts du transport en commun refait surface à l'assemblée générale d'Action-Gardien de septembre 2011 où il est retenu que le Comité défense des droits (comité DDD) prenne action (**#1 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : priorisation et désignation d'un porteur**). Le comité DDD débuta ainsi des réflexions sur le potentiel de mobilisation de l'enjeu de l'accessibilité économique aux transports collectifs tout en jugeant que la conjoncture socio-économique était favorable à cet enjeu.

Par la suite, AG a pu commencer à structurer ses réflexions en participant au printemps 2012 aux consultations publiques de la Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) sur le financement des transports collectifs. Dans la région métropolitaine, un consensus s'était dégagé progressivement autour du sous-financement des transports collectifs, particulièrement au regard de tous les projets de développement du réseau envisagés pour la prochaine décennie³⁰ et considérant la situation de déficit que vivait alors la STM. La Commission avait donc été chargée d'explorer de nouvelles sources de financement pour les réseaux de transport de la région. Action-Gardien déposa à cette consultation un mémoire où elle plaidait notamment de tendre vers une gratuité et une baisse générale des tarifs, dont pour les plus démunis (**#2 RT 4-Production d'intermédiaires; #3 RT 5-Placement d'intermédiaires**).

Tableau 2 Chaîne de résultats transitoires précoalition

Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2011-09-21	Assemblée générale d'Action-Gardien	le Comité défense des droits d'AG est appelé à se pencher sur l'enjeu des coûts de transport	Priorisation de l'enjeu au sein de la Table Action-Gardien Prise d'action du comité pour travailler cette problématique	RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques

²⁹ Action-Gardien - Table de concertation communautaire du quartier Pointe-Saint-Charles (2010a, 2010b, 2010c; 2011a, p. 30; 2011b); Desroches (2010)

³⁰ Les consultations tenues dans le cadre de l'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM en décembre 2011 (planification du développement de la région sur 20 ans) ont mis en relief un large consensus des acteurs autour du transport collectif; le PMAD souhaite ainsi orienter les nouveaux développements autour d'un réseau de transport structurant et augmenter la part modale des transports en commun. Toutefois, de nouvelles sources de financement doivent être trouvées afin de maintenir les services et de développer les infrastructures stratégiques nécessaires, la CMM jugeant avoir atteint la limite de sa capacité de taxer et de financer les transports collectifs.



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2012-PRINTEMPS	Action-Gardien	Dépôt d'un mémoire à la Commission du transport de la CMM demandant des baisses de tarifs pour les plus démunis	Structuration des réflexions d'AG	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires

6.2 – 2012 : Émergence du Mouvement collectif pour un transport abordable (MCTPA)

C'est toutefois dans le sud-ouest de Montréal, à l'initiative de l'organisme Projet PAL de Verdun, que la problématique de l'accessibilité financière au transport en commun fut remise à l'ordre du jour du mouvement communautaire plus généralement. En effet, ce sont les membres de cet organisme oeuvrant en santé mentale qui, étant consultés sur les priorités de travail, ont énoncé le besoin d'avoir un meilleur accès économique au transport en commun. Projet PAL organisa ainsi une rencontre d'échange sur l'accès au transport en commun le 28 février 2012 à laquelle participa un membre du Comité défense des droits d'AG. L'assemblée générale d'AG, réunie le 21 mars 2012, a alors conclu que l'accessibilité financière aux transports collectifs était une revendication qui avait un grand écho dans Pointe-Saint-Charles, les membres de plusieurs organismes vivant au quotidien les difficultés d'accès au transport. Les groupes membres d'Action-Gardien ont ainsi décidé que le Comité défense des droits les représenterait au sein du mouvement en création (**#4 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : renforcement du MCTPA et d'Action-Gardien**).

C'est le 16 octobre 2012 que se tint l'assemblée de fondation de la Coalition sur les frais de transport en commun (qui deviendra le Mouvement collectif pour un transport abordable en 2013) (**#5 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques**). Une trentaine de groupes communautaires étaient présents pour échanger sur la problématique. Parmi les groupes présents se trouvent Projet Genèse, qui avait déjà travaillé la question de l'accès économique au transport en commun par le passé et qui a pu partager son expérience au bénéfice du nouveau Mouvement.

L'enjeu suscite un grand intérêt chez les membres des organismes, eux aussi présents à cette rencontre. Ils jugent qu'un meilleur accès économique pourrait faire une grande différence dans leur quotidien sans que cela ne coûte très cher comme mesure, le système de transport étant déjà en place. L'exemple de la ville de Calgary, exposé dans une étude de cas en mai 2012 par le Conseil des Montréalaises, montrait aussi que c'était un but réalisable puisque déjà appliqué ailleurs (**#6 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : exemple d'implantation réussie**). L'étude de cas concluait aussi que Montréal possédait les facteurs pouvant faire de l'implantation d'une tarification sociale un succès.³¹

³¹ Conseil des Montréalaises (2012, p. 13; 15-16; 23)



Suite à cette assemblée, un comité de suivi est mis sur pied afin d'effectuer la coordination et les actions de la Coalition entre les assemblées générales (**#7 RT 2-Adoption de structures et de règles de gouvernance en réseau : comité de coordination**). Ce comité est composé de représentants de diverses organisations qui y délèguent un employé et y allouent du temps de travail afin d'assumer les tâches de suivi et d'organisation du Mouvement. La TROVEP, regroupement de plus d'une cinquantaine d'organismes en défense des droits sociaux, assumera un grand rôle au sein de ce comité. Ce regroupement avait aussi été impliqué pour cette revendication avant la mise en place de la Coalition de 2012. De même, Action-Gardien dépêcha le représentant du Comité défense des droits afin de participer à ce comité de suivi, débloquent ainsi des moyens pour soutenir localement la revendication en plus de créer un sous-comité transport au sein du Comité défense des droits. D'autres organismes du Sud-Ouest se joignent au comité, créant de fortes racines au Mouvement dans cette partie de la ville : le Comité des sans-emploi, le Welfare rights committee et Projet PAL (Verdun) (**#8 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques; #9 RT 10a-Captation de ressources : ressources humaines et financières mobilisées par les organismes participant au MCTPA**).

Comme première action, la Coalition organisa une campagne de lettres et de cartes postales afin de dénoncer les hausses tarifaires du transport public prévues pour 2013. Afin de mobiliser le plus largement, elle créa une lettre type qu'elle fit circuler dans le milieu communautaire (**#10 RT 4-Production d'intermédiaires; #11 RT 5-Placement d'intermédiaires**). C'est ainsi 67 groupes et une centaine d'individus (**# 12 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires : force du nombre; #13 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : mobilisation de nouveaux groupes et individus**) qui envoyèrent des lettres et des cartes postales à la STM, au maire de Montréal et à l' élu responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal (**#14 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : cartes postales; #15 RT 7-Représentation par des porte-parole**). En novembre, la Coalition reçut une réponse de la STM qui mentionnait avoir tenu compte des arguments présentés, mais expliquant qu'elle ne pouvait effectuer un gel complet en raison du manque de financement de la société; les passages uniques resteraient toutefois au même tarif pour la 2e année consécutive (**#16 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs : gel du tarif du passage unique par la STM**). Les membres de la Coalition reçurent cette nouvelle comme un gain de leur action (**#1 Effets : gel du tarif du passage unique**). Toutefois, loin de se satisfaire de ce premier pas, la Coalition répondit par lettre à la STM afin de lui rappeler que ses tarifs élevés sont source d'exclusion pour les plus démunis (**#17 RT 4-Production d'intermédiaires; #18 RT 5-Placement d'intermédiaires**). L'écriture de cette lettre représenta un important exercice de développement de l'argumentaire de la Coalition à travers la mobilisation de différents documents institutionnels, lesquels seront fréquemment cités dans les démarches subséquentes pour assoir la crédibilité des revendications: l'avis du Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale



(2008)³², l'avis de 2009 du Conseil des Montréalaises³³ et le Rapport du Directeur de la santé publique en 2011³⁴ (**#19 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires : renforcement de l'argumentaire**). La Coalition a tenté de faire paraître cette réponse dans les journaux, sans succès.

Tableau 3 Chaîne de résultats transitoires 2012

Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2012-03-21	Assemblée générale d'Action-Gardien	Suite à la participation d'un membre à une rencontre d'échange organisée par Projet PAL, l'assemblée générale d'Action-Gardien décide de mandater le Comité défense des droits pour le représenter au sein du mouvement en création	Établissement d'une connexion entre plusieurs organismes qui souhaitent travailler la problématique Mandat accordé au comité pour participer au réseau en création	RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent
2012-10-16	Coalition sur les frais de transport en commun	Assemblée de fondation de la Coalition sur les frais de transport en commun	Création d'un réseau communautaire autour de la revendication	RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques
2012-EN CONTINU	Membres de la coalition	Mobilisation par les membres de la coalition de l'exemple réussi d'implantation d'une tarification sociale dans la ville de Calgary	Cet exemple réussi sera une source de motivation et d'ancrage dans le réel de la revendication	RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques
2012-10	Coalition	Création d'un comité de suivi de la Coalition	Structuration du mouvement	RT 2-Adoption de structures et de règles de gouvernance en réseau : comité de coordination

³² Du palier de gouvernance québécois, le Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale publia un avis qui fonda les réflexions de la Coalition. Il aborde notamment les hausses tarifaires plus élevées que les hausses de revenus ainsi que le principe du droit à la mobilité comme droit pour l'exercice d'autres droits.

³³ En 2009, le Conseil des Montréalaises remit à la Ville le document "Pour qu'elles embarquent! avis sur l'accessibilité du transport collectif et son impact sur la qualité de vie des Montréalaises". En se basant notamment sur la réalisation de groupes de discussion et l'étude des positions des autres organisations montréalaises, cet avis suggère de ne pas augmenter les tarifs au-delà de l'inflation, mais aussi de mettre en place une tarification sociale. Grâce à son brossage de la problématique et d'exemples de mise en place, ce document sera cité maintes fois par la suite dans les revendications d'une tarification sociale par la Coalition.

³⁴ La Direction de santé publique y décrit les inégalités sociales d'accès aux transports en commun, dont l'accès économique. Elle invite les municipalités et gouvernements à améliorer les transports en commun et à en augmenter l'accessibilité pour les plus démunis.



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2012-10	Action-Gardien	Création d'un sous-comité transport au sein du Comité défense des droits et délégation du représentant du comité DDD au sein du comité de coordination de la coalition. Plusieurs organismes du Sud-ouest s'impliquent aussi dans le comité de suivi.	Engagement à accorder des ressources humaines et financières pour soutenir le mouvement	RT 10a-Captation de ressources RT 1- Création/Construction continue des réseaux sociotechniques
2012-AUTOMNE	Coalition	Réalisation d'une campagne de lettres et de cartes postales : envoi de lettres types dans le mouvement communautaire pour solliciter des appuis	Incite le mouvement communautaire à prendre action en faisant entendre la revendication	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires
2012-AUTOMNE	Membres et organismes mobilisés par la coalition	Les organismes mobilisés (67 groupes) et 100 individus envoient des lettres et des cartes postales à la STM, au maire de Montréal et au responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal	Les lettres atteignent des destinataires stratégiques et leur grand nombre rend la revendication crédible	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires et des intermédiaires RT 11A-Solidification/Extension des réseaux sociotechniques et des projets qu'ils portent
2012-11-08	STM	La STM envoie une réponse à la Coalition qui mentionne la prise en compte de leur demande et le gel du tarif des passages uniques	Sans être certaine d'en être la cause, la Coalition vécit cette nouvelle comme un gain de son action	RT 9a-Alignement d'intérêt-Déplacement d'acteurs Effet
2012-11	Coalition	La Coalition envoie une lettre de réponse à la STM en rappelant l'effet d'exclusion qu'ont les tarifs élevés sur les plus démunis	Développement d'un argumentaire qui mobilise des documents institutionnels faisant état de cet effet d'exclusion (qui sera fréquemment repris par la suite) Placement de cet argumentaire	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires



6.3 – 2013

En début d'année 2013, suite à cette première action collective, la Coalition se structura davantage, notamment par le lancement d'une campagne de membership auprès de groupes communautaires (**#20 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : mobilisation de nouveaux membres**). De plus, la Coalition créa différents outils de communication : page Facebook, site internet, blogue, bulletin d'information aux membres (**#21 RT 4-Production d'intermédiaires**). L'organisme Projet PAL réalisa même une vidéo avec ses membres expliquant la cherté des transports en commun pour les plus démunis, laquelle fut publiée sur la page Facebook ainsi que sur le site internet d'Action-Gardien (**#22 RT 4-Production d'intermédiaires; #23 RT 5-Placement d'intermédiaires**). La Coalition changea aussi de nom au courant du mois d'avril, devenant le Mouvement collectif pour un transport public abordable (MCTPA).

Comme première stratégie, le comité de suivi du MCTPA décida de documenter l'enjeu : quelle est la réalité vécue par les gens? Avec cette stratégie, le comité cherchait à mobiliser des partenaires à travers l'importance de s'attaquer à un enjeu, soit l'accès économique aux transports collectifs, plutôt que de mobiliser sur la base d'une revendication. C'est ainsi qu'au courant des mois de janvier et février, le Comité défense des droits d'Action-Gardien organisa des activités « porteurs de paroles » à la station de métro Charlevoix, à l'épicerie IGA ainsi qu'à l'organisme Maison Saint-Columba. Avec le thème "le transport en commun, ça vaut le coup...", l'activité avait pour but de créer un espace de parole pour recueillir le vécu des usagers des transports en commun et des habitants du quartier (**#24 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires**).

Afin de faire entendre ce vécu et pour dénoncer les hausses de tarifs, le MCTPA organisa une manifestation régionale le 13 février 2013 devant l'hôtel de ville de Montréal (**#25 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Tous les moyens furent pris pour mobiliser divers réseaux pour cet événement. Largement, on distribua aux organismes communautaires des affiches pastiches de la STM qui furent apposées notamment dans Pointe-Saint-Charles. Action-Gardien mobilisa la population par une publication dans le journal local, l'envoi d'invitations et la diffusion du bulletin du MCTPA, en plus d'offrir des billets d'autobus aux participants afin de s'y rendre. Le mouvement sollicita aussi la présence des médias par l'envoi d'un communiqué de presse.

L'événement attira 80 à 100 personnes provenant d'une quinzaine d'organismes communautaires (**#26 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : renforcement du réseau par la participation des membres et des élus**). Les témoignages recueillis lors des activités « porteurs de paroles » furent mis en valeur et certains furent livrés en personne devant l'hôtel de ville. Une couverture médiatique étendue permit de commencer le travail d'éveil de l'intérêt du public à cette problématique (**#27 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : témoignages livrés lors de l'événement devant l'hôtel de ville et couverture médiatique**). Des élus municipaux s'étaient non seulement déplacés, mais certains (Réal Ménard, responsable du transport au comité exécutif de la Ville de Montréal, et Louise Harel, cheffe du parti d'opposition officielle) ont pris la parole afin de reconnaître la



problématique et de suggérer l'adoption d'une tarification sociale (**#28 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs : élus**). Dans les médias, la STM réitérait quant à elle son manque de moyens pour une telle mesure, son budget comportant déjà un déficit, ainsi que la nécessité de traiter cet enjeu de société au gouvernement supérieur (provincial).

En mars et avril, le MCTPA profita de l'attention soulevée par la manifestation afin de réaliser des pressions politiques auprès des élus municipaux. Le soutien des élus locaux était jugé crucial puisque dans les villes canadiennes ayant adopté une tarification sociale, l'administration municipale a joué un grand rôle dans sa mise en place et son financement. Des lettres de sensibilisation furent ainsi envoyées à l'ensemble des élus municipaux de Montréal (**#29 7-Représentation par des porte-parole**). Quelques rencontres eurent lieu avec des élus s'étant prononcé en faveur lors de la manifestation ou précédemment : Réal Ménard de Vision Montréal; Richard Bergeron et Sophie Thiébault de Projet Montréal³⁵; et l'attachée politique de Louise Harel, Virginie Harvey, de Vision Montréal (**#30 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Il n'y eut pas d'engagement prononcé lors de ces rencontres, mais un intérêt a été démontré pour la problématique soulevée.

Cet intérêt s'est concrétisé le 28 mai 2013 par l'adoption à la majorité des élus d'une motion déposée par Vision Montréal au Conseil de Ville demandant à la STM de réaliser une étude sur la tarification sociale (**#31 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs : conseil de ville; #32 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : motion**). Le MCTPA considéra cette motion comme une victoire suite à ses efforts, et il diffusa largement à ses membres un document informatif sur cette avancée. Par la suite, l'adoption de la motion sera utilisée comme outil de revendication, particulièrement lors des élections municipales de l'automne 2013.

Dans la continuité de son travail de structuration, le MCTPA organisa le 16 mai 2013 une assemblée des membres ayant pour but l'adoption de la revendication officielle du mouvement (**#33 RT 4-Production d'intermédiaires : libellé exact de la revendication qui sera diffusée et portée par les porte-paroles**). Afin que les membres puissent prendre une décision éclairée, le MCTPA avait préalablement fait circuler un cahier présentant l'historique de la revendication pour un meilleur accès aux transports publics, les différentes options possibles ainsi que des exemples de meilleure accessibilité économique ailleurs dans le monde. Finalement, les membres s'entendirent pour revendiquer la mise en place d'une tarification sociale et de tendre vers la gratuité à long terme :

« En tant que service public essentiel, les transports en commun doivent être accessibles à tous. Nous nous inscrivons dans une perspective de **gratuité comme objectif à long terme**. À court terme, nous revendiquons une **tarification sociale pour les personnes à faible et à très faible revenu**. Les tarifs doivent tenir compte des revenus, de façon à n'exclure personne, même les

³⁵ Le chef de Projet Montréal, le 2e parti d'opposition à l'hôtel de Ville de Montréal, exigeait un gel tarifaire à la STM à la fin de 2012 dans une optique de baisse des coûts.



plus démunis (variété de tarifs, gratuité partielle). Aussi, nous demandons une étude des besoins par la ville et la STM pendant la période des élections municipales.³⁶ »

Le mouvement fit un autre pas structurant lors de sa participation aux consultations du gouvernement du Québec sur l'élaboration de sa nouvelle Politique de mobilité durable en mai 2013. En s'appuyant sur de nombreux écrits, la TROVEP déposa un mémoire qui exposait les inégalités d'accès au transport et la nécessité de développer le droit à la mobilité pour tous (**#34 RT 4-Production d'intermédiaires; #35 RT 5-Placement d'intermédiaires; #36 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : droit à la mobilité**). « Le droit à la mobilité conditionne le respect et l'exercice de plusieurs droits, dont les droits au travail, à la santé, à l'éducation, à l'exercice démocratique »³⁷, puisqu'il faut d'abord se déplacer pour accéder aux autres services. Alors qu'anciennement, le droit à la mobilité s'invoquait pour les personnes ayant un handicap ou en termes de desserte des quartiers, le MCTPA ajouta l'aspect économique comme une barrière à ce droit intermédiaire³⁸. De plus, cet angle permit d'inscrire la revendication de manière plus légitime dans le travail des organismes membres du mouvement, dont plusieurs oeuvrent en défense de droits³⁹.

La TROVEP profita des consultations tenues en août 2013 par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur l'élaboration du Plan de développement de Montréal pour déposer à nouveau son mémoire sur le droit à la mobilité (**#37 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Action-Gardien déposa aussi un mémoire demandant le gel des tarifs ainsi que l'adoption d'une tarification sociale (**#38 RT 4-Production d'intermédiaires; #39 RT 5-Placement d'intermédiaires**), de même que plusieurs autres intervenants. Publié en janvier 2014, le rapport de l'OCPM reconnut la problématique d'exclusion sociale en lien avec les hausses de prix de la STM depuis les années 2000. Il rapportait que le milieu communautaire souhaitait un gel des tarifs et/ou une tarification sociale et la reconnaissance du droit à la mobilité (**#40 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires**); l'Office rappelait aussi que Montréal devrait trouver de nouvelles sources de financement pour combler les besoins en transport.

6.3.1 – Automne 2013 : Élections municipales

Le 3 novembre 2013 se tenaient des élections municipales partout au Québec. Ce fut l'occasion pour le Mouvement de mettre de l'avant ses revendications par diverses actions. Au printemps 2013, plusieurs tables régionales et fédérations s'unirent au sein de la Coalition On vote contre la pauvreté à Montréal⁴⁰, dont la Table Action-Gardien (**#41 RT 11A-Solidification/Extension des**

³⁶ Mouvement collectif pour un transport abordable (2013)

³⁷ Collectif pour un transport en commun abordable et accessible à Québec (CAPMO) et Mouvement pour un transport public abordable (MTPA) (2019, p. 3); Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (2016)

³⁸ Participant #3 (2020, p. 16)

³⁹ Participant #2 (2019, p. 3)

⁴⁰ « La coalition On vote contre la pauvreté à Montréal a été mise sur pied au printemps 2013 en prévision des élections municipales et est composée de la Fédération des OSBL d'habitation de Montréal, du FRAPRU, du Regroupement des organismes communautaires famille de Montréal, du Regroupement intersectoriel des organismes communautaires de Montréal, de la Table de concertation de Pointe Saint-Charles — Action Gardien, de



réseaux et des projets qu'ils portent). Cette Coalition, qui visait à obtenir des engagements des candidats envers les plus démunis, a inclus le droit à la mobilité dans sa plate-forme de revendications, laquelle fut diffusée par de nombreux acteurs sur leurs pages internet et Facebook (**#42 RT 4-Production d'intermédiaires; #43 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Réunis lors d'une assemblée populaire en septembre 2013, les membres de cette coalition dénonçaient le peu d'attention portée à la pauvreté jusqu'alors durant la campagne électorale. Afin de remédier à cela et de diffuser ses revendications, la Coalition organisa le 17 octobre une manifestation nommée "le 3 novembre on vote contre la pauvreté", événement auquel s'est joint le MCTPA (**#44 RT 7-Représentation par des porte-parole**). À l'issue de la manifestation, le maire sortant, Laurent Blanchard⁴¹, s'engagea à transmettre les revendications de la Coalition à son successeur et il les diffusa aussi par communiqué de presse (**#45 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires**).

De son côté, le MCTPA réalisa en octobre une campagne d'appui pour une tarification sociale auprès des groupes communautaires auxquels il envoya un document d'information ainsi qu'une lettre type (**#46 RT 4-Production d'intermédiaires; #47 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Une quarantaine de groupes, dont Action-Gardien, signèrent cette lettre et la firent parvenir à leurs candidats locaux aux mairies d'arrondissement afin de solliciter des engagements (**#48 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires; #49 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Une rencontre avec le chef de Projet Montréal (Richard Bergeron) eut aussi lieu le 7 octobre afin de présenter les revendications du mouvement (**#50 RT 7-Représentation par des porte-parole**).

Plus localement, la Table Action-Gardien profita aussi de la manifête « À qui la Pointe » (marche/manifestation dans Pointe-Saint-Charles), organisée le 10 octobre, pour y revendiquer la tarification sociale (**#51 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Le Comité défense des droits organisa aussi le 29 octobre une manifestation de marionnettes « pour un transport à mini-prix » à la station de métro Charlevoix (**#52 RT 7-Représentation par des porte-parole**), qui était accompagnée au préalable par un atelier de fabrication de marionnettes et de sensibilisation au Carrefour d'éducation populaire (**#53 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires**).

Au final, le mouvement considéra avoir fait plusieurs gains durant la campagne électorale : bien que la tarification sociale ne faisait alors partie d'aucun programme de parti, plusieurs candidats à des mairies d'arrondissement ainsi que 2 candidats à la mairie de Montréal, dont le maire élu (Denis Coderre), se sont prononcés en faveur (**#54 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs**). Toutefois, Vision Montréal (le parti de Louise Harel, la conseillère ayant déposée la motion en mai) s'étant fondu avec le parti de Marcel Côté (Coalition Montréal), il y a la perte d'un

la Table des groupes de femmes de Montréal, de la Table régionale des centres de femmes de Montréal métropolitain/ Laval et de la Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaires de Montréal. » tiré de : Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU) (2013)

⁴¹ Laurent Blanchard a été maire intérimaire de Montréal de juin à novembre 2013.



appui, le nouveau parti ne s'étant pas prononcé en faveur de la tarification sociale (#55 RT 9B- Désalignement d'intérêts).

À diviser entre 2013 et sa sous section?

Tableau 4 Chaîne de résultats transitoires 2013

Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2013-01	Coalition	Réalisation d'une campagne de membership auprès de groupes communautaires	Ajout de membres	11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : mobilisation de nouveaux membres
2013-HIVER	Coalition	Création d'outils de communication : page Facebook, site internet, blogue, bulletin d'information aux membres Changement de nom : Mouvement collectif pour un transport public abordable (MCTPA)	Création d'une vitrine sur les revendications du mouvement Création d'un canal de communication avec les membres	RT 4-Production d'intermédiaires
2013-HIVER	Projet PAL	Réalisation d'une vidéo expliquant la cherté des transports en commun pour les plus démunis et diffusion sur internet (page Facebook et site d'Action-Gardien)	Acteur non-humain diffusant les revendications du mouvement	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires
2013-JANVIER ET FÉVRIER	Comité défense des droits	Organisation d'activités « porteurs de paroles » à la station de métro Charlevoix, à l'épicerie IGA ainsi qu'à l'organisme Maison Saint-Columba	Renforcement du mouvement par une activité mobilisant les citoyens et recueillant leur vécu afin de fonder les revendications	RT8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires
2013-02-13	MCTPA	Organisation d'une manifestation régionale devant l'hôtel de ville de Montréal afin de dénoncer les hausses de tarifs Mobilisation du milieu communautaire (affiches, envoi d'invitation, diffusion du bulletin, publication dans un journal local)	Couverture médiatique de l'événement, diffusant ainsi la revendication au grand public Prise de parole d'élus en faveur d'une tarification sociale Large soutien manifesté par les membres des groupes (100 participants) Élargissement du réseau	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : reprise de la revendication dans les médias RT 11A-Solidification/Extension



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
		Action-Gardien soutint la participation de la population en leur fournissant des billets d'autobus		n des réseaux et des projets qu'ils portent
2013-02-13	Élus	Prise de parole d'élus en faveur d'une tarification sociale		RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs
2013-MARS	MCTPA	Envoi de lettres de sensibilisation aux élus municipaux de Montréal	Obtention de rencontres	RT 7-Représentation par des porte-parole
2013-MARS ET AVRIL	MCTPA	Représentation auprès d'élus municipaux, dont ceux s'étant prononcé en faveur lors de la manifestation : • Réal Ménard – Vision Montréal • Richard Bergeron et Sophie Thiébault – Projet Montréal • Attachée politique de Louise Harel, Virginie Harvey - Vision Montréal	Intérêt démontré pour la problématique	RT 7-Représentation par des porte-parole
2013-05-28	Conseil de ville de Montréal	Adoption à la majorité des élus d'une motion déposée par Vision Montréal au Conseil de Ville demandant à la STM de réaliser une étude sur la tarification sociale	Manifestation d'un alignement d'intérêt du conseil de ville La motion sera un acteur non-humain important par la suite pour demander un passage à l'action	RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs : conseil de ville RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : motion
2013-05-16	MCTPA	Adoption de la revendication officielle en assemblée des membres	Problématisation commune définie Structuration de l'action du mouvement Production du libellé officiel qui sera utilisé et repris prise de position quant à la controverse historique	RT 4-Production d'intermédiaires 3-Traitement des controverses



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
			de la gratuité des transports versus la tarification sociale	
2013-MAI	TROVEP	Dépôt de mémoire aux consultations du Gouvernement du Québec sur l'élaboration de sa nouvelle Politique de mobilité durable	Définition d'un concept qui guidera les revendications, soit le droit à la mobilité	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 1- Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : droit à la mobilité
2013-AOÛT	TROVEP et Action-Gardien	Dépôt de mémoires par la TROVEP et Action-Gardien à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur l'élaboration du Plan de développement de Montréal		TROVEP : RT 5-Placement d'intermédiaires Action-Gardien : RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires
2013-PRINTEMPS	Action-Gardien	Action-Gardien se joint à la Coalition On vote contre la pauvreté à Montréal	Un nouveau réseau revendique le droit à la mobilité	RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent
2013-PRINTEMPS	Coalition On vote contre la pauvreté à Montréal	Diffusion de la plate-forme de revendication de la Coalition On vote contre la pauvreté par de nombreux acteurs sur leurs pages internet et Facebook	Inscription de la revendication dans une nouvelle plate-forme et diffusion à travers un nouveau réseau	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires
2013-10-17	Coalition On vote contre la pauvreté à Montréal	Le MCTPA se joint au rassemblement de la Coalition On vote contre la pauvreté nommé : « le 3 novembre on vote contre la pauvreté »	Le maire sortant, Laurent Blanchard, s'engagea à transmettre les revendications de la Coalition à son successeur et il les diffusa aussi par communiqué de presse	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires
2013-OCTOBRE	MCTPA	Réalisation d'une campagne d'appui pour une tarification sociale auprès des groupes communautaires	Mobilisation d'une quarantaine de groupes qui envoyèrent une lettre de sollicitation d'engagement à leurs candidats locaux	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2013-OCTOBRE	MCTPA	Campagne d'appui : Mobilisation d'une quarantaine de groupes qui envoyèrent une lettre de sollicitation d'engagement à leurs candidats locaux		RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires RT 7-Représentation par des porte-parole
2013-10-07	MCTPA	Rencontre avec le chef de Projet Montréal (Richard Bergeron)	Pression politique	RT 7-Représentation par des porte-parole
2013-10-10	Action-Gardien	Manifête À qui la Pointe (marche manifestation)	Inconnu	RT 7-Représentation par des porte-parole
2013-10-29	Action-Gardien	Organisation d'une manifestation de marionnettes à la station de métro Charlevoix pour un transport à mini-prix Préalablement, tenu d'un atelier de sensibilisation et de fabrication des marionnettes au Carrefour d'éducation populaire	Sensibilisation du public à l'enjeu Mise en valeur de la parole des participants à l'atelier de fabrication et sensibilisation de ces participants	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires
2013-11	Élus et candidats	Gains durant les élections : • plusieurs candidats à des mairies d'arrondissement ainsi que 2 candidats à la mairie de Montréal (dont le maire élu) se sont prononcés en faveur de la tarification sociale • Perte d'un appui, un parti s'étant fusionné à un autre n'étant pas en faveur		RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs 9B-Désalignement d'intérêts

6.4 – 2014

Pour le MCTPA, l'année 2014 fut marquée par diverses représentations politiques et actions en réaction au refus du nouveau maire de Montréal de donner suite à son engagement envers la mise en place d'une tarification sociale. Dès l'étude des budgets de la STM en février, le nouveau



président de la STM (nommé fin 2013, suite aux élections) affirma qu'il n'avait pas le souvenir de cette promesse de l'équipe élue (**#56 RT 9B-Désalignement d'intérêts**). Le budget de la STM est alors sous l'influence de l'austérité, 55 millions de \$ manquaient en décembre afin d'équilibrer son budget.

Le MCTPA eut aussi de la difficulté à entrer en contact avec les nouveaux élus. Une première série de lettres envoyées par le comité de suivi du Mouvement en novembre 2013 au nouveau responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal et à la conseillère associée au transport étant restée sans réponse, une seconde série fut envoyée en janvier à ces mêmes destinataires ainsi qu'au président de la STM (**#57 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Ces lettres débouchèrent sur une rencontre avec le responsable des transports au comité exécutif le 10 février 2014 (**#58 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Ce dernier se rangea alors du côté du refus de la STM de donner suite à la motion adoptée en mai 2013, invoquant les finances insuffisantes de la Ville, les contraintes financières à la STM de même que la position officielle de l'Association du Transport urbain du Québec (ATUQ), aussi adoptée par la STM lorsque questionnée sur la tarification sociale (**#59 RT 9B-Désalignement d'intérêts**). L'ATUQ affirmait dans un rapport produit en 2010 qu'il ne s'agissait pas du mandat des sociétés de transport que de créer des programmes sociaux tels que la tarification sociale⁴² (**#60 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : rapport ATUQ**). De même, elle concluait que la mise en place d'une tarification sociale devrait se faire au sein d'un processus de révision tarifaire régional.

Ce refus de respecter l'engagement électoral incita le MCTPA à organiser un rassemblement dénonçant la pauvreté et demandant une tarification sociale au parc Émilie-Gamelin le 27 février (**#61 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Une centaine de personnes répondit à l'invitation lancée aux membres (**#62 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : maintien de la mobilisation des membres**). L'événement se solda par une bonne couverture médiatique (**#63 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : mise en circulation du communiqué de presse et de la revendication par les médias**).

En mars, le MCTPA continua les pressions politiques à l'occasion d'élections provinciales. Il envoya aux groupes membres une lettre d'information contenant des questions à adresser aux candidats aux élections provinciales⁴³ (**#64 RT 4-Production d'intermédiaires; #65 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Action-Gardien intégra la revendication du MCTPA dans son cahier électoral, demandant aux candidats de se positionner sur leur intention de travailler avec le palier municipal afin de donner suite à la motion adoptée par le conseil de ville de Montréal en mai 2013 (**#66 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : revendication; #67 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Toujours dans le but d'outiller les membres, la TROVEP offrit en février

⁴² Firme Roche ltée. (2010)

⁴³ Tenues le 7 avril 2014, ces élections amèneront un changement du parti au pouvoir (libéral) et du ministre des Transports.



une formation sur la tarification sociale (**#68 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : renforcement des compétences des acteurs**).

Le MCTPA continua par la suite à maintenir une pression politique. Il rencontra le 13 mars le maire de l'arrondissement de Verdun, aussi membre du conseil d'administration de la STM, afin d'en savoir davantage sur le refus de la STM et sur la position de l'ATUQ (**#69 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : informations stratégiques**). Tout au long de l'année, le MCTPA tenta à plusieurs reprises de renouer le contact avec le responsable des transports au comité exécutif de la Ville, sans succès. Ce fut notamment le cas suite à une intervention de Projet Montréal au conseil de ville d'août 2014 qui rappelait la promesse de tarification sociale du maire en poste. Le MCTPA profita de l'occasion pour solliciter des rencontres auprès de plusieurs représentants politiques. Seul Projet Montréal donna suite à cette demande en organisant une rencontre le 7 octobre avec le chef du parti ainsi qu'avec son porte-parole en transport (**#70 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Ce fut l'occasion de discuter du contexte politique, du refus de la STM de donner suite à la motion adoptée en mai 2013 et de la position de l'ATUQ.

Devant le manque de réponse de l' élu responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal, le MCTPA organisa en octobre une campagne nommée « Droit de passage » afin de lui rappeler la revendication du Mouvement et de dénoncer les hausses prévues en 2015. Le MCTPA fit circuler, notamment via son bulletin et sa page Facebook, un argumentaire et des billets d'autobus modifiés pour porter la revendication (**#71 RT 4-Production d'intermédiaires; #72 RT 5-Placement d'intermédiaires : auprès de ses membres et abonnés**). Il encouragea les groupes communautaires et leurs membres à envoyer des billets d'autobus dénonçant les hausses de tarifs au responsable des transports (**#73 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires; #74 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Des membres du comité anti-pauvreté de Projet Genèse, un groupe membre du MCTPA, allèrent même plus loin en faisant entendre les revendications lors d'une intervention à la radio (28 novembre) et en publiant 2 lettres d'opinion dans des journaux anglophones (**#75 RT 7-Représentation par des porte-parole**).

C'est au mois de novembre que le vent souffla enfin en faveur du MCTPA lorsqu'il fut invité à une rencontre avec la STM et la Ville de Montréal. La STM se montra alors prête à travailler la question de la tarification sociale au sein d'un comité de travail conjoint avec le MCTPA (**#76 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs; #77 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires**). Il n'a pas été possible de connaître la raison de ce changement de position de la STM. Toutefois, il est possible de relever deux changements contextuels qui peuvent avoir engendré une évolution de pensée organisationnelle. Le chef de Projet Montréal avait été membre du conseil d'administration de la STM de janvier à novembre 2013; il a mentionné y avoir introduit des discussions sur la tarification sociale. D'ailleurs, face à la motion adoptée en mai 2013 au conseil de ville sur la réalisation d'une étude sur la tarification sociale, à la pression des organismes communautaires et à la demande de son conseil d'administration, la STM accepta de mandater une firme afin de procéder à une étude d'évaluation des coûts de mise en place de la mesure. Remise en octobre 2013, cette étude semble avoir fait progresser la revendication au



sein de la STM en la documentant, la rendant ainsi moins abstraite et plus facile à appréhender pour l'organisation.

Toujours est-il que la STM proposa au MCTPA trois axes à approfondir au sein du comité conjoint : la détermination des paramètres de gestion de la mesure, son financement et le besoin d'harmonisation des tarifs des différents services de transport en commun de la région. De plus, la STM s'engagea à demander aux autres sociétés de transport d'évaluer la possibilité de mettre en place une tarification sociale advenant un bon déroulement des travaux du comité. Finalement, en attendant la mise en place de la mesure, la STM proposait aussi d'instaurer un programme « *Donate a ride* » où des gens financeraient des passages pour des personnes défavorisées fréquentant des organismes communautaires partenaires. Ces propositions devant être débattues en assemblée générale, le MCTPA envoya une lettre à ses membres afin de les informer de cette rencontre avec la STM et des propositions reçues et de leur mise à débat à la prochaine assemblée du mouvement, en janvier 2015.

En dépit de cette proposition, le MCTPA n'a pas baissé sa garde et a repris la dénonciation des hausses de tarifs annoncées pour janvier 2015, notamment celle du billet unitaire qui augmenterait pour la première fois depuis l'engagement de la STM à le maintenir à son prix en 2012. Il faut dire que ces nouvelles hausses s'ajoutaient à un contexte général d'austérité dans les services imposée par le nouveau gouvernement provincial libéral élu en avril 2014. Le MCTPA convia ses membres ainsi que les médias à un grand rassemblement le 3 décembre (**#78 RT 7- Représentation par des porte-parole; #79 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : maintien de la mobilisation des membres**), qui fut couronné d'une couverture médiatique (**#80 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : revendication**). Suite à la manifestation, le MCTPA fit une intervention au conseil d'administration public de la STM (**#81 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Il y a dénoncé la hausse du tarif du passage unique dans le contexte où la STM souhaitait justement engager des discussions sur la tarification sociale avec le milieu communautaire. Ayant eu vent de cette intervention et constatant que la hausse s'élevait au-dessus de l'indice des prix à la consommation, le porte-parole en transport de Projet Montréal rencontré en octobre par le MCTPA s'engagea lors du conseil municipal de l'arrondissement du Sud-Ouest du 4 décembre à revendiquer une tarification sociale (**#82 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs**).

Tableau 5 Chaîne de résultats transitoires 2014

Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2014-01	Office de consultation publique de Montréal	Le rapport de l'OCPM reconnut la problématique d'exclusion sociale en lien avec les hausses de prix de la STM depuis les années 2000. Il rapportait aussi que le milieu souhaite un gel des	Inscription des revendications du mouvement et de la problématique qu'il soulève dans un rapport officiel	RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
		tarifs et/ou une tarification sociale et la reconnaissance du droit à la mobilité		
2014-FÉVRIER	STM	Dès l'étude des budgets de la STM, le nouveau président affirma qu'il n'avait pas le souvenir de cette promesse de l'équipe élue La STM passe sous l'influence de l'austérité budgétaire, étant en déficit	Refus de donner suite à la promesse électorale ou à la motion de mai 2013	RT 9B-Désalignement d'intérêts
2013-NOVEMBRE ET 2014-JANVIER	MCTPA	Envoi de lettres au nouveau responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal, à la conseillère associée au transport et à la STM afin de solliciter des rencontres		RT 7-Représentation par des porte-parole
2014-02-10	MCTPA	Rencontre avec le responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal	Invocation de plusieurs arguments de refus La Ville introduit un nouvel actant non-humain, (rapport ATUQ) et y base son argumentaire, qui est partagé par la STM	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 9B-Désalignement d'intérêts RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : rapport ATUQ
2014-02-27	MCTPA	Organisation d'un rassemblement au parc Emilie-Gamelin afin de dénoncer la pauvreté et de demander une tarification sociale • Envoi d'une invitation aux membres et d'un communiqué de presse	Couverture médiatique de l'événement, sensibilisant l'opinion publique	RT 7- Représentation par des porte-parole RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : revendications RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : maintien de la mobilisation des membres
2014-02	TROVEP	La TROVEP tint une formation adressée à ses membres et à ceux du	Renforcement de la compréhension de l'enjeu par les membres	RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
		MCTPA sur la tarification sociale		
2014-03-13	MCTPA	Rencontre avec le maire de Verdun	Collecte d'information sur le refus de la STM et la position de l'ATUQ	RT 1- Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : informations stratégiques
2014-MARS	MCTPA	Envoi d'une lettre d'information incitant les membres à questionner leurs candidats aux élections provinciales	Action-Gardien intégral dans son cahier d'élection la revendication du MCTPA et la communication aux candidats	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires RT 7-Représentation par des porte-parole
2014-10-07	MCTPA	Rencontre avec le chef de Projet Montréal ainsi qu'avec son porte-parole en transport	Sensibilisation et tentative d'alignement d'intérêts	RT 7-Représentation par des porte-parole
2014-OCTOBRE	MCTPA et groupes membres	Organisation de la campagne Droit de passage : Envoi de billets d'autobus dénonçant les hausses de tarifs et revendiquant la tarification sociale	Pression politique par l'envoi massif d'intermédiaires	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires RT 7-Représentation par des porte-parole
2014-NOVEMBRE	Projet Genèse	Interventions à la radio et dans les Journaux de Projet Genèse	Sensibilisation du grand public	RT 7-Représentation par des porte-parole
2014-NOVEMBRE	STM et Ville de Montréal	Invitation du MCTPA à une rencontre. Formulation de 2 propositions : 1. Organiser des rencontres de travail au sein d'un comité conjoint 2. Mettre en place un programme de charité du type « Donate a ride »	Intégration de la STM au réseau de travail, considérant sa volonté de documenter la tarification sociale Reconnaissance du MCTPA comme un interlocuteur privilégié concernant cette thématique	RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2014-12-03	MCTPA	Organisation d'un rassemblement dénonçant les hausses de tarifs prévues pour janvier 2015 Envoi d'invitations aux membres et d'un communiqué de presse	Pression politique Couverture médiatique : sensibilisation du public	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent
2014-12-03	MCTPA	Intervention au conseil d'administration public de la STM	Pression politique	RT 7-Représentation par des porte-parole
2014-12-04	Porte-parole en transport de Projet Montréal	Le porte-parole en transport de Projet Montréal s'engagea à revendiquer une tarification sociale	Intégration au réseau élargi d'un acteur stratégique	RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs

6.5 – 2015

Le 22 janvier 2015, les propositions de la STM furent soumises à l'assemblée générale du MCTPA. La STM ayant donné suite à l'invitation qui lui fut adressée par courrier par le MCTPA, elle était présente en début d'assemblée afin d'échanger sur ses propositions avec les membres, avant de les laisser seuls pour leurs délibérations (**#83 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires : présence STM et délibération collective**). Parmi eux, certains avaient déjà pris position avec les informations préalablement soumises, comme Action-Gardien, qui en avait délibéré lors de son assemblée de janvier. Suite à ses délibérations, l'assemblée adopta la même position qu'Action-Gardien, soit l'approbation de la participation au comité de travail conjoint et le refus du programme « *Donate a ride* », la charité n'étant pas un angle d'approche à favoriser selon eux⁴⁴. Une lettre fut envoyée le 13 février afin de confirmer les décisions du Mouvement à la STM et à l' élu responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal (**#84 RT 7-Représentation par des porte-parole**).

Lors de cette assemblée, des liens se sont aussi développés avec un organisme de Québec, le CAPMO (Comité pour l'accessibilité sociale du transport en commun du Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert), qui s'était déplacé pour échanger avec le MCTPA (**#85 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques**). Il s'agit des premiers liens développés avec des acteurs extérieurs à la métropole. La revendication commençait ainsi à s'organiser dans d'autres régions, où le besoin d'une tarification se fait tout autant sentir.

⁴⁴ Participant #2 (2019, p. 21)



C'est en mars que se tint la première rencontre du comité conjoint STM-MCTPA (**#86 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : comité conjoint**). Dès le départ, les discussions permirent de développer une meilleure compréhension des enjeux de chacune des parties; le MCTPA mesura mieux la complexité de la gestion des transports collectifs dans la région métropolitaine et la nécessité de réclamer de nouveaux financements. La STM partagea aussi avec le MCTPA l'analyse de la tarification sociale demandée en 2013 qui explorait certaines hypothèses financières et présentait les meilleures pratiques de mise en application. Cette étude constitua par la suite la base de travail et de réflexion du comité. Des priorités de travail sont aussi définies afin d'atteindre l'objectif final de développer un plan d'affaires crédible à présenter au gouvernement du Québec afin de l'inciter à bonifier le financement des transports collectifs (**#87 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs : priorités et objectifs**).

Le MCTPA rassembla ensuite des membres pour une rencontre de comité de suivi élargi visant l'élaboration d'hypothèses de travail pour le comité MCTPA-STM autour des questions suivantes : Qui pourrait profiter de la tarification sociale? Quel seuil de pauvreté sélectionner? Quelle preuve demander? À quel prix et pour quels titres de transport? Les hypothèses élaborées durant cette rencontre furent par la suite validées en mai en assemblée du MCTPA (**#88 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires : délibération**). Cette assemblée fut aussi l'occasion d'adopter la mise en place d'une cotisation de membership afin de soutenir les activités du mouvement (**#89 RT 10a-Captation de ressources**).

Entre 2015 et 2017, il y eut une dizaine de rencontres du comité conjoint MCTPA-STM. Le travail réalisé tout au long de cette période est caractérisé par une mécanique de rétroaction constante entre le comité de suivi du Mouvement et l'assemblée des membres qui devait se positionner sur les paramètres de la revendication. Le travail au sein du comité conjoint permit ainsi au Mouvement de se questionner sur ses propres propositions, a contrario de celles qui résultaient du compromis avec la STM, et donc d'affiner sa revendication et ses facettes opérationnelles⁴⁵. La STM semble avoir réussi à joindre le MTPA à sa compréhension de la situation, soit que la mise en place d'une tarification sociale passera par une augmentation du financement des transports collectifs. Le MTPA reprit alors cet argumentaire dans ses plaidoyers futurs, notamment envers les représentants gouvernementaux (**#90 RT 9a-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs**).

Dès la fin 2015, des résultats du travail du comité conjoint semblent pouvoir être retracés. Tel que mentionné en 2014 lors de sa première rencontre avec le MCTPA, la STM engagea à la fin 2015 avec l'AMT et d'autres sociétés de transport de la région métropolitaine une réflexion commune sur la tarification sociale. De plus, en novembre, la STM présenta au conseil de ville de Montréal un budget qui n'affichait pas de hausses de tarifs; bien que cela ne soit pas attribuable au travail en comité conjoint, le MCTPA s'est réjoui de cette nouvelle.

L'année 2015 fut tout de même occupée par d'autres démarches. En complément du travail au sein du comité conjoint, des rencontres eurent lieu au printemps 2015 afin de continuer les

⁴⁵ Mouvement collectif pour un transport abordable (2015, p. 1); Mouvement collectif pour un transport public abordable (2016a, p. 2); Participant #2 (2019, p. 23)



pressions politiques auprès de l'élu responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal et du président de la STM (**#91 RT 7-Représentation par des porte-parole**). À l'automne, à l'occasion d'élections partielles provinciales, Action-Gardien remet un cahier de revendications aux candidats afin de solliciter des engagements. La revendication du MCTPA y fut incluse, à savoir si les candidats s'engageaient à donner suite à la motion adoptée en mai 2013 et de contribuer à l'étude et la mise en place d'une tarification sociale (**#92 RT 4-Production d'intermédiaires; #93 RT 5-Placement d'intermédiaires**).

Des événements plus ludiques de sensibilisation eurent aussi lieu. En mars, deux flash mobs⁴⁶ furent réalisés aux stations de métro Charlevoix et Jean-Talon auxquels membres et médias avaient été conviés (**#94 RT 7-Représentation par des porte-parole; #95 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : maintien de la mobilisation des membres**). Une vidéo immortalisa aussi ces événements, permettant de prolonger la portée du message au-delà des manifestations ponctuelles; cette vidéo fut diffusée sur les réseaux sociaux à différentes occasions entre 2015 et 2017 (**#96 RT 4-Production d'intermédiaires; #97 RT 5-Placement d'intermédiaires**). En septembre, le MCTPA tint un kiosque de sensibilisation à l'occasion du Parking day, un événement environnemental revendiquant une réévaluation de la place de la voiture en ville (**#98 RT 7-Représentation par des porte-parole**).

En décembre, le MCTPA lança sa campagne "Pour un tarif social! "arrêt d'autobus"" qui s'étira jusqu'en juin 2016 (**#99 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent**). Afin d'inciter les membres des groupes communautaires à témoigner de leur impossibilité à se transporter, le comité de suivi procéda selon le même mode opératoire que les campagnes précédentes. Il diffusa un guide d'activité ainsi qu'un « arrêt d'autobus » type que les participants devaient remplir (**#100 RT 4-Production d'intermédiaires; #101 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Plus d'une centaine de témoignages revinrent au MCTPA (**#102 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires**), qui en diffusa la majorité sur sa page Facebook (**#103 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Cette campagne permit aussi d'étendre le réseau du MCTPA à l'extérieur de l'île via la participation de groupes communautaires de Longueuil, Laval et de l'Estrie (**#104 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent**).

En septembre, le Journal Métro réalisa et publia une analyse⁴⁷ sur le temps de travail requis pour pouvoir s'offrir le transport en commun en montrant, de 1975 à 2015, l'augmentation plus rapide des tarifs par rapport au coût de la vie. Consulté par le journaliste, le MCTPA réagissait à ces données dans l'article en rappelant comment cette augmentation affecte davantage les plus démunis (**#105 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Le journaliste discute aussi dans l'article avec l'élu responsable du dossier transport à Projet Montréal⁴⁸, qui aborde l'idée de mettre en place une tarification sociale (**#106 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires** :

⁴⁶ « Rassemblement éclair d'un groupe de personnes en un lieu donné (généralement public); dans le but de concrétiser une action convenue au préalable sur Internet. » tiré de : Larousse (2020)

⁴⁷ Shiab (2015)

⁴⁸ Rappelons que cet élu, porte-parole en transport, avait déjà été rencontré par le MCTPA et avait publiquement dénoncé les hausses de tarifs en 2014.



revendication). Comme ces données raffermissaient l'argumentaire du MCTPA sur l'augmentation plus rapide des tarifs par rapport au coût de la vie, l'étude fut largement diffusée dans l'infolettre du MCTPA et sur les réseaux sociaux (**#107 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires : renforcement de l'argumentaire**). Le MCTPA tenta par la suite de créer des liens avec des chercheurs afin de documenter des réalités dénoncées par le Mouvement; plusieurs contacts eurent lieu durant l'automne et l'hiver, sans réels débouchés (**#108 RT 7-Représentation par des porte-parole**).

Tableau 6 Chaîne de résultats transitoires 2015

Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2015-01-22	MCTPA	Assemblée des membres : délibération collective et prise de position sur les propositions de la STM - Présence de la STM - Action-Gardien avait préalablement pris position	Prise de position du MCTPA et accord d'un mandat à son comité de suivi Élargissement du réseau du MCTPA en dehors de Montréal	RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires : délibération collective MCTPA et présence STM
2015-01-22	CAPMO	Création d'un lien avec le CAPMO, un organisme de Québec	Élargissement du réseau du MCTPA en dehors de Montréal	1- Création/construction continue des réseaux sociotechniques
2015-02-13	MCTPA	Envoi d'une lettre de réponse à la STM qui transmettait les positions de l'assemblée sur les propositions	Le MCTPA pose ses réflexions en vue d'un alignement d'intérêt avec la STM	RT 7-Représentation par des porte-parole
2015-03-12	MCTPA	Première rencontre du comité conjoint MCTPA-STM : La STM partage une analyse de la tarification sociale réalisée en 2013	Création d'un nouveau comité Intégration d'informations qui structureront les réflexions par la prise de connaissance de l'analyse de la STM	RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : comité et analyse de la tarification sociale RT 9A-Alignement d'intérêts- Déplacement d'acteurs : priorités et objectifs
2015-03-26 ET 27	MCTPA	Réalisation de flash mobs aux métros Charlevoix et Jean-Talon : invitation des médias et des membres	Sensibilisation des passants	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent :



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
				maintien de la mobilisation des membres
2015-2017	MCTPA	Réalisation et diffusion d'une vidéo des flash mobs	Sensibilisation des personnes visionnant la vidéo lors de ses rediffusions	RT 7-Représentation par des porte-parole 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent
2015-PRINTEMPS	MCTPA	Formulation et validation d'hypothèses de travail pour le comité MCTPA-STM en comité de suivi élargi et en assemblée des membres	Le MCTPA pose ses réflexions avant le travail avec la STM	RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires
2015-05-28	Assemblée du MCTPA	Adoption d'une cotisation de membership	Petites entrées monétaires subséquentes	RT 10a-Captation de ressources
2015-PRINTEMPS-ÉTÉ	MCTPA	Rencontres avec le responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal et le président de la STM	Pression politique	RT 7-Représentation par des porte-parole
2015-AUTOMNE	Action-Gardien	Inclusion de la revendication du MCTPA dans son cahier de revendications aux candidats aux élections partielles provinciales	Ont fait connaître la revendication à des acteurs d'intérêts	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires
2015-09	MCTPA	Tenue d'un kiosque de sensibilisation à l'occasion du Parking day	Sensibilisation des passants	RT 7-Représentation par des porte-parole
2015-09	Journal Métro	Diffusion d'une étude sur le temps de travail requis pour pouvoir s'offrir le transport en commun de 1975 à 2015 et présentation de la tarification sociale	Représentation Circulation de la revendication	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires
déc-15	MCTPA	Lancement de la campagne "Pour un tarif social! "arrêt d'autobus"" : Envoi d'un guide d'activité et un « arrêt d'autobus » type	Appropriation du matériel par les membres des groupes et partage de leur vécu	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 11A-Solidification/Extensi



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
				on des réseaux et des projets qu'ils portent
déc-15	MCTPA	Campagne "Pour un tarif social! "arrêt d'autobus"" : Diffusion sur les réseaux sociaux des témoignages	Diffusion de la revendication	RT 5-Placement d'intermédiaires
déc-15	MCTPA	Campagne "Pour un tarif social! "arrêt d'autobus"" : Participation de groupes de la région métropolitaine	Mobilisation de nouveaux acteurs qui diffusent la revendication	RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent
2015-2016-HIVER	MCTPA	Tentatives de créer des liens avec des chercheurs afin de documenter des réalités dénoncées par le mouvement	Tentative d'intéresser un nouvel acteur; cela ne semble pas avoir abouti	RT 7-Représentation par des porte-parole
2015-2016-HIVER	MCTPA	Dépôt d'un mémoire sur le droit à la mobilité et la tarification sociale dans le cadre des consultations publiques du Gouvernement du Québec sur la révision de son Plan de lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale : • Circulation du mémoire en ligne • Envoi du mémoire à des politiciens	La revendication se fait entendre	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires
2015-12	Comité de suivi du MCTPA	Mise en place d'une co-coordination au comité de suivi	Restructuration interne	RT 2-Adoption de structures et de règles de gouvernance en réseau

6.6 – 2016

L'année 2016 débuta dans la continuité du travail du comité conjoint MCTPA-STM. Le 28 janvier, l'assemblée des membres approuva les hypothèses de travail sur la définition de la tarification sociale et ses paramètres opérationnels (**#109 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires**). Ne connaissant pas exactement l'agenda de la STM, le MCTPA revendiqua par la suite l'écriture conjointe d'un rapport qui liera les deux organisations à une compréhension



commune, acceptable et opérationnalisable de la tarification sociale selon les paramètres spécifiques de la STM⁴⁹. Sans assurer l'engagement de la STM pour la mesure, ce rapport attesterait à tout le moins de son réalisme (estimation des coûts, ordre de grandeur) et donnerait une idée claire de la forme qu'elle peut prendre (clientèle visée, preuve de faible revenu, etc.), faisant de ce rapport une belle carte de visite pour de futures représentations. Coécrit, le rapport fut finalisé à l'automne 2017 (**#110 RT 4-Production d'intermédiaires; #111 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : rapport comme carte de visite**).

Dans le cadre des consultations publiques du gouvernement du Québec ayant conduit au Plan d'action gouvernemental pour l'inclusion économique et la participation sociale 2017-2023 (3e édition), le MCTPA déposa un mémoire sur le droit à la mobilité et la tarification sociale (**#112 RT 4-Production d'intermédiaires; #113 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Ce mémoire fut aussi diffusé sur le site web d'Action-Gardien en plus d'être envoyé à certains politiciens québécois, dont le ministre des Transports.

C'est toutefois l'élaboration du projet de loi 76 par le gouvernement du Québec qui causa un grand changement pour le MCTPA. Cette loi visait à modifier l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, tel que réclamé par plusieurs acteurs depuis 2010, dont la CMM⁵⁰. En février 2014, le Ministère des Transports avait inclus la révision tarifaire et de la gouvernance du transport collectif dans les grands centres urbains dans sa Stratégie de mobilité durable. Faisant suite à ce souhait, la loi 76 prévoyait l'abolition de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la création d'une nouvelle structure de gestion régionale qui aurait entre autres la mission d'harmoniser le cadre tarifaire, composé de plus de 700 titres dans la région métropolitaine.

Craignant que cette révision n'engendre une augmentation des tarifs et la perte des tarifs sociaux en vigueur, le MCTPA déposa un mémoire aux consultations du projet de loi 76 qui revendiquait le droit à la mobilité et l'instauration de la tarification sociale (**#114 RT 4-Production d'intermédiaires; #115 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Le MCTPA rencontra aussi le 15 janvier le responsable du transport au comité exécutif de la Ville de Montréal et le président de la STM afin d'obtenir leur appui à la tarification sociale face au gouvernement du Québec et au comité de transition vers l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), la nouvelle structure prévue par le projet de loi 76 (**#116 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Le MCTPA souhaitait aussi se faire reconnaître comme un acteur à informer dans le cadre des travaux du comité de transition. En prévision de cette rencontre, l'un des contacts du MCTPA au sein du comité conjoint avec la STM (un employé de la STM) s'était engagé à discuter de la tarification sociale avec le président de la STM. Cet engagement découlait de l'appréciation de

⁴⁹ Participant #2 (2019, p. 22); Participant #3 (2020, p. 7)

⁵⁰ La CMM avait inscrit le développement du transport collectif comme l'une des priorités de son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté en décembre 2011. Décritant toutefois le manque de financement, en 2012, elle avait mandaté sa Commission du transport pour explorer de nouvelles sources de financement. Le rapport de la Commission concluait notamment en la nécessité de revoir la gouvernance régionale des transports en commun (simplifier la gestion, la planification et assurer un leadership régional) et d'harmoniser la grille tarifaire.



l'ouverture et de la posture de travail du MCTPA par cette personne (**#117 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs : nouveau rôle d'influence de cet acteur**). Malgré cette tentative d'influence à l'interne, le MCTPA n'obtint pas d'engagement de ses interlocuteurs.

Le projet de loi 76, adopté le 19 mai 2016, vint bouleverser l'agenda du MCTPA et déclencha plusieurs réajustements stratégiques (**#118 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : loi 76**). Ainsi, la collaboration au sein du comité conjoint MCTPA-STM s'est vue freinée par la perte de pouvoir de la STM sur la détermination de sa tarification. Le travail de ce comité n'a certes pas été fait en vain, mais les acteurs ont eu l'impression que la possibilité d'obtenir un engagement s'est éloignée d'eux, que le chemin s'est tout à coup avéré plus long qu'initialement prévu. Il leur fallait maintenant changer d'interlocuteurs : ce n'était plus la Ville de Montréal et la STM qu'il fallait influencer, mais le gouvernement du Québec et le comité de transition vers le futur organisme régional de planification des transports, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). Le changement d'échelle s'appliquait aussi pour la revendication, l'implantation d'une tarification sociale devenant alors une question métropolitaine (**#119 RT 11B-Réduction/Affaiblissement des réseaux et des projets qu'ils portent**). Un nouveau réseau d'acteurs communautaires serait alors à développer afin que des représentations pour la tarification sociale soient réalisées sur tout le territoire métropolitain, ce que le MTPA ne pouvait envisager de faire seul, faute de moyens. Le MTPA était cependant déjà fort de plusieurs victoires; ce revirement, à ce moment-là de l'histoire, s'annonçait malgré tout surmontable⁵¹. Finalement, les démarches qu'entreprendraient le comité de transition et l'ARTM n'étaient pas claires, de même que la temporalité pour la mise en place de l'ARTM⁵², compliquant la planification stratégique des prochaines actions. Comme il était toutefois certain que cette nouvelle organisation serait responsable de la tarification, le milieu se mit à revendiquer la tenue de consultations publiques sur la tarification sociale.

C'est ainsi que le 14 juin, le MCTPA organisa un rassemblement à la station de métro Mont-Royal afin de dénoncer la hausse des tarifs prévue en juillet et de revendiquer une consultation publique sur la tarification sociale (**#120 RT 7-Représentation par des porte-parole; #121 RT 11A-Extension et renforcement des réseaux et des projets qu'ils portent : maintien de la mobilisation des membres**). À Québec, le CAPMO fit une action simultanée de revendication. Une invitation aux médias porta ses fruits, engendrant une petite couverture médiatique de l'événement (**#122 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires**). Le MCTPA profita de l'événement pour effectuer le lancement d'un recueil des témoignages de la campagne « Pour un tarif social! Arrêt d'autobus » (**#123 RT 4-Production d'intermédiaires**) et pour l'envoyer collectivement, accompagné d'une lettre exigeant la tarification sociale pour la région métropolitaine, au ministre des Transports (**#124 RT 5-Placement d'intermédiaires**).

En août, la mairie de Montréal envoya une lettre au MCTPA dans laquelle elle mentionnait l'intérêt de l'administration en place à se doter d'une vision métropolitaine de la tarification sociale (**#125 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs**). Le MCTPA se joignit aussi

⁵¹ Participant #2 (2019); Participant #3 (2020, p. 30)

⁵² Participant #2 (2019, p. 24)



aux rencontres de la table métropolitaine sur la tarification, lancée par Transport 2000, un organisme à portée nationale qui représente les intérêts des usagers du transport collectif. Préoccupés par la révision tarifaire à venir, les acteurs de cette table se rencontrèrent au moins à cinq reprises entre 2016 et 2019. Par cette participation, un rapprochement se concrétisa avec Transport 2000 avec qui le MCTPA avait eu des discussions par le passé, mais sans jamais se solder par une union (**#126 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques**). Par la suite, le MCTPA profitera de ce nouveau lien par des échanges d'informations sur les représentations faites en faveur de la tarification sociale par Transport 2000, notamment auprès de l'ARTM.

Le MCTPA chercha aussi à mieux comprendre les nouveaux changements structurels en transport. Suite à la publication en juin d'une lettre d'opinion d'un ancien stagiaire de Transport 2000, le MCTPA organisa une rencontre avec cet individu afin de mieux comprendre la nouvelle structure de gouvernance métropolitaine des transports (ARTM) et l'influence de la venue du Réseau Express Métropolitain (REM) (train à grande vitesse) sur les tarifs de transport en commun (**#127 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : connaissances**).

Des rapprochements s'effectuèrent aussi avec l'Association Québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) Saint-Michel, qui joignit le comité de suivi en fin d'année 2016 (**#128 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent**). Il semblerait toutefois que cette adhésion ait créé des frictions au sein du Regroupement des AQDR. Rencontré en novembre, le Regroupement a fait part au MCTPA de sa position pour la gratuité du transport pour sa clientèle aînée, ravivant ainsi un débat autour de l'objectif à mener : tarification sociale ou gratuité. Un échange par courrier s'ensuivit afin d'apaiser les tensions : le Regroupement y disait respecter la position du MCTPA, tandis que ce dernier rappelait l'absence d'opposition entre les deux revendications (**#129 RT 7- Représentation par des porte-parole : rencontre et lettre**). Sans issu, le débat fut clos par un respect mutuel des positions.

Au cours de l'année, le comité de suivi du MCTPA organisa aussi des rencontres de planification stratégique afin de réfléchir à ses méthodes et son fonctionnement. Déjà, l'année précédente, une co-coordination du comité de suivi avait été mise en place (**#130 RT 2-Adoption de structures et de règles de gouvernance en réseau**). Des changements résultèrent de ces rencontres au courant de l'année suivante. Ainsi, en octobre, l'assemblée des membres approuva un nouveau nom (Mouvement pour un transport public abordable/ MTPA), un nouveau site web ainsi qu'un plan d'action pour 2017 (**#131 RT 4-Production d'intermédiaires**). En mai 2017, les membres approuvèrent des révisions au mode de fonctionnement démocratique des assemblées et du membership (**#132 RT 2-Adoption de structures et de règles de gouvernance en réseau**). Ils adoptèrent notamment une déclaration d'adhésion référant à la mission du MTPA.

Lors de son assemblée d'octobre 2016, le MTPA lança une campagne d'appui pour une consultation publique sur la tarification sociale, demandant à ses membres de faire circuler la déclaration à signer par la population (**#133 RT 4-Production d'intermédiaires; #134 RT 5-**



Placement d'intermédiaires). Les membres testèrent aussi une formation sur le tarif social montée durant l'année par le MTPA (**#135 RT 4-Production d'intermédiaires**).

Tableau 7 Chaîne de résultats transitoires 2016

Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2016-01-28	Assemblée du MCTPA	Adoption des hypothèses de travail du comité MCTPA-STM pour la définition d'une tarification sociale	Délibération et définition collective des paramètres de la revendication	RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires
2016-01	MCTPA	Dépôt d'un mémoire aux consultations sur le projet de loi 76	La revendication se fait entendre	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires
2016-01-15	MCTPA	Rencontre avec le responsable du transport au comité exécutif de la Ville de Montréal et le président de la STM afin d'avoir leur appui à la tarification sociale dans le contexte du projet de loi 76	Inconnu	RT 7-Représentation par des porte-parole
2016-01-15	MCTPA	Au préalable, un contact du comité conjoint MCTPA-STM aurait glissé un mot au président de la STM sur la tarification sociale		RT 9A-Alignement d'intérêts- Déplacement d'acteurs : nouveau rôle d'influence de cet acteur
2016-05-19	Gouvernement du Québec	Adoption de la loi 76	Cet actant bouleverse la planification stratégique du MCTPA, change ses interlocuteurs et force un changement d'échelle de la revendication	RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : loi 76 RT 11B-Réduction/Affaiblissement des réseaux et des projets qu'ils portent
2016-06-14	MCTPA	Rassemblement au métro Mont-Royal afin de dénoncer la prochaine hausse des tarifs (1er juillet) et revendiquer une consultation publique au ministre des Transports	Couverture médiatique La revendication se fait entendre et circule	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires RT 11A-Extension et renforcement des



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
		Action simultanée à Québec par le CAPMO		réseaux et des projets qu'ils portent
2016-06-14	MCTPA	Lancement du recueil de témoignages de la campagne « Pour un tarif social! Arrêt d'autobus » et envoi collectif, avec une lettre exigeant la tarification sociale dans la région métropolitaine, au ministre des Transports	Création d'un contenu qui est placé auprès des membres et du ministre	RT 4-Production d'intermédiaires : recueil RT 5-Placement d'intermédiaires
2016-ÉTÉ-AUTOMNE	MCTPA	Suite à une publication dans la presse d'une lettre d'opinion d'un ancien membre du réseau de Transport 2000, le MCTPA rencontre cette personne afin de discuter de la nouvelle gouvernance des transports (ARTM)	Intégration de nouvelles connaissances	RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : connaissances
2016-AOÛT	Mairie de Montréal	Envoi d'une lettre de la mairie de Montréal au MCTPA mentionnant l'intérêt à se doter d'une vision métropolitaine de la tarification sociale	Officialisation d'un intérêt convergent de la part de la municipalité	RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs
2016	Transport 2000	Le MCTPA se joint aux rencontres de la table métropolitaine sur la tarification, lancée par Transport 2000	Ajout de Transport 2000 dans leur cercle plus rapproché; échanges d'information par le futur, réalisation d'une activité conjointe.	RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques
2016-10-06	MCTPA	Lancement d'une campagne d'appui pour une consultation publique sur la tarification sociale auprès de la population : invitation à signer une déclaration	Mise en circulation d'une déclaration d'appui auprès des membres Réception de 3000 appuis	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires
2016-10-06	MCTPA	L'assemblée des membres teste une formation sur la	Inconnu	RT 4-Production d'intermédiaires



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
		tarification sociale montée par le comité de suivi		
2016-11	Association Québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) Saint-Michel	l'Association Québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) Saint-Michel se joint au comité de suivi du MCTPA	Création de liens avec un nouvel acteur	RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent
2016-11	Regroupement des AQDR	Avec l'adhésion de l'AQDR Saint-Michel, remise à l'ordre du jour de la controverse entre gratuité et tarification sociale, qui fut travaillée sans être résolue	représentations pour tenter d'aplanir la controverse respect mutuel des positions	RT 7-Représentation par des porte-paroles
2016	Comité de suivi du MCTPA	Réalisation de rencontres de planification stratégique	Fin 2016 : Changement de nom, nouveau site web, adoption d'un plan d'action pour 2017 Mai 2017 : changement du mode de fonctionnement des assemblées	RT 2-Adoption de structures et de règles de gouvernance en réseau RT 4-Production d'intermédiaires

6.7 – 2017

Il n'y eut pas d'augmentation des tarifs de transport à la STM en janvier 2017, le comité de transition étudiant les différents scénarios de fixation des tarifs. L'année 2017 fut toutefois marquée par la réclamation d'une consultation publique sur la tarification sociale auprès de l'ARTM. Dès le 30 janvier, le MTPA fit parvenir une lettre au comité de transition, au ministre des Transports, au maire de Montréal, à l' élu responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal et au président de la STM (**#136 RT 7- Représentation par des porte-parole**). Une copie du mémoire déposé lors des consultations sur la loi 76 et ainsi que le recueil de témoignages de la campagne Arrêt d'autobus furent joints à cet envoi (**#137 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Toutes les personnes sollicitées envoyèrent un accusé de réception; le président du comité de transition répondit par lettre qu'il prenait note des préoccupations du MTPA et qu'une rencontre pourrait être organisée lorsque l'ARTM sera mise en place.

Loin de se contenter de cette réponse, le MTPA lança en février une campagne de lettres d'appui pour une consultation publique sur la tarification sociale auprès de groupes de la société civile, notamment à l'extérieur de Montréal. Comme à son habitude, le MTPA fournit une lettre type



que tous pouvaient personnaliser (**#138 RT 4-Production d'intermédiaires; #139 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Dans Pointe-Saint-Charles, Action-Gardien a sollicité son réseau, recueillant 7 lettres d'appui (**#140 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires**). En tout, le MTPA récolta 58 lettres d'appui avec cette campagne (**#141 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires : lettres d'appui**).

En prévision des élections municipales prévues pour l'automne, le MTPA reprit son offensive politique et sollicita en mars des rencontres avec le maire de Montréal et la nouvelle cheffe de Projet Montréal, le parti d'opposition officielle (**#142 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Faisant suite à la lettre envoyée au maire, une discussion eut lieu avec l'élu responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal. Ce responsable aurait partagé les revendications et préoccupations du MTPA lors d'une rencontre des municipalités sur la mise en place de l'ARTM ainsi qu'avec le président de l'ARTM (Paul Côté) (**#143 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : revendication**).

La notoriété du MTPA lui rapporta plusieurs invitations à présenter ses revendications en 2017. En février, ce sont les quatre députés du Parti Québécois de l'île de Montréal qui invitèrent le MTPA afin d'alimenter leurs réflexions sur le positionnement de leur parti par rapport au Réseau Express Métropolitain (REM) (**#144 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires; #145 RT 7-Représentation par des porte-parole**). En mai, ce fut au tour de l'Association pour la défense des droits sociaux du Québec de lancer une invitation; en octobre, ce fut la Fédération CJA (communauté juive); en janvier 2018, la Coalition montréalaise des tables de quartier (CMTQ) et la Concertation en développement social de Verdun (**#146 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires; #147 RT 7-Représentation par des porte-parole**).

Le 15 mai, le MTPA répondit à l'appel de Transport 2000 et joignit sa voix à celle de 15 autres signataires dans une déclaration sur la révision tarifaire (**#148 RT 4-Production d'intermédiaires; #149 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Afin de se faire entendre, les signataires de cette déclaration manifestèrent devant les locaux qui accueillait une rencontre de l'Union internationale des transports publics à Montréal (**#150 RT 7-Représentation par des porte-parole : manifestation**). Les signataires, provenant de diverses branches de la société (**#151 RT 11a-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : connexion interréseau**), revendiquaient la tenue de consultations sur la tarification et l'abordabilité des transports collectifs. Ils furent des alliés circonstanciels, chacun ne se basant pas sur la même prémisse pour revendiquer un meilleur accès financier aux transports collectifs : pour certains, il s'agit de justice sociale et de droit à la mobilité tandis que pour d'autres, un meilleur accès aux transports en commun constitue un moyen de lutter contre les changements climatiques. La manifestation ainsi que la déclaration attirèrent une bonne attention médiatique (**#152 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires**). Suite à cette intervention, Transport 2000 organisa une activité de consultation des citoyens à la sortie d'un métro afin de sonder leur avis sur les revendications, activité à laquelle se joignit le MTPA (**#153 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires**).



C'est le 1^{er} juin que l'AMT fut dissoute, laissant la place à l'ARTM. Le même jour, le parti Québec Solidaire déposa une motion (non discutée et non adoptée) à l'Assemblée nationale du Québec qui pressait le gouvernement de prendre acte de la déclaration de Transport 2000 et ses partenaires et qui demandait une consultation publique sur la tarification sociale et un gel tarifaire à l'ARTM (**#154 RT 9a-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs : pour une consultation publique; #155 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : revendication reprise**). C'est que l'ARTM était maintenant doté d'un nouveau pouvoir dont ne disposait pas sa prédécesseure, celui de décider de la tarification des opérateurs de transport dans la grande région métropolitaine. En plus de cette nouvelle charge, l'ARTM se distingue par une nouvelle structure de gouvernance qui laisse davantage la place à des experts (10) qu'aux élus (5, dont le maire de Montréal) dans son conseil d'administration. Les séances publiques de l'ARTM se feraient aussi plus rares. Le MTPA considère avoir ainsi perdu des prises avec la nouvelle Autorité, ayant un pouvoir d'influence moindre sur son conseil d'administration ainsi que peu d'occasions pour se faire entendre.

Il n'en était alors que plus important que l'ARTM organise une consultation publique sur la refonte tarifaire et la tarification sociale. Le 6 juin, 80 personnes se joignirent à l'appel à manifester du MTPA devant l'hôtel de ville de Montréal afin de demander l'appui de la Ville dans la revendication d'une consultation publique (**#156 RT 7-Représentation par des porte-parole; #157 RT 11A- Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : maintien de la mobilisation des membres**). Le MTPA remit au maire de Montréal les 2560 signatures récoltées à la cause de la tarification sociale via la campagne lancée à la fin 2016 (**#158 RT 5-Placement d'intermédiaires**); au final, la campagne d'appui individuelle se sera continuée au-delà de cette manifestation et aura permis de récolter 3000 appuis (**#159 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires**). Le communiqué de presse envoyé suite à l'événement engendra une bonne couverture médiatique (**#160 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires**). L' élu responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal répondit à la mobilisation en assurant que la Ville appuyait le mouvement (**#161 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs**).

Le MTPA envoya par la suite à l'ARTM les 58 lettres d'appui recueillies lors de sa campagne lancée à l'hiver auprès des groupes de la société civile (**#162 RT 7-Représentation par des porte-parole**). L'ARTM répondit par écrit que la tarification sociale ferait partie des questions à débattre lors des consultations publiques à venir sur la refonte tarifaire (**#163 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs**). L'ARTM annonça en septembre un gel tarifaire jusqu'en juillet 2018 (**#164 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs**).

6.7.1 Automne 2017 : Élections municipales

Cette affirmation que l'ARTM allait prendre en considération la tarification sociale n'a pas été considérée comme étant acquise par le mouvement, qui a continué ses démarches d'influence auprès d'acteurs divers. Une belle opportunité se présentait d'ailleurs à l'automne 2017 avec la tenue d'élections municipales. Comme à son habitude, le MTPA envoya à ses membres un cahier d'élection afin de les inciter à interpeller leurs candidats locaux : s'engagent-ils à défendre



l'inclusion de la tarification sociale dans la nouvelle grille tarifaire en développement par l'ARTM? (**#165 RT 4-Production d'intermédiaires; #166 RT 5-Placement d'intermédiaires**) Plusieurs membres et alliés du MTPA auraient questionné leurs candidats, notamment dans Pointe-Saint-Charles lors de leur débat électoral local ainsi que lors de rencontres avec les candidats (**#167 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires**).

Les thèmes du développement du transport en commun et de sa tarification furent aussi abordés dans plusieurs villes québécoises : Québec, Rimouski, Saguenay, en plus d'un candidat de Sherbrooke qui prit contact avec le MTPA pour s'informer (**#168 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : généralisation de la revendication et interconnexion entre les réseaux**). Le MTPA sentit qu'un momentum se créait autour de la question⁵³. Les candidats montréalais ayant été longs à se prononcer, le MTPA publia le 3 octobre une lettre ouverte dans les journaux afin de les inciter à préciser leurs engagements (**#169 RT 4-Production d'intermédiaires; #170 RT 5-Placement d'intermédiaires; #171 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : par les médias**). Au final, 2 partis ont intégré la tarification sociale dans leur plate-forme électorale, dont celui de la mairesse élue⁵⁴, et s'engagèrent à discuter des solutions avec les acteurs pertinents (**#172 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs**). Le MTPA écrivit à la mairesse afin d'offrir sa collaboration à la nouvelle administration pour la mise en place de la tarification sociale (**#173 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Action-Gardien en fit tout autant avec ses nouveaux élus locaux tout en leur rappelant leurs engagements locaux (**#174 RT 7-Représentation par des porte-parole**).

Tout cet enthousiasme autour de la tarification sociale n'empêcha pas le MTPA de lancer en décembre une grande campagne de sensibilisation nommée "Un tarif social, c'est juste normal!", qui se poursuivit jusqu'en juin 2018. Un guide d'animation fut diffusé aux groupes communautaires afin de les inciter à réaliser l'activité de témoignages avec leurs membres (**#175 RT 4-Production d'intermédiaires; #176 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Plusieurs organismes membres animèrent l'activité, dont le Comité défense des droits d'Action-Gardien (**#177 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : animation et retour de témoignages**), mais aussi de nouveaux groupes communautaires (**#178 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : nouveaux sympathisants et renouvellement de l'intérêt des membres par la participation à la campagne**). La campagne fera l'objet de nombreuses publications sur les réseaux sociaux tout au long de l'année 2018 afin de diffuser les témoignages reçus (**#179 RT 5-Placement d'intermédiaires**).

Une chanson composée par un membre, Le Blues du tarif social, fut elle aussi largement diffusée dans les canaux de communication du MTPA et lors de l'assemblée du 2 mai 2017 (**#180 RT 4-Production d'intermédiaires; #181 RT 5-Placement d'intermédiaires**). En novembre, le MTPA gagna en crédibilité et en visibilité en étant nommé finaliste des prix Guy-Chartrand de Trajectoire Québec, anciennement Transport 2000, qui visent à souligner les efforts de groupes

⁵³ Participant #3 (2020, p. 18)

⁵⁴ Réunis en congrès en mai 2017, les membres de Projet Montréal ont appuyé l'intégration de la tarification sociale des transports collectifs dans la plate-forme du parti.



qui oeuvrent à l'amélioration de la mobilité durable au Québec (#182 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires).

Tableau 8 Chaîne de résultats transitoires 2017

Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2017-01-30	MTPA	Envoi d'une lettre demandant une consultation publique sur la tarification sociale, du mémoire déposé lors des consultations sur la loi 76 et du recueil de témoignages de la campagne Arrêt d'autobus au : - comité de transition AMT-ARTM - Ministre des Transports - maire de Montréal - responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal - président de la STM		RT 7-Représentation par des porte-parole RT 5-Placement d'intermédiaires
2017-FÉVRIER	MTPA	Lancement d'une campagne de lettres d'appui pour une consultation publique sur la tarification sociale auprès de groupes de la société civile Action-Gardien a sollicité son réseau local	Production de lettres types Circulation auprès des membres Réception de 58 lettres d'appui de différents groupes communautaires	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : Action-Gardien RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires
2017-MARS	MTPA	Offensive politique : le MTPA sollicite des rencontres avec le maire de Montréal et la nouvelle cheffe de l'opposition officielle	Discussion avec le responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal qui renouvelle l'appui de son administration et apprend au mouvement qu'il se fait alors ambassadeur de ses	RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires RT 7-Représentation par des porte-parole



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
			revendications dans son réseau	
2017-FÉVRIER	Députés du Parti Québécois	Invitation du MTPA à présenter ses revendications	Le MTPA se fait de plus en plus reconnaître comme un interlocuteur crédible et d'importance	RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires RT 7-Représentation par des porte-parole
2017-2018	Association pour la défense des droits sociaux du Québec; Fédération CJA; Coalition montréalaise des tables de quartier (CMTQ); Concertation en développement social de Verdun	Invitation du MTPA à présenter ses revendications devant diverses organisations communautaires	Le MTPA se fait de plus en plus reconnaître dans le milieu communautaire, où des acteurs divers souhaitent en savoir plus sur la revendication	RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires RT 7-Représentation par des porte-parole
2017-05-02	Membre du MTPA	Un membre du MTPA produit une chanson, Le Blues du tarif social, qui fut largement diffusée dans les canaux de communication du MTPA	Propagation de la revendication et de la réalité des membres défavorisés du mouvement	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires
2017-05-15	Transport 2000	Le MTPA joint sa voix à Transport 2000 et à 15 autres signataires dans une déclaration revendiquant la tenue de consultations sur la tarification et l'abordabilité des transports collectifs	Couverture médiatique Connexion interrégionale par alignement d'intérêts pour une consultation publique	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 11a-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2017-05	MCTPA	Le MCTPA participe à une activité de Transport 2000 à la sortie des métros, laquelle visait à sonder l'avis de la population sur la revendication d'une consultation publique	Recueillement d'avis et d'appuis afin de conforter la revendication	RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires
2017-06-01	Québec Solidaire	Suite à la déclaration avec Transport 2000, Québec Solidaire dépose une motion à l'Assemblée nationale du Québec pressant le gouvernement de demander une consultation publique sur la tarification sociale et un gel tarifaire à l'ARTM	Reprise de la revendication par un nouvel acteur d'un autre réseau	RT 9A-Alignement d'intérêts- Déplacement d'acteurs RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : revendication reprise
2017-06-06	MTPA	Organisation d'une manifestation devant l'hôtel de ville de Montréal - 80 participants - Remise des appuis récoltés à la cause de la tarification sociale au maire de Montréal (2560 signatures)	Grande couverture médiatique diffusant la revendication au public Renouvellement de l'appui du responsable des transports au comité exécutif de la Ville de Montréal	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 5-Placement d'intermédiaires RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires RT 9A-Alignement d'intérêts- Déplacement d'acteurs RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : maintien de la mobilisation des membres
2017-ÉTÉ	MTPA	Envoi des 58 lettres d'appui recueillies afin de revendiquer à l'ARTM la tenue d'une consultation publique sur la tarification sociale	Obtention d'une réponse écrite de l'ARTM : la tarification sociale fera partie des consultations publiques à venir sur la refonte tarifaire	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 9A-Alignement d'intérêts- Déplacement d'acteurs
2017-09	ARTM	L'ARTM annonce un gel tarifaire jusqu'en juillet 2018		RT 9A-Alignement d'intérêts-



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
				Déplacement d'acteurs
2017-AUTOMNE	Comité conjoint MCTPA-STM	Production d'un rapport du comité conjoint MCTPA-STM	Le MCTPA a maintenant un document prouvant la faisabilité de la tarification à Montréal	RT 4-Production d'intermédiaires RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : rapport comme joker
2015-2017	Comité conjoint MCTPA-STM	Le MCTPA intègre l'argumentaire de la STM : une augmentation du financement du transport collectif est nécessaire pour la mise en place d'une tarification sociale	Alignement des intérêts entre les 2 acteurs	RT 9A-Alignement d'intérêts- Déplacement d'acteurs
2017-AUTOMNE	MTPA	En prévision des élections municipales, envoi d'un cahier d'élection aux membres	Outillés, plusieurs membres questionnèrent leurs candidats afin qu'ils prennent position sur la revendication	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires
2017-AUTOMNE	Organisations communautaires et candidats	Le développement du transport en commun et sa tarification sont abordés dans plusieurs villes québécoises : Québec, Rimouski, Saguenay, ainsi qu'un candidat de Sherbrooke qui prit contact avec le MTPA pour s'informer	Un mouvement semble se créer dans la province en faveur de la tarification sociale, rendant plus crédible la revendication du MTPA	RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent
2017-10-03	MTPA	Publication d'une lettre ouverte dans les journaux interpellant les candidats à préciser leurs engagements	Diffusion de la revendication par les médias auprès du public	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaire
2017-11	Partis municipaux montréalais	2 partis ont intégré la tarification sociale dans leur plate-forme électorale, dont celui de la mairesse élue, et	Renouvellement de l'appui de la Ville de Montréal	RT 9A-Alignement d'intérêts- Déplacement d'acteurs



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
		s'engagèrent à discuter des solutions avec les acteurs pertinents		
2017-11	MTPA	Par lettre, le MTPA offre sa collaboration à la nouvelle administration pour la mise en place de la tarification sociale	Le MTPA tente de se placer comme un interlocuteur à considérer par la nouvelle administration en place	RT 7-Représentation par des porte-parole
2017-11	Action-Gardien	Par lettre, Action-Gardien félicite les nouveaux élus tout en leur rappelant leurs engagements locaux	Action-Gardien souhaite garantir le respect des engagements pris envers la tarification sociale	RT 7-Représentation par des porte-parole
2017-11	Trajectoire Québec	Trajectoire Québec nomme le MTPA finaliste des prix Guy-Chartrand	Gain en crédibilité et en visibilité	RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires
2017-12	MTPA	Lancement de la campagne de sensibilisation "Un tarif social, c'est juste normal!" (jusqu'en juin 2018) : - Réalisation et diffusion d'un guide d'animation	De nouveaux groupes communautaires participent à la campagne Réception de nombreux témoignages qui furent diffusés sur les réseaux sociaux en 2018	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : animation et retour de témoignages RT 5-Placement d'intermédiaires

6.8 – 2018

En janvier 2018, la tarification sociale fut implantée pour la première fois en sol québécois dans la ville de Gatineau. Cet exemple fut mobilisé par la suite dans l'argumentaire du MTPA, particulièrement en 2019 lorsque les résultats de l'expérience, fort positifs, furent diffusés (**#183 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques**). Winnipeg et New York adoptèrent aussi une tarification sociale en 2018, faisant sentir au MTPA qu'un mouvement global commençait à s'installer autour de l'idée. Plus localement, deux nouveaux organismes se joignent au comité de suivi du MTPA, soit le Comité alimentation et pauvreté (Châteauguay) et le Mouvement Action-Chômage de Montréal (**#184 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux**



et des projets qu'ils portent). Le mouvement élargit ainsi officiellement son emprise dans la région métropolitaine en mobilisant un membre de la couronne sud de Montréal.

Selon ce qu'en rapportait alors la presse, l'ARTM aurait engagé la révision de la grille tarifaire du transport collectif et elle s'intéresserait aux exemples des villes canadiennes ayant implanté une tarification sociale. Le MTPA éprouvait toutefois des difficultés d'accès à l'information sur les démarches de l'ARTM : quand les consultations auraient-elles lieu? Quels délais les organismes auraient-ils pour s'y préparer? Du côté de Montréal toutefois, le MTPA comptait alors sur un appui grandissant. Le 22 février, la nouvelle mairesse annonça la tenue d'une étude de faisabilité d'implantation d'une tarification sociale par la Commission du transport de la CMM⁵⁵ (**#185 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs : au niveau de la CMM; #186 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : palier régional/CMM**). Cette démarche avait pour but de documenter l'enjeu afin que les élus qui représentent la CMM à l'ARTM puissent prendre des décisions éclairées dans le cadre de la révision tarifaire. Satisfait de cette annonce, le MTPA envoya une lettre à la mairesse afin d'offrir son appui pour la démarche (**#187 RT 7-Représentation par des porte-parole**), ce qui se solda effectivement par une invitation à réaliser une présentation devant la Commission du transport en juin (**#188 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires; #189 RT 7-Représentation par des porte-parole**).

Avec les travaux de cette commission, il est possible de mesurer l'effet des efforts de sensibilisation à la tarification sociale faits par le passé par le MTPA. En effet, d'autres groupes déposèrent des mémoires en faveur de la tarification sociale, comme le Conseil de l'environnement de Montréal et Trajectoire Québec. Le MTPA considère d'ailleurs avoir contribué à modifier le discours de Trajectoire Québec, qui intégra progressivement la tarification sociale à ses discours et revendications⁵⁶ (**#190 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs**). En novembre, lorsque la Commission du transport soumit son rapport d'étape aux partenaires de la CMM dans le but de valider leur niveau d'adhésion à ses orientations, la Ville de Montréal et la STM déposèrent un mémoire conjoint préconisant l'instauration d'un tarif social payé par le gouvernement du Québec (**#191 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs**). La plupart des avis fournis par les villes et sociétés de transport à cette étape préconisaient un financement de la mesure par Québec, montrant ainsi une appropriation généralisée de l'idée de la tarification sociale, bien que la responsabilité de son financement était renvoyée au niveau supérieur.

Malgré ces progressions, l'ARTM annonça au printemps le dégel de la tarification et son augmentation pour juillet 2018, allant ainsi contre le souhait des organismes communautaires qui espéraient un prolongement du gel jusqu'à la conclusion des démarches d'harmonisation

⁵⁵ La Commission du transport est un organe composé d'élus de la CMM. Bien que ce soit l'ARTM qui a un pouvoir sur la mise en place d'une tarification sociale, certains élus de la CMM siègent au conseil d'administration de l'ARTM. La CMM jugeait donc important de réaliser une consultation publique sur cette question afin que les élus puissent être bien informés sur cet enjeu et qu'ils représentent l'avis de la population au sein de l'ARTM.

⁵⁶ Mouvement collectif pour un transport abordable (2017, p. 3)



tarifaire. Le MTPA répliqua en organisant un grand rassemblement en mai à la station de métro Lionel-Groulx, lequel a rassemblé de 100 à 200 personnes (**#192 RT 7-Représentation par des porte-parole; #193 RT 11A- Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : maintien de la mobilisation des membres**). L'événement fut couvert par quelques médias (**#194 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : revendication**) et une vidéo et une chanson produites lors du rassemblement furent aussi diffusées en ligne (**#195 RT 4-Production d'intermédiaires; #196 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Le MTPA profita aussi de l'occasion pour dévoiler et remettre aux participants un calendrier créé avec les témoignages reçus durant sa campagne « Un tarif social, c'est juste normal! » (**#197 RT 4-Production d'intermédiaires; #198 RT 5-Placement d'intermédiaires; #199 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent**). Ce calendrier fut aussi diffusé lors de l'intervention du MTPA à la Commission du transport de la CMM (**#200 RT 5-Placement d'intermédiaires**).

À l'occasion des élections provinciales d'octobre 2018, le MTPA invita les groupes communautaires à solliciter des engagements de leurs candidats locaux. Afin de les aider dans cette tâche, le mouvement fournit, comme à son habitude, une remise en contexte de leur revendication ainsi que des suggestions de questions (**#201 RT 4-Production d'intermédiaires; #202 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Action-Gardien a relayé ces informations dans ses réseaux en plus d'intégrer la tarification sociale au sein de son cahier de revendications pour les candidats (**#203 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires**). Le MTPA se réjouit aussi que la mairesse de Montréal ait intégré la tarification sociale et son financement adéquat au sein de sa liste de demandes pour la métropole adressées aux candidats provinciaux (**#204 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : revendication reprise; #205 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires : renforcement de la légitimité de la demande**). Au final, le MTPA fut heureux de voir que 3 des 4 partis politiques provinciaux prirent des engagements envers la tarification sociale (**#206 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs**); le parti élu au gouvernement n'avait toutefois fait aucun engagement en ce sens.

Tout de même, l'ARTM annonça en juillet que la consultation publique sur l'harmonisation tarifaire, qui inclurait aussi une réflexion sur la tarification sociale, se déroulerait l'année suivante, en juin 2019 (**#207 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs : renouvellement du souhait de 2017 d'approfondir la question**). Face à la difficulté d'obtenir des précisions quant à cette consultation, le MTPA envoya en décembre plusieurs lettres afin d'obtenir des détails et de sensibiliser à la tarification sociale différents acteurs d'influence : l'ARTM, le ministre des Transports, la ministre de la Métropole (aussi ministre déléguée au transport) ainsi que la Ville de Montréal (**#208 RT 7-Représentation par des porte-parole**). À ces lettres étaient aussi jointes des copies du calendrier des témoignages de la campagne « Un tarif social, c'est juste normal! » (**#209 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Le ministre des Transports répondit en mars 2019, annonçant la tenue d'un appel de mémoires au printemps 2019 dans le cadre de son chantier sur le financement de la mobilité et proposant un rendez-vous avec la ministre déléguée au transport.



Tableau 9 Chaîne de résultats transitoires 2018

Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2018-01	Ville de Gatineau	La ville de Gatineau devient la première à implanter la tarification sociale au Québec	Le MTPA mobilisera cet exemple concluant dans son argumentaire et dans sa mobilisation de ses troupes	RT 1- Création/Construction continue des réseaux sociotechniques
2018-01	Comité alimentation et pauvreté (Châteauguay) et le Mouvement Action-Chômage de Montréal	Comité alimentation et pauvreté (Châteauguay) et le Mouvement Action-Chômage de Montréal se joignent au comité de suivi du MTPA	Élargissement de l'emprise du mouvement dans la région métropolitaine	RT 11A- Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent
2018-02-22	Mairesse de Montréal	La nouvelle mairesse annonce la tenue d'une étude de faisabilité d'implantation d'une tarification sociale par la Commission du transport de la CMM	Intégration dans le réseau à influencer du MTPA de ce nouveau palier de gouvernance qui semble favorable à la tarification sociale	RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs : au niveau de la CMM RT 1- Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : palier régional (CMM)
2018-02-28 2018-06	MTPA	Envoi d'une lettre à la mairesse afin d'offrir son appui pour l'étude de faisabilité de la CMM	Invitation du MTPA à effectuer une présentation devant la Commission, où il en profita pour remettre le calendrier des témoignages de la campagne « Un tarif social, c'est juste normal! »	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires RT 7-Représentation par des porte-parole RT 5-Placement d'intermédiaires
2018-06	Trajectoire Québec (anciennement Transport 2000)	Trajectoire Québec dépose un mémoire en faveur de la tarification sociale lors des travaux de la Commission du transport de la CMM	Le MTPA considère avoir eu une influence dans l'intégration de la tarification sociale dans le discours de cet acteur	RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs
2018-12	Ville de Montréal et STM	Consultés sur le rapport d'étape de la Commission du transport de la CMM, la Ville de Montréal et la STM	Renouvellement de l'intérêt de la ville et du transporteur envers la tarification sociale	RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
		déposent un mémoire préconisant la mise en place d'une tarification sociale payée par Québec		
2018-05-29	MTPA	Organisation d'un grand rassemblement à la station Lionel-Groulx afin de dénoncer la hausse des tarifs de la STM prévue en juillet (100-200 personnes) - Réalisation d'une vidéo et d'une chanson	petite couverture médiatique transportant la revendication auprès du public Production d'intermédiaires qui seront rediffusés par la suite en ligne	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 11A-Extension et renforcement des réseaux et des projets qu'ils portent
2018-05-29	MTPA	Dévoilement et remise aux participants du rassemblement d'un calendrier créé avec les témoignages reçus durant sa campagne « Un tarif social, c'est juste normal! »	Création d'un intermédiaire inspirant un sentiment de fierté des membres des différentes organisations du MTPA et qui sera remis à différentes personnes d'influence par la suite	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent
2018-07	ARTM	L'ARTM annonce la tenue de la consultation publique sur l'harmonisation tarifaire, qui inclurait aussi une réflexion sur la tarification sociale, pour l'année suivante	Renouvellement de l'intérêt de cette institution envers l'étude de la tarification sociale	RT 9A-Alignement d'intérêts- Déplacement d'acteurs
2018-AUTOMNE	MTPA	En contexte électoral provincial, le MTPA incite ses membres à solliciter des engagements de leurs candidats : - Création et mise en circulation de suggestions de question et d'une remise en contexte de la revendication	Action-Gardien a intégré la tarification sociale dans son cahier de revendications	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2018-AUTOMNE	Ville de Montréal	La Ville de Montréal intègre la tarification sociale et son financement adéquat au sein de sa liste de demandes pour la métropole adressée aux candidats provinciaux	La Ville affirme son appui à la tarification sociale, renforçant ainsi la revendication	RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : revendication reprise RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires
2018-AUTOMNE	Partis politiques provinciaux	3 des 4 partis politiques provinciaux ont pris des engagements envers la tarification sociale	Élargissement des appuis à la revendication au palier provincial	RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs
2018-12	MTPA	Envoi de lettres et du calendrier de témoignages afin d'obtenir des précisions sur la consultation à venir à : - L'ARTM - Ministre des Transports - Ministre de la métropole - Ville de Montréal	Obtention d'une rencontre avec la ministre de la métropole Diffusion du calendrier	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 5-Placement d'intermédiaires

6.9 – 2019

L'année 2019 se passa dans l'attente de la consultation publique de l'ARTM et le renforcement de liens avec les paliers supérieurs de gouvernance. Dès janvier, la Commission du transport de la CMM publia son rapport de consultation qui suggérait à l'ARTM d'aller de l'avant avec une tarification sociale équivalente aux rabais alors en vigueur pour les étudiants et les aînés (**#210 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs**). La Commission publia un second rapport en février, à la demande de l'ARTM, concernant le financement des transports collectifs.

Avec ses diverses tentatives de contacts, le MTPA réussit à obtenir qu'une délégation de l'ARTM vienne les rencontrer sur leur terrain (**#211 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires**). Ainsi, le 12 mars, l'ARTM rencontra des membres défavorisés des organisations regroupées au sein du MTPA qui leur livrèrent des témoignages afin de partager leurs difficultés d'accès au transport en commun et l'impact concret de ce manque d'accès sur leur quotidien (**#212 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Des témoignages sur vidéo furent aussi diffusés et remis à la délégation (**#213 RT 4-Production d'intermédiaires; #214 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Une rencontre s'ensuivit entre l'ARTM et le comité de suivi du MTPA, laquelle fut l'occasion d'expliquer la revendication et d'obtenir plus d'information sur les consultations de l'ARTM et les hypothèses d'harmonisation des tarifs. L'ARTM était quant à elle intéressée à en savoir davantage sur l'opérationnalisation de la mesure. Cette rencontre créa un lien avec



certaines fonctionnaires de l'ARTM, lequel leur permit d'obtenir certaines informations de suivi au courant de l'année (**#215 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques**).

À la fin mars, l'ARTM lança une plate-forme en ligne intitulée « Parlons tarification » qui visait à informer la population en prévision des consultations sur les diverses formes de tarification possibles. L'ARTM profita aussi de ce lancement pour dévoiler les résultats d'un sondage réalisé auprès de ses usagers et de la population en novembre 2018. 63% des répondants se disaient alors favorables à une tarification réduite pour les plus démunis (**#216 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs : population**). D'autres activités de consultation menées entre octobre 2018 et mars 2019 avaient d'ailleurs mis au jour le besoin de faire un chantier de réflexion sur la tarification de la mobilité; l'ARTM lança donc un sondage en ligne à ce sujet, auquel le MTPA invita ses membres à participer afin de faire entendre l'importance du tarif réduit pour les plus démunis (**#217 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Le MTPA renouvela encore cette invitation à ses membres durant l'été, alors que l'ARTM lançait un autre questionnaire (Repensons la mobilité) et tenait des kiosques dans les stations de métro (**#218 RT 7-Représentation par des porte-parole**).

Le MTPA eu de maintes autres occasions de partager ses revendications en 2019 et constata même un élargissement de l'intérêt envers elles. En effet, plusieurs groupes approchèrent le MTPA afin de recevoir des délégués qui présenteraient le mouvement : Groupe d'Action pour un meilleur transport de Décider Rosemont Ensemble; MÉPAL (Mouvement d'éducation populaire autonome de Lanaudière); Table en itinérance de la Rive-Sud (**#219 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires : invitation; #220 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Le MÉPAL deviendra d'ailleurs un nouveau membre actif du MTPA (**#221 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent**). Cette organisation s'inspira d'ailleurs des divers outils du MTPA pour l'organisation d'une campagne régionale à l'automne 2019 (**#222 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires**). La Coalition montréalaise pour la tarification sociale en transport fut aussi créée par la Corporation de développement communautaire Roussillon et le Comité de lutte à la pauvreté du Grand Châteauguay (membre du comité de suivi du MTPA depuis 2018) ce qui étendit alors la revendication pour une tarification sociale dans les 4 régions couvertes par l'ARTM (**#223 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques**).

En mars, le MTPA rencontra aussi la porte-parole de Québec solidaire en matière de transports et il obtint son appui à la tarification sociale (**#224 RT 7-Représentation par des porte-parole**), celle-ci ayant été interpellée durant sa campagne électorale par des citoyens mécontents de l'accès économique aux transports collectifs (**#225 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs**). En avril, le MTPA participa à une présentation/discussion organisée par Trajectoire Québec et la Maison du développement durable, laquelle était ouverte à la population générale et portait sur la tarification sociale (**#226 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Finalement, en mai, le MTPA rencontra à nouveau des représentants de l'ARTM venus discuter de la refonte tarifaire et des consultations publiques lors d'une rencontre de la Table de concertation sur la tarification du transport en commun de Trajectoire Québec (**#227 RT 7-Représentation par des**



porte-parole). En prévision des consultations publiques, l'organisme Projet Genèse, nouvellement membre en 2019 du comité de suivi du MTPA (**#228 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent**), publia en septembre une lettre ouverte dans la presse (**#229 RT 4-Production d'intermédiaires; #230 RT 5-Placement d'intermédiaires; #231 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires**).

En attente de la consultation publique de l'ARTM, le MTPA chercha à recueillir appuis et informations pour l'écriture de son mémoire. Il lança un sondage au printemps auprès de ses organismes membres sur les coûts de transport qu'ils assument pour assurer la participation de leurs membres à leurs activités (**#232 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires : consultation**); 65 réponses furent obtenues. En mai, une campagne d'appui fut lancée avec comme objectif de recueillir la réalité et les enjeux de transport des membres provenant de divers secteurs du communautaire (**#233 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires : consultation**). Par la même occasion, le MTPA diffusa dans son réseau une brochure de vulgarisation intitulée « le tarif social 101 ». Cette dernière circula beaucoup en ligne par le biais des outils de communication du mouvement, mais aussi d'Action-Gardien. Cette brochure sera aussi intégrée à plusieurs envois à des politiciens et servira de carte de visite du mouvement, autant pour les membres du comité de suivi que pour les membres (**#234 RT 4-Production d'intermédiaires; #235 RT 5-Placement d'intermédiaires**).

Comme à l'habitude, une grande manifestation sous le thème « En route vers le tarif social » réunit une centaine de personnes en juin afin de dénoncer les hausses de tarifs, dont celui du billet unique (**#236 RT 7-Représentation par des porte-parole; #237 RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent : maintien de la mobilisation des membres**). L'invitation lancée aux médias se solda par quelques articles dans la presse écrite (**#238 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires : revendication**). En marge de l'événement, Québec solidaire manifesta dans la presse son appui au mouvement; le parti réclama aussi, à la fin juin, que les surplus budgétaires du gouvernement du Québec servent à diminuer les coûts du transport en commun (**#239 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs : appui de QS au mouvement**).

À l'automne, l'ARTM finit par annoncer le report de ses consultations publiques sur la révision des tarifs, sans préciser le nouveau calendrier de réalisation. L'ARTM aurait aussi engagé une firme externe pour évaluer les coûts de la tarification sociale selon plusieurs scénarios ; le rapport devait être déposé en décembre à son conseil d'administration. L'on observe ici une récurrence en raison du changement d'échelle d'application de la mesure, puisque l'évaluation des coûts de mise en place de la mesure a déjà été réalisée en 2013 dans l'Étude sur la tarification sociale commandée par la STM ainsi qu'avec le comité conjoint MCTPA-STM. Face à cette annonce de report, le MTPA envoya des lettres à la mairesse de Montréal ainsi qu'au président de l'ARTM en leur sollicitant des rencontres (**#240 RT 7-Représentation par des porte-parole**); le mouvement souhaitait ainsi s'assurer que la tarification sociale reste à l'ordre du jour de l'ARTM malgré les reports.



6.9.1 – Chantier sur le financement de la mobilité

Malgré les péripéties entourant les consultations publiques de l'ARTM, le gouvernement du Québec lança de son côté en janvier 2019 un cycle de consultation dans le cadre d'un Chantier sur le financement de la mobilité. Ce Chantier découlait de l'adoption en avril 2018 de la Politique de mobilité durable -2030 qui reconnaissait le besoin d'assurer la pérennisation du transport collectif. La tarification sociale faisait alors partie des enjeux que le Chantier souhaitait aborder avec la population (**#241 RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs**).

Faisant suite à sa campagne de lettres de la fin 2018, le MTPA rencontra le 11 février la ministre déléguée aux transports et ministre de la métropole (**#242 RT 7-Représentation par des porte-parole**). Il s'agissait d'une première occasion pour le Mouvement de sensibiliser un élu aussi bien situé au palier provincial. Le MTPA cherchait aussi à se faire reconnaître comme un acteur à solliciter dans le cadre du Chantier.

Au courant de 2019, les membres du MTPA se présentèrent à plusieurs rencontres de la tournée de consultation ayant lieu dans le grand Montréal (**#243 RT 7-Représentation par des porte-parole**). À l'automne, le MTPA et le Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec (TRAAQ, collectif fondé par le CAPMO) déposèrent un avis conjoint lors des audiences officielles du Chantier (**#244 RT 4-Production d'intermédiaires; #245 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Cet avis mettait en lumière l'enjeu de l'accès économique aux transports collectifs et la nécessité pour le gouvernement de réévaluer les modèles de financement du transport collectif afin de favoriser la mise en place d'une tarification sociale. Le MTPA fit aussi circuler cet avis sur ses réseaux en ligne et auprès de divers acteurs politiques stratégiques, dont la mairesse de Montréal (**#246 RT 5-Placement d'intermédiaires**).

L'écriture de cet avis a été l'occasion pour le MTPA de revisiter son argumentaire. Ainsi, le mouvement mobilisa de nouveaux documents favorables à la tarification sociale, soit des rapports et avis des Directions de la santé publique de la Montérégie et de la Capitale-Nationale ainsi qu'un bulletin du Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion du gouvernement du Québec (**#247 RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : actants non-humains en faveur**). Le MTPA sollicita aussi l'appui de groupes nationaux et régionaux en faisant circuler auprès d'eux son avis ainsi que sa brochure d'information Tarification sociale 101 (**#248 RT 5-Placement d'intermédiaires**). Le Collectif pour un Québec sans pauvreté et la Coalition montréalaise pour la tarification sociale en transport en commun offrirent leur appui, tandis que l'avis du MTPA influença les mémoires déposés par le Mouvement d'éducation populaire autonome de Lanaudière (MÉPAL) et le Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (**#249 RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires; #250 RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires**).

Bref, étant à la merci du calendrier de consultation de l'ARTM pour la suite de ses actions de revendications, le MTPA était en situation d'attente à la fin de l'année 2019.



Tableau 10 Chaîne de résultats transitoires 2019

Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
2019-01	Projet Genèse	L'organisme Projet Genèse se joint au comité de suivi du MTPA	Augmentation de l'engagement d'un membre, qui prend alors un rôle plus actif dans le mouvement	RT 11A- Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent
2019-01	Commission du transport de la CMM	Publication du rapport de la Commission du transport de la CMM : suggestion d'aller de l'avant avec une tarification sociale équivalente aux rabais en vigueur pour les aînés et étudiants	La CMM confirme ainsi sa position envers l'ARTM, laquelle est favorable au MTPA	RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs
2019-01	Gouvernement du Québec	Lancement du Chantier sur le financement de la mobilité, qui abordera notamment la tarification sociale	Le palier supérieur de gouvernement s'intéresse lui aussi à l'étude de la question	RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs
2019-02-11	MTPA	Rencontre avec la ministre déléguée aux transports et ministre de la métropole	Sensibilisation de cette élue	RT 7-Représentation par des porte-parole
2019-03-12	ARTM	Visite d'une délégation de l'ARTM au MTPA : - Discussion avec des membres des groupes - Rencontre avec le comité de suivi	Le MTPA est reconnu comme un acteur d'importance, méritant le déplacement d'une délégation de l'ARTM Création de liens avec certains fonctionnaires	RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires RT 7-Représentation par des porte-parole RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 1-Création/Construction continue des réseaux sociotechniques
2019-03	ARTM	L'ARTM dévoile les résultats d'un sondage : 63% des répondants seraient favorables à une tarification réduite pour les plus démunis	Le MTPA se réjouit de voir que sa revendication est maintenant partagée par la majorité de la population	RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs : population
2019-03	MTPA	Suite au lancement d'un sondage en ligne sur la tarification de la mobilité par	Les membres du MTPA font valoir la	RT 7-Représentation par des porte-parole



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
		l'ARTM, le MTPA invite ses membres à y participer	revendication dans le sondage	
2019-03-07	MTPA	Rencontre avec la porte-parole de Québec solidaire en matière de transports	Obtention de son appui à la tarification sociale	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 9A-Alignement d'intérêts-Déplacement d'acteurs
2019-04-	MTPA	Participation à une présentation/discussion organisée par Trajectoire Québec et la Maison du développement durable	Sensibilisation du grand public	RT 7-Représentation par des porte-parole
2019-05	MTPA	Participation à une rencontre de la Table de concertation sur la tarification du transport en commun (de Trajectoire Québec) où l'ARTM était présente	Échange sur la revendication et gain d'informations sur la suite du processus de consultation	RT 7-Représentation par des porte-parole
2019-ÉTÉ	MTPA	Suite au lancement d'un sondage en ligne sur la mobilité par l'ARTM, le MTPA invite ses membres à y participer	Les membres du MTPA font valoir la revendication dans le sondage	RT 7-Représentation par des porte-parole
2019	Membres du MTPA	Les membres du MTPA se présentent à plusieurs rencontres de la tournée de consultation du Chantier sur le financement de la mobilité ayant lieu dans le grand Montréal	Ils font entendre la revendication	RT 7-Représentation par des porte-parole
2019	Groupe d'Action pour un meilleur transport de Décider Rosemont Ensemble; MÉPAL (Lanaudière); Table en itinérance de la Rive-Sud	Invitation du MTPA à présenter ses revendications devant diverses organisations	Le MTPA se fait de plus en plus reconnaître dans le milieu communautaire Mobilisation du MEPAL dans le réseau du MTPA, qui utilisera plusieurs de ses outils pour créer une campagne localement dans Lanaudière	RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires : invitation RT 7-Représentation par des porte-parole RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des projets qu'ils portent



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
				RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires
2019-PRINTEMPS	Corporation de développement communautaire Roussillon et le Comité de lutte à la pauvreté du Grand Châteauguay	Création de la Coalition montérégienne pour la tarification sociale en transport	Nouvel acteur qui s'introduit dans le réseau élargi du MTPA Le MTPA couvre alors les 4 régions de l'ARTM	RT 1- Création/Construction continue des réseaux sociotechniques
2019-PRINTEMPS	MTPA	Lancement d'un sondage du MTPA sur les coûts de transport assumés par les organismes membres pour la participation de leurs membres à des activités	Documentation de la réalité des organismes membres Information recueillie afin de bonifier l'écriture de son mémoire pour l'ARTM 65 réponses	RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires : consultation
2019-MAI	MTPA	Lancement d'une campagne d'appui afin de recueillir la réalité et les enjeux de transport des membres provenant de divers secteurs du communautaire	Documentation de la réalité des organismes membres Information recueillie afin de bonifier l'écriture de son mémoire pour l'ARTM	RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires : consultation
2019-MAI	MTPA	Production et diffusion d'une brochure de vulgarisation intitulée « le tarif social 101 »	Introduction d'un intermédiaire vulgarisé dans le réseau qui sert de carte de visite au MTPA	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires
2019-06-04	MTPA	Organisation d'une grande manifestation sous le thème « En route vers le tarif social » afin de dénoncer les hausses de tarifs - 100 personnes présentes - Invitation aux médias	Couverture médiatique En marge de l'événement, Québec Solidaire prit un rôle actif en manifestant son appui au mouvement	RT 7-Représentation par des porte-parole RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires RT 9A-Alignement d'intérêts- Déplacement d'acteurs : prise d'un rôle actif de porte-parole RT 11A-Solidification/Extension des réseaux et des



Quand?	Qui?	Produit quoi?	Avec quelles conséquences ?	Résultats transitoires de l'action produite
				projets qu'ils portent : maintien de la mobilisation des membres
2019-09-18	Projet Genèse	Projet Genèse publie une lettre ouverte dans la presse afin de rappeler la revendication	Diffusion de la revendication par les médias auprès du public	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires
2019-10-18	MTPA et TRAAQ	le MTPA et le Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec (TRAAQ, collectif fondé par le CAPMO) déposèrent un avis conjoint lors des audiences officielles du Chantier sur le financement de la mobilité Envoi de cet avis à d'autres acteurs stratégiques	Sensibilisation des membres du chantier et d'autres acteurs stratégiques Mise à jour de l'argumentaire du MTPA par la mobilisation de divers rapports et avis en faveur de la tarification sociale	RT 4-Production d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 5-Placement d'intermédiaires RT 1- Création/Construction continue des réseaux sociotechniques : actants non-humains en faveur
2019-AUTOMNE	MTPA	Sollicitation d'appuis pour son avis à déposer lors du Chantier sur le financement de la mobilité - Diffusion de la brochure Tarification sociale 101	2 appuis récoltés, et 2 mémoires se sont inspirés de celui du MTPA	RT 5-Placement d'intermédiaires RT 6-Mise en mouvement d'intermédiaires RT 8-Solidification des porte-parole et des intermédiaires
2019-11	MTPA	Face à l'annonce de report des consultations de l'ARTM, le MTPA envoie des lettres à la mairesse de Montréal et au président de l'ARTM	Inconnu	RT 7-Représentation par des porte-parole

7 – EFFETS DES DÉMARCHES

Les démarches de revendication pour la mise en place d'une tarification sociale sont toujours en cours; les effets se font donc attendre. Toutefois, le MTPA considère avoir possiblement eu une



La production des effets de l'action intersectorielle locale dans les milieux de vie



influence sur le gel du tarif du passage unique. Aussi, le MTPA a réussi à inscrire la problématique à l'ordre du jour de plusieurs instances (STM, Ville de Montréal, CMM, ARTM). La Ville de Montréal s'est même mise à inscrire la tarification sociale dans ses plans et politiques, comme dans son Plan d'action municipal pour les personnes âgées 2018-2020⁵⁷. La tarification sociale a aussi été inscrite dans le débat public, ce que démontrent les résultats du sondage de l'ARTM en 2019 (63% de la population s'était montrée favorable). Autrement, le MTPA a réussi à créer un mouvement et une revendication à l'image des membres des organisations, où ils se reconnaissent. Le membership organisationnel du mouvement a aussi grandi, passant d'une quinzaine de membres à une quarantaine, lesquels se maintiennent aussi à travers le temps, malgré le processus de revendication qui s'étire. Aussi, le MPTA a réussi une mobilisation en faveur de la tarification sociale à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal et au-delà dans toute la province.

8 – ANALYSE DES RÉSULTATS TRANSITOIRES

8.1 – Trame récurrente d'événements

Il est possible de noter une récurrence des procédures et des démarches du MTPA. D'année en année, le mouvement organise une grande campagne annuelle d'appui, où le MTPA outille ses membres pour qu'ils fassent pression sur des organisations ou pour qu'ils organisent une activité avec leurs membres individuels. Le mouvement organise aussi une manifestation dénonçant les hausses de tarifs qui s'accompagne toujours d'une invitation aux médias et d'une diffusion de l'information via son bulletin et ses réseaux sociaux. Ces activités annuelles revêtent une grande importance pour le mouvement puisqu'elles vont chercher l'implication des membres des différents groupes, ceux pour qui le MTPA travaille à atteindre l'objectif. Ces activités permettent de conserver l'ancrage à la base de la lutte et de rappeler l'objectif sur lequel le mouvement travaille : pouvoir prendre l'autobus⁵⁸. Ces types d'activités et de médiation avec les membres individuels des organismes sont d'ailleurs bien ancrés dans les pratiques habituelles des organismes membres du comité de suivi.

Le MTPA saisit aussi chaque élection comme occasion de faire des représentations politiques. On retrouve là aussi récurrence de la même procédure en périodes électorales, inspirée du travail des groupes de défense collective des droits⁵⁹ : production de documents d'information sur l'enjeu, sensibilisation des membres à questionner les élus, manifestation afin notamment d'attirer l'attention des médias et mobiliser l'enjeu dans l'opinion publique... Bref, on vise à faire de l'éducation populaire sur l'enjeu et à obtenir l'engagement des candidats. La création d'outils pour que les membres puissent s'impliquer dans la campagne et porter la revendication est l'une des plus-values du mouvement.

⁵⁷ Ville de Montréal- Cabinet de la mairesse et du comité exécutif (2018)

⁵⁸ Participant #2 (2019, p. 23)

⁵⁹ Participant #2 (2019, p. 15)



En plus de cette trame de base d'activités, une autre trame se dessine en fonction de la conjoncture politique et des interlocuteurs du moment : comité de travail STM, représentations auprès de l'ARTM et de la CMM. Finalement, des événements ponctuels s'ajoutent ensuite selon le contexte, par exemple le dépôt de mémoires à des consultations.

8.2 –Portrait des résultats transitoires

L'étude de ce processus a mené à l'identification de 251 résultats transitoires présentés au tableau 12. Les RT les plus fréquents sont :

Tableau 11 Résultats transitoires les plus fréquents

Résultat transitoire	Occurrences	Proportion du total des RT identifiés
7-Représentation par des porte-parole	51	20%
5-Placement d'intermédiaires	39	16%
4-Production d'intermédiaires	35	14%

La plus grande part des résultats transitoires identifiés dans ce cas se situent dans la deuxième fonction des réseaux, soit Se représenter et influencer. Ainsi, la représentation par des porte-parole prit diverses formes dans ce cas : manifestations, représentations politiques, envoi de lettres. Le MTPA, bien que sujet parfois au ping-pong de ses interlocuteurs quant à qui revient la responsabilité de mettre en place une telle mesure (la Ville ou la STM? Ministère de la Solidarité sociale ou du Transport?), a su tirer son épingle du jeu en sollicitant tous les acteurs sans en viser un en particulier.

La représentation se fit également via la production d'intermédiaires qui parlent au nom du réseau, une fois placés chez des acteurs d'intérêts. Ces intermédiaires furent des mémoires, des documents servant à outiller les membres du réseau produits pour les campagnes d'appui et pour les élections, des vidéos et mêmes des chansons. Tous les intermédiaires produits furent placés, ce que démontre une association au sein d'un même événement des RT 4 et 5. Il y eu même davantage de placement (4 occurrences de plus), démontrant ainsi la réutilisation des intermédiaires par le réseau dans toutes les occasions possibles.

Notons aussi que le RT 10a-Captation de ressources est peu fréquent dans ce cas. Ce projet est une lutte pour une revendication. À priori, le réseau n'a donc pas besoin de financement pour se mettre en œuvre. Toutefois, cette absence de besoin repose aussi sur la structure du MTPA, qui compte sur les ressources humaines des organismes membres afin de faire avancer la revendication.



9 – CONCLUSION

9.1 – La contribution d’Action-Gardien

Action-Gardien serait l’une des rares tables de quartier à avoir un comité Défense collective des droits⁶⁰. Elle possédait ainsi une sensibilité pour la lutte contre l’exclusion sociale, ce qui explique que la campagne ait eu autant de résonance localement. Action-Gardien a servi de relai localement pour la campagne, mobilisant ses groupes et leurs membres pour les manifestations, les sondages ainsi que les campagnes d’appui. Action-Gardien a aussi fait don de ses ressources au MTPA, allouant du temps de travail du chargé de concertation du comité Défense collective des droits. Malgré un roulement d’employés, Action-Gardien a ainsi assuré une représentation au comité de suivi du MTPA depuis les débuts du mouvement jusqu’à la fin de l’analyse.

La contribution d’Action-Gardien s’est aussi vue par l’inclusion d’une perspective de quartier dans la revendication, notamment l’influence de l’embourgeoisement sur la déstructuration du tissu social des personnes défavorisées, le renforcement de leur isolement et l’augmentation de leurs déplacements par leur éloignement forcé des quartiers centraux, qui deviennent inabordables. L’implication d’Action-Gardien a aussi permis la diffusion de l’information dans d’autres réseaux, ce qui permettait d’aller rejoindre des personnes défavorisées qui ne fréquentent pas les groupes anti-pauvreté⁶¹.

9.2 – Réflexion sur la gratuité versus tarification sociale : source de controverse?

Existe-t-il au sein du mouvement une controverse sur la revendication, entre la gratuité et la tarification sociale⁶²?

Dès le départ, le mouvement a fait le choix de se coller au désir des membres, soit d’avoir rapidement un accès économique plus facile aux transports en commun. Il a alors été jugé réaliste de mener un combat pour obtenir, dans un premier temps, une tarification sociale; après tout, des tarifications réduites existaient déjà pour les étudiants et les aînés. Ainsi, dès le départ, la revendication de la gratuité des transports collectifs a été écartée et reléguée en sous-titre de la mission du MTPA : « dans une perspective de gratuité ». Un membre du comité de suivi mentionne que ce positionnement aurait été pris notamment face aux expériences passées du mouvement communautaire (pré-2012), où cette controverse avait fait surface et avait possiblement miné les efforts de la revendication d’un meilleur accès économique (**#251 RT 3- Traitement des controverses**).

Les acteurs présents à la formation du mouvement semblaient partir du constat que toute gratuité ne serait réalisable qu’après avoir fait comprendre l’importance de favoriser l’accès économique des plus démunis aux transports en commun. Une fois que ce gain aurait été réalisé par l’obtention d’une tarification sociale, celle-ci pourrait être améliorée et tendre vers la gratuité. Par exemple, à Calgary, les plus démunis peuvent maintenant payer aussi moins que 5\$

⁶⁰ Participant #2 (2019, p. 3)

⁶¹ Participant #2 (2019, p. 33-34)

⁶² Participant #3 (2020, p. 3; 36)



pour l'abonnement mensuel, mais cette mesure a été mise en place progressivement. La question de la gratuité est parfois relevée en assemblée générale du MTPA, mais l'argument du premier pas prend le dessus.

Le MTPA ne mène donc pas une lutte idéologique ou de principe. Les acteurs ont ici visé ce qu'ils jugeaient réalistes pour une ville comme Montréal, considérant que d'autres grandes villes l'avaient fait auparavant. De plus, le MTPA n'a pas cherché à composer une coalition qui représenterait le plus largement possible les demandes en transport du mouvement communautaire, ce qui aurait exigé de faire un compromis dans la revendication et l'aurait éloignée des besoins des membres défavorisés. Des membres du mouvement estiment que la bonne mobilisation des membres de la base, même après tant d'années, repose sur ce positionnement qui leur est toujours fidèle dans la revendication. Les gens croient que l'obtention d'un tarif social est réalisable, des gains ont été effectués et cette revendication leur parle.

En 2016, avec l'adhésion d'un groupe AQDR au comité de suivi du MTPA, cette controverse est ressortie avec le regroupement des AQDR. Les frictions ont certes donné lieu à des tentatives de rapprochement (rencontre et échange de lettres), mais le tout ne s'est soldé que par un respect mutuel des positions. Bref, il semblerait que le positionnement initial du MTPA et l'appui renouvelé envers lui par la majorité de ses membres ont fourni au mouvement une ligne directrice claire. Cela a permis au comité de suivi d'éviter de sombrer dans la controverse lorsque certains membres ou partenaires remettaient en question le but de leurs démarches.



BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie générale

- Akrich, M., Callon, M. et Latour, B. (2006). *Sociologie de la traduction : Textes fondateurs*. Paris: Presses des Mines.
- Barbier, R. (2010). Vers un modèle d'agir autonome. Dans M. Akrich, Y. Barthe, F. Muniesa & P. Mustar (dir.), *Débordements. Mélanges offerts à Michel Callon* (p. 9-12). Paris: Presses de l'École des mines.
- Baum, F. (2007). Cracking the nut of health equity: top down and bottom up pressure for action on the social determinants of health. *Promotion & Education*, 14(2), 90-95.
- Bernard, P., Charafeddine, R., Frohlich, K. L., Daniel, M., Kestens, Y. et Potvin, L. (2007). Health inequalities and place: A theoretical conception of neighbourhood. *Social Science and Medicine*, 65(9), 1839-1852. doi: <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2007.05.037>
- Bilodeau, A., Lefebvre, C., Galarneau, M. et Potvin, L. (2018). Quels sont les effets de l'action intersectorielle locale sur les milieux de vie et comment sont-ils produits? *Le Point sur... l'action intersectorielle* (Vol. 4). Montréal: Centre de recherche Léa-Roback.
- Bilodeau, A. et Potvin, L. (2018). Unpacking complexity in public health interventions with the Actor–Network Theory. *Health Promotion International*, 33(1), 173–181. doi: 10.1093/heapro/daw062
- Bourque, D. (2008). *Concertation et partenariat : entre levier et piège du développement des communautés*. Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Brandsen, T. et Karré, P. M. (2011). Hybrid organizations: No cause for concern? *International Journal of Public Administration*, 34(13), 827-836. doi: 10.1080/01900692.2011.605090
- Callon, M. (1984). Some elements of a sociology of translation: domestication of the scallops and the fishermen of St Brieuc Bay (*The Sociological Review* (Vol. 32, p. 196-233).
- Callon, M. (1988). Introduction. Dans M. Callon (dir.), *La science et ses réseaux: genèse et circulation des faits scientifiques* (p. 7-32). Paris: La Découverte.
- Chircop, A., Bassett, R. et Taylor, E. (2015). Evidence on how to practice intersectoral collaboration for health equity: a scoping review. *Critical Public Health*, 25(2), 178-191. doi: 10.1080/09581596.2014.887831
- Commission des déterminants sociaux de la santé (2009). *Comblé le fossé en une génération : instaurer l'équité en santé en agissant sur les déterminants sociaux de la santé : rapport final de la Commission des Déterminants sociaux de la Santé*. Genève: Organisation mondiale de la santé. Repéré à <https://apps.who.int/iris/handle/10665/44083>



- Demazière, D. (2007). Quelles temporalités travaillent les entretiens biographiques rétrospectifs ? *Bulletin of Sociological Methodology/Bulletin de Méthodologie Sociologique*, 93(1), 5-27. doi: 10.1177/075910630709300103
- Divay, G., Belley, S. et Prémont, M.-C. (2013). La collaboration intersectorielle : spécificités, questionnements et perspectives. Introduction : présentation du thème et des contributions à ce numéro spécial. *La revue de l'innovation : la revue de l'innovation dans le secteur public*, 18(2), 1-22.
- Duff, C. (2011). Networks, resources and agencies: On the character and production of enabling places. *Health & Place*, 17(1), 149-156. doi: 10.1016/j.healthplace.2010.09.012
- Frohlich, K. L. et Poland, B. (2007). Points of intervention in health promotion practice. Dans M. O'Neil, A. Pederson, S. Dupere & I. Rootman (dir.), *Health promotion in Canada* (2e édition^e éd., p. 347-360). Toronto, Ontario: Canadian Scholars.
- Galarneau, M., Bilodeau, A., Boucher, M., Lefebvre, C. et Potvin, L. (2017). La production des effets de l'action intersectorielle locale sur les milieux de vie : Le cas de la Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve à Montréal (p. 69). Montréal: Centre de recherche Léa-Roback sur les inégalités sociales de santé de Montréal.
- Galarneau, M., Bilodeau, A., Chabot, C., Lefebvre, C. et Potvin, L. (2017). La production des effets de l'action intersectorielle locale sur les milieux de vie : Le cas de la Table de quartier Centre-Sud à Montréal (p. 79). Montréal: Centre de recherche Léa-Roback sur les inégalités sociales de santé de Montréal.
- Krieger, N. (2008). Proximal, Distal, and the Politics of Causation: What's Level Got to Do With It? *American Journal of Public Health*, 98(2), 221-230. doi: 10.2105/AJPH.2007.111278
- Lascoumes, P. (2002). De l'utilité des controverses socio-techniques. *Journal International de Bioéthique*, 13(2), 68-79. doi: 10.3917/jib.132.0068
- Latour, B. (2006). *Changer de société, refaire de la sociologie*. Paris: La Découverte.
- Latour, B. et Stark, M. G. (1999). Fractures/Fractures: From the Concept of Network to the Concept of Attachment. *RES: Anthropology and Aesthetics*(36), 20-31.
- Lefebvre, C., Bilodeau, A., Galarneau, M. et Potvin, L. (2017). La production des effets de l'action intersectorielle locale sur les milieux de vie : Le cas de la Table de développement social de Pointe-aux-Trembles à Montréal (p. 61). Montréal: Centre de recherche Léa-Roback sur les inégalités sociales de santé de Montréal.
- Macintyre, S. (2000). The social patterning of exercise behaviours: the role of personal and local resources. *British Journal of Sports Medicine*, 34(1), 6-6. doi: 10.1136/bjism.34.1.6



Organisation mondiale de la santé (OMS) (1986). *La Charte d'Ottawa pour la promotion de la santé*. Ottawa: Santé Canada et Association canadienne de santé publique. Repéré à <https://www.canada.ca/content/dam/phac-aspc/documents/services/health-promotion/population-health/ottawa-charter-health-promotion-international-conference-on-health-promotion/chartre.pdf>

Poland, B. et Dooris, M. (2010). A green and healthy future: the settings approach to building health, equity and sustainability. *Critical Public Health*, 20(3), 281-298. doi: 10.1080/09581596.2010.502931

Poland, B., Frohlich, K. L. et Cargo, M. (2008). Context as a Fundamental Dimension of Health Promotion Program Evaluation. Dans L. Potvin & D. McQueen (dir.), *Health Promotion Evaluation Practices in the Americas. Values and Research* (p. 299-317). New-York: Springer.

Potvin, L. et Aumaitre, F. (2010). Les partenariats : espaces négociés de controverses et d'innovations. Dans L. Potvin, M. Moquet & C. Jones (dir.), *Réduire les inégalités sociales en santé* (p. 318-325). Saint-Denis: Institut national de prévention et d'éducation pour la santé.

Sooman, A. et Macintyre, S. (1995). Health and perceptions of the local environment in socially contrasting neighbourhoods in Glasgow. *Health & Place*, 1(1), 15-26. doi: [https://doi.org/10.1016/1353-8292\(95\)00003-5](https://doi.org/10.1016/1353-8292(95)00003-5)

Références locales

Action-Gardien - Table de concertation communautaire du quartier Pointe-Saint-Charles. (2005). Opération populaire d'aménagement : les Actes - Une invitation à imaginer le quartier. Montréal: Action-Gardien.

Action-Gardien - Table de concertation communautaire du quartier Pointe-Saint-Charles. (2010a). Forum en sécurité alimentaire – Aux animateurs et secrétaires d'ateliers (p. 2). Montréal: Action-Gardien.

Action-Gardien - Table de concertation communautaire du quartier Pointe-Saint-Charles. (2010b). Forum en sécurité alimentaire – bilan factuel Montréal: Action-Gardien.

Action-Gardien - Table de concertation communautaire du quartier Pointe-Saint-Charles. (2010c). La Pointe en bouche : Forum sur l'accès aux aliments à Pointe-Saint-Charles - 2 octobre 2010. Montréal: Action-Gardien.

Action-Gardien - Table de concertation communautaire du quartier Pointe-Saint-Charles. (2011a). Bilan 2010-2011. Montréal.



- Action-Gardien - Table de concertation communautaire du quartier Pointe-Saint-Charles. (2011b). Initiative intégrée en sécurité alimentaire : bilan des activités réalisées au 31 mars 2011, Mesure 1.2 : programme de soutien au développement de la sécurité alimentaire dans la région de Montréal (Direction de santé publique). Montréal: Action-Gardien.
- Carabin, F. (2018, 05/28). Le combat pour un tarif social en transport en commun se poursuit. *La Voix Pop*. Repéré à <https://journalmetro.com/actualites/1593132/le-combat-pour-un-tarif-social-en-transport-en-commun-se-poursuit/>
- Collectif pour un transport en commun abordable et accessible à Québec (CAPMO) et Mouvement pour un transport public abordable (MTPA). (2019). Le financement de la mobilité : une question d'inclusion sociale *Avis rédigé dans le cadre de l'appel de mémoire général du Chantier sur le financement de la mobilité de la Politique de mobilité*. Québec: CAPMO et MTPA.
- Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale. (2008). Les répercussions des hausses tarifaires sur les conditions de vie des personnes à faible revenu : des tarifs qui excluent... des solutions qui rassemblent. Québec: Gouvernement du Québec.
- Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (2016). *La mobilité : un droit déterminant*. Québec: Gouvernement du Québec. Repéré à <http://www.cclp.gouv.qc.ca/bulletin/nov16/page1.html>
- Conseil des Montréalaises. (2009). Pour qu'elles embarquent! avis sur l'accessibilité du transport collectif et son impact sur la qualité de vie des Montréalaises. Montréal: Ville de Montréal.
- Conseil des Montréalaises. (2012). La tarification sociale du transport en commun : Étude du cas de Calgary. Montréal: Ville de Montréal.
- Corriveau, J. (2010, 12/01). Le prix de la CAM à 72,75 \$ - La STM invoque une amélioration du service. *Le Devoir*. Repéré à <https://www.ledesvoir.com/politique/montreal/312121/le-prix-de-la-cam-a-72-75-la-stm-invoque-une-amelioration-du-service>
- Desroches, A. (2010, 10/14). Des pistes pour améliorer l'accès aux aliments dans Pointe-Saint-Charles. *La Voix Pop*. Repéré à https://nouveau.eureka.cc/PdfLink/NLvBq4JCnVLXJYyhP-7iP23b_bpBygcFHOMappP89pkR_9Lj-QPPLEOGrut7CLAtybrxHlq_4Jw1
- Direction de santé publique (2011). *Rapport du directeur de santé publique 2011 : les inégalités sociales de santé à Montréal, le chemin parcouru*. Montréal: Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Repéré à https://santemontreal.gc.ca/fileadmin/fichiers/professionnels/DRSP/Directeur/Rapports/Rapport_ISS-2011.pdf



Firme Roche ltée. (2010). Rapport final : Mandat de recherche sur la tarification sociale dans le transport en commun. Montréal: Association du transport urbain du Québec.

Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU). (2013). Où sont les engagements à lutter contre la pauvreté, à Montréal ? Repéré le 07/07/ 2020 à <https://www.frapru.qc.ca/ou-sont-les-engagements-a-lutter-contre-la-pauvrete-a-montreal/>

Gravel, J. (2018, 05/31). Mobilisation pour un tarif social. *La Voix Pop*, p. 4. Repéré à <https://journalmetro.com/local/sud-ouest/1593248/transport-en-commun-mobilisation-pour-un-tarif-social/>

Lalonde, N. (2011). La tarification du transport en commun montréalais : un enjeu central de gouvernance (p. 144). Montréal: Université de Montréal.

Larousse. (2020). flashmob, flashmobs. Repéré le 07/07 2020 à <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/flashmob/10910939>

Marchal, M. (2018, 02/22). Vers un tarif social pour le transport en commun dans le Grand Montréal. *La Voix Pop*. Repéré à <https://journalmetro.com/actualites/montreal/1417638/vers-un-tarif-social-pour-le-transport-en-commun/>

Mouvement collectif pour un transport abordable. (2013). Procès-verbal de l'assemblée du Mouvement collectif pour un transport abordable, le jeudi 16 mai 2013. Montréal: MCTPA.

Mouvement collectif pour un transport abordable. (2015). Compte-rendu du comité de suivi du MCTPA, 18 juin 2015. Montréal: MCTPA.

Mouvement collectif pour un transport abordable. (2017). Procès-verbal de la journée de réflexion-comité de suivi MTPA, Vendredi 8 septembre 2017. Montréal: MTPA.

Mouvement collectif pour un transport public abordable. (2015b). Bulletin d'information : 8e édition. Montréal: Mouvement collectif pour un transport abordable.

Mouvement collectif pour un transport public abordable. (2016a, Avril). Bulletin d'information. Repéré à <https://mctpablog.files.wordpress.com/2016/07/bulletin-mctpa-9-avril-2016.pdf>

Mouvement collectif pour un transport public abordable. (2016b). Mémoire : Projet de loi n 76 : Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Montréal: MCTPA.



Mouvement pour un transport public abordable. (2019a). Bulletin d'information : 17 e édition. Montréal: Mouvement pour un transport abordable.

Mouvement pour un transport public abordable. (2019b). Communiqué de presse: Transport en commun : Des hausses qui font mal, en route vers le tarif social ! Montréal.

Participant #1. (2019). Entretien sur les projets d'implantation de la ligne 71 et de la tarification sociale tenu le 01-08-2019 *Valeur de l'action intersectorielle locale dans la production des environnements favorables à la santé*. Montréal: Chaire Approches Communautaires et Inégalités de Santé.

Participant #2. (2019). Entretien sur le projet d'implantation d'une tarification sociale tenu le 11-12-2019 *Valeur de l'action intersectorielle locale dans la production des environnements favorables à la santé*. Montréal: Chaire Approches Communautaires et Inégalités de Santé.

Participant #3. (2020). Entretien sur le projet d'implantation d'une tarification sociale tenu le 03-02-2020 *Valeur de l'action intersectorielle locale dans la production des environnements favorables à la santé*. Montréal: Chaire Approches Communautaires et Inégalités de Santé.

Shiab, N. (2015, 09/14). Il faut travailler toujours plus pour monter dans l'autobus. *Journal Métro*. Repéré à <https://journalmetro.com/actualites/montreal/840636/il-faut-travailler-toujours-plus-pour-monter-dans-lautobus/>

Smereka, M. (2019, 01/17). Le juste prix pour une tarification du transport en commun. *Le Canada Français*, p. B-6. Repéré à https://nouveau.eureka.cc/PdfLink/NLvBq4JCnVLXJYyhP-7iP23b_bpBygcfHOMappP89pmyPkTKFJEoNgGFDDb4c-XBwilwVIha2ql1

St-Onge, S. (2018, 12/23). Transport en commun: une «tarification sociale» souhaitée par un collectif. *Le Soleil*. Repéré à <https://www.lesoleil.com/actualite/transport-en-commun-une-tarification-sociale-souhaitee-par-un-collectif-ef9393ea55b791ae83653189cca67eab>

Table Action-Gardien. (2012). La Pointe en bouche : pour un meilleur accès aux aliments. Montréal.

Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP). (2013). La mobilité durable passe par le droit à la mobilité! *Mémoire présenté dans le cadre des consultations publiques sur la Politique de mobilité durable*. Montréal.

Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP). (2015). Note historique : La Cherté du Transport en commun (2003 à 2015). Montréal: TROVEP.



Ville de Montréal- Cabinet de la mairesse et du comité exécutif. (2018). Plan d'action municipal pour les personnes âgées 2018-2020 -Montréal déploie une quarantaine d'actions visant à améliorer la qualité de vie des personnes âgées. Montréal: Canada NewsWire.

Ville de Montréal. (2020). La pauvreté à Montréal : Les données relatives à la pauvreté à Montréal. Repéré le 6 juillet 2020 à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8258,90427808&_dad=portal&_schema=PORTAL

Uncategorized References

Mouvement collectif pour un transport public abordable. (2015a, Décembre). Bulletin d'information : 8e édition. Repéré à <https://mctpablog.files.wordpress.com/2016/07/bulletin-mctpa-8-dc3a9cembre-2015.pdf>



ANNEXE 1 – CUEILLETTE DE DONNÉES

Deux types de données ont été collectés.

- 1) La principale source de données était constituée de documents écrits : documents administratifs, documents gouvernementaux et médias (voir le Tableau 12 pour plus de détails). Figée dans la temporalité de leur création, l'étude de ces documents permet de restituer les détails fins de chaque cas, d'identifier les événements critiques du processus et de produire une première modélisation qui consiste en la chronologie du système d'action.
- 2) Ces chronologies ont été utilisées pour préparer et mener des entretiens individuels approfondis avec les acteurs clés de ces événements. Les entretiens ont été utilisés comme une source secondaire de données pour valider et compléter l'analyse documentaire, en suivant la logique de reconnaissance et de validation des événements plutôt que leur réminiscence (Demazière, 2007).

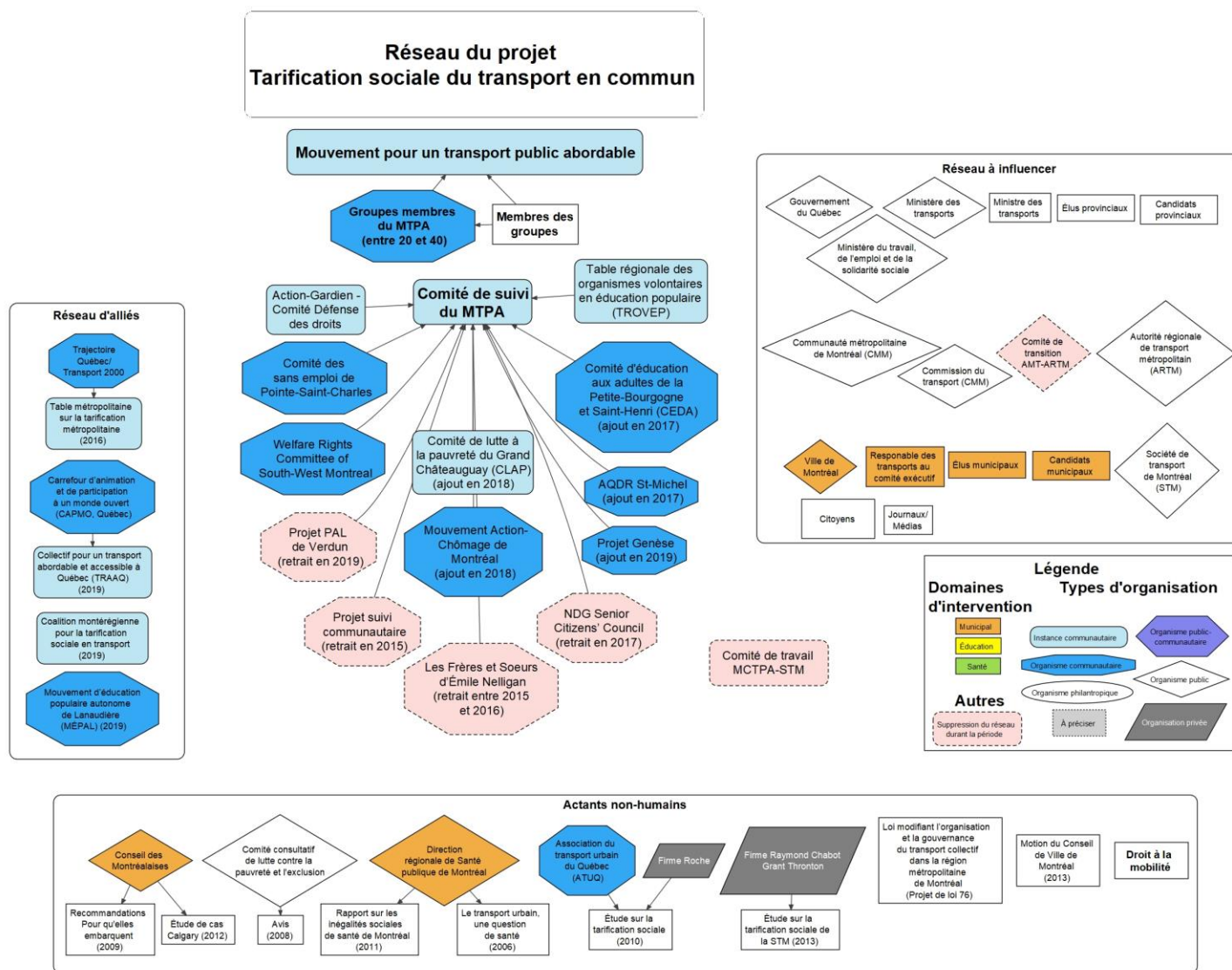
Le Tableau 12 présente l'ensemble des données collectées. En outre, des entretiens individuels ou collectifs, ou des lectures commentées par les mêmes acteurs, ont été utilisés pour valider l'interprétation des événements critiques en termes de résultats transitoires.

Tableau 12 Types et distribution des sources pour le cas tarification sociale du transport en commun

Types et distribution des sources		Quantité consultée
Documents administratifs	Procès-verbaux de rencontres	79
	Plans d'action et bilan d'activités	18
	Correspondence (courriels et lettres)	14
	Documents de travail	35
Médias	Articles de journaux et communiqués de presse	217
	Documents et pages web de présentation des projets	59
	Bulletins, infolettres et publications sur les réseaux sociaux	111
	Politiques gouvernementales et lois	-
	Entretiens individuels (1h30-2h chacun)	5
	Autres sources*	21
* Par exemple : des notes d'observation, des sites web autres que ceux directement liés aux projets, de la littérature grise telle que des rapports institutionnels, des livres, des vidéos d'événements tels que des conseils d'arrondissement ou des réunions de conseil d'administration.		



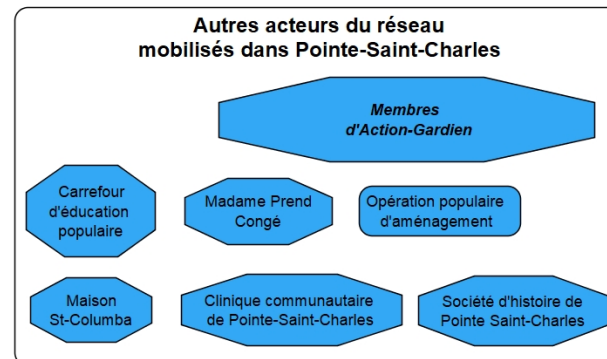
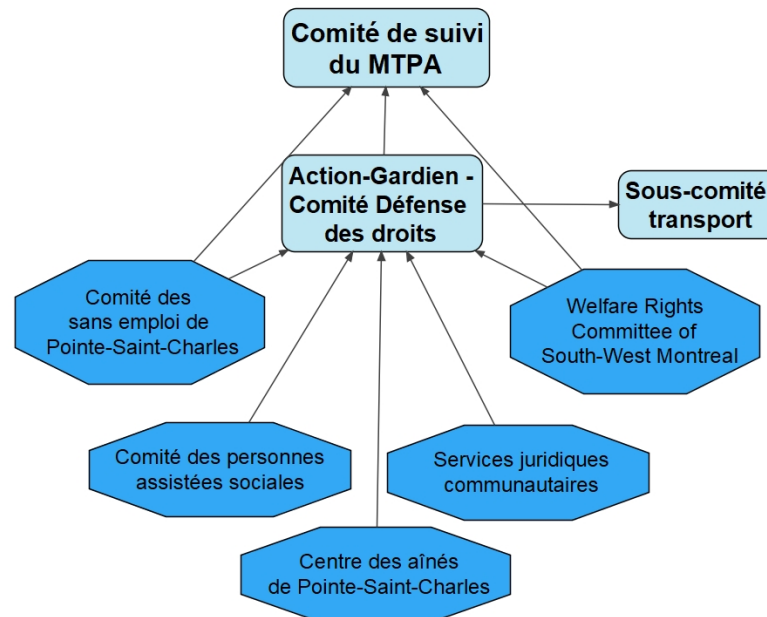
ANNEXE 2 – CARTOGRAPHIE DES ACTEURS



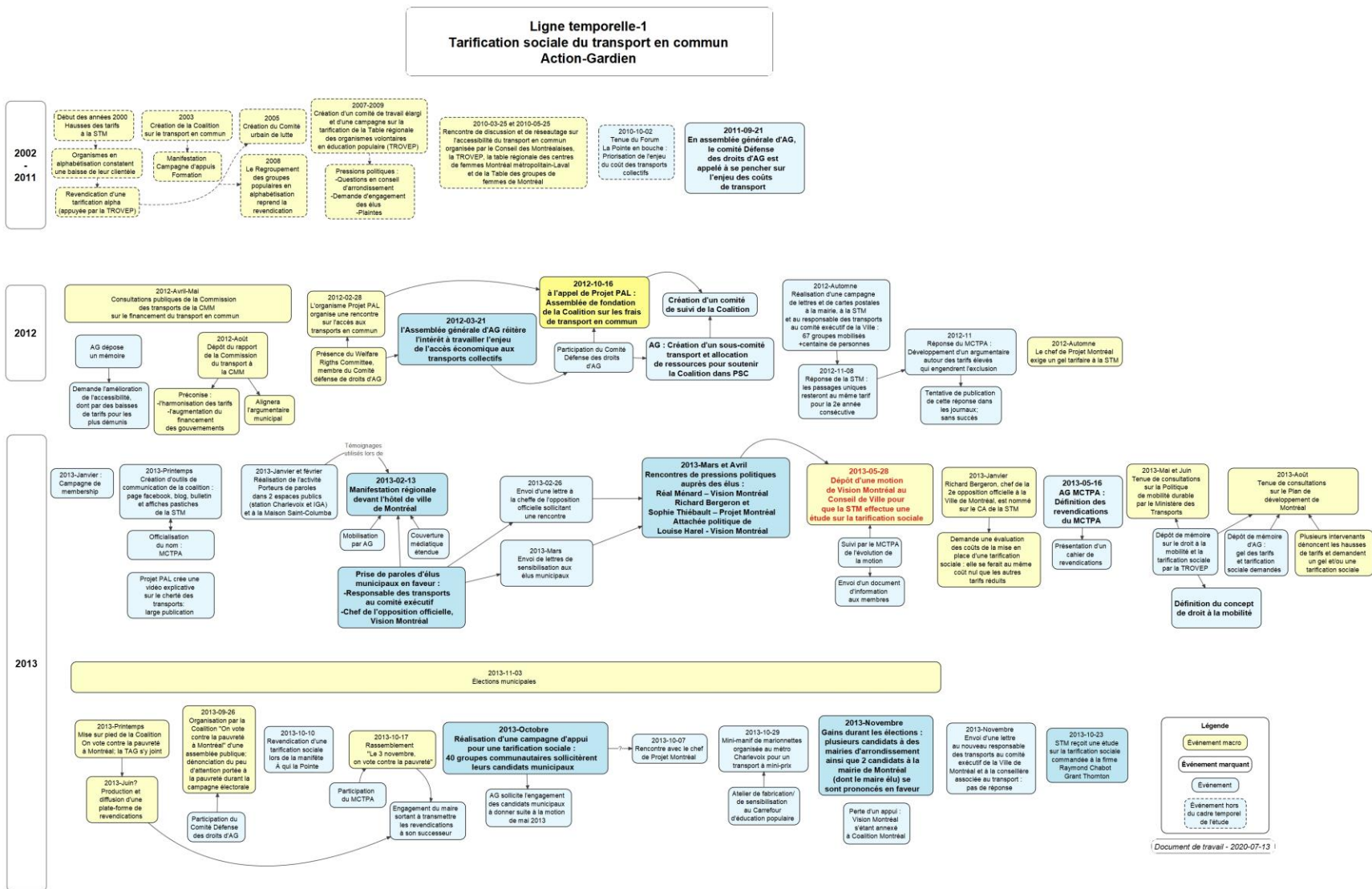
La production des effets de l'action intersectorielle locale dans les milieux de vie



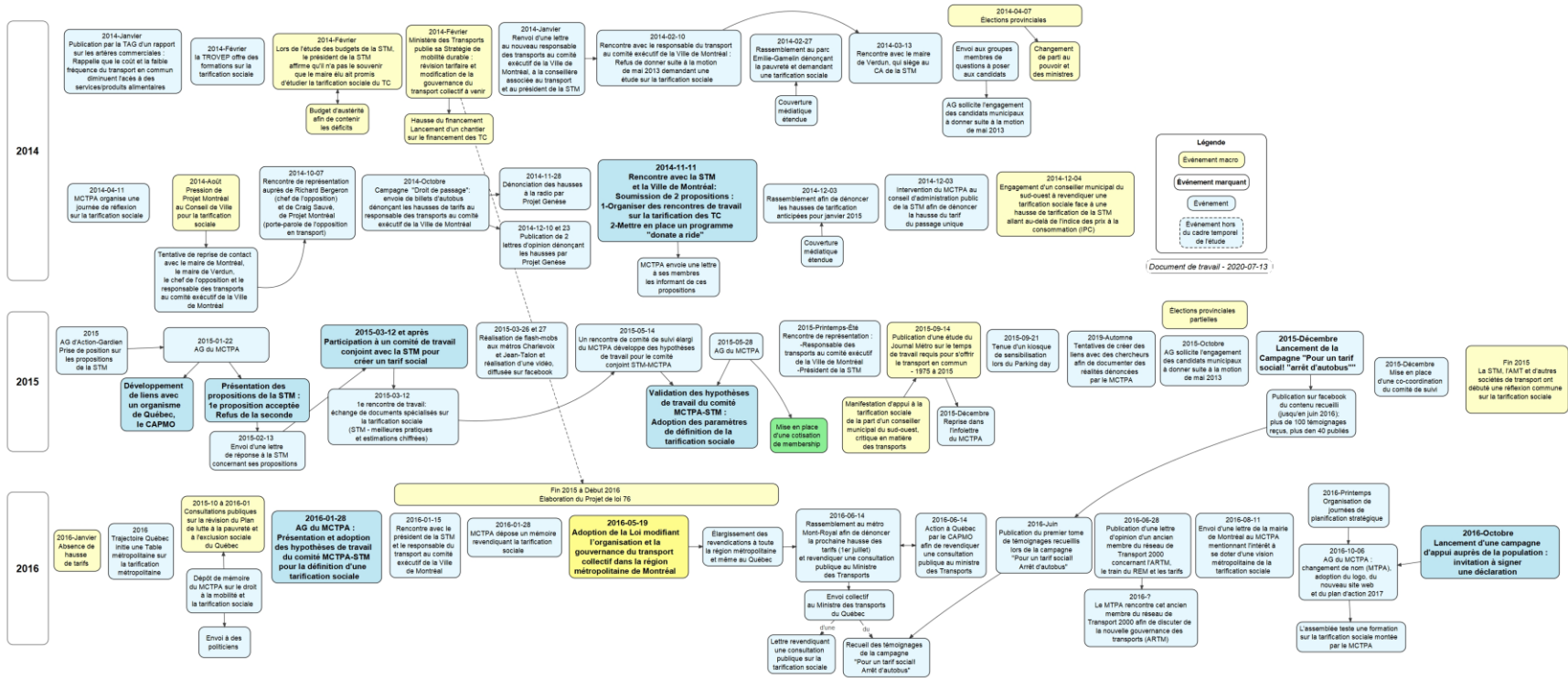
Réseau du projet dans Pointe-Saint-Charles Tarification sociale du transport en commun



ANNEXE 3 – LIGNES DU TEMPS DU PROJET



Ligne temporelle-2 Tarification sociale du transport en commun Action-Gardien



La production des effets de l'action intersectorielle locale dans les milieux de vie



Ligne temporelle-3

