

L'industrie de la pauvreté

Pierre Péloquin

La compétition est vive sur le marché de l'emploi. À Montréal, il est plus difficile pour un jeune, issu de quartier pauvre, de lutter à armes égales et sortir de sa pauvreté endémique. Naître pauvre et mourir pauvre, est-ce une obligation?

Le jeune défavorisé a de la compétition dans son groupe d'âge. Immigrants, jeunes des autres provinces venus s'installer dans la métropole, jeunes des autres régions du Québec, jeunes des banlieues.

Devant cette forte compétition, le jeune défavorisé part avec deux handicaps contre lui. Le premier, l'inertie culturelle, suppose que le jeune d'un quartier pauvre sort moins souvent de son quartier. Le second, l'effondrement du secteur manufacturier, diminue l'offre d'emploi dans son environnement. Le jeune, s'il veut trouver un emploi, doit sortir de son quartier. Il n'y a tout simplement pas de travail pour lui à proximité! Mais encore faut-il le laisser sortir...

Un des problèmes majeurs, c'est l'inertie culturelle des animateurs de l'industrie de la pauvreté, qui ont le même problème que leurs clients: ils ne sortent pas de leur cour. L'industrie de la pauvreté? Ce sont ces organismes qui obtiennent des fonds du gouvernement pour venir en aide aux démunis. L'industrie a ses professionnels, ses intervenants, son lobby officiel avec le Chantier de l'économie sociale. Tous ces gens ne peuvent s'occuper que des personnes présentes sur un territoire bien précis. Leur façon de vivre, d'opérer, n'est pas basée sur le déplacement.

Pour cette industrie, si tu gardes tes pauvres dans ton quartier, tu gardes tes subventions. Plus tu as de pauvres, plus tu reçois de l'argent. Car les subventions sont ciblées sur les indicateurs de pauvreté. Donc pour conserver ce financement, les gens du quartier ne doivent pas s'enrichir.

Mais avec les des conditions de vie qui s'améliorent et notre taux de chômage au plus bas depuis les 10 dernières années, l'industrie crie famine. Veut-elle vraiment aider les jeunes à améliorer leur sort? En a-t-elle les moyens?

Des jeunes plus mobiles

Les jeunes en provenance de l'extérieur de Montréal sont plus mobiles que ceux des quartiers pauvres. Ils vont gagner la compétition, rafler les emplois disponibles. Il convient donc d'aider les perdants. Sinon, ils demeureront perdants.

Il faudrait que les jeunes décrocheurs, les jeunes adultes chômeurs et les élèves du secondaire obtiennent une passe de transport en commun gratuite. Le jeune chômeur, qui s'inscrit au Centre local d'emploi, devrait obtenir un titre de transport. Comme le jeune n'a pas envie de sortir de son quartier, il n'achètera pas la carte mensuelle à 63\$.

Un transport en commun plus cher?

Est-il normal que, depuis 2002, la Société des Transports de Montréal (STM) ait augmenté ses tarifs de 26%? Encore cette année, la Ville de Montréal a annoncé une autre augmentation tarifaire. La Ville veut régler ses problèmes de finances publiques et de relations de travail sur le dos des usagers du transport en commun.

Les raisons avancées pour justifier une nouvelle augmentation sont l'indexation des salaires prévus à la convention collective, les lois sur l'équité salariale et les congés parentaux, la hausse

du prix de l'essence et la hausse du nombre de déplacements pour le transport adapté. Des raisons qui n'ont rien à voir avec le transport en commun...

Pourquoi ne pas faire comme Londres? Que ceux qui doivent se rendre sur l'île paient. Ceux qui vont y flâner n'iront plus. Ou ils iront en métro, en bus. L'argent des véhicules payants permettrait que certaines couches de la société ne paient pas pour le transport en commun. Certaines lignes, certains jours, pourraient être gratuites. Ce qui pourrait favoriser le commerce la fin de semaine, par exemple.

Autre exemple, celui de l'université de Sherbrooke. Le transport en commun est gratuit pour tous ses étudiants. Après environ 2 ans d'expérience, les étudiants utilisent la voiture de 40 à 60% moins qu'auparavant. Ça désengorge le trafic, oblige la Ville de Sherbrooke à assurer un service de meilleure qualité en raison d'un plus grand nombre d'utilisateurs et l'université songe construire de nouveaux bâtiments à la place de stationnements. Comme quoi, en fournissant le transport gratuit à certains, tous deviennent gagnants.

Pierre Péloquin est économiste. Il a commencé à la fin des années 1970 dans les Cantons de l'Est à l'époque où la récession poussait les entreprises vers la faillite. Il voyait à la relance ou au recyclage de ces compagnies en difficultés financières. Suite à la crise économique de 1987, son aide est demandée pour redresser la barre des caisses de retraites de la Ville de Montréal.

En plus d'agir comme consultant, M. Péloquin a enseigné en économie pendant 15 ans à l'Université du Québec à Montréal (UQAM).

publié dans Reflet de société, 9 novembre 2006