

# En voiture !

**Passagers seuls vivant dans le train de l'aide sociale au Nouveau-Brunswick**



**Front commun pour la justice sociale  
du N.-B.**



LET'S MEND OUR  
SOCIAL NET!

RÉPARONS NOTRE  
FILET SOCIAL!

**Septembre 2018**

Texte rédigé par Jean-Claude Basque et Robert MacKay

Mise en page : Rachel Richard

Entrevues menées par Auréa Cormier, Nigam Khanal et Robert MacKay.

*Note : Les noms des personnes ont été modifiés pour protéger leur identité.*

***Le Front commun pour la justice sociale est une des plus importantes organisations démocratique et populaire au NB. Il compte environ 75,000 membres individuels et collectifs. Il regroupe des individus et des organisations locales, régionales et provinciales travaillant ensemble à l'élimination de la pauvreté***

Téléphone : (506) 855-8777

Courriel : [fcjsnb@nbnet.ca](mailto:fcjsnb@nbnet.ca)

Site web : [www .frontnb.ca](http://www.frontnb.ca)

## Table des matières

<b>1. En voiture!</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Les passagers</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Une journée dans leur vie</b> .....	<b>7</b>
<b>4. La lutte pour demeurer sur les rails</b> .....	<b>9</b>
<b>5. Améliorer le voyage</b> .....	<b>10</b>
a) Les revenus .....	<b>10</b>
b) Revenus par rapport à la Mesure du panier de consommation .....	<b>11</b>
c) Revenus par rapport à l'érosion du pouvoir d'achat .....	<b>12</b>
<b>6. Une conversation sur la voie d'évitement</b> .....	<b>13</b>
a) Revenus.....	<b>13</b>
b) Politiques.....	<b>13</b>
c) Logement .....	<b>15</b>
<b>d) Préjugés</b> .....	<b>15</b>
<b>7. Fin du voyage, mais non la fin de la ligne</b> .....	<b>16</b>

*La pauvreté n'est pas un accident. Comme l'esclavage et l'apartheid, elle a été faite par l'homme et peut être supprimée par des actions communes à l'humanité. — Nelson Mandela*

## **En voiture !**

### **Passagers seuls vivant dans le train de l'aide sociale au Nouveau-Brunswick**

## **En voiture !**

En septembre 2018, mon ami et moi avons décidé de faire un voyage autour de la province afin de découvrir quel genre de citoyens et de citoyennes voyageait pendant cette période de l'année. Nous voulions voyager sur l'Océan en provenance d'Halifax étant donné qu'il est plus moderne et rapide, mais nous avons bientôt réalisé qu'il ne circule pas tous les jours et ne fait que le trajet Sackville-Campbellton.

Nous avons alors consulté Google pour voir si le bon vieux train de l'Aide Sociale était encore en fonction et s'il faisait encore des arrêts autour de la province. En effet, tel était le cas.

À la gare de Moncton, l'agente de réservations était très loquace et nous a même fourni des renseignements de base à propos de l'achalandage et des différentes catégories de sièges disponibles à bord du train. Nous avons appris qu'il y avait, en moyenne, 36 232 passagers, des hommes, femmes et enfants qui prenaient le train chaque mois. De ce nombre, 6 863 passagers se classaient dans la catégorie de « Prestations prolongées », ce qui veut dire qu'ils étaient des « personnes certifiées handicapées », et 29 318 passagers se classaient dans la catégorie d'« Aide transitoire ». Il semble que le Programme d'aide transitoire se divise en trois sous-catégories : le célibataire employable, le célibataire inapte au travail et un troisième groupe composé de couples, avec ou sans enfant.

L'agente a consulté son ordinateur et nous a informé que nous étions chanceux, puisqu'il ne restait que deux sièges, mais il fallait faire vite puisque le train partait à 15 h et nous n'avions plus que quelques minutes. Au moment de payer, elle nous a mentionné qu'aujourd'hui le train de l'Aide Sociale était rempli et que le tiers des passagers se composait de 6 176 hommes et de 3 683 femmes, tous et toutes célibataires.

## Les passagers

Nous avons alors ramassé notre petit sac de voyage et nous avons rapidement monté à bord. Il nous a fallu un peu de temps pour trouver nos sièges, puisque les voitures étaient bondées. Enfin, nous avons trouvé place entre deux passagers d'âge moyen. Après un certain temps, nous avons décidé d'engager une conversation avec eux. Pendant notre voyage, nous avons réussi à discuter avec quatorze passagers.

Nous avons appris que les passagers seuls aptes au travail reçoivent des revenus de base de 537 \$ par mois et ceux incapables de travailler reçoivent 576 \$ par mois. On a discuté avec huit hommes et six femmes. Trois passagers étaient dans la trentaine, trois dans la quarantaine, quatre dans la cinquantaine et quatre dans la soixantaine. Sept passagers étaient anglophones et sept étaient francophones. Huit d'entre eux habitaient des maisons de chambres à louer, tandis que les autres habitaient un appartement. Les raisons pour lesquelles ils se déplacent sur le train de l'Aide Sociale sont variées : une maladie mentale; un accident désastreux; la rupture d'une relation de couple; un faible niveau d'études; une mère adolescente; et problèmes liés au système de justice.

En poursuivant notre conversation, nous comprenons mieux les diverses situations qui expliquent les raisons pour lesquelles un passager a besoin du train de l'Aide Sociale pour survivre. Les noms ont été changés afin de protéger leur identité.

*Jane a eu un accident et a des brûlures du troisième degré sur 75 % de sa surface corporelle. Son rétablissement a duré cinq ans. À la fin, elle a perdu sa maison et elle habite maintenant une chambre.*

*Rob a récemment été libéré de la prison et il a un problème de toxicomanie. Il demeure chez des amis où il dort sur le divan.*

*Mary est une femme d'âge mûr qui a fréquenté l'école jusqu'à la neuvième année; par conséquent, elle a de la difficulté à décrocher un emploi.*

*Steven est un homme d'âge mûr qui a des problèmes de santé mentale et ne peut pas travailler.*

*Le mariage de Paul a éclaté, et il a des problèmes de santé mentale. Il habite une grande maison de chambres à louer qui compte 19 unités. La cuisine et la salle de bain sont partagées et il n'y a pas de salle de repas commune.*

*Thérèse est dans la trentaine et habitait un appartement. Après avoir rejeté les avances sexuelles du propriétaire, elle a reçu un avis d'expulsion. Elle a dû fuir*

*son appartement et abandonner tous ses biens pour trouver refuge dans une maison de transition pour les femmes battues où elle a passé deux mois.*

Selon eux, il y a un certain nombre de personnes dans la société qui considère qu'ils voyagent sur le train de l'assistance sociale parce qu'ils veulent mener une belle vie. En réalité, la grande majorité d'entre eux n'ont pas de choix.

## **Une journée dans leur vie**

En septembre 2017, une autre personne du Front commun pour la justice sociale a entrepris un semblable voyage avec des passagers différents et a publié une étude intitulée *Vivre avec un handicap dans la pauvreté extrême au Nouveau-Brunswick*. Selon l'étude, « les chiffres à eux seuls ne pourraient pas nous raconter plusieurs des situations que les personnes vivant avec des handicaps sévères et à faible revenu vivent au quotidien. »

Nous continuons de croire aux paroles de nos passagers et passagères et c'est pourquoi nous les partageons avec vous.

- Les gens ont une certaine perception des passagers de l'aide sociale. Ils pensent qu'ils sont paresseux ou qu'ils ne sont bons à rien, mais ils ne comprennent pas qu'on est obligé de vivre en pauvreté.
- Ma femme m'a quitté. J'étais déçu. J'ai déménagé dans une maison de chambres à louer. Voilà la source des problèmes : tout le monde prend des drogues et consomme trop d'alcool. Il faut éviter les autres.
- Personne ne peut vivre de 537 \$ par mois!
- On doit habiter une maison de chambres à louer; on n'a pas le choix.
- On paie le loyer et il ne reste plus rien.
- La vie coûte cher... tout coûte plus cher!
- Je ne fais que survivre.
- Comme tout le monde, je me débrouille.
- Ma cuisine a à peu près les mêmes dimensions que cette table.
- L'hiver est beaucoup plus difficile.
- De temps en temps, ma famille m'offre de l'aide.
- Je suis le mouton noir de la famille.
- Les gens m'énervent presque autant que je les énerve.
- Je remercie Dieu pour les endroits comme celui-ci. (une soupe populaire)
- Nous préférons ne pas en profiter, car d'autres personnes ont des besoins plus criants. (au sujet des services d'un organisme social)

À maintes reprises, nous avons entendu qu'il faut un revenu suffisant pour vivre dans un domicile bien maintenu et profiter d'une bonne qualité de vie. Pour les passagers qui ne touchent que 537 \$ ou 576 \$ par mois, le seul logement abordable est dans une maison de chambres à louer. Dans un tel logement, on

vit avec des inconnus plutôt qu'avec des membres de sa famille, et bon nombre d'entre eux ont des problèmes physiques ou psychologiques. Il est peu possible de collaborer pour viser des objectifs communs.

Par conséquent, les passagers seuls aptes à travailler et ceux qui ne peuvent pas travailler vivent souvent dans des logements délabrés et sales qui sont envahis par des souris, des blattes, des punaises et d'autres bestioles.

Une chaîne n'est pas plus forte que son maillon le plus faible. De la même façon, un espace commun n'est pas plus propre et agréable que la partie entretenue par le passager qui se comporte moins bien que tous les autres. C'est pourquoi les salles de bain, les cuisines, les douches et les salles de jeu (s'il y en a) ne figurent jamais dans les magazines de décor intérieur, comme *Better Homes and Garden*.

Voici quelques exemples qui nous ont été relatés :

#### Salles de bain :

- Les gens font leurs petites affaires à l'extérieur de la cuvette plutôt que dans celle-ci ou elles oublient de tirer la chasse d'eau ou de nettoyer régulièrement la cuvette.
- On a parfois l'impression que ses mains sont plus sales quand on sort de la toilette que quand on y entre, car les poignées du lavabo et de la porte ne sont jamais propres.
- Que faire si on doit aller à la toilette quand un autre prend une douche?
- Que faire si un autre passager vole le rideau de douche parce qu'elle a décidé qu'elle a davantage besoin d'une bâche de plastique que vous avez besoin d'une douche?

#### Cuisines :

- Que faire si tout le monde veut faire de la cuisine en même temps?
- Comment peut-on convaincre quelqu'un de nettoyer s'il ne veut pas le faire?
- À quelle fréquence le détecteur de fumée sonne-t-il en raison d'aliments oubliés sur la cuisinière?
- Ce n'est pas tout le monde qui aime l'odeur du repas d'un autre, même s'il est préparé comme il faut.



## La lutte pour demeurer sur les rails

Au moment où le train est entré dans un tunnel, certains passagers avec qui on avait parlé ont mentionné le stress quotidien qu'ils subissaient parce qu'ils doivent se déplacer continuellement,

« *C'est certainement une lutte constante pour moi de demeurer sur la bonne voie,* » avoue Steven.

Pour eux, il est typique d'être témoin chaque jour d'agressivité, de colère et même de folie, que ce soit dans sa propre chambre ou dans une aire commune.

*On est souvent réveillé pendant la nuit par des passagers qui ont des cauchemars et qu'on ne peut pas rassurer, par des passagers qui se battent entre elles ou par des passagers dehors qui demandent aux gens à l'intérieur de leur ouvrir la porte, la situation est difficile,* continue Jane.

Ils ont partagé avec nous que de nombreux passagers ont vécu des difficultés à long terme ou ont des problèmes douloureux à court terme qui peuvent entraîner une dépression, de la désillusion ou du désespoir. Ils ont mentionné le recours aux stratégies suivantes que certains utilisent pour pallier cette situation : la toxicomanie; l'alcoolisme; la violence physique, verbale ou psychologique.

La situation est renforcée par les attentes sociales dans la société occidentale voulant que les gens soient autonomes, qu'ils fassent des progrès dans leur carrière et accumulent des revenus et des possessions, qu'ils aient le bon nombre d'enfants et qu'ils possèdent la maison qu'il faut ainsi que les autres signes visibles de la réussite.

Il est certain pour eux que vivre dans la pauvreté conduit à un sentiment de culpabilité ou d'infériorité parce qu'ils n'arrivent pas à satisfaire aux attentes. Ils éprouvent peut-être les sentiments suivants : se remettent en question ou doutent d'eux-mêmes; ils ont l'impression d'imposer un fardeau aux contribuables ou à la société en général parce qu'ils dépendent de dons ou de services sociaux; ils se sentent déconnectés de leur famille et de leurs amis et se trouvent à l'écart des autres; ils sont anxieux en raison de l'incertitude économique, de la difficulté à joindre les deux bouts chaque mois et de leur sécurité personnelle et physique précaire dans un lieu dangereux.

Les questions qui ont été soulevées sont :

*Comment peut-on maintenir une attitude positive et faire des progrès lorsqu'on dépend du train de l'aide sociale? Comment peut-on maintenir la morale quand*

*on se dépêche pour aller à un entretien d'embauche, mais qu'on ne peut pas avoir accès à la salle de bain pour prendre une douche parce que quelqu'un essaie de nettoyer la salle de bain et le couloir inondés? Et où va-t-on pour de l'aide?*

Lorsque de tels passagers cherchent de l'aide, ils peuvent éprouver d'autres sentiments, tels que l'impression qu'ils sont jugés ou stigmatisés parce qu'ils sont « fous » ou « nécessiteux » ou qu'ils ne peuvent pas s'adapter et réussir dans le monde moderne. Ils peuvent avoir peur d'une mort prématurée en raison des soins qu'ils reçoivent pour répondre à leurs besoins psychologiques.

La situation peut sembler écrasante et être écrasante.

Cependant, pour plusieurs passagers, il y a quand même de l'espoir. Les êtres humains sont forts. S'ils reçoivent des soutiens convenables, ils peuvent se rétablir et se remettre de situations difficiles ou de problèmes de santé.

Les gens opprimés ont une forme puissante de savoir empirique qui, si la société au sens large s'en rend compte et en profite, peut vaincre les préjugés. Dans des conditions propices, un tel savoir peut transformer le problème en solution.

## **Améliorer le voyage**

Nous avons du temps libre, donc nous avons décidé d'y aller plus en profondeur et de nous renseigner davantage sur la situation de nos compagnons de voyage. En nous servant encore une fois de Google, nous avons découvert une foule d'information que nous voulons partager avec vous nos constatations.

### ***a) Leurs revenus***

L'ensemble des hommes et des femmes voyageant sur ce train tombent dans la catégorie des gens à faible revenu selon la Mesure du panier de consommation (2016). Personne d'entre eux ne peut répondre à ses besoins de base en matière de nourriture, de logement, de transport, de vêtements et ainsi de suite. Comme le montre le tableau 1, ils sont dans une position déficitaire chaque année et doivent vivre dans l'incertitude économique constante.

Le revenu des deux catégories de passagers avec qui nous avons discuté est des plus faibles. Le taux mensuel de base pour un passager seul apte au travail s'élève à 537 \$. Si nous y ajoutons le remboursement de la TPS-TVH de 584 \$, son revenu annuel total s'élève à 7 028 \$. Le taux mensuel de base pour le passager seul incapable de travailler s'élève à 576 \$, et si nous y ajoutons le

remboursement de la TPS-TVH, son revenu annuel total s'élève à 7 488 \$.  
(Tableau 1)

**Tableau 1. Revenu annuel (2017) pour diverses catégories de passagers d'aide sociale et la Mesure du panier de consommation (2016). (\$)**

<b>Catégorie</b>	<b>Revenus annuels</b>	<b>Mesure du panier de consommation 2016</b> <b>(Seuil de la pauvreté)</b>	<b>Déficit annuel</b>
<b>Seul, apte au travail</b>	7 028	19 296	<b>- 12 268</b>
<b>Seul, incapable de travailler</b>	7 488	19 296	<b>- 11 808</b>

Sources : Ministère du Développement social et Statistique Canada, CANSIM 11-10-0230-01

### ***b) Revenus par rapport à la Mesure du panier de consommation***

Pour mieux saisir la situation économique désastreuse de ces deux catégories de passagers, nous avons comparé leur revenu annuel à la Mesure du panier de consommation. La Mesure du panier de consommation élaborée par Emploi et Développement Canada désigne *la mesure de faible revenu fondée sur le coût d'un panier de biens et de services correspondant à un niveau de vie de base*<sup>1</sup>. La mesure n'est pas considérée comme un seuil officiel de la pauvreté, mais de nombreux organismes, tels que le Front commun pour la justice sociale du Nouveau-Brunswick, considère qu'il s'agit d'un seuil de la pauvreté.

Selon le tableau 1, le revenu annuel total d'un passager seul apte au travail qui reçoit des prestations s'élève à 7 028 \$, et la Mesure du panier de consommation de 2016 (les dernières données) est de 19 296 \$; par conséquent, le déficit annuel qu'affiche ce passager seul apte au travail est de 12 268 \$. Quant au passager seul incapable de travailler qui reçoit des prestations, son revenu annuel total s'élève à 7 488 \$, et la Mesure du panier de consommation est de 19 296 \$; il affiche donc un déficit annuel de 11 808 \$.

Il est très évident que tous les passagers sur ce train vivent sous le seuil de la pauvreté.

<sup>1</sup> Définition de la Mesure du panier de consommation selon Statistique Canada

***c) Revenu par rapport à l'érosion par l'inflation du pouvoir d'achat***

Au cours des huit dernières années, le taux de base (soit 537 \$ par mois) pour les passagers seuls aptes au travail est demeuré inchangé malgré l'augmentation du coût de la vie. Leur pouvoir d'achat a donc diminué constamment. Comme le montre le tableau 2, si le taux mensuel de base des passagers seuls aptes au travail avait suivi l'indice des prix à la consommation, leur taux de base en juillet 2018 aurait été de 620,01 \$ par mois plutôt que de 537 \$ par mois, soit une augmentation de 83,01 \$ par mois (15,4 %). Le nouveau taux de base (620,01 \$) devrait désormais être indexé selon l'inflation.

**Tableau 2. Passagers seuls qui reçoivent des prestations d'aide sociale. Taux de base actuels et indexés à l'inflation. 2010-2018.**

Aide de transition	Taux de base actuel	Taux d'inflation	Taux de base indexé à l'inflation (juillet 2018)	Écart cumulatif
<b>Seul, apte au travail</b> (2010-2018)	537 \$ (2010)	83,01 \$ (15,4 %)	<b>620,01 \$</b>	<b>4 165,69 \$</b>
<b>Seul, incapable de travailler</b> (2013-2018)	559 \$ (octobre 2013) 576 \$ (avril 2014)	50,11 \$ (8,7%)	<b>626,11 \$</b>	<b>1 366,79 \$</b>

Sources : Ministère du Développement social. Indice des prix à la consommation, tableau CANSIM v41690914, et calculs faits par Jean-Philippe Bourgeois, économiste à l'Université Dalhousie.

La catégorie des passagers seuls qui ne sont pas capables de travailler a été établie en octobre 2013 et le taux d'aide sociale a été fixé à 559 \$ par mois. En avril 2014, le taux de base a été porté à 576 \$. Depuis, le taux est demeuré inchangé. Le pouvoir d'achat de ces passagers a donc diminué constamment aussi. Encore une fois, selon le tableau 2, pour le passager seul incapable de travailler, le taux de base en juillet 2018 aurait été de 626,11 \$ par mois plutôt que de 576 \$ par mois, soit une augmentation de 50,11 \$ par mois (8,7 %). Le nouveau taux de base (626,11 \$) devrait désormais être indexé selon l'inflation.

Afin de redonner aux passagers les montants qu'ils ont perdus en raison de l'inflation et de restaurer leur pouvoir d'achat, le ministère du Développement social doit calculer le montant que chaque passager a perdu et lui envoyer un

chèque pour ce montant. Le montant variera selon la période pendant laquelle ils ont voyagé sur le train de l'aide sociale.

Pour le passager seul apte au travail qui recevait des prestations d'aide sociale depuis 2010, le montant du chèque du mois d'août 2018 devrait être de 4 166 \$. Pour le passager seul incapable de travailler qui recevait l'aide sociale depuis octobre 2013, le montant du chèque devrait être de 1 367 \$.

## **Une conversation sur la voie d'évitement**

Nous n'étions pas loin de notre destination et il commençait à faire noir. Tout à coup, le train s'est mis à ralentir, puis a bifurqué sur la voie d'évitement et s'est arrêté. Le chef de train nous a alors informé que nous devons stationner sur la voie secondaire pour laisser passer un train plus gros et plus rapide. Nous lui avons demandé combien de temps il fallait attendre, mais il ne le savait pas.

Puisque nous avons du temps devant nous, nous avons ouvert notre sac pour en sortir nos sandwiches. Nous les avons partagés, tout en faisant un remue-méninge pour trouver des solutions qui pourraient changer la situation actuelle.

Quatre domaines d'intervention (Revenus, Politiques, Logement et Préjugés) ont été mentionnés à plusieurs reprises.

### ***a) Revenus***

Il était clair lors de nos échanges, les revenus des passagers seuls aptes au travail et des passagers seuls incapables de travailler demeurent fixes depuis quelques années. Par conséquent, leur pouvoir d'achat a diminué constamment.

**Il a été proposé** que le taux mensuel de base soit augmenté de 15 % pour les passagers seuls aptes au travail et de 9 % pour ceux seuls incapables de travailler à compter de septembre 2018.

À plus long terme, **il y avait consensus** que le revenu annuel net des passagers soit augmenté graduellement sur une période de 10 ans afin que ce revenu soit l'équivalent de la Mesure du panier de consommation.

### ***b) Politiques***

Un autre domaine qu'on a compris qu'il y avait beaucoup de frustrations est celui des diverses politiques plutôt contraignantes qui s'appliquent aux passagers. Ces politiques ont besoin d'être modifiées.

- I. La première politique vise **la déduction du revenu d'emploi**. À l'heure actuelle, un passager seul apte au travail qui touche des prestations peut travailler et garder le premier 150,00 \$ qu'il gagne chaque mois. S'il gagne davantage, 70 % de son salaire qui dépasse le montant de 150 \$ est retenu. Il peut donc travailler pendant près de 13 heures (11,25 \$ l'heure) et garder son salaire, mais il perd 70 % des revenus qui dépassent ce montant. Ce n'est pas très motivant.

**Il a été proposé que** l'exemption de base pour les revenus d'emploi soit fixée à 500 \$ par mois et que les passagers puissent garder 30 % des revenus supérieurs à 500 \$.

- II. La deuxième politique s'applique à **un passager adulte inapte au travail qui habite chez ses parents**, qu'il touche des prestations ou non. Dans ce cas-ci, le passager se voit subi une réduction de 25 % de ses prestations, parce qu'il profite d'un logement gratuit. Le ministère prévoit une exception s'il a un handicap reconnu ou s'il a des besoins spéciaux reconnus par la Commission consultative médicale.

**Il a été proposé que** la politique actuelle soit modifiée quant à la récupération des revenus de passagers qui habitent chez leurs parents. La même formule qui s'applique aux passagers ayant un handicap devrait s'appliquer aussi aux adultes incapables de travailler qui habitent chez leurs parents ; si les parents gagnent moins de 30 000 \$ par année, aucune déduction n'est faite. La déduction est de 5 % s'ils gagnent entre 30 000 \$ et 35 000 \$, de 15 % s'ils gagnent entre 35 000 \$ et 40 000 \$ et de 25 % s'ils gagnent 40 000 \$ ou plus par année.

- III. Une troisième suggestion des passagers concerne **l'obligation de ceux-ci à toucher à l'âge de 60 ans les prestations du Régime de pension du Canada** auxquelles ils ont droit. Ils ne peuvent pas attendre leur 65<sup>e</sup> anniversaire. Le plein montant qu'ils touchent est déduit de leurs prestations d'aide sociale. De plus, ça veut dire que le montant de leur Régime du Canada va être réduit lorsqu'ils atteindront 65 ans.

**Il a été proposé** qu'on permette aux passagers d'attendre à ce qu'ils aient 65 ans, comme les autres gens du pays, avant qu'ils touchent des prestations de pension de retraite du RPC.

- IV. Finalement, une quatrième suggestion touchait **la directive sur les unités économiques** qui stipule que : *deux passagers ou plus qui habitent ensemble et qui partagent les responsabilités du ménage tout en*

*bénéficiant économiquement du partage de la nourriture, du logement et des installations. Lorsque l'existence d'un ménage économique est établie, le Ministère considère qu'il s'agit d'un seul ménage qui est admissible à un seul chèque d'aide.*

**Il a été proposé** de tout simplement abolir cette politique.

### ***c) Logements***

L'une des questions les plus urgentes qui se pose aux passagers seuls aptes au travail et à ceux qui sont incapables de travailler est la difficulté de trouver un logement convenable. Dans la situation qui est évoquée dans nos entrevues et qui, nous le savons, est répandue à l'échelle de la province, les passagers seuls aptes au travail et ceux qui sont incapables de travailler touchent rarement un revenu suffisant pour payer plus qu'une chambre. La situation entraîne beaucoup de difficultés personnelles. Le système actuel de logements sociaux n'est pas conçu pour les passagers seuls, mais plutôt pour les familles, ce qui est correct, mais, en réalité, à l'heure actuelle, de plus en plus de passagers seuls ont besoin de logements convenables.

**Il a été proposé que** le ministère du Développement social consacre une portion des nouveaux fonds fédéraux-provinciaux prévus pour les logements sociaux à la construction de petits logements pour les passagers seuls ou à la rénovation de logements actuels à cette fin. Aussi, qu'un pourcentage important des fonds pour les logements sociaux soit géré par le secteur coopératif ou sans but lucratif plutôt que par le secteur privé.

Comme nous étions en train de discuter, un train à grande vitesse argenté tout illuminé dans lequel beaucoup de gens riaient aux fenêtres nous a dépassé sur la voie principale. Quelques minutes plus tard, nous avons senti un choc, indiquant que le train de l'Aide Sociale s'avavançait lentement pour reprendre la voie principale. En accélérant, nous savions que le temps pressait, donc nos amis nous ont partagé une dernière préoccupation qui leur tenait à cœur.

### ***d) Préjugés***

Ils ont soulevé que les passagers sur ce train connaissent très bien les préjugés, car ils en sont constamment les victimes. Pour eux, un préjugé *est une opinion ou un sentiment défavorable formé d'avance ou sans connaissance, pensée ou raison. Il s'agit d'un sentiment, d'une opinion ou d'une attitude déraisonnable, surtout de nature hostile, à l'égard d'un groupe ethnique, racial, social ou religieux.* Ces préjugés ont souvent des répercussions négatives sur leur vie et peuvent, le plus souvent, les empêcher de sortir de la pauvreté.



**Il a été proposé que** le gouvernement provincial lance une campagne de sensibilisation du public à l'échelle de la province pour lutter contre les préjugés à l'égard de passagers vivant dans la pauvreté.

## **Fin de notre voyage, mais non la fin de la ligne**

Comme notre voyage allait se terminer, nous avons une idée meilleure et plus complète de la vie des passagers célibataires employables et des passagers célibataires inaptes au travail à bord du train de l'Aide Sociale.

Il est très évident que ces passagers vivent dans la pauvreté extrême, compte tenu de leur qualité de vie, du stress qu'ils subissent au quotidien et des revenus insuffisants qu'ils reçoivent du ministère du Développement social.

Lorsque nous avons mis pied sur la plate-forme et que nous avons dit au revoir à nos nouveaux amis, nous les avons assurés que nous allions lutter pour le changement et pour les propositions concrètes qu'ils nous avaient suggérées. Ceci pourra orienter le gouvernement de la province dans ses efforts à réduire la pauvreté au Nouveau-Brunswick.

Lorsqu'ils étaient tous aux fenêtres, nous demandant de ne pas les oublier, le train a quitté la gare pour continuer son trajet de cirque autour de la province, tout comme un cheval de bois emprisonné sur un carrousel.

**Front commun pour la justice sociale du Nouveau-Brunswick  
236 rue St George, pièce 420  
Moncton, NB  
E1C 1W1**