

1830 bonne fin de journée et j'appelle maintenant monsieur Alain Babineau. Non? Il y a eu une interversion? Alors, j'appelle madame Bini. Bienvenue, madame Bini.

Mme NADIA BINI :

1835 Bonsoir, mesdames, messieurs.

Mme MARYSE ALCINDOR, coprésidente :

Bonsoir.

1840

MME NADIA BINI :

1845 Je m'appelle Nadia Bini, je me présente à cette consultation sur le racisme et la discrimination systémique à Montréal à titre de citoyenne. L'enjeu que je tiens à souligner ce soir est celui d'accessibilité au transport en commun pour les personnes âgées, parents et enfants, et aussi les personnes à faibles revenus. La mairesse Plante a identifié, avant de remporter l'élection municipale de novembre 2017, que les mesures de gratuité ou rabais pour personnes âgées et à faibles revenus bénéficieraient jusqu'à un demi-million de personnes. Ainsi, j'en conclus que ce sont au minimum un demi-million de Montréalais et Montréalaises qui sont marginalisés par un système
1850 qui n'est pas en mesure de répondre à leurs besoins en transport public.

Dans le mémoire du Conseil des Montréalaises intitulé « Montréal pour toutes les femmes », nous pouvons lire que l'accessibilité universelle telle que définie dans la politique municipale d'accessibilité universelle est fondée sur une approche d'inclusion et permet à toute
1855 personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population.

Ainsi je constate et que j'en conclus que le système de transport collectif actuel de la Ville de Montréal marginalise les personnes âgées, les adultes accompagnés d'enfants et les personnes à faibles revenus pour qui les réalités et capacités de transport sont différentes de la population
1860

générale, dite, active.

1865 Ainsi ces populations moins bien desservies sont donc par le fait même victimes de discrimination systémique d'une entreprise publique qui ne répond pas à leurs besoins dus à leur âge ou leur condition sociale.

1870 J'entends le discours politique qui souligne que le plus grand fardeau à la mise en œuvre d'un programme assurant l'accessibilité au transport en commun pour ces groupes de citoyens, sont le financement et la coordination avec le Réseau de transport métropolitain et l'Autorité régionale de transport métropolitain.

1875 J'entends aussi les objectifs municipaux en développement durable qui visent formellement la réduction d'auto solo sur les routes, la réduction d'émission de gaz à effet de serre, la priorisation des transports collectifs et le positionnement proactif de la ville de Montréal comme étant une ville inclusive, écologique, axée sur la mobilité en favorisant la santé des citoyens et de son territoire.

1880 Nous trouvons divers modèles de plans et programmes assurant accès au transport en commun pour familles, personnes âgées ou personne à faibles revenus. À titre d'exemple, la Ville de Calgary qui offre une tarification sociale pour les personnes à faibles revenus, une tarification particulière pour les personnes de plus de 65 ans et un rabais additionnel pour les personnes de plus de 65 ans à faibles revenus, ou encore, la Société de transport de Laval qui offre une tarification gratuite à toute personne de 65 ans ou plus sur l'ensemble de ses autobus.

1885 Je me demande alors qui sont les citoyens que Montréal veut bien inclure à ces objectifs de société et est-ce que nos besoins particuliers sont tous également représentés dans les services que le réseau de transport continu collectif nous offre?

1890 À titre d'exemple, une personne âgée ou un parent accompagné d'un enfant de moins de 12 ans qui ne sont pas titulaires d'un abonnement de transport régulier doivent payer multiples passages sur un même trajet pour répondre à des besoins particuliers. Des dépôts d'enfants en milieu scolaire ou à des activités communautaires, des arrêts plus fréquents pour faire des

emplettes, des limitations de mobilité dues à des capacités physiques particulières, qu'on soit très jeune ou plus vieux, le transport d'achats pesants ou encombrants, ou encore des arrêts non prévus plus fréquents lorsque la nature s'impose.

1895

La tarification sociale permettrait d'offrir à toute personne à faibles revenus de profiter des services municipaux et communautaires plus aisément sans un fardeau économique supplémentaire à porter. Enfin, ce ne sont que quelques exemples pour illustrer les besoins particuliers de ces groupes de citoyens.

1900

Collectivement, nous parlons beaucoup de transport collectif comme une opération, un appui au développement durable. Par cette courte présentation, je tiens à présenter le transport collectif comme outil permettant de briser l'isolement, d'améliorer la qualité de vie des individus et des collectivités et un moyen concret d'appuyer l'accessibilité et l'inclusivité à la ville pour tous les citoyens.

1905

J'espère avoir rendu juste représentation au groupe de citoyens que je considère comme étant souvent écartés du discours social en lien avec les enjeux de mobilité. Je souhaiterais que les personnes âgées, les familles, les personnes à faibles revenus ne soient plus écartées des programmes tarifaires développés par la Société de transport de Montréal et que les réalités de leurs situations et circonstances soient prises en considération, car nous ne parlons pas simplement d'un enjeu environnemental ou économique, mais aussi d'un ordre de santé mentale et communautaire.

1910

Je tiens aussi à souligner que le changement ou la modification au modèle actuel n'est pas obligé de se faire par une stratégie de tout ou rien, et qu'une multitude de modifications peuvent être intégrées progressivement, le temps que l'administration trouve son financement et coordonne son territoire. Ainsi l'intégration graduelle permettrait déjà d'enjamber une autre importante inclusion, une autre étape d'inclusion sociale. Merci.

1915

1920

Mme MARYSE ALCINDOR, coprésidente :

1925 Merci. On nous a parlé beaucoup d'accessibilité universelle. Mais je dois vous confier que ce sont plutôt les groupes de personnes à mobilité réduite qui en ont parlé.

Mme NADIA BINI :

1930 Oui.

Mme MARYSE ALCINDOR, coprésidente :

1935 Là, vous invoquez, je pense, pour une première fois pour nous, des groupes de personnes, des personnes âgées qui n'ont pas été touchées, bon. Pourriez-vous-même si, c'est-à-dire, on peut supposer quels sont les obstacles que ces gens ont. Il y a des obstacles au niveau de la tarification, mais ils n'ont pas tous, si je comprends bien, par exemple, les personnes âgées ont un rabais, ce qui n'est pas le cas pour les parents avec des jeunes enfants et jusqu'à quel âge vous...

1940 **Mme NADIA BINI :**

Jusqu'à cinq ans, oui.

Mme MARYSE ALCINDOR, coprésidente :

1945 Oui, je veux dire, est-ce que vous pourriez nous expliquer pourquoi le regroupement de ces différentes parties de la... Est-ce que le chapeau qui couvre l'ensemble de ces personnes, c'est les revenus sociaux économiques... des revenus plus bas que la moyenne montréalaise ou...? Pourquoi vous faites ce regroupement?

1950

Mme NADIA BINI :

Ils ne sont pas nécessairement regroupés par un dénominateur commun, mais ils sont des

1955 circonstances individuelles et particulières qui les différencient les uns des autres. Et dans la grille tarifaire actuellement proposée par la STM, je considère qu'ils sont mal représentés et que la grille tarifaire n'est plus d'actualité.

1960 On a des personnes âgées qui sont plus autonomes plus longtemps, la structure familiale est différente, des personnes âgées qui maintiennent une certaine autonomie, mais aussi qui souffrent d'un certain isolement social. On a des familles où les familles sont reconstituées, les familles sont séparées, il y a des parents qui ont chacun, soit plus de familles monoparentales ou qui ont une garde d'enfants partagée, qui ont des transports qui vont se faire différemment à même la ville. Les enfants profitent d'une gratuité sur les services publics de transport jusqu'à l'âge de cinq ans, mais on ne va pas nécessairement envoyer des enfants de sept ans prendre l'autobus tous seuls. Donc ils vont peut-être être accompagnés par des parents qui ont des réalités de travail, des réalités de déplacements qui sont différentes.

1970 La Ville veut encourager le transport en commun, veut encourager la mobilité active et en même temps, veut créer une nouvelle génération de jeunes qui vont prendre l'autobus et en même temps, on rend cette séduction de ce transport en commun plus difficile en rajoutant des frais supplémentaires.

1975 Quand on parle de familles monoparentales, ils ont déjà une charge financière qui est peut-être plus élevée étant un adulte qui est responsable pour un enfant ou plusieurs enfants, et donc ils n'ont personne avec qui diviser ces coûts d'accessibilité aussi, et donc il y a une certaine... ils sont défavorisés à cet égard-là.

1980 Ensuite pour une personne qui vit sur un revenu limité mensuel, que ce soit une personne active ou, donc qui travaille, ou une personne qui reçoit des allocations gouvernementales ou même une personne âgée qui vit à faibles revenus, on pourrait considérer que le forfait mensuel ou même le forfait tarifaire individuel peut représenter un investissement financier qui limiterait le déplacement et la participation active en déplacement de cette personne.

1985 **Mme MARYSE ALCINDOR, coprésidente :**

Oui, d'accord. Est-ce qu'il y a des questions? Donc, alors merci infiniment et puis bonne fin de journée.

1990 **Mme NADIA BINI :**

Merci. À vous aussi, merci.

1995 **Mme MARYSE ALCINDOR, coprésidente :**

Et là, je n'ai même pas besoin de l'appeler que monsieur Babineau se présente.

2000 **M. ALAIN BABINEAU :**

Merci. J'espère être prêt. Alors, bonsoir.

2005 **Mme MARYSE ALCINDOR, coprésidente :**

Bonsoir.

2010

M. ALAIN BABINEAU :

Je suis le dernier. Puis vous avez beaucoup d'énergie pour être encore capable de m'écouter, alors je vous remercie beaucoup. J'ai, première des choses, ma présentation va être bilingue, O.K. C'est parce que je voulais donner la voix au plus grand nombre possible de personnes puis la première partie de ma présentation va justement amener la voix de personnes qui ne sont pas ici ce soir, c'est-à-dire, les victimes. Lorsqu'on parle de profilage racial, c'est vraiment les victimes. Alors, j'ai un petit vidéoclip que je veux avoir.

2015