

LA PRÉSIDENTE:

Merci beaucoup d'avoir pris la peine de partager avec nous vos vues, et votre opinion aussi par rapport à ce qui se passe, et d'avoir pris le temps de venir discuter avec nous.
Bonne fin de journée.

1990

Mme LUCETTE LUPIEN:

Merci.

1995

Mme JULIE BÉLANGER:

Merci.

2000

Mme DENISE GAUMONT:

Merci.

2005

LA PRÉSIDENTE:

Au revoir.

2010

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT
CITOYEN

///

2015

LA PRÉSIDENTE:

2020

Maintenant, parce que l'enregistrement commence maintenant, je vous dirais simplement que je vous souhaiterai la bienvenue, et vous dire que vous le savez, vous disposez de 10 minutes. Après huit minutes, je vais vous faire un petit signe pour que vous sachiez que vous avez à conclure. Nous vous poserons ensuite quelques questions. Et nous avons pris connaissance de votre opinion.

Alors, bienvenue. Et la parole est à vous.

2025

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

D'accord, merci beaucoup. Mon nom est Louis-Normand Hébert, je suis résident d'Ahuntsic-Cartierville.

2030

Donc, le titre, c'est *Réflexions stratégiques sur la mobilité*, présenté par moi-même.

C'est vraiment l'intérêt, mon intérêt premier, c'est la question du déplacement.

2035

Merci de m'offrir l'occasion de m'exprimer sur un des six thèmes de cette consultation, celui de la mobilité, mobilité actuelle et mobilité à venir.

Je me déplace en transport en commun, à vélo, ou à pied. J'habite dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville.

2040

En ce 21^e siècle bien amorcé, le transport collectif montréalais est en situation de rattrapage, dans certaines zones, un peu à la traîne; dans d'autres, bien pourvu en services.

2045 Alors, je vous transmets ici certains faits au sujet de mon expérience montréalaise de la mobilité. J'ai vécu à Montréal 1976 à 1990, et j'y habite à nouveau depuis peu.

En 1976, c'était le début du mouvement *le monde à bicyclette*. Sur l'île de Montréal, les infrastructures cyclables se faisaient rares, très rares, ce qui me chagrinait à l'époque.

2050 Depuis, les choses ont évolué, car aujourd'hui un réseau de pistes cyclables existe, et en expansion.

Les pistes cyclables demeurent, sur le plan sécuritaire, un défi de tous les instants. Les comportements individuels remarquables progressent, évidemment, lentement.

2055 Si je compare les coûts de réalisation et d'exploitation des réseaux routiers, transports en commun, et cyclables, ce dernier reste le moins coûteux à exploiter, et de loin le plus bénéfique à la santé des individus, de la collectivité, et à l'environnement.

2060 Le vélo ou la marche sont, de par leur essence, l'investissement par excellence et le plus rentable pour la société en général.

Alors, je suis d'avis qu'il importe de continuer à accentuer une étroite synchronisation entre le réseau de pistes cyclables, la piétonnisation, et le transport en commun. L'un et l'autre doivent, pareil à des blocs, s'imbriquer.

2065 Pour la suite de ma présentation, elle va se diviser en cinq points.

2070 Point A. En 2024, la question des ascenseurs. Oui, les ascenseurs sont présents dans des stations de métro. La pression doit être maintenue afin que soit complété cet important projet.

Le freinage budgétaire imposé par Québec est pénalisant, et il faut qu'il l'entende. Les ascenseurs sont un élément constitutif du transport en commun, non un appareil.

2075 Ils sont un apport à la sécurité, à l'accessibilité, et un puissant levier contre l'exclusion.

Le point B. Le nécessaire rééquilibrage. En 2024, à Montréal, au Québec, et ailleurs, le transport tout court est un sujet en vogue.

2080 Pourquoi parle-t-on autant de transport, de déplacements? Certainement pas par extravagance idéologique, mais bien plutôt par nécessité pour exprimer ses préoccupations, ses besoins en ce domaine.

2085 La congestion urbaine actuelle ne peut être endiguée que par un rééquilibrage des budgets. Des sommes investies doivent changer de camp.

Un réseau de transport collectif est un actif indéniable, contributeur essentiel au dynamisme d'un territoire urbain.

2090 Alors, le coût d'entretien abyssal du réseau routier que l'on connaît et de ses infrastructures doit, disons-le poliment, cesser de canaliser autant d'argent public, d'énergie, au détriment du transport collectif.

2095 En exemple, les nids-de-poule. Combien nous coûtent ces opérations interminables, annuelles, de voiries à boucher des nids-de-poule; du travail à la pièce, parfois mal exécuté, coûteux, inefficace, et souvent recommencé?

2100 Enfin, la question des espaces de stationnement dans nos rues, le déneigement en général, les coûts onéreux d'entretien nous échappent et commandent des mesures adaptées aux réalités nouvelles de l'impact climat.

Ces choses admises depuis longtemps, ces manières de faire, suscitent désormais des interrogations.

2105 Point C. L'intermodal. En 2024, à la STM, l'approche intermodale souffre d'un manque d'intérêt ou semble être mal définie.

2110 Les cyclistes, les fauteuils roulants, et autres nouveautés sont accueillis avec résistance, comme enclin à la méfiance devant l'apparition de ces nouveaux phénomènes.

Comme je disais plus tard, je suis un usager au quotidien des transports par autobus, par métro, ou autrement.

2115 L'exemple, pourquoi l'absence de porte-vélos devant nos autobus? Par sa présence, j'ai entendu la réponse comme quoi dans les garages municipaux, l'espace manquait lorsque tous les autobus étaient recoupés dans des garages. Une discorde apparente entre conception et besoin des usagers.

2120 Point D. Dernier départ, prochain départ. Pour faire court, les citoyens et citoyennes de l'île auraient davantage besoin de lignes de tramway innovantes que 1 000 autobus hybrides, conduits individuellement, à sillonner rues et boulevards.

LA PRÉSIDENTE:

2125 Il vous reste deux minutes.

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

Merci.

2130 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci à vous.

2135 **M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:**

Ce dernier tramway électrique montréalais a quitté son terminus en 1959. On a tout démolit par la suite, en 65.

2140 Point E. En 2024, en tant qu'usager, je rencontre deux types de chauffeurs d'autobus, celui qui transporte des personnes, et celui qui transporte une charge, chargement. Debout, assis, ou en équilibre, il faut garder à l'esprit qu'un tour d'autobus est un tour en transport en commun.

2145 Chacun est laissé à lui-même. Passagers, chauffeurs, poussettes, marchettes, alouettes; à chacun sa discipline, à chacun son civisme ou, au contraire, à chaque son code d'inconduite.

Ici, nous sommes loin, assez loin de l'habitacle paisible, propre à l'auto solo.

2150 En conclusion, pour finir, peut-on rêver juste un moment d'un transport en commun gratuit pour l'ensemble de la population, semblable à l'accès actuel au vaste réseau auto routier où, sur ce dernier, par milliers, au quotidien, des automobilistes s'engagent résolument sur ces surfaces bitumées et bétonnées du territoire?

2155 Cette incohérence est écologiquement intenable et mathématiquement suspecte. Un anachronisme entretenu digne d'une époque révolue.

2160 Par souci de clarté, j'ai préféré exclure toute trace faisant référence aux études, aux pourcentages, aux colonnes de chiffres, aux statistiques. Valait mieux s'épargner cet étourdissant déluge d'informations. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

2165 Alors, le temps est terminé juste à temps, merci beaucoup. Ça m'empêche de me faire gronder par Madame la régisseur derrière vous.

La mobilité est importante pour vous. Est-ce que vous estimez que la mobilité a suffisamment de place dans le projet de PUM qui est proposé par la Ville de Montréal?

2170 **M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:**

Non, pas suffisamment. Et la qualité, je dirais, d'ajouter des autobus, de transporter du monde par autobus, selon moi, ce n'est pas la voie à suivre.

2175 C'est beaucoup plutôt aller vers le tramway.

LA PRÉSIDENTE:

2180 D'accord.

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

2185 Mais l'autobus, ajouter des autobus sans fin, transporter du monde parfois dans des bouchons de circulation, c'est inconfortable, les autobus.

Le métro, c'est superbe. Il n'y a pas de nid-de-poule dans le métro, ça roule confortablement. Souvent on est parfois debout, mais c'est un bijou. Et ce qui se rapproche le plus du métro, évidemment, c'est plus de métros, de stations de métro, mais c'est très coûteux. Il y a le tramway.

2190

Le tramway est assez stable. Mais l'autobus, c'est un dernier recours pour faire de la mobilité, à mon avis.

LA PRÉSIDENTE:

2195

Alors, un cocktail transport idéal pour vous serait métro, tramway, vélo.

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

2200

Ou la marche.

LA PRÉSIDENTE:

2205

Ou la marche aussi. Et le tramway, est-ce que vous le verriez un peu partout ou est-ce qu'il y aurait des endroits prioritaires pour vous pour les lignes de tramway?

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

2210

Vous êtes conscient que sur Henri-Bourassa, il y a un corridor en construction, en réalisation. Ce sont sur des grands boulevards.

LA PRÉSIDENTE:

OK.

2215 **M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:**

C'est certain qu'à un moment donné, un tramway, ça doit tourner à quelque part. Mais sur les grands axes, Pie-IX, Henri-Bourassa ou autre, selon moi, ça serait des endroits à souhaiter.

2220

LA PRÉSIDENTE:

Et on conserve des autobus pour quel type de circuit par exemple, ou on n'en conserve pas du tout?

2225

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

Le moins possible à mon avis. La STM, est-ce que c'est un service de créateur d'emplois ou de créateur de services?

2230

C'est sûr que ça crée des emplois, chauffeurs, des autobus un peu partout.

LA PRÉSIDENTE:

2235

OK.

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

Mais ce n'est pas un moyen nécessairement idéal pour transporter des gens en milieu urbain, au niveau du confort aussi.

2240

///

LA PRÉSIDENTE:

2245

Alors, l'objectif, qui est clairement affiché dans le PUM d'ajouter un certain nombre de kilomètres de transports collectifs et de tramway, est-ce que vous estimez que c'est suffisant ou ça devrait être plus ambitieux?

2250

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

Ah, ça devrait être plus ambitieux. On a juste à regarder Montréal, il n'y a pas de transport en commun qui arrive à l'aéroport. J'ai habité...

2255

LA PRÉSIDENTE:

Il y aura le REM bientôt.

2260

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

Oui, mais c'est du béton, ils nous emmènent ça en béton. Je trouve ça étonnant un peu que la manière qu'ils... il y a beaucoup de béton dans la réalisation des projets.

2265

Contrairement, si je prends l'exemple de l'aéroport de Vancouver, c'est sûr qu'il y a du béton là aussi, mais on arrive en transport en commun dans l'aéroport avec un ticket.

Mais à Montréal, ça a mis beaucoup de temps.

2270

LA PRÉSIDENTE:

Donc, vous verriez un tramway qui partirait du centre-ville jusque...

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

2275 Un tramway ou une bouche de métro, où la fluidité serait présente. Puis on augmente le transport aérien, c'est phénoménal. J'habite au-dessus du corridor, et c'est prévu, il va en avoir de plus en plus.

2280 Donc, nous faciliter d'aller vers l'accès avec le plus simplement possible, à mon avis.

LA PRÉSIDENTE:

D'accord. Bien, Marie-Claude.

2285 **LA COMMISSAIRE:**

Oui. Vous avez mentionné quelque chose que j'ai retenu, l'imbrication, la synchronisation au niveau du transport actif, donc la marche, le vélo, et tout ça. On commence par quoi, selon vous? Quelles seraient les premières étapes à mettre en place pour que ce soit encore plus ou que ce soit imbriqué?

2290

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

2295 Premièrement, la sécurisation des piétons, tout ce qui est signalisation pour le déplacement des enfants, ou simplement aux abords des écoles surtout, et des adultes.

La piétonnisation est, selon moi, un pas important à réaliser dans la...

2300 Mais ensuite, c'est certain c'est que c'est d'amener les gens vers le métro. Et selon moi, le tramway, c'est le plus facile comme moyen.

LA COMMISSAIRE:

2305 Parfait. Avez-vous des exemples à nous suggérer? Tout à l'heure, vous parliez de l'aéroport de Vancouver, est-ce qu'il y a d'autres exemples que vous pouvez nous amener qui conjuguent tous ces modes de transport là?

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

2310 Bien, j'ai fréquenté Vancouver à plusieurs reprises, et puis j'ai trouvé qu'il y avait une facilité de se déplacer soit en trolley bus ou bien donc soit en tramway. Ils sont conservés cette richesse-là.

2315 Mais pour moi, le tramway, la ville a déjà existé avec le tramway à Montréal jusqu'en 59. Les gens vivaient avec un tramway, il n'y avait pas de métro, il n'y avait pas beaucoup d'autos non plus. Les gens marchaient ou ils allaient un peu à vélo, j'imagine.

2320 Mais selon moi, ça serait un modèle à suivre, un investissement, un enrichissement du réseau pour l'avenir.

LA COMMISSAIRE:

Merci.

2325 **LE COMMISSAIRE:**

Oui, merci. Votre rêve de voir la gratuité, l'accès gratuit au transport collectif pourrait éventuellement prendre forme. Comment, toutefois, on pourrait financer cette mesure-là? Moi, je me pose la question.

2330

Est-ce que l'entretien abyssal du réseau routier et de ces infrastructures dont vous nous parlez peut être une avenue possible?

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

2335

Bien, moi, en tant que retraité, je bénéficie actuellement de la gratuité. Je suis un de ceux qui en bénéficient.

2340

Et c'est un peu une approche idéologique. C'est certain que la gratuité, il y a le Cercle du Nord, un organisme à Montréal qui défend la gratuité complète, je sais que...

2345

Mais au niveau idéologique, il y a un basculement à faire, parce que les gens ne réalisent pas que leur réseau routier — ils ne le réalisent même plus. Tu prends ta voiture, tu fonces, et tu circules. Tu as accès à un réseau immense de réseaux routiers, mais c'est énorme, le cout.

2350

Là, la pression commence à se développer, et c'est nouveau. Il y a de l'opposition, c'est normal parce que les rues larges, peu utilisées, asphaltées, des gens qui stationnent leur voiture dans les rues, à part ceux qui ont des vignettes, sans tarification.

2355

Ça veut dire qu'au niveau de la gratuité, c'est une manière de pousser la réflexion. Est-ce qu'on peut se déplacer? Beaucoup de gens vont dire : « Non, c'est ridicule de se déplacer, de concevoir des circuits de transport en commun gratuits. »

Mais on peut dire que les autoroutes payantes, le payage au Québec n'existe presque pas ou peu, au Canada non plus. Et on se pose la question, jusqu'à quand? Jusqu'à quand?

Mais il va falloir offrir quelque chose pour contrebalancer ça si on met du payage.

2360

Mais ça fait jaser, je suis bien d'accord. Il faut jaser.

LE COMMISSAIRE:

2365

Mais j'entends que la gratuité est une façon d'amener les citoyens vers le transport collectif, ça, est-ce que je l'entends, ou...?

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

2370

Oui, oui. Ah, oui, puis aussi avec la qualité. La qualité est vraiment importante. Tu prends... Oui?

LA PRÉSIDENTE:

2375

Une dernière question pour compléter ce que mon collègue introduisait. En fait, ce n'est pas un déplacement de sommes, si je comprends bien, c'est des sommes supplémentaires générées par des payages, générées par des gens qui paient pour stationner dans la rue, etc.? Ce n'est pas un déplacement de sommes?

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

2380

Selon moi, il va avoir un déplacement de sommes.

LA PRÉSIDENTE:

2385

Qui va provenir?

///

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

2390

Du transport, du réseau routier.

LA PRÉSIDENTE:

2395

Du réseau routier, OK.

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

2400

De l'investissement qui est consacré au réseau routier. Et à ce moment-là, ils vont être pris à tarifer ou à charger pour l'entretien du réseau routier, du Tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine ou le Pont de l'Île-aux-Tourtes, ou ainsi de suite.

LA PRÉSIDENTE:

2405

Excellent. Sur ce, il me reste à vous remercier d'avoir accepté de partager vos idées avec nous, et, bien, je vous souhaite une bonne fin de journée.

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

2410

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE:

2415

Et pour l'instant, nous aurons une pause, et nous revenons dans 15 minutes.

///

M. LOUIS-NORMAND HÉBERT:

2420 Merci beaucoup de m'avoir reçu.

LA PRÉSIDENTE:

2425 Merci.

M. JOSEPH WESTRESS

2430 **ACHAT - ALLIANCE DES CORPORATIONS D'HABITATIONS ABORDABLES DU
TERRITOIRE DU QUÉBEC**

LA PRÉSIDENTE:

2435 Bonjour et bienvenue. Alors, dans quelques instants, lorsque je vous cèderai la parole, je vais bien sûr vous demander de vous identifier et de préciser l'organisation que vous représentez. Vous disposerez de 10 minutes. Après huit minutes, je vous fais un signe, et vous saurez qu'il est temps de conclure. Nous avons lu le document que vous avez soumis
2440 à la consultation. Et après votre présentation, nous aurons quelques questions pour vous.

Alors, encore une fois, je vous souhaite la bienvenue, et je vous cède maintenant la parole.

2445
///