

# PUM 2050

## Office de consultation publique de Montréal

### **Réflexion stratégique sur de la mobilité présentée par Louis-Normand Hébert**

Octobre 2024

Merci de m'offrir l'occasion de m'exprimer sur un des six thèmes de cette consultation, celui de la mobilité, mobilité actuelle, mobilité à venir. Je me déplace en transport en commun, à vélo ou à pied. J'habite dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville.

En ce XXI<sup>e</sup> siècle bien amorcé, le transport collectif montréalais est en situation de rattrapage, dans certaines zones un peu à la traîne, dans d'autres, bien pourvus en services.

Alors, je vous transmets ici quelques faits au sujet de mon expérience montréalaise de la mobilité. J'ai vécu à Montréal de 1976 à 1990 et j'y habite à nouveau depuis peu. En 1976, c'était les débuts 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.

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.

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

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, pareils à des blocs, s'imbriquer.

Voici le reste de mon intervention en cinq points :

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

### **Point B**

Le nécessaire rééquilibrage. En 2024, à Montréal, au Québec et ailleurs, le transport tout court est un sujet en vogue. Pourquoi parle-t-on autant de transport, de déplacement? Certainement pas par extravagance idéologique; mais bien plutôt par nécessité, pour exprimer ses préoccupations, ses besoins en ce domaine.

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.

Alors, le coût d'entretien abyssal du réseau routier et de ses infrastructures doit disons le poliment, cesser de canaliser autant d'argent public au détriment du transport collectif. En exemple, les nids de poules. Combien nous coûtent ces opérations interminables annuelles de voirie à boucher des nids de poule? Du travail à la pièce, parfois mal exécuté coûteux, inefficace.

Enfin, la question des espaces de stationnement dans nos rues, le déneigement en général, ces 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.

### **Point C**

L'intermodal. En 2024, à la STM, l'approche intermodale souffre d'un manque d'intérêt ou semble être mal définie. Les cyclistes, les fauteuils roulants et autres nouveautés sont accueillis avec résistance, comme enclins à la méfiance devant l'apparition de ces

nouveaux phénomènes. Exemple: Pourquoi l'absence de porte-vélo devant nos autobus? Par sa présence, j'ai entendu la réponse comme quoi dans les garages municipaux l'espace manquait. Une discordance apparente entre conception et besoin des usagers.

### **Point D**

Dernier départ prochain épisode

Pour faire court, les citoyens et citoyennes de l'Île auraient davantage besoin de lignes de tramway innovantes que mille autobus hybrides conduits individuellement, à sillonner rues et boulevards. Le dernier tramway électrique montréalais a, quitté son terminus en 1959.

### **Point E**

En 2024, en tant qu'utilisateur, je rencontre deux types de chauffeurs d'autobus. Celui qui transporte des personnes et celui qui transporte une charge. Debout, assis ou en équilibre, il faut garder à l'esprit qu'un tour d'autobus est un tour en transport en commun. Chacun est laissé à lui-même, passagers, chauffeur, poussettes, marchettes, alouettes. À chacun sa discipline, à chacun son civisme, ou au contraire, à chacun son code d'inconduite. Ici, nous sommes loin, assez éloignés de l'habitacle paisible propre l'auto solo.

### **Conclusion**

Et 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 autoroutier?

Où, sur ce dernier, par milliers, au quotidien, des automobilistes s'engagent résolument sur ces surfaces bitumées et bétonnées du territoire. Cette incohérence est écologiquement intenable et mathématiquement suspecte. Un anachronisme entretenu digne d'une époque révolue.

Par souci de clarté, j'ai préféré exclure toutes traces faisant référence aux études, aux pourcentages, aux colonnes de chiffres, aux statistiques. Valait mieux s'épargner cet étourdissant déluge d'information.

Sincère merci!

