

# **PLAN de TRANSPORT 2007**

## **MÉMOIRE**

**préparé par Jacques Larin  
citoyen et résidant du centre-ville ouest**

### **PRÉSENTATION**

Les services de la ville ont l'habitude de produire des documents d'une grande qualité. Ils réussissent généralement à générer un élan d'enthousiasme. La vision qui les soutient, les perspectives qu'ils ouvrent laissent croire qu'enfin il y a un espoir. Comme dans le présent document, les orientations sont généralement celles que la population attend, les projets élaborés sont ceux qui conviendraient pour faire avancer la ville.

Mais le temps de l'espoir est généralement court et le temps du découragement se réinstalle assez vite. L'expérience se répète où les bonnes intentions ne sont pas suivies d'effets. La volonté politique flanche, les milieux d'affaires ne veulent pas de changements et les fonctionnaires ou ne reçoivent pas les directives appropriées ou sont incapables de les appliquer ou y mettent obstacle.

Quand même, peut-être vaut-il encore la peine de tenter un effort.

### **RÉINVENTER MONTREAL**

Le titre du document incite déjà à penser que malgré tout il y a un avenir pour qui veut vivre à Montréal et c'est la perspective dans laquelle le présent mémoire est présenté.

Les résidents du centre-ville ouest ont fait le choix de vivre dans le centre-ville et cherchent à se convaincre jour après jour que ce choix reste valable. La chose n'est pas évidente tous les jours et les citoyens ont fait des efforts soutenus pour tenter de se ré-approprier la ville et arriver à améliorer leur qualité de vie et pour se prouver finalement qu'il est possible de résider dans le centre-ville de Montréal en jouissant d'une qualité de vie équivalente à celle dont jouissent les résidents des autres quartiers et même des citoyens des banlieues ou de villes plus progressives.

"Réinventer Montréal" apporte un souffle d'air. Peut-être est-il possible de réduire des irritants majeurs et d'atteindre à la réalisation d'un environnement urbain salubre, débarrassé d'une agitation excessive et du bruit d'un trafic de transit mal orienté ! Et peut-être devient-il pensable de recréer en ville une convivialité communautaire satisfaisante si l'on procède à la réduction du

stress ambiant.

Les premières pages du document de la ville et les orientations générales qui y sont exposées ouvrent des perspectives des plus encourageantes.

Penser les déplacements des personnes et des biens non plus seulement en fonction des impératifs économiques et du calcul du temps mais en intégrant dans l'analyse les facteurs de l'environnement, de l'écologie, de la santé et même la notion de qualité de vie. En incorporant de surcroît les concepts d'ambiance, de quiétude, de confort au coeur même de la conception de la vie urbaine et du projet de la ville, on laisse espérer une ville redevenant humaine.

Prendre parti pour le transport des personnes par les modes de transports collectifs qu'une offre de services rendra plus alléchants, prendre le parti de la réorganisation des transports des biens et des marchandises dans un système planifié de voies évitant les milieux résidentiels, envisager une vision radicale de la diminution de la place et de la primauté de l'automobile dans la ville....toutes ces orientations vont dans le bon sens, dans le sens de l'inéluctable évolution des choses, de la correction des emballements techniques du passé, et dans le sens du progrès de la vie sociale et de recentrage de la vie et de la vie dans la ville sur l'humain .

Les considérations qui suivent s'articulent autour des besoins des résidents de la ville en vue d'une amélioration de la vie des quartiers centraux. Nous allons reprendre une série de points concrets.

## **LES MESURES DE RÉDUCTION DE L'USAGE DE L'AUTO ET L'AMÉLIORATION DES MODES ALTERNATIFS DE TRANSPORT**

Il est évident que toute l'approche visant à redéfinir la vie dans la ville repose sur le questionnement de la civilisation de l'automobile. Cette conception de la vie collective a fait son temps; les impacts négatifs de ce mode d'organisation de la vie communautaire sont dorénavant irrémédiablement reconnus , l'épuisement prochain des ressources en carburants et les limites des alternatives ne laissent pas de choix.

Les termes utilisés dans le texte - adoption de mesures radicales, parti pris non équivoque pour le transport collectif – constituent des déclarations d'intentions fortes, énergiques et dynamisantes.

Les mesures proposées visant à atteindre ces objectifs en faisant payer à l'utilisateur de l'auto les effets négatifs qu'il produit correspondent aux principes qui s'élaborent partout dans le monde. Il faut aller de l'avant. Il n'y a pas d'option de rechange: taxes sur l'essence, péage sur les autoroutes et à l'entrée des villes, tarifs de stationnement en ville dissuasifs, taxes sur le second ou troisième véhicule dans un foyer,... Les principes de l'utilisateur payeur ou du pollueur payeur doivent être appliqués.

Il est clair que ces orientations ne vont pas aller sans susciter la rage des mordus de l'auto, des résistances virulentes, sans doute, des actions de protestation et de rébellion même. Il faudra prévoir et sans doute doser l'évolution des changements selon les capacités d'adaptation et nécessairement entreprendre des campagnes de sensibilisation importantes. Jusqu'à date, dans les débats publics, on soulève peu ces sujets. On n'ose pas en parler peut-être. Le Plan lui-même aborde plus que timidement ce point. On parle de campagnes d'information, de mesures de surveillance et de contrôle mais relativement au transport par camion. Il faudra penser à des mesures adaptées pour changer les mentalités et les comportements de conduite des

automobilistes...et, malheureusement, il faut bien ajouter, les comportements des cyclistes souvent téméraires et oublieux des règles de civilité et de sécurité. .

En contrepartie, cette orientation appelle une amélioration, elle aussi substantielle et radicale du transport en commun

## **LE RÉSEAU DES TRANSPORTS COMME ÉLÉMENT STRUCTURANT DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

Le plan prévoit l'instauration d'une grille de voies de circulation constituant un facteur capital dans la structuration de l'espace urbain. Cette notion est fondamentale. Elle est surtout utilisée dans le texte pour parler de l'efficacité du transport des personnes et des biens. Il s'agit d'un volet assurément essentiel du projet. Mais une grille suggère aussi l'idée qu'entre les lignes qui la compose il existe des espaces libres. L'existence de ces espaces commencent à être reconnue dans le texte. On fait référence aux quartiers d'habitation et même à la création de quartiers verts.

Ce sont là des idées encourageantes. Cependant, les textes préparatoires élaboraient davantage sur l'utilisation des lignes de la grille pour constituer des voies de canalisation du trafic autour des espaces internes de la grille.. La constitution des quartiers verts implique le contournement de ces espaces par la circulation, mais il serait important que les concepts de voies de canalisation de la circulation soient repris et plus largement explicités pour produire non seulement l'idée d'une grille mais aussi sa dynamique de fonctionnement. Cette idée de canalisation du trafic sera sans nul doute une pierre d'assise dans une prochaine campagne de visant la modification des comportements des conducteurs.

Les résidents du quartier dit Village Shaughnessy ont depuis deux ans entrepris des démarches pour amener un amoindrissement et un apaisement de la circulation sur les rues traversant la quartier à la sortie de l'autoroute Ville-Marie, rue Saint-Marc ou à son entrée, rue duFort. La sortie de l'autoroute en particulier cause problème. L'aménagement de la sortie de l'autoroute incite les automobilistes à emprunter la rue Saint-Marc pour traverser un quartier résidentiel mais seulement pour les obliger à tourner à gauche ou à droite sur Sainte-Catherine, de Maisonneuve ou au plus tard inévitablement sur Sherbrooke. Les résidents demandent que les automobilistes soient appelés à tourner à gauche ou à droite à la sortie immédiate de l'autoroute, sur René Lévesque. Cette requête correspond tout à fait au concept de quartier vert et à l'idée de contournement des quartiers résidentiels par des voies de canalisation du trafic sur les lignes de la grille délimitant les espaces résidentiels. La rue duFort, moins congestionnée, présente une problématique plus compliquée, requérant une autre analyse mais qui pourrait se faire toujours dans le cadre d'une grille où les rues de grande circulation dans le quartier seraient René Lévesque, Guy, Atwater et Sherbrooke. Après deux ans d'efforts, les résidents se trouvent toujours devant l'inaction.

## **LA DENSIFICATION DES HABITATIONS ET DES ACTIVITES AUTOUR DES POINTS DÉFINIS PAR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

Cette notion liée à l'idée du rôle structurant du réseau des transport entre parfaitement dans la logique du texte.On prend la précaution de mentinner que ces interventions seront planifiées comme des projets ``urbains`` et proposées en harmonie avec le cadre bâti. Précaution plus

qu`utile.

Il faudra prévoir tenir les spéculateurs et les promoteurs à la raison et s`assurer que non seulement on respecte le bâti mais aussi l`humain. Une densification excessive et mal ordonnée pourrait aussi avoir des impacts négatifs. Les bâtiment doivent reste à une échelle humaine et maintenir un environnement convivial, éclairé par la lumière du jour et non soumis à une agitation immodérée.

Le quartier est déjà très densément peuplé. Il faudrait éviter de créer de canyons entre des lignes de gratte-ciels. Celà contreviendrait à la vision d`une ville humaine.

Il faudrait aussi contrebalancer la densifation des habitations et des activités par l`aménagement de nouveaux espaces verts et d`espaces libres permettant le repos, la convergence et la rencontre des gens et par l`aménagement des rues et des trottoirs comportant des espaces plantés d`arbres et de fleurs. Le quartier Concordia devrait être le moteur de telles transformations

## **L`AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L`ENVIRONNEMENT ET DE LA QUALITE DE VIE DANS LA VILLE**

Ce thème est souvent repris dans le texte et constitue un élément de la toile de fond et des orientations d`action majeures. En tant que résidants du centre-ville, nous ne pouvons que nous réjouir de cette vision. Elle apporte comme un soulagement et comme un nouvel espoir de voir la vie au centre-ville comme un option qui n`est pas un pis-aller mais une possibilité exaltante. La vie en ville doit en effet cesser d`être un combat journalier contre les agressions multiples du milieu mais un mode de vie sain et suffisamment paisible.

Les idées énoncées dans le texte pour en arriver là sont un encouragement qui se maintient tout au cours de la lecture.

Il y a peut-être quelques points qui pourraient faire l`objet d`une appréciation supplémentaire.

Il faudrait peut-être commencé à encourager l`industrie du transport à concevoir non seulement des véhicules performants mais aussi des véhicules plus compatibles avec le milieu urbain, c`est-à-dire moins gros, peut-être, et, surtout, moins bruyants. L`aspect polluant est déjà l`objet de prise en charge mais la question du bruit des moteurs et de l`arrimage silencieuse des pièces mécaniques n`est pas suffisamment abordée .

La remarque s`applique aussi aux autobus de la ville. Bien sûr ce sont des véhicules massifs et dont la charge est lourde, mais on ne semble pas porter attention au bruit qu`il produisent.. La ville pourrait peut-être inciter à développer la recherche fondamentale et la technologie pour réduire ou contenir le bruit des moteurs.

Les circuits des autobus pourraent aussi être révisés à certains endroits. Il est difficile de comprendre, par exemple, pourquoi les différentes lignes d`autobus s`arrêtant à la station Guy-Concordia poursuivent leur route sur Saint-Mathieu, à travers un quartier résidentiel, au lieu de tourner sur Saint-Catherine pour suivre le tracé des grandes voies de canalisation du trafic. Le trajet sur Saint-Mathieu de la station de métro jusqu`à René Lévesque ne sert, par ailleurs, aucun usage.

Il en va de même au square Cabot. Cet espace devrait normalement avoir une fonction de

voisinage et de détente, mais les services d'autobus s'en servent comme terminus de lignes et aire de répit et entretiennent un carrousel constant autour du parc.

L'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie dans le quartier sont tributaires des mesures de réduction et d'apaisement de la circulation. Ils le sont aussi du règlement de certains problèmes provoquer par la juxtaposition des activités résidentielles et commerciales dans certaines ruelles. Il n'est de l'objet premier de ce document sur le transport d'aborder l'ensemble des ces questions – dispositions des ordures, odeurs de cuisine, bruit d'équipements d'aération de climatisation ou de chauffage, bruit émanant de la fréquentation des bars ou de terrasses, bruits dûs à l'enlèvement des ordures ou à la livraison des produits pour les différents commerces... Il est difficile toutefois de faire omission de ces points parce qu'il faut rappeler que si l'apaisement du trafic peut apporter un correctif majeur d'autres questions vont continuer à se poser concernant la qualité de vie dans le centre-ville. Il ne faudrait pas créer l'illusion que tout se trouvera réglé par la régulation de la circulation. Néanmoins, il convient d'inscrire ici les problèmes de l'enlèvement des ordures et de la livraison des marchandises dans les ruelles du quartier qui occasionnent bruit et pollution parfois à des heures indues ou qui pourraient se faire par d'autres emplacements

## **L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT**

Les résidants du centre-ville ont fait le choix de vivre en ville et de profiter de la proximité de la variété des services ambiants. Leurs déplacements sont souvent des déplacements courts, à pieds, vers les services de proximité.

Malheureusement les services de proximité ou de spécialités ont connu un certain recul au cours des dernières années, en particulier avec la disparition à toutes fins pratiques des boutiques du Faubourg Sainte-Catherine et la dégradation de la rue Sainte-Catherine à l'ouest de Guy. Ces problèmes soulèvent la question des transports en ce que en l'absence de ces commerces, les résidants sont appelés à se déplacer souvent en voiture pour accéder à ces services.

De même l'émigration des commerces de grandes surfaces vers les banlieues, pour toutes les raisons que l'on connaît, obligent à des déplacements qui pourraient peut-être évités si ce mouvement des commerces - entre autres les grands commerces de meubles, d'électroménagers, de produits de construction, de rénovation, de jardinage,... - pouvait être révisé, et si la densification des des activité autour des points majeurs de transport pouvait être utilisée pour renverser ce mouvement centrifuge et redonner au centre-ville une vitalité et un pouvoir d'attraction qu'il a perdu

Les résidants du quartier ont aussi à se déplacer sur des distances plus longues qui excluent la marche. Et comme partout ailleurs les résidants ont le choix du transport automobile ou du transport en commun.

Comme pour les autres usagers, l'utilité du transport en commun pour les résidants du centre-ville est essentiellement conditionnée par la fréquence du passage des véhicules. Le maître-mot est fondamentalement Fréquence, Fréquence, Fréquence. Les autres aspects du transport en commun viennent comme des considérations secondes. Idéalement le service du métro devrait se faire en continu: un train quitte la station, le suivant s'amène. Si on ne peut atteindre cet objectif, dans l'état actuel de la technologie, on devrait tenter de s'en rapprocher, quitte, par exemple, à raccourcir les trains en certaines périodes de la journée pour réduire les dépenses d'énergie. Le métro est actuellement passablement adéquat pour la fréquence des passges aux heures de pointe. Mais les activités et les besoins de déplacement ne se limitent pas à ces

heures définies par le travail. Les activités liées à la culture, à la restauration, au magasinage, aux rencontres demandent aussi des déplacements mais à des plans horaires différents. Le dilemme entre le choix de l'auto immédiatement accessible ou du métro, ou de l'autobus, qui se fera attendre, se pose alors à ces heures moins achalandées de façon prenante. En ce qui concerne les trajets en autobus, la question est critique évidemment. Le choix du moyen de transport est d'abord conditionné par sa disponibilité. Le transport en commun doit permettre des déplacements faciles et rapides.

Pour améliorer la facilité des déplacements, on pourrait peut-être s'inspirer des moyens que les nécessités de la débrouillardise ont suscité dans les pays d'Asie, entre autres.

Les systèmes de transport en commun dans nombre de ces pays ont déployé un modèle en étapes: trains de banlieues à partir des stations de métro sur les rails mêmes du métro (Séoul), métro aérien, métro souterrain, (Bangkok), autobus de la ville à points d'arrêt éloignés, autobus climatisés (plus cher), autobus réguliers, autobus économiques, taxis... et, articulé autour de ce système plus lourd, toute une série de moyens de transport secondaires: petits camions munis de bancs faisant la navette sur un trajet défini et qui s'arrête au signal des usagers n'importe où sur la ligne et laissent leurs passagers au signal de ceux-ci, des camions du même type qui prennent des usagers pour une destination demandée et d'autres passagers en route vers des destinations voisines, des camions du même type servant comme taxi à des usagers particuliers vers la destination demandée (Jakarta, Bangkok), des trois roues activés par des motos, dits (tuk-tuk à Bangkok) opérant comme des taxis mais plus petits et plus capables de circonvenir la congestion, des moto-taxis pour un passager et finalement des cyclo-pousses (Hoh-Chi-Min ville) ou même des pousse-pousses à traction humaine (devenus plus rares sauf dans des villes plus petites).

On pourrait peut-être s'inspirer de ces modèles sans nécessairement les reproduire comme tels parce qu'ils sont souvent bruyants et polluants. On pourrait quand même créer ici un ensemble de services de transport d'appoint pour de courtes distances servant à conduire les usagers des points de chute du transport en commun vers leur destination finale ou de leur point de départ au prochain poste du transport en commun, pour des navettes en ville, pour des navettes entre les parcs de stationnement incitatifs et certains points définis...etc.

Nos entreprises locales, comme Bombardier par exemple, pourraient peut-être être appelées à concevoir et à produire de petits véhicules, comme les carts de golf, silencieux, non-polluants, adaptés aux conditions climatiques et capables de constituer ce réseau de transport-mouches. De tels véhicules pourraient être plus utiles que les véhicules dits de plaisance qui sont plus souvent qu'autrement sources de pollution, de bruit et de nuisance. L'industrie de l'automobile pourrait de même convertir une part de ses ressources vers la production de véhicules utilitaires au lieu de la production de véhicules dits utilitaires mais plus dévastateurs et anti-écologiques qu'une autre chose.

La ville pourrait inciter à développer des grappes industrielles dans de tels secteurs d'activités.

## **LES PIÉTONS DANS LA VILLE.**

Le déplacement en ville n'est pas uniquement motorisé mais compte aussi la marche comme élément de base, surtout dans cette période où les préoccupations à propos de la santé et de l'importance de l'exercice tiennent l'actualité.

Le document de la ville heureusement en tient compte

La ville a déjà élaboré une charte du piéton et le document sur le transport s'en inspire dans certaines de ses parties.

Les mesures d'encouragement à la marche sont certes à activer. Il en est qui vaudraient aussi d'être davantage développées.

L'automobile à encourager le développement de commerces de grandes surfaces avec espaces de stationnement très étendus pour drainer un bassin de consommateurs habitués à faire leurs courses en auto. Pour les citoyens vivant en ville et pour éviter leurs déplacements vers les centres d'achat en banlieue, il faut re-développer les services de proximité en y incluant des services des commerces de grandes surfaces. Il n'est pas du rôle de la ville de déterminer la création ou la localisation des commerces, cependant, la ville peut créer des incitatifs à travers le plan d'urbanisme, par un plan d'octroi des permis d'occupation cherchant un équilibre entre les commerces de proximité et les établissements de loisirs ou d'agrément, en utilisant le plan de densification autour des points du réseau du transport en commun pour inciter au développement des commerces en lien avec l'installation de nouvelles populations.

Les projets du développement du réseau des transports élaborés au cours des années précédentes parlaient de la fluidité de la circulation. Mais on appliquait le concept au débit du trafic automobile. On pourrait aussi étendre ce concept aux déplacements des piétons. Aux intersections, les piétons s'ils respectent les règles de la circulation doivent attendre, selon les coins, entre 2 et 4 fois le temps d'attente qui prévaut pour les automobilistes. L'automobiliste doit attendre 15 secondes pour avoir le droit d'effectuer une manoeuvre. Le piéton doit souvent attendre 30, 45 ou 60 secondes pour pouvoir traverser. Pourtant c'est le piéton qui est debout souvent au froid, à la pluie, exposés aux intempéries de l'hiver, les pieds dans la gadoue,....alors que l'automobiliste est assis, le plus souvent très confortablement, à l'air climatisé ou bien au chaud l'hiver, en écoutant sa musique et en buvant son café....pourquoi ne serait-ce pas lui qui prend son temps ! Cela incite à penser que les feux, en plus d'être électroniquement réglés devraient aussi être synchronisés de façon à permettre le passage des piétons entre chaque manoeuvre allouée aux automobilistes....15 secondes à l'un, 15 secondes à l'autre. De la sorte le piéton serait plus enclin à attendre son signal et à apprendre à respecter le code de circulation en ville.

Pour les intersections achalandées où la compétition piéton-automobiliste est exacerbée, les feux donnant le passage aux piétons devrait laisser ce passage exclusif et éviter que les automobilistes agitées ne pressent les piétons en les serrant aux jarrets. Rien n'exacerbe autant la tension entre ces deux compétiteurs.

Il est heureux que la ville rejette toujours l'idée de permettre les virages à droite aux feux rouges. La tension piétons-automobilistes serait considérablement exacerbée dans le cas contraire et le plaisir de la marche en ville gâté par l'agitation et un stress accru.

La sécurité des piétons serait à certains endroits mieux sauvegardée si comme il est indiqué dans le texte, certains coins étaient aménagés avec des trottoirs allongés qui réduisent l'espace de rue à traverser et donnent en même temps aux automobilistes un signal visuel leur indiquant leur entrée dans un secteur résidentiel protégé et les incitant à réduire leur vitesse.

Ces aménagements devraient être faits en association avec les plans d'urbanisme et les projets d'embellissement de la ville en permettant la plantation d'arbustes et de fleurs dans des aménagements appropriés comme on en trouve déjà à travers la ville, notamment sur l'avenue Greene.

Les résidants du quartier ont déjà fait des demandes pour que les intersections dans le quartier soient aménagés de cette façon et contribuent à identifier le quartier comme milieu résidentiel et à inciter à un apaisement de la circulation.

## **L'IMAGE DE LA VILLE**

``Le plan de transport vise aussi à améliorer la perception et l'image du transport en commun...`` dit le texte en page 30. Ce souci est remarquable surtout quand on s'arrête à penser comment la STM poursuit sa campagne de dégradation des stations du métro en en dégradant les aménagements et en défigurant les espaces publics et les vision architecturales qui leur donnent vie pour les sacrifier à l'intérêt privé des publicistes.

On justifie ce sabotage en invoquant qu'il s'agit de sources de revenus additionnels – mais ces revenus constituent un apport tout à fait marginal - quelques 2% des revenus globaux - qui n'est aucunement en rapport avec les dommages causés à la valeur architecturale des stations du métro et à la qualité de la vie des utilisateurs qui doivent être considérés comme plus que de simples bêtes à consommer et des cibles captives des stratégies d'abrutissement.

Les autobus peinturlurés entrent dans la même catégorie des excès du marketing, de la pollution visuelle, du harcèlement et de l'envahissement de l'espace mental privé.

Il y a dans tout cela une incohérence assez incongrue entre la nouvelle vision de la ville et la réalité du terrain. Il y a ici assurément matière à réflexion.

## **L'INDUSTRIE DU TAXI**

Le taxi a définitivement sa place dans le plan du transport en commun.

Cependant à Montréal cette industrie n'a pas fait preuve d'une particulière créativité. Il a fallu la secouer pour l'amener à rejoindre des standards de qualité convenables. Dans l'adaptation et la diversification des modes de transports qui devraient éventuellement s'actualiser, elle n'a pas montré une initiative remarquable (autos moins polluantes, véhicules adaptés.. entre autres aux besoins des baby-boomers vieillissants,....

Sa meilleure trouvaille, selon le texte, est d'ajouter aux irritants dont pourtant elle n'est pas avare, en proposant d'arborer....de la publicité. Quelle imagination remarquable ! Quel souci de l'environnement. Et où se trouve le souci du respect du droit pour le citoyen à conserver un espace mental qui ne se trouve pas assiégé sans répit ! Ajouter un élément d'agitation supplémentaire dans le paysage urbain cadre mal avec tous les concepts de qualité de vie, de santé, de réduction de la pollution – dont la pollution visuelle, on suppose – dont les orientations de la ville dans son document se réclament

## **LES QUARTIERS VERTS**

L'idée est magnifique ! C'est exactement le genre de projet que les résidants du quartier souhaitent. Il s'agit en fait du point qui a suscité l'idée de produire le présent mémoire.



La possibilité de retrouver une qualité de vie présentement assiégée de toutes parts ravit l'imagination. Réduction du bruit, réduction du trafic, contournement de la circulation sur un réseau d'artères de canalisation,....tout cela fait partie des revendications que les résidants ont exprimé à répétition sans qu'il s'en suive aucun effet véritable.

Les résidants vont assurément suivre avec le plus vif intérêt la réalité de la mise en oeuvre de ces projets. Les résidants du centre-ville seront attentifs à ces développements.

Il leur faudrait toutefois savoir comment on inscrit un quartier dans une démarche de désignation comme quartier vert et comment les citoyens participent à la réalisation d'un tel projet.

## **LE FARDEAU FINANCIER.**

Le parachèvement et la re-structuration du réseau de transport y compris l'amélioration du transport en commun vont exiger des investissements importants.

Le texte le reconnaît bien évidemment et développe aussi l'argumentation nécessaire pour étayer la nécessité de redistribuer les coûts en rapport avec les fonctions régionales accomplies par ce réseau et le rôle de moteur de l'économie québécoise que constitue le centre névralgique montréalais.

Les résidants sont rassurés de voir confirmé la poursuite des efforts de redistribution des charges à travers la communauté régionale et en association avec les différents ordres de gouvernements

## **CONCLUSIONS**

Réinventer Montréal et entrer dans une ère où la qualité de la vie prime sur l'agitation, le bruit et la pollution.....voilà qui fait rêver. Cela les résidants du centre-ville commencent à ne plus pouvoir le faire....au mieux on s'armait pour s'adapter....

Il reste que l'espoir suscité repose dorénavant sur la volonté des élus à procéder aux changements requis.

Les résidants du centre-ville seront vigilants et suivront l'évolution des choses en regard des indicateurs de résultats que le texte commence à identifier ; apaisement de la circulation, réduction du bruit, ralentissement des facteurs d'agitation, changement des comportements des conducteurs, sécurité des piétons,...

Ils seront aussi prêts à tout effort de consultation publique locale quand leur collaboration sera requise et à contribuer même directement à l'implantation de certains projets comme ils le font déjà pour l'éclairage des ruelles, l'embellissement des rues....

**\*\*\*\*\***