

La Ville de Montréal voudrait « devenir un modèle en matière de mobilité durable et accessibilité universelle ». En effet, un des aspects les plus attrayantes du centre-ville de Montréal est de pouvoir de déplacer à pied ou en vélo et en métro. Son célèbre réseau sous-terrain qui relie plusieurs destinations fait en sorte que même par une température très froide on peut jouir de l'indépendance que procure le transport actif. Cependant, les voitures prennent toujours une trop grande place physique et psychique. La liberté que l'on donne aux uns diminue la qualité de vie des autres.

Je propose donc que l'on limite l'accès des automobiles sur le territoire de la Stratégie du Centre-Ville. Comme dans plusieurs grandes métropoles du monde, les automobilistes auraient à payer pour pénétrer son périmètre. La rue Ste-Catherine serait fermée aux automobiles avec une piste cyclable au centre. Les piétons et les cyclistes auraient toute la rue pour eux. Cela fera une ambiance plus sécuritaire et aussi plus détendue ; les gens pourraient marcher sans toujours se soucier soit de ne pas se faire passer sur le corps par un chauffard en char ou en vélo, soit de ne pas heurter d'autres passants ou se mettre le pied dans les trous pratiqués à même le trottoir pour les arbres urbains.

Je suis perplexe de lire (page 21) du document sur La Stratégie Centre-ville que « la stratégie vise à soutenir le REM ». Tel que présenté, le projet du REM ne répond pas à plusieurs des enjeux soulevés par *l'Étude sur l'Accessibilité et la Mobilité au Centre-ville* commandité par la Ville de Montréal auprès des consultants WSP Canada Inc. En plus, comme le tracé préconisé desservira la partie nord de l'ouest de l'île, actuellement peu développée, cela risque de stimuler l'étalement urbain avec comme résultat beaucoup plus de banlieusards qui doivent se rendre en ville. En ce qui concerne les voyageurs de la partie sud de l'Ouest de l'île qui doivent se rendre au centre-ville : peut-être qu'ils vont prendre leur voiture ou la navette promise pour se rendre à une station REM; mais peut-être qu'ils vont préférer de s'éviter cette casse-tête en se rendant en ville directement en voiture.

Les autres entrées au territoire de la Stratégie du Centre-Ville ne sont pas mieux servies par le REM en ce qui concerne la réduction de l'achalandage. Il est donc difficile à comprendre pourquoi dans ce document on affirme que l'on doit soutenir le REM. Pourtant, ce sont les transports qui doivent desservir les habitants de la ville et non le contraire.

Le REM ne contribuera pas à régler le trafic dans la ville elle-même. Elle est conçue pour transporter plus de gens d'encore plus loin. Cela ne semble pas correspondre aux objectifs de la Stratégie.

Il faut absolument trouver les moyens de rendre le voyage vers le territoire de la Stratégie du Centre-Ville plus facile et sécuritaire. Le REM est énormément coûteux et risque d'engloutir les budgets pour les transports publics pour plusieurs années. On peut s'imaginer qu'il risque fort de ne pas avoir de fonds pour d'autres améliorations du réseau. Avant d'envisager la dépense de plusieurs milliards pourquoi ne pas améliorer le fonctionnement de l'infrastructure existant ?

Pour que le transport en public fonctionne bien, il ne doit pas être pris dans les embouteillages ! Et si les gens l'utilisaient davantage, il y aurait moins d'embouteillages. Les voies réservées pour les autobus ne sont pas toujours respectées par les automobilistes. Il faut y voir, et faire payer l'amende prévue pour les infractions. Et pourquoi il ne pourrait y avoir des voies réservées et des autobus express sur

l'autoroute 40 ? Cela rendra service en offrant une autre option de transport, beaucoup moins couteux que le REM, aux banlieusards.