



**CONSULTATION PUBLIQUE  
QUARTIER BONAVENTURE**

**NOTES DE PRÉSENTATION DU MÉMOIRE DE  
L'ARRONDISSEMENT PAR M. BENOIT DORAIS  
MAIRE DE L'ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST**

**LE LUNDI 18 JANVIER 2010**

À titre de maire de l'arrondissement du Sud-Ouest, je présente ce soir le mémoire adopté à l'unanimité par notre conseil d'arrondissement. Ce conseil est constitué de représentants des trois partis municipaux de Montréal, dont la majorité est détenue par Vision Montréal.

Vous le savez, l'arrondissement du Sud-Ouest est directement interpellé par ce projet. En effet, la moitié du boulevard urbain et du nouveau quartier qui seront créés est localisée sur notre territoire. Et c'est dans le Sud-Ouest que se trouve le corridor Dalhousie. En outre, les prochaines phases du projet (2 et 3), qui permettront de redonner l'accès au fleuve aux Montréalais, sont exclusivement situées dans le Sud-Ouest.

D'entrée de jeu, nous voulons affirmer notre appui à l'objectif fondamental du projet : celui d'éliminer la fracture urbaine que constitue cette immense autoroute en plein cœur de la ville pour en faire une nouvelle entrée de ville et un quartier vivant et habité.

Il s'agit d'un projet de revitalisation majeur pour Montréal et pour notre arrondissement, qui servira de levier de développement à tout le quartier environnant, en particulier Griffintown. La revitalisation de ce secteur est d'ailleurs déjà bien amorcée avec le campus technologique que l'ÉTS est en train d'y implanter, les projets Lowney et Bassins du Nouveau Havre ainsi que les nombreuses propositions autour du bassin Peel.

Toutefois, nous nous opposons fermement à la solution retenue par la SHM pour faire passer les autobus de la Rive-Sud vers le terminus Bonaventure : le corridor Dalhousie.

Cette approche, temporaire et coûteuse, doublerait l'achalandage actuel. Elle nous apparaît tout à fait incohérente avec les principes mêmes du Plan de transport de la Ville, en matière de (ce sont là les termes mêmes du Plan de transport) :

- protection de l'environnement;
- qualité de l'air;
- qualité de vie;
- quiétude et ambiance des quartiers;
- sécurité et santé des citoyens;

- qualité, confort et design des aménagements publics;
- équité sociale;
- et sommes à investir.

Comme en ont témoigné les citoyens habitant le projet Lowney, déjà très affectés par le circuit actuel, cette circulation intensive d'autobus aurait un impact énorme sur la qualité de vie des résidants (actuels et futurs) du quartier.

Sur le plan urbanistique, ce corridor ajouterait aussi une nouvelle fracture dans le tissu urbain du secteur, déjà fortement marqué par celle du viaduc ferroviaire du CN. Et constituerait donc un sérieux frein à son développement futur.

Nous nous inquiétons également de l'impact du corridor sur les immeubles d'intérêt patrimonial longeant le tracé, notamment la New City Gas et l'immeuble Rodier : non seulement en termes de nuisance (vibration, pollution), mais aussi d'accessibilité, ce qui pourrait nuire à leur mise en valeur.

Par ailleurs, nous doutons fort qu'il soit possible d'obtenir l'aval du CN dans un avenir suffisamment rapproché pour respecter l'échéancier de réalisation du projet. En effet, le CN a déjà manifesté des réserves face à la complexité que représente le percement de son viaduc, sur le plan de l'ingénierie et de l'intégration architecturale. Et il n'a toujours pas pris d'engagement formel à ce jour.

Selon la SHM, ce sont des considérations d'économies en temps et en frais d'exploitation pour les sociétés de transport de la Rive-Sud et leurs usagers qui ont mené au choix du corridor Dalhousie. Or, le Réseau de transport de Longueuil (RTL) a clairement indiqué que la mise en service du corridor ne corrigerait pas les problèmes fondamentaux de circulation entre la Rive-Sud et le centre-ville.

Par ailleurs, ce corridor est proposé par la SHM comme une solution intérimaire jusqu'à l'implantation du SLR (système léger sur rails). Or, les estimations de coût avancées pour sa construction laissent planer un doute quant à ce caractère temporaire. En effet, l'AMT évalue à 118,7 M\$ le coût du corridor. C'est presque autant que le montant consacré au

réaménagement de l'autoroute, évalué par la SHM à 141,8 M\$, ce qui porte l'investissement total du projet à 260,5 M\$.

Nous craignons qu'en raison de son coût élevé, ce scénario ne vienne justement fragiliser la mobilisation pour le projet de SLR. En effet, le gouvernement provincial a manifesté peu d'empressement jusqu'à maintenant à inclure le SLR dans ses priorités de transport, et ce :

- malgré les pressions exercées par les intervenants dans ce dossier, dont Montréal, plusieurs municipalités de la Rive-Sud et les sociétés de transports concernées;
- et malgré le fait que toutes les études préliminaires aient été réalisées.

Pour nous, il est capital de maintenir ces pressions et de respecter ainsi les orientations du Plan de transport et les objectifs en matière de protection de l'environnement et de développement durable du Plan d'urbanisme. Car le corridor Dalhousie ne ferait qu'encourager une utilisation accrue et à long terme de l'autobus, au lieu d'un mode de transport plus écologique comme le SLR.

Par ailleurs, nous avons abordé dans notre mémoire différents éléments liés à la gestion du projet et à son intégration urbaine dans l'axe est-ouest. Ces éléments essentiels constituent pour nous de véritables conditions de succès du projet.

Étant donné le temps imparti, je laisse le soin aux membres de commission et au public d'en prendre connaissance dans le document écrit, disponible sur notre site Internet.

Je m'attarderai seulement à faire ressortir trois éléments.

D'abord, le fait que comme le projet chevauche notre arrondissement et celui de Ville-Marie, cela exigera des efforts d'harmonisation importants. Qu'on pense, entre autres :

- aux outils réglementaires en matière d'urbanisme, de permis de construction et de révision architecturale lors de la mise en œuvre du projet;
- à la gestion des chantiers et aux opérations liées à l'aménagement et à l'entretien du domaine public;

- au partage des frais d'entretien et des recettes fiscales engendrées par les nouveaux développements immobiliers.

Ensuite, la question du logement social. Nous considérons en effet capital que l'offre de logements dans le nouveau quartier soit diversifiée pour répondre aux besoins des ménages à faible et à moyen revenus, tel que stipulé dans la *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* de la Ville et dans notre chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme, qui a fait largement consensus au sein de notre population.

Enfin, l'importance d'apporter la même attention à la qualité du design du projet et à son intégration urbaine (circulation, domaine public, etc.) des deux côtés du boulevard urbain. — et non seulement du côté de Ville-Marie, comme le laissent craindre les premières perspectives présentées.

Pour toutes ces raisons, il nous apparaît essentiel de mettre sur pied, dans les plus brefs délais, un ou plusieurs groupes de travail réunissant des représentants des deux arrondissements concernés, des services centraux et de la

SHM, afin d'établir les différentes modalités de réalisation du projet. Et nous tenons à réitérer notre entière collaboration à cet effet.

En résumé, nous demandons donc :

- que la Ville de Montréal, en collaboration avec les partenaires concernés, demande au gouvernement du Québec de remettre à l'ordre du jour le financement et l'implantation à court terme du SLR;
- que la SHM modifie la Phase 1 du projet et prévoit, comme solution temporaire, l'aménagement d'une voie réservée aux autobus sur le nouveau boulevard urbain;
- ou encore qu'elle adopte d'autres solutions performantes et durables, comme celles qui lui ont été proposées durant la consultation, particulièrement la mise en place de voies réservées sur le boulevard urbain combinée à l'implantation d'un train de banlieue sur le pont Victoria.

En conclusion, nous réaffirmons donc notre appui au démantèlement de cette autoroute. Il s'agit d'un projet d'envergure pour toute la région métropolitaine, auquel nous croyons ardemment.

Mais sa réalisation ne doit pas être conditionnelle à celle d'un corridor d'autobus coûteux et mal adapté aux besoins de ses usagers et de ceux des résidents du secteur. Nous exhortons donc la SHM à ne pas se faire le fossoyeur de son propre projet.