



**Mémoire présenté à
l'Office de consultation publique de Montréal**

**Dans le cadre de la consultation sur le
Quartier Bonaventure – réaménagement de l'autoroute
Bonaventure (phase 1)**

**Par
Le parti Vision Montréal**

© Vision Montréal, 2010

Vision Montréal

Le parti Vision Montréal compte 19 élus, dont la chef, madame Louise Harel, qui occupe les fonctions depuis juin 2009. Vision Montréal est le parti de l'Opposition officielle à l'Hôtel de Ville de Montréal. Les élus sont présents dans sept des 19 arrondissements de la Ville de Montréal. Madame Harel agit comme chef de l'Opposition officielle depuis l'élection générale du 1^{er} novembre 2009.

1. Introduction

À l'heure actuelle, de nombreux projets d'infrastructures de transport sont envisagés pour la métropole du Québec. Chacun, à sa façon, ambitionne de rendre la *Cité* plus innovante, attrayante et, surtout, plus performante au plan de la mobilité, tant pour les citoyens que pour tous celles et ceux qui transitent par Montréal dans leurs déplacements personnels et professionnels. Quoi qu'il en soit, il appert que les retombées des projets en cours diffèrent largement et que certains se révèlent même nuisibles pour le plein et sain développement de la métropole. Nous n'avons qu'à penser au projet de réfection du complexe Turcot qui, dans sa forme actuelle, générerait des cicatrices importantes dans le tissu urbain et contreviendrait aux principes du développement durable, lesquels sont indispensables pour améliorer la qualité de vie et accroître l'innovation.

C'est pourquoi l'équipe de Vision Montréal souhaite, d'emblée, préciser que le réaménagement de l'autoroute Bonaventure, à la différence d'autres projets d'infrastructures routières importants, se révèle un excellent projet urbain intégré qui permettra à la métropole de rayonner davantage, grâce à un aménagement du territoire digne d'une métropole du XXI^e siècle. Au-delà de l'asphalte, du béton et de l'ingénierie, la Société du Havre de Montréal (SHM) – promoteur du projet – a réussi à élaborer, dans ce qui est un véritable « no man's land », un projet prestigieux qui comprendrait, notamment, des interventions artistiques majeures et des aménagements d'îlots centraux permettant d'accueillir des usages d'habitation, de commerce, d'hôtels et de bureaux. Bref, ce projet créera une place publique conviviale et animée dans un secteur qui en a grandement besoin, et cela, tout en favorisant des retombées économiques pour la Ville de Montréal.

Malgré les impacts très positifs de ce projet pour Montréal et du fait qu'il se démarque nettement de bien d'autres en raison de sa vocation multifonctionnelle et de sa contribution exemplaire à l'aménagement du territoire, Vision Montréal considère qu'il comporte néanmoins une problématique sérieuse : le corridor Dalhousie.

Ainsi, notre argumentaire s'articulera principalement autour du projet de corridor d'autobus sur la future rue Dalhousie. Nous démontrerons que cette mesure – dans l'attente d'un système léger sur rail (SLR) – gaspillerait des fonds publics importants; accroîtrait l'achalandage véhiculaire sur le réseau routier, ce qui contrevient aux orientations gouvernementales, et; nuirait aux efforts de revitalisation urbaine et patrimoniale aux abords du viaduc du CN, là où plusieurs résidents se sont nouvellement établis. Enfin, nous aborderons rapidement la nécessité de construire, d'une part, les voies réservées pour autobus sur le boulevard urbain et de réaliser, d'autre part, un train de banlieue ou un SLR reliant le centre-ville de Montréal et la Rive-Sud, de manière à favoriser significativement le transfert modal vers le transport collectif.

2. Le corridor Dalhousie : trois principales raisons pour s’y opposer

Vision Montréal tient à rappeler que le projet de ramener au sol la structure autoroutière de six voies pour en faire un boulevard urbain qui s’intégrerait pleinement avec les concepts d’aménagement en est un prometteur pour le développement et la revitalisation de la métropole. Nous appuyons la vision et toutes les composantes du projet, à l’exception des voies réservées exclusives pour autobus sur l’éventuel corridor Dalhousie qui, à notre avis, seraient néfastes à trois niveaux.

2.1 Les coûts : trop élevés et inutiles

Le premier élément pour lequel Vision Montréal voit d’un mauvais œil la construction du corridor Dalhousie, ce sont les coûts de réalisation trop élevés, représentant plus de la moitié de ceux du futur boulevard urbain.

Chose certaine, il y a lieu de s’inquiéter des coûts associés à la construction du corridor Dalhousie. Rappelons que les coûts totaux de la phase 1 étaient estimés au départ à 90 M\$ et voilà qu’aujourd’hui ils sont établis à 141,7 M\$¹, soit près de 60 % de plus.

Cette somme de 141,7 M\$ exclut le projet de corridor d’autobus qui pourrait voir le jour sur Dalhousie, au grand dam de plusieurs citoyens et organismes. Selon la SHM, la nouvelle rue Dalhousie aurait deux voies réservées en exclusivité aux autobus et générerait une dépense additionnelle de 86 M\$, faisant ainsi passer le coût total du projet de 141,7 M\$ à 227,7 M\$, ce qui représente une hausse de 153 %, par rapport au coût initial du projet évalué à 90 M\$.

Qui plus est, l’Agence métropolitaine de transport (AMT), à qui revient la décision de financer les 86 M\$ nécessaires à la construction de ce corridor, estime d’ailleurs les coûts de réalisation à 118,7 M\$. Cette somme figure dans le plan triennal d’immobilisations adopté en novembre dernier par l’AMT.

Vision Montréal juge inacceptable de dépenser des fonds publics, alors qu’une alternative moins coûteuse, plus structurante et performante, serait à prioriser, ce que nous démontrerons dans la section 3 du document. À notre avis, les justifications de la SHM quant au choix du corridor Dalhousie, comparativement aux six autres tracés alternatifs étudiés, ne sont guère convaincantes. À cet égard, la SHM affirme dans le document synthèse présenté en juin 2009 que :

Au terme d’une analyse multicritère, l’option 3 – axe Dalhousie, a été retenue comme tracé préférentiel pour l’avant-projet détaillé. Ce tracé, bien que plus complexe à aménager et nécessitant des investissements significatifs, s’est démarqué quant à sa capacité à satisfaire les besoins actuels et futurs de déplacements des autobus et à s’arrimer au cadre urbain riverain².

1. Rappelons que le projet de réaménagement de l’autoroute Bonaventure s’effectuera en trois phases. La première, celle à l’étude actuellement, comprend le tronçon entre la rue Brennan et Saint-Jacques. Le financement relève de la Ville de Montréal, alors que dans le cas des deux autres phases, c’est le gouvernement fédéral qui devra annoncer le financement pour moderniser l’infrastructure routière.

2. Société du Havre de Montréal, *Quartier Bonaventure. Le nouveau Montréal. Réaménagement de l’autoroute Bonaventure, phase 1. Synthèse des études de l’avant-projet détaillé*, mars 2009, p. 31.

Il va sans dire que ce choix est très étonnant de la part de la SHM, et surtout du maire de Montréal qui, rappelons-le, fait partie du conseil d'administration de l'organisme. Examinons cela de plus près.

D'abord, non seulement le corridor Dalhousie ne respecte pas la vision du Plan de transport de la Ville de Montréal, mais son coût excède considérablement ce qui est prévu. Le 7^e chantier du plan vise à « installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor pont Champlain – Bonaventure »³. Est-ce que le corridor Dalhousie fait partie du corridor pont Champlain – Bonaventure ? La réponse est : NON! C'est tout simplement un autre axe de transport. De plus, ce même plan mentionne, aux pages 91 et 92, la pertinence d'aménager les voies réservées dans l'axe de l'autoroute Bonaventure, à un coût beaucoup moins élevé que les 86 M\$ estimés pour le corridor Dalhousie. Le Plan de transport indique à ce sujet que :

Il s'agit de renforcer le corridor centre-ville – pont Champlain – Rive-Sud, l'un des deux principaux liens interrives de la région avec un achalandage de 17 000 déplacements en pointe du matin. Un aménagement de type SRB inséré dans le projet de boulevard Bonaventure permettra d'accueillir les autobus métropolitains et de bonifier l'accessibilité de l'Île-des-Soeurs. L'aménagement de la voie en site propre est évalué à 30 M\$. L'implantation d'un SRB dans le corridor Bonaventure est compatible avec le projet de développement du Havre de Montréal et ne compromet pas l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) centre-ville-Rive-Sud ou toute autre solution à plus long terme⁴.

Ensuite, puisque le corridor Dalhousie semble être une solution intérimaire, temporaire d'ici à ce que le SLR reliant Montréal à la Rive-Sud soit en opération, cette dépense publique, considérable soit-elle, deviendrait purement inutile. Dans une fiche synthèse déposée par le promoteur, on peut y lire que : « Dans l'attente de la réalisation du SLR Rive-Sud, ce projet complémentaire permet d'améliorer la situation existante pour les usagers actuels et futurs [...] »⁵. Il y a donc lieu de croire que cette mesure serait éphémère.

Enfin, l'administration du maire de Montréal – qui s'est empressée de faire adopter, à la séance du conseil de ville du 21 septembre dernier, une dépense de 2,6 M\$ de dollars pour des études dédiées seulement à l'implantation du corridor Dalhousie –, ne semble pas réaliser à quel point les coûts associés à ces voies réservées en site propre excèdent ce qui se fait ailleurs. Les élus de Vision Montréal se sont d'ailleurs opposés à cette dépense. Fait à noter, dans une lettre transmise à la ministre des Transports, Julie Boulet, le 16 septembre 2009, l'ingénieur Sami Hakim démontre, à l'aide d'une étude américaine publiée par le Transportation Research Board en 2003, que les coûts de construction du corridor Dalhousie, d'une longueur d'environ 700 mètres, seraient 12 fois plus élevés que la moyenne des projets de voies réservées en site propre de certaines villes nord-américaines. Le tableau de la page suivante, préparé par l'ingénieur, en fait état⁶.

3. Ville de Montréal, *Plan de transport. Réinventer Montréal*, juin 2008, p. 19.

4. *Ibid.*, p. 91-92.

5. Société du Havre de Montréal. *Le transport collectif : une composante majeure du projet*, mars 2009, p. 7.

6. Sami Hakim expose des données d'une étude américaine qui peut être consultée sur Internet à http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_90v1.pdf. Pour un aperçu des coûts des projets de corridors exclusifs des villes mentionnées, voir le tableau à la page 41.

Caractéristiques des corridors exclusifs pour autobus en Amérique du Nord

Ville	Population (en millions)	Longueur du corridor (en km)	Coût total (en M\$ CAD)	Coût au km (en M\$ CAD)
Cleveland, Ohio	2,0	11,2	244,5	21,8
Eugene, Oregon	0,2	6,4	12,2	1,9
Hartford, Connecticut	0,8	15,4	111,1	7,2
Miami, Floride	2,3	13,1	65,5	5,0
Ottawa, Ontario	0,7 ^a	59,2	435,0	7,4
Pittsburgh, Pennsylvanie	1,7	25,8	461,1	17,9
Montréal, Québec	1,6^b	0,7	86,0	122,8

Source: TCRP Report 90, Volume 1 : Case Studies in BRT

Notes: ^a Exclu Hull, QC

^b Exclu la Rive Sud

2.2 L'achalandage véhiculaire : une hausse à prévoir avec 10 voies de circulation utilisées à pleine capacité

Le deuxième élément qui fonde l'opposition de Vision Montréal au corridor Dalhousie, c'est l'augmentation de l'achalandage véhiculaire. Bien que la SHM vise, avec le projet global, le transfert modal d'environ 3800 automobilistes vers le transport collectif, d'où cet objectif « permettra d'augmenter le nombre de déplacements dans l'axe Bonaventure, tout en réduisant, d'environ 20 %, les débits automobiles »⁷, nous questionnons la validité de cette affirmation.

La SHM se targue en affirmant que « contrairement à la plupart des projets routiers traditionnels, le projet Bonaventure présente la particularité de diminuer délibérément la capacité routière d'un axe de 12 à 8 voies »⁸. Toutefois, selon certaines observations, l'achalandage serait accru avec le projet, en incluant les deux voies du corridor Dalhousie qui accueilleraient désormais tous les autobus (et non seulement une partie) qui feraient la navette entre la Rive-Sud, par le pont Champlain, et le terminus centre-ville, soit environ 1400 à 1600 autobus par jour. Le professeur David Hanna résume bien cette réalité :

Actuellement, d'une autoroute à six voies à la hauteur de la rue Wellington, on passe vers un boulevard urbain de huit voies à la hauteur de la rue St-Jacques avec stationnement permis un peu plus loin, sur deux des voies. La situation actuelle passe donc de six voies carrossables à six voies carrossables moyennant un court segment de cinq îlots où l'on dispose de six voies de service, avec stationnement permis, sur les rues Duke et Nazareth. Il est non seulement malhonnête, mais impossible de calculer ces six voies dans le calcul total comme si elles constituaient des voies d'autoroute. De surcroît on a omis du calcul les deux voies proposées sur la rue Dalhousie, réservées aux autobus. On devrait donc parler actuellement d'une autoroute à six voies dont la capacité est augmentée sur seulement cinq îlots, de quatre voies de service carrossables. Le projet, quant à lui, propose un boulevard à huit voies, plus deux voies réservées aux autobus, pour un total de dix voies⁹.

7. Société du Havre de Montréal, *Quartier Bonaventure...*, op. cit., p. 34.

8. *Ibid.*, p. 35.

9. Information tirée du mémoire présenté par le professeur David Hanna de l'Université du Québec à Montréal dans le cadre de la présente consultation. Voir la page 3 de son document.

Par ailleurs, fait intéressant à noter, la SHM indique dans son document synthèse que les 12 voies actuelles ne sont pas pleinement utilisées. À ce chapitre, elle mentionne que : « avec les rues Duke et Nazareth, le corridor Bonaventure comporte douze voies de circulation largement sous-utilisées à l'exception des heures de pointe »¹⁰. Ainsi, nous croyons erronée de prétendre que la réduction de 12 à 10 voies diminuera l'achalandage véhiculaire. Conséquemment, nous sommes d'avis que le projet, dans sa forme actuelle, n'aurait que peu d'impact sur une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre (GES) et ne chercherait pas à satisfaire pleinement les diverses orientations politiques liées à la diminution de l'utilisation de l'automobile.

Nous savons que le secteur du transport est le plus polluant au Québec. En 2006, ce secteur produisait à lui seul 40 % des émissions de GES de la province. Le transport routier représentait 82,7 % des émissions du secteur du transport, soit 33,1 % des émissions totales de GES¹¹. Pour faire face à cette situation critique et répondre aux exigences de la communauté internationale, la Ville de Montréal a fait le choix de réduire substantiellement ses émissions de GES. Ainsi, avec une cible plus contraignante que celle du gouvernement du Québec – qui l'est déjà puisque celui-ci vise une réduction de 20 % des émissions de GES d'ici 2020, par rapport au niveau de 1990 –, la Ville de Montréal réduira ses émissions de GES de 30 % d'ici 2020, comparativement au niveau de 1990¹². Nous jugeons cette cible audacieuse et tenons à saluer la volonté du maire de Montréal à cet égard. C'est donc dire qu'une réduction significative de l'achalandage routier doit être non seulement un vœu, mais une exigence à respecter dans tous les projets d'infrastructures routières si l'on veut atteindre, collectivement, cet objectif nécessaire pour assurer la qualité de vie des générations futures.

2.3 Le patrimoine et la qualité de vie à l'ouest du viaduc du CN : des acquis menacés

Le troisième élément sur lequel Vision Montréal se réfère pour exprimer son opposition face au corridor d'autobus, c'est le fait que ce projet mettrait en péril deux conditions essentielles au développement de notre métropole : le patrimoine et la qualité de vie de citoyens.

Au niveau patrimonial, deux édifices méritent d'être protégés et revalorisés : New City Gas et Rodier. Malheureusement, la réalisation du corridor Dalhousie viendrait défigurer la façade de la New City Gaz construite en 1848 et mettre en péril la revalorisation de l'édifice Rodier. Puisque le patrimoine architectural de Montréal doit être entretenu et protégé, Vision Montréal ne peut souscrire à la volonté de la SHM de construire un tel corridor le long du viaduc du CN, rendant ainsi impossible toute possibilité de revitalisation de ces immeubles historiques. Il n'est pas étonnant que ces immeubles, notamment, aient été désignés d'intérêt patrimonial dans le *Règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale* (PIIA) de l'arrondissement du Sud-Ouest. Héritage Montréal, fervent défenseur du patrimoine montréalais, milite également en faveur de la sauvegarde, entre

10. Société du Havre de Montréal, *Quartier Bonaventure...*, op. cit., p. 35.

11. Développement durable, Environnement et Parcs, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2006 et leur évolution depuis 1990*, Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, Gouvernement du Québec, 2008, p. 4.

12. Lors du quatrième Sommet des leaders municipaux sur les changements climatiques à l'occasion de la Conférence des Nations unies sur les changements climatiques (COP11), tenue à Montréal en décembre 2005, le maire de Montréal, à l'instar des autres maires et dirigeants municipaux, s'est engagé à atteindre la cible de réduction de 30 % des émissions de GES, d'ici 2020, par rapport au niveau de 1990. La Ville de Montréal a rappelé cet engagement, en octobre 2009, dans son mémoire présenté à la Commission de l'Assemblée nationale sur les transports et l'environnement dans le cadre de la consultation pour doter le Québec d'une cible de réduction d'émissions de GES à l'horizon 2020.

autres, de la New City Gas, propriété de la famille Lev qui, à l'instar des autres citoyens et des acteurs du secteur, rappelons-le, n'a même pas été consultée dans l'élaboration de l'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

Quant aux impacts vibratoires sur l'édifice de la New City Gas, ils seraient « en dessous du seuil de dommage établi », comme l'ont indiqué les ingénieurs de la firme SNC-Lavalin. Par conséquent, « une attention particulière devra être portée à la qualité du nouveau revêtement et, notamment, aux irrégularités de la chaussée, telle que la mise à niveau adéquate des tampons de regard. D'autre part, un entretien périodique de la chaussée devra être prévu »¹³, conviennent les ingénieurs. Or, il est fort à parier que l'entretien de la chaussée serait négligé, comme c'est le cas à bien des endroits sur le territoire de la Ville de Montréal. Résultat, les 1500 autobus en moyenne qui emprunteraient chaque jour ce corridor viendraient abîmer les structures de ces édifices.

Au niveau de la qualité de vie, il va sans dire que la quiétude des citoyens serait nettement compromise, particulièrement pour ceux habitant l'important complexe Lowney's. Le va-et-vient régulier des autobus minerait considérablement l'expansion du secteur à l'ouest du viaduc du CN et toute tentative d'attirer des familles et des gens à s'y établir, ce qui s'inscrirait en faux par rapport aux orientations de la Ville de Montréal. D'ailleurs, le projet actuel de réfection de l'autoroute Bonaventure ne prévoit pas d'aménagements à l'ouest du viaduc du CN. La Ville de Montréal aurait intérêt à y réaliser des interventions afin de dynamiser davantage ce secteur. L'aménagement d'espaces publics plus à l'ouest servirait de levier d'attractivité.

Enfin, il est utile de rappeler que si l'arrondissement du Sud-Ouest a accepté en 2002 qu'une partie des autobus en provenance de la Rive-Sud circule sur une portion de la rue de l'Inspecteur en direction du terminus centre-ville, c'était uniquement à titre transitoire, c'est-à-dire d'ici à ce que l'axe Bonaventure soit reconstruit.

3. Solutions pour le transport collectif

3.1 Des voies réservées sur le boulevard urbain : une mesure gagnante sur plusieurs fronts

Pour pallier les trois problèmes soulevés dans ce mémoire, ***Vision Montréal recommande d'intégrer les voies réservées pour autobus dans le projet de corridor routier Bonaventure. En vue de réduire significativement l'achalandage véhiculaire sur le réseau routier et de donner au transport collectif une place plus importante, la transformation de deux voies exclusivement dédiées aux autobus sur les huit projetées du boulevard urbain serait de mise.***

De surcroît, afin de changer les comportements et de générer un impact structurant sur l'environnement, ***Vision Montréal suggère même de convertir deux autres voies pour le covoiturage et les taxis. Ainsi, le futur boulevard urbain, qui compterait toujours huit voies, disposerait de :***

- ***quatre voies pour le transport des marchandises et l'auto-solo;***
- ***deux voies pour les autobus, en site propre, et;***
- ***deux voies pour le covoiturage et les taxis.***

13. SNC-Lavalin Environnement, *Impacts vibratoires sur le bâtiment de la New City Gas situé au 172 rue Dalhousie*, Rapport-révision 3, novembre 2009, p. 10.

De cette manière, Montréal pourra véritablement se targuer de prendre le virage du développement durable et d'offrir une alternative de choix aux citoyens, particulièrement ceux qui proviennent de la Rive-Sud et qui hésiteraient à troquer leur automobile pour le transport en commun et le covoiturage.

Ainsi, en choisissant de construire un boulevard de huit voies et d'en convertir une partie pour le transport collectif, l'idée d'aménager le corridor Dalhousie serait alors évacuée, permettant à la fois de verser les sommes à des projets plus efficaces, de réduire la capacité véhiculaire et d'améliorer la qualité de vie des citoyens et l'aménagement du territoire dans un secteur qui mérite d'être revitalisé.

3.2 Train de banlieue ou tramway moderne reliant le centre-ville de Montréal et la Rive-Sud : une nécessité... urgente !

Par ailleurs, même avec l'inclusion de mesures pour le transport collectif dans le projet Bonaventure, il n'en demeure pas moins urgent d'insister pour une réalisation rapide du SLR reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal. Qu'il passe sur l'estacade du pont Champlain ou encore sur le pont Victoria¹⁴, force est de constater que sa construction serait le moyen de transport en commun le plus performant pour desservir efficacement la population de la Rive-Sud, qui ne cesse de croître.

Depuis longtemps, tant les organismes et les municipalités de la Rive-Sud que la Ville de Montréal militent en faveur de l'implantation d'un SLR entre les régions de Montréal et de la Montérégie. La construction d'un tramway moderne ou d'un train de banlieue est, à notre avis, une priorité pour assurer, de manière permanente et hautement efficace, la mobilité des navetteurs entre les deux rives.

C'est pourquoi ***Vision Montréal recommande à l'administration du maire de Montréal d'assumer le leadership nécessaire, en exerçant les représentations adéquates auprès des instances gouvernementales appropriées, afin que le projet de SLR soit relancé et puisse faire l'objet d'une annonce prochaine de la part des gouvernements fédéral et du Québec.***

Puisque ce projet générerait des retombées importantes, particulièrement dans le contexte économique actuel difficile, ***Vision Montréal recommande également à l'administration du maire de Montréal de réclamer auprès de l'AMT qu'elle investisse les montants estimés pour la construction du corridor Dalhousie à l'implantation d'un moyen de transport collectif performant et permanent.***

De plus, ***Vision Montréal recommande à l'administration du maire de Montréal de renoncer à l'idée de réaliser un tramway « en boucle » au centre-ville – là où le transport par autobus offre déjà un service amplement suffisant.*** Ces fonds publics additionnels pourraient être injectés dans le financement du SLR, une mesure plus structurante et performante qu'un tramway « en boucle ».

14. Au sujet de la possibilité de construire un train de banlieue sur les porte-à-faux du pont Victoria, voir le mémoire déposé dans le cadre de la présente consultation par le professeur d'urbanisme de l'Université du Québec à Montréal, David Hanna.

Au sujet du tramway « en boucle » au centre-ville, rappelons que la ligne d'autobus 515 qui emprunte le même parcours que le circuit de tramway proposé par le maire de Montréal, soit les rues René-Lévesque, Berri, de la Commune et Peel, a un achalandage très bas. Mis en opération à l'été 2008, ce circuit a généré seulement environ 1 100 déplacements, chaque jour, au cours de cette période estivale, supposément plus achalandée. Cela est nettement insuffisant pour justifier l'implantation d'un tramway qui coûterait des centaines de millions aux contribuables.

D'ailleurs, il n'est pas étonnant d'apprendre, selon un article de Ginette Major paru dans le journal *Le Vieux-Montréal* et publié sur le site de l'Association des résidents du Vieux-Montréal (ARVM), le 8 octobre 2009, que même si l'achalandage par voyage a augmenté sur la ligne 515 de 25 % en juillet 2009 et de 10 % en août, par rapport à 2008, la norme de rentabilité n'a pas été atteinte. Cette norme « est de 25 passagers par heure de service et par véhicule. Nous étions à 12 », indique l'article. « La STM explique le faible achalandage par le grand nombre de places de stationnement dans le quartier. Toujours d'après l'article, « la STM apportera des changements en 2010 : le circuit actuel, qui cible les touristes, pourrait être modifié; le tronçon sur René-Lévesque pourrait disparaître au profit d'un circuit en U; des petits bus écologiques remplaceraient la flotte actuelle; le service prendrait fin à 21 h ». Alors, où est donc la logique de vouloir implanter un tramway sur ce même parcours ? Pour Vision Montréal, la seule réponse, c'est de dépenser inutilement des fonds publics.

4. Conclusion

Par ce mémoire, Vision Montréal a tenu à exprimer son opposition par rapport au projet de corridor Dalhousie. Bien que nous considérons le projet dans son ensemble comme étant un excellent moyen pour revitaliser ce secteur de Montréal, tout en offrant une entrée de ville prestigieuse et digne d'une métropole du XXI^e siècle, le projet de corridor d'autobus est néfaste, à notre avis, en raison des éléments évoqués au cours de ce document.

En somme, ***Vision Montréal recommande à la SHM, en collaboration avec la Ville de Montréal et ses partenaires, de revoir la composante du transport collectif du projet, de manière à l'intégrer au concept de boulevard urbain, tel que proposé. L'implantation de voies réservées en site propre sur le futur boulevard urbain aurait l'avantage, rappelons-le, de dédier des fonds publics à des projets plus performants; de réduire significativement l'achalandage véhiculaire sur le réseau routier, et; de favoriser la revitalisation urbaine et la mise en valeur patrimoniale dans le secteur à l'ouest du viaduc du CN.***

**ADDENDA AU MÉMOIRE DE VISION MONTRÉAL PRÉSENTÉ À L'OFFICE DE CONSULTATION
PUBLIQUE DE MONTRÉAL**



**Consultation sur le
Quartier Bonaventure – réaménagement de l'autoroute Bonaventure (phase 1)**

18 janvier 2010

Un complément d'information sur le point 3.2 sur la solution de train de banlieue ou tramway moderne reliant le centre-ville de Montréal et la Rive-Sud

En attendant un système léger sur rail (SLR) sur le pont Victoria dont nous réclamons l'étude, la mise en service immédiate d'un train de banlieue Gare centrale – Saint-Hubert – Terminus Chevrier (Brossard) – La Prairie pour réduire l'embouteillage monstre des autobus est souhaitable et nécessaire. Cette solution réduirait également l'achalandage autoroutier sur le pont Champlain et, conséquemment, dans l'axe Bonaventure.

Les voies du CN étant en parfait état et sous-utilisées, il ne faudrait que certains aménagements pour que le service provisoire fonctionne, notamment des quais d'embarquement avec stationnements, de la signalisation, des clôtures de protection, une voie ferrée de déviation au terminus Chevrier et un léger réaménagement du terminus existant à La Prairie. Tout cela constitue un bien meilleur investissement et à beaucoup moindre coût que les 118,7 M\$ gaspillés pour aménager provisoirement un corridor d'autobus sur la rue Dalhousie. D'ailleurs, cette voie de chemin de fer est déjà utilisée par le train de New York (Amtrak).

Notons qu'une solution provisoire semblable a été mise en place par l'AMT à Blainville lors de la reconstruction du pont de l'autoroute 15 sur la rivière des Prairies, moyennant un budget approximatif de seulement 13 M\$ (chiffre de 1997). Comme ce fut le cas pour le train provisoire de Blainville, le service de train à Saint-Hubert, Brossard et La Prairie pourrait connaître un succès auprès des résidents de la Rive-Sud. Un investissement plus sérieux pourrait alors rendre ce corridor permanent, réduisant de façon significative le nombre de voitures et d'autobus arrivant sur l'île en provenance de la Rive-Sud de Montréal. Les voitures GO, qui seront remplacées au fur et à mesure que les nouvelles à deux étages seront opérationnelles, pourraient être réutilisées.

L'avenir du quartier Bonaventure et la revitalisation des secteurs voisins, autant à l'est qu'à l'ouest, exige des alternatives simples qui ne prendront pas des années à mettre en place. Les voies réservées en site propre et le train de banlieue entre la Gare Centrale et La Prairie en sont des exemples probants. Nous estimons que la Société du Havre de Montréal (SHM) doit faire preuve d'ouverture pour assurer la réussite de son projet.