

Les arguments de Mme Hudon dans les médias:

En réponse à ces critiques, Mme Hudon a affirmé que les consultants de la SHM ont examiné sept variantes de tracé pour permettre la circulation rapide des autobus entre le pont Champlain et le centre-ville. Le couloir Dalhousie, a-t-elle déclaré, «est le seul qui a passé le test».

(La Presse – À la défense du projet Bonaventure 2010-01-15)

Il a été mis en évidence lors des séances d'information, ainsi que dans certains mémoires présentés à l'OCPM, que l'étude des sept tracés qui a mené au choix du corridor Dalhousie, est une étude incomplète qui n'apporte que des considérations liées à la géométrie routière et à l'ingénierie du transport.

En aucune façon l'étude des sept tracés prend en compte des considérations urbanistiques. Les impacts liés à l'implantation d'un tel corridor sur la qualité de vie, l'environnement, le patrimoine bâti, et le développement du secteur Griffintown ne font pas partie de l'argumentaire en faveur de l'axe Dalhousie.

Le « test » auquel se réfère Mme. Hudon ne tient pas la route. Compte tenu des impacts majeurs liés au corridor Dalhousie et de sa proximité au secteur résidentiel, un test adressant non-seulement les besoins des autobus mais aussi ceux des riverains serait bien plus approprié.

Hudon dismissed complaints from residents who live near Dalhousie, saying of the seven routes studied, Dalhousie would have “the least impact on area residents.”

The corridor will reduce traffic bottlenecks, she noted. The SHM says the new corridor will shave about one minute in travel time for buses between the South Shore and downtown Montreal.

Hudon said the city must consider “the common interest” and push ahead with the project.

The project will open the door to residential developments between the two urban boulevards, encouraging people to live in Montreal rather than move to the suburbs, Hudon said.

(The Gazette - Société du Havre defends Griffintown bus corridor 2010-01-15)

For some reason, the seven routes analyzed by the SHM did not include the original base concept (the “scénario de base”) which ran along either side of the urban boulevard, all the way to St-Jacques. This concept, identified in Montreal’s Transportation Plan, costs 30M\$ (one quarter the cost of Dalhousie), requires zero expropriations (thereby enabling the SHM to autofinance their project), allows buses to roll faster (due to a higher speed limit than Dalhousie), has no visibility/security issues at the intersections (bus drivers are afraid to roll on Dalhousie due to insufficient “visibility triangles”), shares

the pollutants between the South-West and Ville-Marie boroughs (as opposed to dumping it all in the South-West), and threatens in no way the area's patrimonial buildings (it's quite simple: big buses do not belong in historic neighborhoods like Griffintown).

As for saving time for commuters, the SHM documents point to a 30-second time gain, not one minute. What's more, the simulations that established this 30-sec time gain considered that buses would be rolling at 45km/h along Dalhousie (when 30km/h is to be the speed limit on the corridor). Also, the over-saturated capacity of the downtown terminus (1000 de la Gauchetière) was not considered in the simulations. Therefore, considering a speed limit of 30km/h on Dalhousie, and an over-saturated capacity at the downtown terminus, it is safe to say that no time gain will result for commuters. In fact, commuters can probably expect a time loss on their way to and from town.

It is very easy to throw words around, such as "the common interest," without defining what they mean. It is hard to understand to whom Ms. Hudon is referring to in this quote; the majority of Montrealers have asked her to redraw her plans, and the majority of South-Shore commuters have been asking for an LRT (light rail transit) solution. No one has demonstrated that the Dalhousie corridor serves the common interest...quite the contrary. We would be paying more, expropriating when we don't have to, disrespecting our built heritage, and ruining our quality of life...all so the South-Shore commuters – who actually want an LRT – can save a very questionable "30 seconds" on their trip.

As far as urban sprawl goes, it is flabbergasting to see that Ms. Hudon can't even recognize that the 700 units built in the Lowney loft complex are already contributing to retaining Montrealers on the island and attracting off-island suburbanites to a life downtown. The SHM's hypothetical project will only see buildings up in 10-15 years. The Lowney residents are there now, and are contributing now. Why would the SHM want to antagonize those who are actively contributing to the end of urban sprawl, and the revitalization of their historic neighborhood?

« Il faut se promener sur Dalhousie pour voir qu'il s'agit de deux petits bouts de rue qui arrivent dans un cul-de-sac, soit le viaduc CN. Il n'y a pas d'adresse civique et n'y a personne qui y vit. »

(Le Devoir - La Société du Havre tient au corridor d'autobus sur Dalhousie 2010-01-15)

Mme. Hudon aimerait s'assurer qu'il n'y aura jamais d'adresse civique sur Dalhousie ?

Il faut se promener sur Dalhousie pour voir que ce n'est pas du tout un endroit idéal pour faire passer des autobus. En effet, c'est un axe étroit, non-sécuritaire, et non-respectueux du patrimoine bâti.

Cette petite rue a beaucoup de potentiel pourtant, et un corridor d'autobus éliminerait toute chance d'une revitalisation du viaduc CN et de l'édifice New City Gas (qui sont en bordure de Dalhousie), et d'une future implantation de projets immobiliers.

Le fait que personne ne vit sur la rue Dalhousie ne justifie aucunement 1908 passages d'autobus dans un quartier historique et résidentiel.

« J'ai été un peu surprise du (virage à) 180 degrés de l'arrondissement. Jusqu'à la fin octobre on avait leur appui unanime, donc c'est surprenant », a réagit Isabelle Hudon, questionnée par 24H.

Il faut dire que les conseillers de Vision Montréal sont maintenant majoritaires dans le Sud-Ouest, mais la Isabelle Hudon assure que ceux-ci appuyaient le projet avant les élections du 1er novembre.

(24 Heures - De plus en plus d'opposition au corridor Dalhousie 2010-01-14)

Il faut dire que, même avant les élections en novembre 2009, les conseillers dans le Sud-Ouest étaient majoritairement de Vision Montréal (3 Vision, 2 Union). C'était ces conseillers qui avaient hypothéqué le Sud-Ouest au compte des développeurs privés comme Devimco et la SHM. Il n'est donc pas surprenant de voir que tous ces anciens conseillers ont été remplacés suite aux élections.

La nouvelle vague de conseillers au Sud-Ouest ont été élu sur une base de confiance avec la population. Ils se sont engagés à protéger les intérêts du Sud-Ouest et à défaire les erreurs de leurs prédécesseurs. Ceci pourrait bien surprendre Mme. Hudon, mais ce sont ces élus qui ont réellement considéré « l'intérêt commun » de la population vis-à-vis le projet de la SHM.

Affirmant que le controversé corridor était un élément non négociable du projet présenté par la SHM, Mme Hudon a fermé la porte à toute modification du tracé. « Nous n'avons pas choisi ce tracé par hasard, a-t-elle expliqué en marge de son allocution devant la Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal. Nous avons étudié, pendant deux ans, sept tracés. Nous ne sommes pas arrivés à une conclusion rapide, mais à une conclusion limpide. Le corridor Dalhousie est la seule option possible. » ...

La SHM ne s'est pas penchée sur les solutions qui pourraient être envisagées pour rendre plus acceptable, aux yeux des résidents du quartier, la présence d'un corridor où 1 908 déplacements d'autobus seraient recensés chaque jour. « Ce n'était pas dans notre mandat », a indiqué Isabelle Hudon.

(Métro - «Le corridor Dalhousie n'est pas négociable» dit Isabelle Hudon 2010-01-15)

Le tracé Dalhousie n'a peut-être pas été choisi par hasard, mais il n'a certainement pas pris deux ans pour être choisi comme tracé préférentiel. Il peut être démontré que l'étude des sept tracés fut mandatée en fin mars 2008, que le corridor Dalhousie fut retenu en avril 2008, et que la version préliminaire de l'étude des sept tracés fut publiée le 22 août 2008. Ceci veut dire que par les estimations les plus libérales, la SHM a pris 5 mois pour étudier le tracé Dalhousie.

Le fameux mandat de la SHM ne tient pas en compte l'existence du quartier historique de Griffintown. Ce quartier fut ignoré par la SHM pour une raison que l'on ignore. Pourtant, ce secteur est le plus affecté par les impacts négatifs du projet Bonaventure, dû au fait qu'il est en bordure du corridor Dalhousie. Le mandat de la SHM pourrait être redéfini et sa zone d'étude élargie, afin de considérer les solutions qui pourraient être envisagées pour rendre acceptable la présence d'un corridor d'autobus.