

2010-01-18

[www.griffintown.org/dalhousie](http://www.griffintown.org/dalhousie)

Il est grand temps de répondre aux affirmations mensongères d'Isabelle Hudon dans les journaux et particulièrement dans son discours qu'elle a tenue hier devant la Chambre de commerce et d'industrie du sud-ouest Montréal. Mme. Hudon continue à ignorer les inquiétudes des riverains, ainsi que les alternatives qui ont été proposées en consultation. En défendant à tout prix son projet, et en ignorant l'importance du processus mené par l'OCPM, Mme. Hudon démontre non-seulement un mépris envers cet office, mais aussi une grande méconnaissance de son propre projet. Pour les griffinois qui suivent se projet depuis longtemps, il est impossible de résister à la tentation de commenter ses affirmations devant la CCISOM<sup>1</sup>...

***1- « Ne l'oublions pas, le Quartier Bonaventure, c'est une bataille gagnée contre l'étalement urbain. » (extrait).***

---

Le corridor Dalhousie éviterait à tout jamais la reconstruction d'une vie de quartier au Griffintown.

Griffintown renaît actuellement en grande partie grâce aux résidents des différentes phases du Lowney. Mme. Hudon devrait tenter de profiter de l'effet d'entraînement dû à la venue de tous ces nouveaux résidents dans le secteur plutôt que de s'évertuer à les nuire pour favoriser un hypothétique quartier qui ne verra le jour que dans dix ou quinze ans sous une forme très approximative pour l'instant.

La SHM sabote un des gros projet de lutte contre l'étalement en plaçant son corridor de 1900 autobus par jour directement devant les sept phases des condos Lowney, le pionnier de la revitalisation urbaine et de la recolonisation du secteur Griffintown. Les contribuables qui habitent les différentes phases du Lowney et ceux qui vont s'ajouter dans les phases en construction, ça c'est du concret.

***2- « Le Quartier Bonaventure continuera à jouer son rôle de carrefour des déplacements métropolitains, mais ces déplacements se feront, plus que jamais, en transport collectif (...) grâce à la nouvelle géométrie et à l'aménagement du corridor Dalhousie réservé aux autobus... » (extrait).***

---

Mme. Hudon refuse de mettre en place le train de banlieue sur la ligne employée par le train de New York passant à côté du terminus Chevrier (desservant aussi St-Lambert, St-Hubert, Brossard, Laprairie - enlevant bien des autos et bus de Bonaventure), que ses propres consultants lui ont recommandé. Il ne suffirait que la mise en place de la signalisation et des quais pour le rendre opérationnel.

Notez que Mme Hudon refuse aussi d'étudier la remise en place d'un SLR sur le Pont Victoria, qui est pourtant le circuit le plus direct et le moins couteux vers la Rive-Sud.

---

<sup>1</sup> Toutes citations tirées des transcriptions de la conférence CCISOM du 14 janvier 2009

**3- « Nous y parviendront (réduire d'environ 20% les débits automobiles) grâce à un gain net de 3800 déplacements quotidiens en transport en commun (...). Le corridor diminuera les bouchons et les travailleurs de la Rive-Sud seront gagnants (évitant) des coûts d'exploitation supplémentaires pour le Réseau de transport de Longueuil. » (extrait)**

---

Mme. Hudon démontre une hypocrisie suprême en passant sous silence la déclaration faite par le RTL dans le journal Courrier du Sud, édition du 10 décembre, 2009<sup>2</sup>:

« Le RTL soutient que si les décisions avaient été prises en faveur du SLR, la problématique de l'utilisation du corridor réservé au transport en commun dans le cadre de la mise au sol de l'autoroute Bonaventure ne serait pas à l'ordre du jour.

*La création de ce corridor ne réglera en rien la situation de la saturation du terminus Centre-ville, rappelle Raymond Allard, responsable des communications du RTL. »*

Notons que le fameux gain de temps de 30 secondes sur le corridor comparé au circuit actuel n'est pas significatif sur le plan statistique. Ce gain serait aussi à réévaluer compte tenu de la pleine capacité du terminus centre-ville, et d'une baisse de la limite de vitesse le long du corridor.

Notons aussi qu'un train de banlieue ou un SLR apporterait des solutions durables au problème de congestion d'autobus et d'autos au centre-ville.

**4—« On a fait nos devoirs, pour fins d'étude, nous avons retenu sept options de tracé pour les autobus de la Rive-Sud et de Montréal (...). Le corridor Dalhousie est le seul à avoir réussi les tests. » (extrait)**

---

Mme. Hudon sait fort bien que cette étude n'a retenu aucun critère communautaire, ni résidentiel, ni patrimonial. Comment la SHM peut-elle dire que le corridor Dalhousie est optimal sur des bases si restreintes?

Il ne faut pas oublier que Dalhousie est l'option la plus chère (118.7M\$ selon l'AMT), et ça dans un contexte budgétaire très ardu. De plus, les sept options de tracés ne comprenaient pas le scénario de base sur l'axe Bonaventure, tel qu'identifié dans le plan de transport de la Ville.

Les fameux « tests » de la SHM n'ont eux-mêmes pas l'air de tenir la route.

---

<sup>2</sup> <http://lecourrierdusud.canoe.ca/webapp/sitepages/content.asp?contentid=121378&id=840>

**5- « La solution retenue (le Corridor Dalhousie) est celle qui a le moins d'impacts pour les citoyens du secteur. » (extrait)**

---

Les citoyens du secteur ne sont pas d'accords, et trouvent cette affirmation vraiment grossière. Mme. Hudon a refusé d'inclure des critères d'impact ni sur le milieu, ni sur les résidents, ni sur le patrimoine dans son étude des sept corridors, qui ne se limite qu'aux techniques du transport. Or, ce projet passe droit devant les sept phases des condos Lowney et le monument patrimonial important du New City Gas.

**6- Sa conclusion: « J'ai beau chercher, je n'arrive pas à trouver de désavantages à ce projet dans une perspective à long terme. » (extrait)**

---

Cette affirmation met en évidence le refus de la SHM d'écouter la population. Il faut vraiment être sourd et aveugle pour ne pas entendre les citoyens qui ont exprimé leurs objections majeures au projet depuis le 24 novembre.

Mme Hudon ne semble pas vouloir réaliser que ce sont les « impacts » de son projet qui désavantageraient les riverains. Mme Hudon aime jouer avec les mots, mais si elle dit ne pas trouver de désavantages à ce projet, il faudrait qu'elle arrête de chercher et qu'elle commence à écouter.

**7- « Du point de vue des résidents, actuels et futurs, le projet fera faire un bond de géant à la qualité des espaces publics et la sécurité des déplacements à pied ou à vélo. » (extrait)**

---

Merci à Mme Hudon de mieux connaître que nous, nos propres points de vue. Pour une dame qui n'a passé aucun temps à concerter avec les résidents actuels, et aucun temps à répondre aux constats de sécurité identifiés par ses propres ingénieurs, elle semble connaître de très près les exigences du milieu par rapport à leur qualité de vie et leur sécurité.

Si Mme Hudon avait pris le temps de lire l'audit de sécurité<sup>3</sup> que lui avait fourni la firme Cima+ en novembre 2008, elle aurait su que ce qu'elle affirme est un mensonge parfait. La grande majorité des constats de sécurité soulevés dans l'audit n'ont pas encore été validés par la SHM. Plusieurs de ces constats sont liés à la visibilité aux intersections le long corridor d'autobus, les traverses piétonnières, les impacts d'insertion des liens cyclables, et la circulation véhiculaire.

En baissant le trafic au niveau du sol, et en étant obligé de franchir 50% plus de voies (dont un corridor d'autobus), on ne nous garantie en aucune façon un « bond de géant » en matière de qualité de vie.

---

<sup>3</sup> <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e3.pdf>

***8- « Donc, le tracé Dalhousie, une fois complétée jusqu'à la rue Saint-Maurice, est l'unique solution structurante et gagnante pour assurer le transfert modal vers l'autobus [...] » (extrait)***

---

Dalhousie est peut-être l'unique solution identifiée dans l'étude incomplète de la SHM, mais il est loin d'être l'unique solution identifiée au cours des consultations à l'OCPM.

***9- « Quartier Bonaventure sera le premier projet à intégrer de façon marquée l'art public. » (extrait)***

---

Il semblerait que la présence de bâtisses patrimoniales faisant partie de notre héritage dérangerait à l'intégration de cet art public, et que la revitalisation de ces édifices centenaires ne ferait aucunement partie d'une contribution artistique venant de la SHM.

***10- « C'est non seulement un projet qui sera bon pour l'environnement, c'est un projet qui donnera naissance à un plus bel environnement, visuel comme sonore, pour tous. » (extrait)***

---

Conserver environ 20 000 tonnes métriques de gaz à effet de serre et bientôt plus en investissant massivement pour les autobus, n'est pas bon pour l'environnement.

Les bouchons d'autobus attendant d'atteindre le terminus, leurs sons et leurs odeurs ressemblent actuellement à ceci :



Imaginez 5 fois plus de passages...

---

**11- « Nous avons deux choix : le statu quo et la Ville de Montréal doit dépenser 160 millions dans le béton de l'Expo 67 pendant les 40 prochaines années ou investir 140 millions pour redévelopper tout le secteur. » (extrait)**

---

Un manque de compréhension des besoins des utilisateurs de cette autoroute est mis en évidence par cette affirmation. Si Mme. Hudon croit que conserver cette autoroute pour les 40 prochaines années est un choix que nous avons, elle démontre un vrai mépris pour les deux tiers des utilisateurs de la Bonaventure, qui eux viennent en empruntant le transport en commun et souhaitent un lien SLR entre la Rive-Sud et Montréal depuis plus de 10 ans.

Mme Hudon sait très bien que le corridor Dalhousie n'est pas gratuit ; son coût de 119M\$ s'ajouterait aux 140M\$ nécessaires pour redévelopper le secteur.

**12- « Moins d'autos, moins de dépenses pour les sociétés de transport, moins de détours, moins de dépenses inutiles pour la Ville et moins d'obstacles au développement résidentiel... » (extrait)**

---

Le corridor d'autobus coûterait 119M\$ et sauverait 1M\$ par an. L'AMT pourra rentabiliser cet investissement dès la 120<sup>e</sup> année après la mise en place de cette solution « temporaire ».

Et que dire du potentiel immobilier ? Ce n'est pas seulement l'ETS et les développeurs immobiliers qui ont réalisé qu'il serait imprudent d'avoir comme voisins tous les autobus de la Rive-Sud. Les riverains sont aussi convaincus de l'effet désastreux qu'auront ces autobus sur leurs valeurs immobilières.

De plus, le corridor Dalhousie est la seule option à nécessiter plus de 110 000 pieds carrés d'acquisitions de terrains (voire expropriations permanentes pour un corridor temporaire), emmenant à un maximum les dépenses inutiles pour la Ville.

**13- « Plus de familles, plus de vélos, plus d'éclairage et de sécurité, plus de verdure, plus de services de proximité et de potentiel touristique, plus de revenus pour la Ville et les arrondissements, plus d'opportunités d'emploi et de logements abordables pour les résidents du Sud-Ouest et de Ville-Marie. » (extrait)**

---

Il faut faire attention pour bien lire la phrase, chaque "plus" doit être lu comme quelque chose que nous n'auront plus, et non quelque chose qui s'ajoutera.

-----  
*Il semble clair que la SHM tient à garder cette mentalité de porter attention uniquement à une "bonification" de leur projet, mais aucunement à une modification majeure. Ils doivent dès maintenant s'engager clairement à respecter les recommandations que l'OCPM apportera à la fin de la consultation.*