

Problèmes urbanistiques du corridor d'autobus Dalhousie:

David Hanna, UQAM, mai 2009

1- La sécurité

Chaque autobus, frôlant le côté ouest du viaduc du CN, n'aurait aucune capacité d'anticiper le trafic véhiculaire, provenant de l'est, sur chaque rue transversale (rues Ottawa, William, St-Maurice) et l'automobiliste, non plus, par rapport aux autobus. La proximité de cette barrière visuelle importante crée une situation de danger constant où l'on doit uniquement compter sur le respect total des feux de circulation qui seraient placés là à chaque intersection. Il est impossible de faire une vérification visuelle et ceci pose un danger inacceptable pour la sécurité des passagers des autobus.

2- Le potentiel du viaduc du CN

Dans le rapport d'expert sur le PPU de Griffintown (Rapport BRIC de 2007 soumis à la Ville), il avait été fortement proposé de convertir le rez-de-chaussée du viaduc en commerces de rue donnant sur la rue Dalhousie afin d'humaniser et revitaliser ce secteur de Griffintown. Un corridor d'autobus frôlant le viaduc élimine tout potentiel de reprise de ce viaduc.

3- Le patrimoine

Le complexe New City Gas, sur Dalhousie, datant de 1847, a été identifié dans le PPU de Griffintown de 2008 comme étant de grande valeur patrimoniale, compte tenu de son âge exceptionnel, son rôle historique important dans la Révolution industrielle et son architecture soignée (voir Rapport Hanna sur Griffintown de 2008 déposé à la Ville). Une structure de béton, plaquée contre la façade néo-grecque en pierre sur Dalhousie, à l'endroit de l'ouverture du tunnel proposé, constitue une moquerie de cette valeur patrimoniale, sans parler des dommages causés par les éclaboussures des quelques 1 400 autobus par jour passant à 2 ou 3 mètres de l'édifice, l'espace disponible n'ayant que 11 mètres de largeur.

L'édifice patrimonial triangulaire Rodier (mieux connu sous le nom de Barron Sport) subirait les mêmes effets de ce trafic monstre, encore une fois, dans une rue aussi petite que Dalhousie (la rue St-Maurice). Or la structure de cet édifice des années 1870 est en colonnes de fonte. Il est incertain, à ce stade-ci, si la structure est capable de supporter de telles vibrations mais le

doute est grand. L'édifice pourrait aussi être appelé à jouer un rôle important dans la revitalisation, en cours, du secteur.

4- Les résidants nouveaux

Les quatre phases du projet Lowney, à proximité, représente un élément clef de la revitalisation urbaine de Griffintown. Les acheteurs ont été attirés par l'idée que l'on pouvait y vivre tranquillement dans un quartier historique en revalorisation. Cet objectif important est sérieusement mis en péril par l'avènement d'un corridor d'autobus à 1 400 bus par jour dans le secteur. Ce projet était inattendu et va à l'encontre des attentes des résidants et des objectifs de revitalisation du secteur. La question fondamentale à se poser ici c'est: habiteriez-vous un condo devant lequel passe 1400 autobus par jour? Le message que lance la ville à l'égard de ces résidants augure mal pour tout autre projet de revitalisation.

5- L'alternative

Le futur boulevard Bonaventure aura quatre voies de circulation dans chaque direction. L'autoroute qui l'alimente n'en a que trois. La solution la plus viable serait de garder la voie de gauche, en direction nord, pour une voie réservée d'autobus qui prendrait un virage sécuritaire à gauche au niveau de St-Jacques ou St-Antoine. Un petit croissant pourrait être aménagé dans le nouveau parc prévu, afin de permettre aux quelques autobus qui s'y arrêteraient de déposer les passagers qui veulent descendre avant le terminus.

À l'inverse, en direction sud, on réserverait la voie de droite pour les autobus sortant en toute sécurité, avec un petit kiosque, en face du parc, pour les passagers qui veulent embarquer là. Il faut souligner que cet arrêt intermédiaire prévu est beaucoup plus proche de la destination des clients (direction du vieux-Montréal) que le corridor Dalhousie. En hiver, ce rapprochement serait apprécié et favorise le transport en commun.

Sinon, la solution alternative la plus simple serait de déplacer le corridor sur la très large rue Peel, moyennant un virage sous le viaduc du CN, déjà percé à la rue Wellington. Cette voie fournit un accès facile, sans coûts excédentaires, aux terminus actuels et futurs des autobus de la rive sud.

6- Le coût

Finalement, que les coûts proposées de 65 millions de dollars prévus pour le corridor Dalhousie (et les vrais coûts devraient dépasser ce chiffre à cause du tunnel) pourraient être largement évités en n'ayant pas à percer un tunnel massif dans une courbe du viaduc du CN qui est déjà percé à onze autres endroits. C'est une dépense vraiment inutile dont l'argent pourrait être réservé à d'autres projets de transport.

7- Le corridor de pelletage d'autobus

La Société du Havre est incapable de justifier le déplacement des autobus sur Dalhousie autrement que par une soit-disante "étude" qu'elle refuse de rendre publique, accompagnée d'un faux argument qu'il n'y a pas de place pour des autobus sur ce boulevard à quatre voies de chaque côté.

Quand on questionne le directeur Gaétan Rainville sur les raisons du rejet du large corridor de la rue Peel comme alternative, il répond que le maire veut le réserver aux futurs tramways, réponse curieuse pour un projet si faiblement justifiable, si l'on se fie au piètre achalandage de l'autobus temporaire que la ville a mis sur ce circuit.

Quand on sait que la Société du Havre est en relation avec des promoteurs pour le développement des îlots au centre du boulevard et que le maire carresse toujours l'idée d'un projet avec le promoteur Devimco sur la rue Peel, on doit conclure que le choix de la rue Dalhousie comme corridor d'autobus, la ligne mitoyenne entre les deux projets potentiels, devrait plutôt s'appeler un projet de pelletage d'autobus.

David Hanna

Professeur au département d'études urbaines et touristiques

UQAM