

**Sami Hakim**

930, rue Wellington  
Montréal, QC H3C 1T8  
514 313 8877  
sami@hakimconstruction.com

Mercredi, le 16 septembre, 2009

**Mme. Julie Boulet**

Ministre du Transport  
Ministère du Transport Québec  
Place Haute-Ville  
700, boul. René-Lévesque Est  
29e étage  
Québec (Québec)  
G1R5H1

---

**Objet :** *La position du MTQ vis-à-vis le corridor exclusif pour autobus à l'entrée du centre-ville de Montréal, tel que proposé par la Société du Havre de Montréal*

---

Madame la Ministre,

Dans le cadre de la première phase du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, la Société du Havre de Montréal (SHM), chef d'orchestre du projet, recommande au gouvernement provincial d'accepter son plan de déplacements des autobus venant de la Rive Sud, et lui demande de verser 86M\$ pour l'implantation d'un corridor exclusif pour autobus sur l'étroite rue Dalhousie, appelé le « Corridor Dalhousie ». Bien que l'objectif d'encourager le transport en commun soit louable, une simple visite du lieu où est prévu la réalisation du Corridor Dalhousie - qui passe en dessous du viaduc du CN de la gare centrale et se coince contre l'un des plus importants édifices du patrimoine industriel de Montréal - vous convaincra des risques liés à la faisabilité financière et technique du projet, ce qui ne manquera pas de soulever une immense controverse une fois que le public aura pris conscience de l'absurdité de ce corridor. La réalité demeure que la solution proposée par la SHM appauvrirait inutilement les coffres du MTQ et mériterait une seconde analyse, visant particulièrement la justification des coûts associés à ce corridor d'autobus.

Je vous écris, ainsi qu'au gouvernement du Québec, pour vous presser de considérer une nouvelle solution pour le déplacement des autobus de la Rive-Sud. Les coûts associés au corridor proposé par la

SHM démolissent la légitimité d'une telle initiative conçue pour favoriser le transport en commun. Si nous considérons d'autres villes nord-américaines qui ont choisi d'implanter des corridors exclusifs pour autobus avec ou sans succès, nous pouvons constater que le Corridor Dalhousie serait de loin le plus cher au kilomètre. En examinant le tableau ci-bas, dont les données sont tirées d'une étude américaine publiée par le Transportation Research Board (TRB) en 2004 et mandatée par la Federal Transit Administration (FTA), vous pouvez voir comment le Corridor Dalhousie se classerait parmi ses comparables en Amérique du Nord:

**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 <sup>a</sup>	59,2	435,0	7,4
Pittsburgh, Pennsylvanie	1,7	25,8	461,1	17,9
<b>Montréal, Québec</b>	<b>1,6<sup>b</sup></b>	<b>0,7</b>	<b>86,0</b>	<b>122,8</b>

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

Notes: <sup>a</sup> Exclu Hull, QC

<sup>b</sup> Exclu la Rive Sud

Selon ces données comparatives, les corridors exclusifs pour autobus ont coûté en moyenne 10,2M\$ par kilomètre. Le Corridor Dalhousie tel que proposé par la SHM, coûterait 122,8M\$ par kilomètre, soit plus de 12 fois la moyenne, et serait de loin le « busway » le plus cher - au kilomètre - en Amérique du Nord, et possiblement au monde. L'étude du TRB est disponible sur internet au :

[http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp\\_rpt\\_90v1.pdf](http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_90v1.pdf)

Bien que la SHM ait publié les détails des coûts associés au réaménagement de l'autoroute Bonaventure dans son dernier rapport avant-projet (mars 2009), elle a soigneusement omis de publier les détails des coûts associés à l'implantation du Corridor Dalhousie. Le public ignore donc de quelle manière la SHM a estimé les coûts de 86M\$ liés au corridor exclusif pour autobus, et ne connaît toujours pas les composantes de ces coûts, bien qu'il finira par les payer.

Puisque l'implantation du Corridor Dalhousie nécessite l'acquisition de gré à gré ou par expropriation de plus de 30,000 pieds carrés de terrains<sup>1</sup>, pouvons-nous nous attendre à ce que le gouvernement provincial orchestre ces expropriations? Puisque ce corridor se trouverait sous l'autorité du MTQ, pouvons-nous considérer que le prix des acquisitions de terrains requises dans le corridor visé par la SHM soit inclus parmi les 86M\$ ? Puisque la SHM prévoit autofinancer son projet en obtenant 51,5M\$ du

<sup>1</sup> Chiffre tiré du procès verbal de l'assemblée ordinaire du conseil municipal du 25 août 2008, item no. CM08 0650 Source internet : [http://ville.montreal.qc.ca/documents/Adi\\_Public/CM/CM\\_PV\\_ORDI\\_2008-08-25\\_19h00\\_FR.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/documents/Adi_Public/CM/CM_PV_ORDI_2008-08-25_19h00_FR.pdf)

produit de la vente d'environ 200,000 pieds carrés de terrains municipaux<sup>2</sup>, est-ce que les propriétaires des terrains mis en réserve peuvent s'attendre à une offre similaire, soit environ 260\$ du pied carré?

Le besoin d'un corridor exclusif pour autobus à l'entrée du futur centre-ville de Montréal, est-il un besoin temporaire ou permanent ? Les documents qui accompagnent le dernier rapport avant-projet de la SHM mentionnent que « dans l'attente de la réalisation du SLR Rive-Sud, ce projet complémentaire (le Corridor Dalhousie) permet d'améliorer la situation existante pour les usagers actuels et futurs »<sup>3</sup>. Pouvons-nous nous attendre à une baisse importante des d'autobus venant de la Rive Sud avec l'arrivée du SLR ? Est-ce que cette différence justifie toujours les coûts élevés, ou bien le besoin même du Corridor Dalhousie et des acquisitions de terrains liées à ce dernier ? Le besoin d'un corridor exclusif pour autobus à l'entrée du futur centre-ville de Montréal, est-il un besoin réel ?

Au cours des études de circulation mandatées par la SHM, six (6) tracés alternatifs à l'axe Dalhousie ont été considérés :

1. L'axe de la rue Peel
2. L'axe de la rue Ann
3. L'emprise prévue pour le SLR
4. L'axe Bonaventure (rues Duke et Nazareth)
5. L'axe des rues Prince et Queen
6. L'axe de la rue McGill

L'axe Dalhousie a été retenu et annoncé comme étant le tracé préférentiel de la SHM. Dans son rapport avant projet, la SHM ne mentionne pas quels ont été les critères de base qui ont mené à ce choix justificatif. Par contre, la SHM nous offre quelques éclaircissements en jugeant que « 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 riverain »<sup>4</sup>. Il s'agirait maintenant de définir les « besoins actuels et futurs », ainsi que le « cadre urbain riverain » afin de déterminer si l'axe Dalhousie est réellement le tracé à retenir.

Je vous demande de noter, Madame la Ministre, que nos besoins actuels en matière de transport collectif entre Montréal et la Rive Sud ne justifient pas un investissement aussi important, et de percevoir qu'un corridor exclusif pour autobus à l'entrée la plus prestigieuse de Montréal ne fera pas partie de nos besoins futurs. Le besoin pour un SLR devient, et deviendra, de plus en plus présent. Si vous devez répondre à une clientèle aussi exigeante que progressive, et aider le Québec à avancer vers des solutions

---

<sup>2</sup> Calculé d'après les chiffres et usages avancés par la SHM dans son rapport avant-projet du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1 (le tableau *Potentiel immobilier des îlots à développer* est fourni en annexe)

<sup>3</sup> Citation tirée de la fiche synthèse *Le transport collectif : une composante majeure du projet*, accompagnant le rapport avant-projet du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1

Source internet : <http://www.havremontreal.qc.ca/fr/publications/pdf/quartier-bonaventure/fiches-synthese.pdf>

<sup>4</sup> Citation tirée de la page 31 du rapport avant-projet du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1

Source internet : <http://www.havremontreal.qc.ca/fr/publications/pdf/quartier-bonaventure/rapport-avant-projet-quartier-bonaventure.pdf>

durables, ne croyez-vous pas que les 86M\$ en question seraient mieux investis dans un fond dédié à l'aménagement du SLR ?

Je vous demande aussi de comprendre, Madame la Ministre, que le « cadre urbain riverain » tel que défini par la SHM a évolué et changé depuis la retenue de l'axe Dalhousie comme tracé préférentiel. C'est au moins le cas pour un secteur du cadre urbain riverain, soit le quartier historique de Griffintown<sup>5</sup>. Depuis que le développeur privé Devimco a abandonné son vaste et ambitieux Projet Griffintown<sup>6</sup> en novembre 2008, soit quelques mois après la retenue du Corridor Dalhousie, la SHM s'est trouvée abandonnée par un de ses complices les plus proches, un qui était solidement lié à la considération des tracés préférentiels. Depuis que Devimco a quitté les lieux, et que les propriétaires fonciers de Griffintown se sont mobilisés contre le Corridor Dalhousie, le cadre urbain riverain a clairement évolué et l'analyse des critères de base menant à l'adoption ou au rejet des tracés étudiés mérite d'être réexaminée par le MTQ, si seulement pour nous assurer que l'argent des contribuables sera dépensé de manière responsable et intelligente.

Le MTQ fait face maintenant à de grandes pressions de la part de la SHM, qui prétend que l'AMT démontre une « mauvaise volonté » et « n'est pas de bonne foi »<sup>7</sup> car elle refuse de se compromettre vis-à-vis le déplacement de ses usagers venant de la Rive Sud. Si l'AMT refuse le compromis, c'est parce qu'elle a bien compris que le Corridor Dalhousie, tel que proposé par la SHM, représente une option excessivement chère pour les contribuables ainsi qu'une solution menaçante pour ses usagers et ses chauffeurs d'autobus. Le MTQ devrait lui aussi venir à la défense de l'AMT en évoquant les points faibles du Corridor Dalhousie, et en réclamant un moratoire sur ce corridor afin de pouvoir établir si la solution proposée par la SHM tient réellement en compte les besoins actuels et futurs des usagers ainsi que les exigences du cadre urbain riverain.

Dans l'espoir d'avoir bientôt de vos nouvelles, ainsi que vos réponses à nos inquiétudes et questionnements, veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes salutations respectueuses.

Sami Hakim, ing. jr.  
ROLAND HAKIM & ASSOCIÉS

---

<sup>5</sup> Une carte explicative et une image du quartier Griffintown et de sa proximité au futur Quartier Bonaventure est fournie en annexe

<sup>6</sup> Deux images du Projet Griffintown de Devimco sont fournies en annexe

<sup>7</sup> Citations tirées de l'article *Isabelle Hudon en colère contre l'AMT*, publié dans La Presse le 14 septembre, 2009 Source internet : <http://www.cyberpresse.ca/actualites/regional/montreal/200909/13/01-901366-isabelle-hudon-en-colere-contre-lamt.php>

# **ANNEXE 1**

# **Potentiel immobilier des îlots à développer**

## POTENTIEL IMMOBILIER DES ILOTS À DÉVELOPPER

### ILOTS CENTRAUX

Nom d'îlot	Vocation	Superficie (m2)	Superficie (pi2)
3-C15	à développer	1,560	16,792
3-C16	à développer	5,600	60,278
3-C17	place publique	3,800	40,903
3-C18	à développer	4,350	46,823
3-C19	monument	1,960	21,097
3-P6	jardin périphérique	3,750	40,365
3-C5	jardin périphérique	2,925	31,484
<i>Total îlots centraux</i>		<i>23,945</i>	<i>257,742</i>
<i>Total îlots centraux à développer</i>		<i>11,510</i>	<i>123,892</i>

### ILOT DE LA COMMUNE

Nom d'îlot	Vocation	Superficie (m2)	Superficie (pi2)
3-C3	à développer	6,743	72,581
3-C4	à développer		
??	parc	1,715	18,460
<i>Total îlot de la Commune</i>		<i>8,458</i>	<i>91,041</i>
<i>Total îlot de la Commune à développer</i>		<i>6,743</i>	<i>72,581</i>

### VENTE DES ILOTS PAR LA VILLE

Revenu de la vente des terrains Ville	51,500,000	\$
Superficie totale des îlots vendables	18,253	m2
	196,473	pi2
<i>Valeur moyenne des îlots vendables</i>	<i>262.12</i>	<i>\$/pi2</i>

Info et image tirés du document SHM:

Quartier Bonaventure - Synthèse des études de l'avant-projet détaillé, mars 2009, pp.45-46



**Carte explicative et image du quartier  
Griffintown**





**Images du *Projet Griffintown* de Devimco Inc.**

**IMAGES DU PROJET GRIFFINTOWN (DEVIMCO)**

Les images ci-dessous sont tirées du site internet du quotidien La Presse ([www.cyberpresse.ca](http://www.cyberpresse.ca))



Figure 3 - Concept d'aménagement final du projet Griffintown



Figure 4 - Concept d'aménagement original du Projet Griffintown