

# Projet Quartier Bonaventure

Mémoire présenté à  
l'Office de consultation publique de Montréal – OCPM  
sur le corridor Dalhousie

par  
l'association Transport 2000 Québec

le 7 janvier 2010

Transport 2000 Québec est une association nationale sans but lucratif qui a pour mission de défendre les droits et les intérêts des usagers du transport en commun ainsi que de promouvoir les transports collectifs et l'intégration des moyens de transport (intermodalité) depuis 1977.

L'Association se déclare préoccupée par le maintien et l'amélioration de l'accessibilité par transport collectif pour les usagers de la Région métropolitaine au centre-ville de Montréal, cœur de la Métropole. Une présentation sur le fond de la question a d'ailleurs déjà été effectuée devant la Commission Nicolet, laquelle tenait des audiences publiques au printemps 2002<sup>1</sup>.

Cela étant dit, nous n'avons aucune hésitation à appuyer les principaux objectifs du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure tels qu'énumérés dans le document *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville* rendu public en avril 2007, soit :

- concevoir une entrée de ville prestigieuse et un lien manifeste entre le centre-ville et le bassin Peel ;
- retisser le tissu urbain des secteurs environnants, soit le faubourg des Récollets et Griffintown ;
- diminuer la circulation routière **en privilégiant le transport collectif, tout en maintenant la fluidité de la circulation** ;
- améliorer la qualité et la sécurité de la circulation piétonnière de surface et souterraine, en liaison avec les réseaux de transport collectif ;
- offrir des espaces publics agréables, sécuritaires et conviviaux pour les utilisateurs ;
- favoriser un développement immobilier vigoureux relié au centre-ville.

Nous croyons de plus que le dernier document *Quartier Bonaventure - Le Nouveau Montréal*, rendu public au mois de mars dernier, illustre bien comment l'effort de planification de la Société du Havre de Montréal (SHM) au cours des deux dernières années nous permet **d'espérer que cette nouvelle entrée de ville prestigieuse deviendra réalité dans un avenir rapproché.**

---

<sup>1</sup> Voir annexe 1 : *Choisir l'efficacité. Mémoire présenté à la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud.* – Transport 2000 Québec, version révisée de mars 2002.

Vous ne serez pas surpris cependant, compte tenu de la mission de Transport 2000, que nos commentaires portent avant tout sur la proposition de la SHM d'aménager – dans le cadre du projet Quartier Bonaventure – un **corridor exclusif au transport collectif**. L'autoroute Bonaventure joue en effet un rôle essentiel pour le transport collectif en provenance ou à destination de la Rive-Sud et de l'Île-des-Sœurs. Quant à nous, une chose est cruciale: la réalisation du projet Quartier Bonaventure doit non seulement protéger les acquis du transport collectif dans cet important corridor, mais **améliorer la qualité du service offert aux usagers**.

Or, il n'est pas réaliste, compte tenu de la diminution du nombre de voies du corridor Bonaventure, actuellement 12 (dont 8 en configuration autoroutière), à 8 voies en configuration urbaine avec feux de circulation, de penser que cet objectif puisse être atteint en continuant de faire circuler les autobus de la Rive-Sud sur le futur boulevard urbain. Compte tenu que ces autobus circulent déjà pour une partie de leur trajet en direction du Terminus centre-ville (TCV) dans un corridor privilégié sur la rue de l'Inspecteur à l'ouest du viaduc du CN, la proposition de la SHM de créer dans ce même secteur un corridor exclusif pour le transport collectif longeant le côté ouest de la structure ferroviaire du CN nous apparaît des plus intéressante pour les raisons suivantes :

- l'aménagement dans le Corridor Dalhousie de baies d'arrêts et d'équipements d'abribus avec accès directs aux espaces commerciaux sous les voies du CN le long de la rue Dalhousie **permettra d'améliorer considérablement le sort peu enviable des milliers d'usagers de la Rive-Sud qui n'ont d'autre choix présentement que d'utiliser l'arrêt William / de Nazareth** qui, en plus d'avoir une capacité limitée étant donné le peu d'espace pour laisser monter et descendre les usagers, n'offre absolument aucun confort aux usagers, particulièrement pendant les mois d'hiver<sup>2</sup> ;
- le Corridor Dalhousie réduira le temps de parcours entre la sortie de l'autoroute Bonaventure et le TCV tout en assurant une meilleure fiabilité pour les usagers, parce qu'il constituera un **parcours plus direct vers le TCV à l'abri de la congestion potentielle sur le boulevard urbain** ;

---

<sup>2</sup> Voir annexe 2 : *Aménagement proposé de la zone d'arrêts Dalhousie*. – Photo tirée de *Quartier Bonaventure, le Nouveau Montréal, Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1, Synthèse des études de l'avant-projet détaillé*. – Société du Havre de Montréal, mars 2009, p. 33

- le Corridor Dalhousie représente même, malgré leurs récriminations, un gain pour les résidants du secteur puisque le corridor d'autobus, qui existe déjà depuis plusieurs années sur la rue de l'Inspecteur au nord de la rue William, **sera déplacé plus à l'est à l'abri du corridor ferroviaire du CN** ; de plus, les édifices du bloc urbain entre les rues Dalhousie et de l'Inspecteur **agiront comme tampon visuel et sonore pour ces résidants**; nous comprenons mal dans les circonstances que les résidants de la *Lowney's* s'objectent à l'aménagement du Corridor Dalhousie à moins que leur objectif non avoué soit d'éliminer complètement la présence des autobus dans le secteur, ce qui serait totalement inacceptable compte tenu de l'impact néfaste que cela aurait sur le transport collectif pour les usagers de la Rive-Sud ;
- l'aire d'embarquement pour les autobus le long des voies ferrées du CN pourra facilement s'intégrer à la future station Cité Multimédia prévue au projet de Service léger sur Rail (SLR) Rive-Sud, le jour où ce projet deviendrait réalité.

Transport 2000 Québec n'a malheureusement pas l'expertise nécessaire pour se prononcer sur la question des vibrations appréhendées lors de la construction du tunnel sous le corridor ferroviaire et subséquentement par les autobus transitant à proximité des édifices patrimoniaux de la *New City Gas*. Nous sommes confiants néanmoins que des mesures de mitigation peuvent être mises en place pour éviter que les vibrations n'endommagent les bâtiments patrimoniaux. Nous encourageons la SHM à **réaliser**, si ce n'est pas déjà le cas, **les études nécessaires** à cette fin.

Notre unique préoccupation avec le projet du Corridor Dalhousie, tel que proposé par la SHM, est **le coût élevé de la construction du tunnel proposé sous le corridor du CN dès la phase initiale du projet**. Nous sommes conscient qu'un tel tunnel pourrait ultimement être requis pour minimiser l'impact du passage des autobus sur le développement résidentiel dans la partie sud-est du quartier Griffintown. Par contre, le développement résidentiel du secteur situé au sud de la rue Ottawa, le long de la rue Ann, risque fort de ne pas se réaliser avant une bonne dizaine d'années. Si la SHM désire réduire le coût du projet à court terme, elle pourrait donc **retarder le percement du tunnel sous le corridor du CN jusqu'à ce que le développement résidentiel sur la rue Ann ne se concrétise**. D'ici là, le corridor des autobus de la Rive-Sud pourrait profiter de

l'infrastructure existante permettant à la rue Ann de franchir le corridor du CN à un coût beaucoup plus modeste. La rue Ann pourrait donc être empruntée par les autobus jusqu'au nord des édifices patrimoniaux de la *New City Gas* pour bifurquer ensuite vers l'est, en vue de rejoindre l'emprise de la rue Dalhousie. Ceci permettrait de **réduire substantiellement le coût d'implantation du corridor Dalhousie à court terme** puisque le percement du tunnel sous la structure du CN est de loin l'élément le plus coûteux relié à l'implantation du projet du Corridor Dalhousie<sup>3</sup>.

En bref, Transport 2000 Québec n'a **aucune hésitation à endosser le projet du Quartier Bonaventure et plus particulièrement sa composante du Corridor Dalhousie**. Nous incitons néanmoins les commissaires à considérer la possibilité de **réduire les coûts à court terme du projet en retardant le percement du tunnel sous le corridor du CN** jusqu'à ce qu'il soit nécessité par le développement immobilier du secteur sud-est de Griffintown. Nous invitons enfin les commissaires à ne pas se laisser influencer par les pressions qui auraient pour effet de mettre en péril un projet aussi avantageux pour la Métropole et pour les usagers du transport en commun en provenance de la Rive-Sud et de l'Île-des-Sœurs.

Nous remercions les commissaires d'avoir bien voulu entendre le point de vue de Transport 2000 Québec dont une des missions prioritaires est de défendre les intérêts des usagers du transport en commun.

Jean Léveillé, président du Conseil

Collaboration : Jacques Coté, administrateur

---

<sup>3</sup> Voir annexe 3 : Plan de la proposition de Transport 2000 Québec ajouté au plan des pages 33 et 34 tirées de *Quartier Bonaventure, le Nouveau Montréal, Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1, Synthèse des études de l'avant-projet détaillé*. – Société du Havre de Montréal, mars 2009.