

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LE SYNDICAT DES COPROPRIÉTAIRES
DES PHASES 1, 2, 3 ET 4 DU PROJET RÉSIDENTIEL LOWNEY



DESTINÉ À L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL
DANS LE CADRE DE LA PRÉSENTATION DE
L'AVANT-PROJET DU QUARTIER BONAVENTURE

GRIFFINTOWN, LE 7 JANVIER 2010

TABLE DES MATIÈRES

1.0	Introduction	page 3
2.0	Présentation du projet résidentiel Lowney	page 3
3.0	Les attentes des résidents d'un quartier en devenir	page 4
4.0	Commentaires et observations au sujet du projet du Quartier Bonaventure	
	4.1 Un projet désirable, mais mal arrimé	page 5
	4.2 Une consultation sélective, jusqu'à ce jour	page 8
	4.3 L'étude des sept (7) tracés : une prémisse erronée	page 9
	4.4 Les conséquences de la mise en place du Corridor Dalhousie	page 14
5.0	Conclusion et recommandations	page 15
	Sources	page 17
	<u>Annexes :</u>	
	i) PV de la rencontre du 30 janvier 2009	page 18
	ii) PV de la rencontre du 7 juillet 2009	page 21
	iii) Correspondance à la Mairesse de l'Arrondissement Sud-Ouest, madame Jacqueline Montpetit, en date du 3 février 2009	page 25
	iv) Correspondance au Maire de Montréal, monsieur Gérald Tremblay, en date du 17 juillet 2009 et réponse du directeur général de la Ville, monsieur Claude Léger, en date du 12 août 2009	page 28
	v) Correspondance à la Ministre des transports du Québec, madame Julie Boulet, en date du 24 septembre 2009	page 33
	vi) Témoignages des résidents du Lowney	page 37
	vii) Quatre articles écrits par Steeve Lemay, citoyen de Griffintown	page 46

1.0 Introduction

Les résidents des phases 1, 2, 3 et 4 du projet Lowney désirent féliciter l'Administration municipale de leur fournir l'occasion, à travers les consultations de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), d'enfin pouvoir s'exprimer sur l'avant-projet du Quartier Bonaventure. Notre intervention se veut constructive et vise à apporter une contribution à la réalisation d'un projet urbain structurant pour Montréal. Elle s'appuie sur notre connaissance du Griffintown, un ancien *no man's land* en renaissance auquel nous avons la fierté d'être associés en ayant fait le choix d'y investir et d'y vivre. Vous comprendrez alors que le projet d'insérer un corridor d'autobus à haut débit dans notre quartier résidentiel en développement nous interpelle au plus haut point.

2.0 Présentation du projet résidentiel Lowney

Lowney est un projet résidentiel d'environ 700 unités résidentielles développé par le *Groupe Prével* sur le site de l'ancienne chocolaterie de la *Lowney Company of Canada* dans le Griffintown. **Il comprend sept (7) phases dont la construction est étalée depuis 2004 sur une période de 8 ans. La valeur totale approximative du projet est d'environ 150 M\$.** Les deux premières phases concernaient le recyclage de deux bâtiments construits en 1901 et 1909 alors que les cinq autres ont trait à la construction de bâtiments neufs.

Présentement, 369 copropriétés regroupées en quatre (4) phases sont habitées et environ 331 autres dans les phases 5, 6 et 7 le seront d'ici la fin de 2010, début 2011. **Vivre au Lowney, c'est réduire ses besoins d'espace et utiliser les transports actifs comme la marche ou le BIXI afin d'effectuer ses déplacements (ratio de 0,5 case de stationnement par unité au Lowney). Bref, c'est agir concrètement et de manière responsable en matière de développement durable.**

Lowney est un projet qui joue le rôle de locomotive du redéveloppement du Griffintown. Le numéro de décembre 2008 du bulletin économique de l'Arrondissement Sud-Ouest rapporte à son sujet qu'il :

« ...a été un fer de lance de la revitalisation du secteur, au même titre que l'implantation de l'École de technologie supérieure, dont il est voisin... » (1)

Le projet Lowney s'inscrit donc dans une volonté affirmée de l'Arrondissement Sud-Ouest de favoriser le redéveloppement résidentiel de ce quartier déstructuré. À cet égard, le Sommaire décisionnel de l'Arrondissement daté du 20 avril 2007 approuvant les plans de la phase 3 stipulait que :

« ...le projet répond à un besoin évident dans le sud-ouest, il confirme la volonté de l'arrondissement de favoriser la création de secteur mixte comportant de l'habitation à proximité du centre-ville... » (OCPM – Quartier Bonaventure – Doc. 4.3.3.)

Nous portons ici à l'attention de la Commission que les autorisations de construire pour les phases 5, 6 et 7 du Lowney ont été émises par l'Arrondissement Sud-Ouest entre le 18 juin 2008 et le 11 novembre 2009 (OCPM – Quartier Bonaventure – Docs. 4.3.6 à 4.3.7.). Les phases 5 et 6, celles qui ont front sur l'intersection des rues de l'Inspecteur, Notre-Dame et Saint-Maurice - là où convergeraient quotidiennement 1 600 autobus - sont actuellement en construction. **Nous sommes en droit de nous demander si les futurs occupants, ceux qui vont emménager au cours des prochains mois, sont conscients des intentions de la Société du havre de Montréal (SHM) dans le lieu où ils ont choisi d'investir et d'élire domicile .**



Illustration 1 : Les 7 phases du projet Lowney

3.0 Les attentes des résidents d'un quartier en devenir

Essentiellement, les acheteurs du projet Lowney ont deux motivations : d'abord **habiter un produit résidentiel de qualité** - compte tenu de la réputation du promoteur Prével - et, ensuite, **habiter un quartier en devenir** à l'image de la portion est du Griffintown, maintenant désignée comme étant le Faubourg aux Récollets. C'est ainsi que ces nouveaux résidents aspirent à vivre dans un milieu urbain, avec des services de proximité adaptés à leurs besoins, près à la fois du centre-ville et de la nature (Canal Lachine, Fleuve St-Laurent et Parc du Mont-Royal). Ils respectent à la fois le passé et l'avenir en choisissant ce quartier historique de Montréal. D'une part, ils ont à cœur la sauvegarde des bâtiments patrimoniaux qui s'y trouvent et d'autre part, ils font du transport actif et non polluant leur mode de vie (voir l'Annexe vi) Témoignages des résidents du Lowney).

Depuis plusieurs années, une certaine quantité d'autobus provenant de la Rive-Sud (+/- 325 par jour) circulaient - et circulent toujours - dans le quartier (rues William et de l'Inspecteur). Le Groupe Prével n'a pas fait de promesses aux acheteurs potentiels à l'effet que les autobus disparaîtraient du secteur, mais il était évident qu'un jour **cette situation qui présentait un caractère temporaire serait gérée comme il se doit dans une grande ville nord-américaine.**

Justement, le Plan de transport de Montréal approuvé en juin 2008 par l'Administration municipale (et hautement louangé par la communauté) annonçait en page 91 et 92 qu' «...un aménagement de type SRB (services rapides par bus) inséré dans le projet de boulevard Bonaventure permettra d'accueillir les autobus métropolitains... L'implantation d'un SRB dans le corridor Bonaventure est compatible avec le projet de développement du Havre de Montréal et ne compromet pas l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) centre-ville/Rive-Sud ou toute autre solution à plus long terme... ».

Pour tous au Lowney, cela signifiait, finalement, la disparition éventuelle des autobus des rues de notre quartier en renaissance. Nous verrons plus que le projet de Corridor Dalhousie de la SHM fait au contraire perdurer la situation actuelle, déjà inacceptable aux yeux des résidents.

4.0 Commentaires et observations au sujet du projet du Quartier Bonaventure

4.1 Un projet désirable, mais mal arrimé

Les copropriétaires du Lowney sont favorables à la réalisation du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. La disparition de cette barrière et la création d'un boulevard urbain approprié amélioreraient grandement l'interface avec le secteur du Faubourg aux Récollets et le Vieux-Montréal sis à l'est du viaduc ferroviaire, des quartiers hautement animés et attrayants. Toutefois, l'avant-projet propose un « geste incomplet » puisque les bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute Ville-Marie demeureraient opérationnelles à la hauteur de la rue Saint-Paul, laissant toujours en place une partie de la barrière créée par la présence de l'autoroute et ne permettant de retisser qu'une partie de la trame urbaine.

Les soirées d'information de l'OCPM ont permis de constater que **le mandat de la SHM était confiné à l'intérieur d'un territoire trop restreint et que, par conséquent, il était mal arrimé à la dynamique du développement urbain de Montréal.** À titre d'exemple, soulignons le fait que:

- **L'hypothèse d'autofinancement est hautement spéculative, peu réaliste et doit sérieusement être questionnée.** La thèse de l'autofinancement de la démolition de l'autoroute Bonaventure a été avancée à maintes reprises par la SHM. Malgré que cet objectif soit louable, la réalité du marché montréalais rend hautement hasardeux d'entrevoir tout développement immobilier privé sur les terrains libérés à même l'emprise de l'autoroute Bonaventure. La capacité d'absorption limitée du marché

liée aux désavantages de la localisation des terrains rendent très peu probable toute mise en chantier d'initiatives privées à l'intérieur d'une période de 20 ans. D'après la SHM, jusqu'à ce jour, aucun financier ou promoteur n'aurait exprimé un intérêt sérieux pour le projet.

En ce qui a trait aux espaces à bureaux, l'étude de marché de GVA Devencore (OCPM-Quartier Bonaventure-Doc.3.4.3-p.14) affirme que « le centre des affaires recèle de nombreuses propriétés qui n'ont pas été développées et plusieurs constructions sont proposées... de nombreux emplacements du centre des affaires possèdent à notre avis un potentiel de développement supérieur à celui à l'étude » (c.-à-d. les îlots dégagés par l'abaissement de l'autoroute). À titre d'exemple, le promoteur Magil-Laurentienne est toujours à la recherche de locataires pour lancer le 701 University alors que tant Westcliff avec la Place de la Cité internationale que Kevric avec son Square Victoria, sont confrontés au même défi. Et tout cela, dans l'environnement immédiat du futur Quartier Bonaventure. **Quand un projet initié par un développeur expérimenté comme celui de la Place de la Cité internationale est attendu depuis plus de 10 ans (OCPM-Quartier Bonaventure - Doc.3.4.3- p.15), on peut se demander combien de temps prendra un projet au potentiel limité comme celui du Quartier Bonaventure à prendre forme ?**

En regard de la fonction résidentielle, nous sommes également très perplexes quant au réel potentiel de développement à court et moyen terme. Le marché montréalais fait la démonstration depuis plusieurs années que les acheteurs préfèrent plutôt les projets dans des bâtiments de quatre à dix étages. Par surcroît, étant donné l'importante disponibilité de terrains vagues pouvant abriter d'éventuels développements résidentiels (les abords du Bassin Peel, le superbe projet des Bassins du nouveau havre et ses 2 000 unités développées par la Société immobilière du Canada ou encore le potentiel du Faubourg des Récollets), on peut identifier aisément quels sont les secteurs qui vont se développer dans le court et le moyen terme. Dans cette optique, **la bande médiane à développer entre les voies du nouveau boulevard urbain Bonaventure sera donc, dans les faits, en jachère pendant de nombreuses années.** Considérant les risques importants énumérés ci-haut, tout financier sera très peu disposé à rendre disponibles les fonds nécessaires à des développeurs privés aux fins d'entamer la construction d'espaces à bureaux, commerciaux ou résidentiels dans un avenir rapproché. Bref, la stratégie de développement poursuivie jusqu'à maintenant par la SHM pourrait mener à l'échec de l'hypothèse d'autofinancement.

- **Il n'y a aucune mention de la présence du projet Lowney et de ses résidents, malgré son existence depuis cinq ans dans le quartier, ses 700 unités de logement et ses immeubles atteignant dix étages,** dans le document QUARTIER BONAVENTURE LE NOUVEAU MONTRÉAL Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1, Synthèse des études de l'avant-projet détaillé, mars 2009 (OCPM – Quartier Bonaventure – Doc. 3.1.), pas plus que dans le document Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville de la rue

Saint-Jacques à la rue Brennan, phase 1 – Rapport final / Étude d'avant-projet détaillée, 25 mars 2009 (OCPM – Quartier Bonaventure – Doc. 3.2.6. Le toponyme Lowney est systématiquement absent desdits documents, bien que les façades des phases 1, 3 et 6 ne soient situées qu'à 65 mètres du viaduc ferroviaire du CN. Pourquoi la SHM a-t-elle occulté le projet Lowney dans ses analyses ?

- **Rien n'a été dit de l'avenir de tout le territoire sis au nord de la rue Notre-Dame, entre le viaduc ferroviaire et la rue Peel.** La SHM maintient le statu quo sur la présence de l'infrastructure routière existante au nord de la rue Notre-Dame qui relierait le Corridor Dalhousie au terminus centre-ville (TCV) compromettant alors le formidable potentiel de redéveloppement - à des fins résidentielles - des terrains et droits aériens appartenant à la Ville de Montréal et au MTQ entre les rues de la Cathédrale et le viaduc ferroviaire. Le potentiel de recyclage du Planétarium sis juste à l'ouest de ce territoire en serait également affecté;
- L'annonce par les médias le 12 novembre dernier du projet d'un 2^e TCV intégré à un complexe multifonctionnel au sud de la Gare Windsor et accueillant également une station du futur tramway ainsi que la navette ferroviaire Aéroport Trudeau - Centre-ville **est une idée qui, à elle seule, mérite de revoir en profondeur la problématique des autobus provenant de la Rive-Sud.** Le promoteur Cadillac-Fairview aurait déjà investi près de 150 M\$ pour se porter acquéreur de la Gare Windsor et de terrains contigus, rendant ainsi l'idée fort plausible (2);
- Aucune vision d'ensemble ne nous a été présentée en regard de la gestion vraisemblablement simultanée dans le temps des chantiers Turcot et Bonaventure, pour ne nommer que ceux-là. **Le réseau routier de l'Île de Montréal pourra-t-il subir ce choc ?**

D'autre part, nous soulignons le fait que **les partenariats évoqués par la SHM ne seraient, dans les faits, aucunement conclus.** Les hypothèses avancées par l'avant-projet ne peuvent être maintenues pour la suite des événements si les acteurs en cause ne veulent ou ne peuvent y donner suite. Mentionnons, entre autres :

- **La sortie médiatique du Réseau de transport de Longueuil (RTL)** qui affirmait le 10 décembre dernier, au lendemain des soirées d'information de l'OCPM, que « *La Création du corridor Dalhousie ...ne règlera rien* ». La RTL, qui est le principal transporteur par autobus de la Rive-Sud, clame que la mise en service du Corridor Dalhousie ne corrigerait pas les problèmes fondamentaux de circulation entre la Rive-Sud et le TCV (3);
- Bien que la réutilisation du viaduc ferroviaire soit une idée formidable en soi pour faire revivre le quartier, **l'on semble tenir pour acquis que son propriétaire, la compagnie de chemin de fer du CN, va y donner une suite favorable.** La SHM évoque que « *...Le Canadien National, c'est un collaborateur de la première heure avec la Société du Havre de Montréal ...leur implication est « relativement marginale* » dans le dossier. *Mais rassurez-vous, on est en pourparlers avec le*

Canadien National, ils ont démontré une grande ouverture d'esprit pour collaborer avec nous et réaliser ce rêve justement d'améliorer cette structure qui a une architecture extraordinaire ...et la mettre en valeur au mieux... » (verbatim soirée du 26 novembre, lignes 1310 à 1315). Quant au représentant du CN, en réponse à la question de la Présidente qui lui demandait de faire le point sur l'état de la situation eu égard au projet étudié en consultation, il répondait : «...*Il y a eu une étude faite l'an dernier. C'était une préfaisabilité technique et, non, il n'y a pas eu de somme approuvée à ce stade-ci. On travaille quand même avec la Société du Havre dans l'avant-projet...* » (verbatim de la soirée du 1^{er} décembre, lignes 1635 à 1640). **Que penser de l'intérêt réel du CN à faire revivre le viaduc ferroviaire ou, pis encore, le transpercer à grands frais ?** Qu'en est-il du bail de 20 ans avec Dépotium, la firme qui y fait de l'entreposage ? Avec quel mode de transport la « station intermodale » entre les rues Ottawa et Dalhousie va-t-elle interagir? N'est-elle pas plutôt destinée à jouer le rôle de poste d'attente où pourront s'entasser en tout temps près de 24 autobus (de 14 m de longueur) lorsque le TCV sera congestionné? Dans ces conditions, quel opérateur commercial voudra y investir ?

4.2 Une consultation sélective, jusqu'à ce jour

Le Message d'introduction du document QUARTIER BONAVENTURE LE NOUVEAU MONTRÉAL Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1, Synthèse des études de l'avant-projet détaillé, mars 2009 (OCPM – Quartier Bonaventure – Doc. 3.1.) annonce que :

« ...le Quartier Bonaventure résulte d'un partenariat fort et engagé réunissant des centaines de professionnels issus de l'ensemble des administrations municipales et paliers de gouvernements, de la scène montréalaise, québécoise et canadienne. La Société du Havre de Montréal ayant toujours privilégié une approche axée sur la concertation, sa vision du projet est aussi partagée par les arrondissements riverains, les groupes du milieu, la gente universitaire et la communauté des gens d'affaires montréalaise. Le Quartier Bonaventure est l'expression même de l'un des plus larges consensus établi à Montréal autour d'un grand projet. Cette adhésion stimule, plus que jamais, le momentum pour favoriser sa mise en œuvre. À nous tous maintenant de faire... »

Si consulter signifie présenter, écouter, échanger dans le but d'obtenir un avis, **les résidents du projet Lowney n'ont été consultés d'aucune manière** malgré l'affirmation du PDG de la SHM lors des soirées d'information de l'OCPM à l'effet que :

« ...nous avons rencontré également, à de nombreuses reprises – de nombreuses, je ne veux pas exagérer sur le nombre, là – mais les présidents des syndicats des copropriétaires de l'édifice de la Lowney's, à leur demande... » (verbatim de la soirée du 26 novembre 2009, lignes 2834 à 2837).

Dans les faits, les représentants du projet résidentiel Lowney ont sollicité et obtenu deux rencontres tenues les 30 janvier et 7 juillet dernier et dont les comptes-rendus sont joints en Annexes i) et ii). Ces échanges que l'on peut qualifier de rencontres d'information n'ont pas permis aux copropriétaires du Lowney d'avancer quelque piste de solution possible à l'éventuel problème causé par le passage quotidien de milliers d'autobus dans un quartier que l'Arrondissement Sud-Ouest désigne résidentiel. Qui plus est, **elles ont confirmé que les appréhensions étaient justifiées**. Essentiellement, lors de ces deux rencontres, le PDG de la SHM a indiqué que son projet faisait l'unanimité puisqu'aucune voix discordante ne s'était fait entendre alors que l'ingénieure en circulation, de son côté, mentionnait que le Corridor Dalhousie deviendrait un véritable « métro de surface ». Il a même été mentionné par la SHM lors de la rencontre du 30 janvier 2009 que, d'une façon ou d'une autre, **le projet du Corridor Dalhousie était « canné »**.

Quant aux autres propriétaires fonciers du morceau de ville situé à l'ouest du viaduc ferroviaire, s'il est bien un consensus issu de la consultation de l'OCPM c'est qu'on ne leur a jamais demandé formellement leur avis. Autrement dit, **ceux qui vont vivre au quotidien avec les impacts du Corridor d'autobus Dalhousie ont, jusqu'à ce jour, été mis à l'écart du processus**.

Toutefois, de nombreuses personnes et organismes semblent effectivement avoir eu l'occasion de s'exprimer. A titre d'exemple, le Compte rendu de l'exercice de concertation sur le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville – Rapport de synthèse – version finale produit par Raymond Chabot Grant Thornton (OCPM – Quartier Bonaventure – Doc. 3.2.7.) signale à l'annexe 2 que, le 3 septembre 2008, le fabricant de luminaires d'extérieur LUMEC et le Zoo de Granby ont, eux, été conviés à participer à une table de concertation tenue au Palais des congrès en regard du projet.

Pourquoi les citoyens qui ont investis dans le Griffintown et qui participent effectivement à sa renaissance depuis 2004 n'ont-ils pas eu droit de cité avant les audiences de l'OCPM fin 2009 ?

4.3 L'étude des sept (7) tracés : une prémisse erronée

La SHM a indiqué à moult reprises lors des quatre (4) soirées d'information que la décision de canaliser la totalité des autobus dans le tracé du Corridor Dalhousie était le fruit d'une analyse effectuée par une firme d'ingénieurs qui avait reçu le mandat d'étudier sept (7) tracés.

Or, la méthodologie utilisée par les ingénieurs et décrite dans le Rapport final d'avant-projet détaillé intitulé Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville...Services professionnels en transport, circulation et génie routier, version finale en date du 3 mars 2009 (OCPM – Quartier Bonaventure - Doc. 3.5.2.) **mérite d'être sérieusement remise en question**.

À titre d'exemple, au critère d'évaluation « impacts sur le milieu d'insertion » les éléments pris en compte concernent (re. tableau 5.5.3.2) les items suivants :

- Chaussée et emprises :
 - Largeurs pour différentes composantes géométriques (voie de circulation, terre-plein, abribus, etc.);
 - Disponibilité de l'emprise (nécessité d'acquisition de terrain et de bâtiment, etc.)
- Activités riveraines :
 - Pertes de places de stationnement;
 - Confort;
 - Sécurité
- Stationnement et livraison :
 - Impact de l'interdiction de stationnement;
 - Disponibilité de stationnement de recharge;
 - Impact sur la circulation locale et nécessité de marche supplémentaire
- Qualité de vie :
 - Niveau de bruit;
 - Qualité de l'air;
 - Incidences visuelles
- Infrastructures et services publics :
 - Impacts sur les infrastructures et services publics (sol et souterrains);
 - Rénovation, déplacement, démolition, modification, etc.
- Valeurs commerciales et foncières
 - Perte de stationnement;
 - Restriction d'accès
- Acceptabilité de la population

Or, l'on constate que cette grille multicritère **ne prend aucunement en considération la présence de zones résidentielles**. Le tracé de la rue Dalhousie, le tracé no. 3, récolte la note « parfaite » de 5/5 qui correspond selon le tableau 5.27 à « le tracé satisfait très bien l'objectif » en regard de l'impact sur le milieu d'insertion. Cet objectif représente à lui seul 20% de la pondération totale.

Comment peut-on attribuer une note parfaite en regard de l'objectif « minimiser les impacts de l'insertion sur le milieu local » alors que la portion nord du territoire à l'étude se caractérise par la présence d'un complexe résidentiel de plus de 700 unités (dans des immeubles d'un gabarit de 10 étages!) dont une bonne partie ont front sur l'embouchure même du tracé proposé (jonction des rues Notre-Dame, Saint-Maurice et de l'Inspecteur)? **Faire transiter quotidiennement une armada de plus de 1 600 autobus à la porte de ce complexe résidentiel ne produirait donc, aux yeux des ingénieurs en circulation, aucun impact en matière de sécurité des résidents, qualité de l'air, bruit, circulation, incidences visuelles ou encore perte de valeur des propriétés?**

Quant au critère « acceptabilité de la population » nous avons déjà indiqué à la Commission qu'il n'en était rien.

Pourquoi une étude d'impact en bonne et due forme n'a-t-elle jamais été réalisée par la SHM en lieu et place d'une simple analyse de circulation et de géométrie routière afin de déterminer le tracé optimal des autobus?

Nous sommes particulièrement inquiets pour la sécurité de nos proches. L'Audit de sécurité routière pour le projet Bonaventure, présentation Power Point, version du 5 novembre 2008 (OCPM – Quartier Bonaventure – Doc. 3.5.3.) confirme nos inquiétudes et fait état de nombreux risques au niveau de la sécurité du Corridor Dalhousie. Nous ne pouvons qu'être en accord avec les conclusions de l'étude de la firme d'ingénierie CIMA+ « *Nous constatons que ce concept audacieux et hautement difficile à élaborer oblige les concepteurs à considérer de nombreux compromis. Il est de notre avis qu'une plus grande importance devrait être accordée à la sécurité au détriment des autres enjeux puisque des milliers de personnes à chaque jour seront exposées aux risques sur la sécurité et ce, pour plusieurs années à venir.* »

De plus, en page 45, on soulève le problème du « *dégagement de 1 mètre pour le croisement des autobus dans le double rayon de courbure prononcé à la rue Saint-Maurice* » et recommande de « *réaligner le tracé entre William et Saint-Maurice avec l'entrée du TCV (implique acquisition de terrain et élimination de bâtiments)* ». **De quelles démolitions parle-t-on ici ?** L'ancien presbytère sur la rue Saint-Maurice, le garage Autoviseur sur de l'Inspecteur et le Poste de police numéro 20 sur la rue William? **À cette question, nulle réponse claire lors des soirées d'information.**

Sur le plan économique, on justifie le choix du Corridor Dalhousie au fait qu'il permet de sauver du temps de transit pour les usagers du transport en commun. **Or, les études démontrent une économie de temps d'uniquement 30 secondes sur un trajet de plus de 20 minutes.** Cette « économie » n'est pas statistiquement significative étant donnée que les nombreuses hypothèses subjectives et les bénéfices sont minimes lorsqu'on prend en considération les coûts importants du Corridor Dalhousie (près de 100 M\$) par rapport au trajet utilisant l'emprise du futur boulevard urbain Bonaventure. De plus, l'économie de 30 secondes pourrait facilement s'avérer inférieure ou nulle si l'étude considérait l'aspect imprévisible du comportement humain de la conduite d'autobus. Le trajet Dalhousie exige de nombreux virages particulièrement aigus à l'intersection des rues Notre-Dame, de l'Inspecteur et Saint-Maurice. Conséquemment, il ne serait pas surprenant que les chauffeurs d'autobus (véhicules qui ont tendance à être de plus en plus longs) doivent freiner et ralentir davantage pour négocier ces virages, particulièrement durant la saison hivernale.



Illustration 2 : Intersection des rues Notre-Dame, de L'Inspecteur et Saint-Maurice là où la SHM veut faire transiter 1 600 autobus quotidiennement

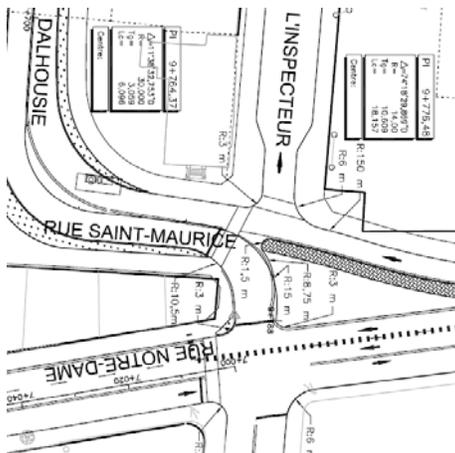


Illustration 3 : Intersection des rues Saint-Maurice, de L'Inspecteur et Notre-Dame



Illustration 4 : Façades des phases 1 (à l'arrière-plan), 3 et 6 (à l'avant-plan) sur la rue de L'Inspecteur



Illustration 5 : Emprise de 13 m. de la rue Saint-Maurice (directions est et ouest)

4.4 Les conséquences de la mise en place du Corridor Dalhousie

Pour les résidents de l'ensemble du projet Lowney, l'éventuelle mise en place d'un corridor dédié quotidiennement au passage de plus de 1 600 autobus et son poste d'attente causerait de graves préjudices. Signalons les plus préoccupants :

- La **détérioration drastique de la qualité de vie** via la multiplication par cinq (5) de la quantité d'autobus qui transiteraient à nos portes (sécurité, pollution de l'air, sonore, visuelle, etc.). À simple titre d'exemple, sur une distance d'un kilomètre séparant le Canal Lachine du terminus du 1000 de la Gauchetière, 800 passages d'autobus se feront à vide quotidiennement. Ceci correspond à 800 km/jour à vide, soit 4 000 km/semaine, ou 200 000 km/année, et ce, dans une zone résidentielle où l'on espère attirer davantage de familles;
- La **création d'une nouvelle barrière** : physiquement, ce corridor d'autobus à haut débit crée une nouvelle barrière entre le Griffintown et le Vieux-Montréal. L'ensemble de la planification du transport dans la zone concernée provoquerait une augmentation de 50% du nombre de voies au sol à traverser pour se rendre de la rue de l'Inspecteur (côté ouest du viaduc) à la rue Duke (côté est du viaduc). Ainsi, pour les piétons vivant dans les phases 1, 2, 3 et 4 du Lowney, la barrière séparant le Griffintown et le Vieux-Montréal est encore plus large, leur demandant alors de traverser 12 voies plutôt que 8 actuellement. Tel que pensé, le projet ne semble que remplacer une barrière par une nouvelle barrière pour les résidents;
- Un **danger plus grand pour les utilisateurs du transport en commun qui transiteront par ce corridor**. Le corridor Dalhousie doit longer la partie ouest du viaduc du CN, créant ainsi trois intersections à risque qui présentent un angle mort ne donnant aucune chance au conducteur des autobus de voir venir les véhicules provenant des tunnels sous le viaduc; ce qui n'est pas sans nous rappeler l'ancien célèbre et meurtrier «tunnel de la mort» au coin de rues Iberville et St-Joseph;
- L'**incidence négative substantielle sur la valeur des propriétés résidentielles : qui veut vivre « là » ?** On doit se demander si le Service du Contentieux de la Ville de Montréal a fourni un avis à cet effet;
- La mise en place d'une infrastructure lourde de transport qui **hypothéquerait le potentiel de redéveloppement de tous les terrains sis à l'ouest du viaduc ferroviaire** entre les rues Wellington et Saint-Antoine. Quant aux bâtiments existants, elle sape tout intérêt pour un investisseur de recycler l'immeuble Rodier/Baron Sport (intersection Notre-Dame, de l'Inspecteur et Saint-Maurice) ou encore de se pencher sur le cas du New City Gas Building, un bâtiment qui, partout ailleurs en Amérique du nord, serait pressenti comme un équipement communautaire ou public duquel s'initierait justement une opération de redéveloppement urbain (marché public, lieu de création et de diffusion culturelle, etc.). D'ailleurs, **pourquoi l'avis du Conseil du patrimoine de Montréal n'a-t-il**

pas été sollicité à ce sujet, pas plus que celui du Comité d'architecture et d'urbanisme (CAU)?

- Finalement, politiquement, **un bris de confiance envers l'Administration municipale**. D'une main, l'Arrondissement du Sud-Ouest émet des permis de construire pour revitaliser un secteur, puis, de l'autre, **subséquemment**, la ville centrale laisserait un promoteur mettre en place une infrastructure lourde de transport littéralement à la porte des résidents. Et tout cela dans le but de faire un développement « LEED ND » du bon côté du viaduc ferroviaire ?

Nous portons aussi à l'attention de la Commission que le document Total des montants octroyés à la SHM depuis octobre 2006 (OCPM – Quartier Bonaventure – Doc. 7.1.) indique qu'un budget de l'ordre de 2 596 630 \$ destiné à « services professionnels requis pour préparer les plans et devis définitifs du corridor de transport collectif dans l'axe de la rue Dalhousie » a été voté par le Comité exécutif de la Ville de Montréal lors de sa séance du 16 septembre 2009. **Pourquoi ce budget a-t-il déjà été voté alors que nous n'en sommes qu'à l'étape de l'avant-projet ?**

5.0 Conclusion et recommandations

Nos recommandations portent principalement sur le corollaire principal du projet du Quartier Bonaventure, à savoir le Corridor d'autobus Dalhousie.

A la lumière des soirées d'information tenues par l'OCPM en fin novembre et début décembre ainsi que de la documentation disponible, le C.A. du syndicat des copropriétaires des phases 1, 2, 3 et 4 du projet Lowney recommande à la Commission de :

1. **poursuivre l'idée de redévelopper l'actuelle autoroute Bonaventure en boulevard urbain** sur la base suivante : intégrer les autobus dans l'emprise du futur boulevard urbain Bonaventure (en attente des investissements immobiliers - horizon de 20 ans - puis du SLR) ainsi que dans l'emprise de la rue Peel qui fait au moins 17 mètres de largeur (en attente du tramway - horizon de 8 ans);
2. **conséquemment, de rejeter définitivement l'idée du Corridor d'autobus Dalhousie** compte tenu qu'elle est unanimement inacceptable, financièrement démesurée (près de 100 M \$), incohérente avec les décisions antérieures de l'Administration municipale, qu'elle porte directement préjudice à notre qualité de vie ainsi qu'à la valeur de nos propriétés et, finalement, qu'elle est un frein à l'investissement et au redéveloppement optimal du quartier sis à l'ouest du viaduc ferroviaire;
3. **de mandater l'Arrondissement Sud-Ouest à exercer son autorité sur la gestion du territoire en entreprenant dans les plus brefs délais la préparation d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU)** qui traiterait de l'ensemble du morceau de ville sis à l'ouest du viaduc ferroviaire. Ce travail devrait être fait avec la collaboration de l'Arrondissement Ville-Marie de manière à rendre cohérente l'interface avec le territoire sis au nord de la rue Notre-Dame.



Illustration 6 : Rue de l'Inspecteur, 17 août 2009 à 17h35

Sources

- 1) www.ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=81,29675636&_dad=portal&_schema=PORTAL
- 2) www.montrealgazette.com/story_print.html?id=2212568&sponsor=
- 3) <http://lecourrierdusud.canoe.ca/webapp/sitepages/search/results.asp?contentid=121378&id=840&type=search&search1=Corridor Dalhousie>



ANNEXE I

**Compte-rendu de réunion tenue vendredi le 30 janvier 2009, de 09h00 à 10h15
aux bureaux de la Société du Havre de Montréal (SHM)
740 rue Notre-Dame ouest, 12^e étage, Montréal**

Participants :

M. Gaëtan Rainville, président-directeur général SHM
Madame Julie Michaud, ingénieure, SHM
M. Pierre Malo, urbaniste, SHM
M. Silviu Bursanescu (Lowney 3)
M. Jean-François Renaud (Lowney 1)
M. Pierre St-Cyr (Lowney 3)

Objet :

Prendre connaissance de l'état d'avancement des travaux de la Société du Havre de Montréal eu égard au projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure et, plus particulièrement, de l'intégration du corridor des autobus provenant de la Rive-Sud dans le nouveau boulevard urbain projeté.

Points saillants de la rencontre :

1. La SHM, organisme public tripartite (gouvernement du Canada, gouvernement du Québec et Ville de Montréal) a pour mission de « proposer pour le havre et les espaces urbains qui l'entourent, les grandes lignes d'un plan de développement et d'aménagement concerté, le tout assorti d'une structure de mise en oeuvre et d'une stratégie de financement ». De façon plus particulière, la SHM consacre la majeure partie de ses énergies, depuis trois ans, au projet de réaménagement de l'Autoroute Bonaventure. Ce projet consiste à démolir la structure actuelle et à créer un boulevard urbain, au niveau du sol, qui accueillera un développement immobilier entre ses deux voies principales (www.havremontreal.qc.ca);
2. Les représentants de la SHM ont présenté les grandes lignes des études préliminaires liées au projet Bonaventure. Plus particulièrement, ils ont décrit la solution que la SHM préconise pour gérer de façon permanente la problématique des autobus provenant de la Rive-Sud;
3. Puisque les études de circulation concluraient à l'impossibilité d'intégrer le corridor des autobus de la Rive-Sud dans l'emprise du nouveau boulevard urbain Bonaventure, la SHM a retenu un scénario préférentiel qui consiste à créer un corridor dédié qui canaliserait l'ensemble des autobus de la Rive-Sud dans l'axe de la rue Dalhousie prolongée de la rue Brennan à la rue Saint-Maurice (voir plan joint). L'ingénieure en transport de la SHM a qualifié ce futur corridor de véritable « métro de surface » qu'empruntent actuellement plus de 50 000 personnes quotidiennement et que ce nombre devrait vraisemblablement augmenter au fil des ans;
4. Afin de prolonger la rue Dalhousie de la rue Wellington à la rue Saint-Maurice, le corridor proposé entraîne des expropriations de terrain le long du viaduc ferroviaire pour lequel la Ville de Montréal a déjà enregistré des réserves foncières en août dernier. Le viaduc ferroviaire devra être perforé de afin de connecter le prolongement de la rue Dalhousie à la rue Wellington, le long de la face est de l'immeuble New City Gas;
5. Le corridor aura aussi comme fonction d'agir comme « station intermodale » alors qu'un terminus/point de chute sera aménagé de part et d'autre de la rue Dalhousie, entre les rues Ottawa et Williams;
6. La géométrie proposée prévoit une surlargeur de la chaussée au nord de la rue Saint-

Maurice (exactement en face de la phase 5 actuellement en construction). Cette surlargeur vise à accueillir les autobus en panne, etc.

7. La SHM indique que, pour toutes sortes de raisons, il n'y a pas de maillage entre les travaux qu'elle effectue en regard du projet Bonaventure et la mise en place du réseau de tramway identifié au Plan de transport de la Ville de Montréal (2008)

www.ville.montreal.qc.ca/plandetransport;

8. La SHM considère que ce scénario préférentiel est de nature à satisfaire les résidents du projet Lowney dans la mesure où les autobus ne circuleraient plus sur la rue de l'Inspecteur, mais 50 m. plus à l'est le long du viaduc ferroviaire;

9. La SHM va soumettre son rapport final détaillé au Comité exécutif de la Ville de Montréal d'ici deux (2) semaines afin d'aller de l'avant avec la mise en oeuvre de ce scénario préférentiel;

10. Le pdg de la SHM affirme que ce projet fait l'unanimité et que pas une seule voix discordante n'a été entendue au cours de toutes les rencontres de concertation qu'elle a tenue. Y ont participé, notamment, des représentants de Chambres de commerce, du promoteur DEVIMCO, de nombreux fonctionnaires des trois ordres de gouvernement, etc.;

11. La SHM mentionne qu'elle ni le mandat d'étudier le redéveloppement du territoire à l'ouest du viaduc ferroviaire pas plus qu'elle n'est tenue de tenir des audiences publiques eu égard au projet Bonaventure puisqu'il s'agit du domaine public de la Ville de Montréal;

12. La SHM considère que la disparition des autobus de la Rive-Sud du paysage urbain passe par la mise en place - dans une dizaine d'années - d'un système de train léger de type SLR qui relierait le centre-ville à la Rive-Sud et invite les résidents du projet Lowney à faire des pressions en ce sens;

13. Finalement, le pdg de la SHM conclut la rencontre en affirmant : « pas de corridor d'autobus de la Rive-Sud sur Dalhousie, par de projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure ! »

Actions à entreprendre pour les résidents du projet Lowney :

Le scénario préférentiel de la SHM ne fait que déplacer le problème actuel 50 m. plus à l'est et met en place de façon permanente une infrastructure de transport qui compromet lourdement le potentiel de redéveloppement de la portion du Griffintown située à l'ouest du viaduc ferroviaire. Ce faisant, les trois représentants des copropriétés considèrent que ce scénario est tout à fait inacceptable tant pour les résidents du projet Lowney que pour l'Arrondissement Le Sud-Ouest et proposent qu'une intervention en ce sens soit effectuée lors de la prochaine assemblée du

Conseil de l'Arrondissement Le Sud-Ouest, mardi 3 février à 19h00, Mairie d'arrondissement, 815 rue Bel-Air (salle du conseil au 2^e étage).

Action : Mandater des représentants de chacune des trois (3) copropriétés aux fins d'une intervention lors du Conseil d'Arrondissement du 3 février.

ANNEXE II

COMPTE-RENDU DE RÉUNION AVEC LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL

7 juillet 2009

Une rencontre d'information s'est déroulée le 7 juillet 2009 entre les représentants des phases 1 à 4 du développement Lowney et la Société du Havre de Montréal (« SHM »). L'objet de la rencontre étant de faire le point sur le rapport final du projet Bonaventure, déposé le 18 juin 2009 par la SHM à la Ville de Montréal, et l'impact dudit rapport sur les propriétaires du développement Lowney ainsi que sur le développement futur du quartier Griffintown.

Étaient présents lors de la rencontre :

1. Représentant le développement Lowney :

- M. Ludovic Dumas, Phase 1
- Mme Veronique Miljkovitch, Phase 1
- M. Steeve Lemay, Phase 2
- M. Silviu Bursanescu, Phases 3 et 4

2. Représentant la SHM :

- M. Gaëtan Rainville, PDG de la SHM
- Mme Nancy Dubé, urbaniste
- M. Rejean Durocher, responsable du projet Bonaventure

3. Représentant l'Arrondissement Sud-Ouest :

- M. Patrick Bouffard, urbaniste

De la rencontre, sont ressortis les points suivants :

1. Le rapport final du projet Bonaventure tel que déposé par la SHM prévoit le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain avec quatre (4) voies de circulation dans chaque sens, suivant un axe nord-sud;
2. Au milieu de ce boulevard urbain seraient construites des tours d'habitation et à bureaux, pour un total estimé de 2 800 unités d'habitation (incluant le projet Griffintown et le faubourg des Récollets);
3. À l'heure actuelle, il n'y a aucune offre ferme sur la table quant à l'occupation éventuelle de ces espaces résidentiels et à bureaux. Par contre, la SHM indique qu'elle a entamé le processus devant mener à trouver des occupants;
4. Le projet Bonaventure prévoit également la déviation complète du trafic d'autobus provenant et en direction de la Rive-Sud vers un nouveau corridor situé sur la rue Dalhousie, à l'ouest du viaduc ferroviaire du CN ;

5. Le coût du corridor est actuellement estimé à 80 millions de dollars, incluant 65 millions de dollars pour la création d'un tunnel sous le viaduc du CN entre les rues Wellington et Ottawa;
6. De plus, le projet comprend la création d'une station d'autobus entre les rues Ottawa et William. La station créera un trafic accru à cette hauteur sur la rue Dalhousie;
7. La création du corridor Dalhousie va porter le trafic d'autobus dans le quartier Griffintown de 500-600 passages par jour actuellement à plus de 1 400 passages, soit une augmentation de l'ordre de 233-280 %;
8. Aucune étude d'impact du corridor d'autobus sur le développement du quartier Griffintown n'a été réalisée à ce jour. De plus, aucun plan d'urbanisme ne prévoit l'intégration du corridor d'autobus au développement du quartier;
9. Le représentant de l'Arrondissement Sud-Ouest a indiqué que la Ville de Montréal n'a aucun plan d'urbanisme final pour le quartier Griffintown et que les futurs projets de développement vont s'articuler suivant les contraintes imposées notamment par la présence du corridor autobus;
10. La SHM s'est également dite favorable au développement éventuel des espaces sous le viaduc ferroviaire, mais indique que cela relève entièrement de la discrétion du CN. Les représentants du Lowney ont fait remarquer que le corridor d'autobus sur la rue Dalhousie va restreindre l'accès à ces espaces;
11. Malgré les questions répétées des représentants du développement Lowney, la SHM ne semble pas considérer de solutions alternatives permettant le passage des autobus de façon moins préjudiciable pour la qualité de vie des propriétaires du projet Lowney et des résidents du quartier Griffintown;
12. Il est premièrement apparu que la SHM est fortement opposée à toute création d'une voie réservée aux autobus dans chaque sens à même l'emprise de Bonaventure, prétextant que cela limiterait la capacité du boulevard à accueillir le trafic automobile que le projet tente pourtant de réduire;
13. Deuxièmement, il serait trop dangereux de créer une voie réservée aux autobus en sens inverse à même l'emprise de Bonaventure, malgré le fait que de telles voies sont utilisées sur le Pont Champlain et le boulevard Pie-IX depuis plusieurs années;
14. Troisièmement, et bien que le corridor Wellington-Peel soit la solution privilégiée par l'AMT pour le passage de la totalité ou d'une partie des autobus en provenant de la Rive-Sud, la SHM rétorque que la rue Peel est réservée par la Ville de Montréal au futur projet de tramway;
15. Toute solution mitoyenne, par exemple de créer un terminus à l'angle des rues Wellington et Peel permettant aux usagers des autobus Rive-Sud de commuter avec le futur tramway une fois construit est également rejetée, car selon la SHM ces utilisateurs visent le moins de transferts possibles;
16. De plus, de l'aveu même de la SHM, le projet de corridor ne présente aucun avantage pour les propriétaires du Lowney et pour les habitants de Griffintown. On se contente de nous réitérer qu'en ville il faut faire des compromis. Les représentants du Lowney ont proposé divers alternatives pour mitiger les aspects néfastes du projet, cependant la SHM semble fermée à toute possibilité de compromis;

Dans les circonstances, il devient impératif pour les propriétaires du développement Lowney de considérer faire des représentations lors des audiences de l'Office de consultations publiques de Montréal, qui se tiendront possiblement dès l'automne 2009, en vue de proposer des alternatives au corridor d'autobus Dalhousie qui conviennent davantage aux aspirations de développement des propriétaires du Lowney et des habitants du quartier Griffintown.

ANNEXE III

Griffintown, mardi le 3 février 2009

Madame Jacqueline Montpetit
Mairesse de l'Arrondissement Le Sud-Ouest
Bureau des conseillers de l'arrondissement
815, rue Bel-Air, 2e étage
Montréal (Québec) H4C 2K4

Sujet : Réaménagement de l'autoroute Bonaventure / « Corridor Dalhousie »

Madame la mairesse,

Des représentants des syndicats des copropriétaires - dont nous sommes - des trois premières phases du projet résidentiel Lowney ont rencontré vendredi dernier monsieur Gaëtan Rainville, pdg de la Société du Havre de Montréal (SHM), et deux de ses employés afin de connaître l'état d'avancement du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. De manière plus particulière, les représentants des occupants des 258 habitations du projet Lowney voulaient savoir comment la problématique des autobus provenant de la Rive-Sud et empruntant actuellement les rues William et de l'Inspecteur était abordée. Puisque le Plan de transport 2008 de la Ville de Montréal fait clairement état - en page 91 et 92 - de l'aménagement d'un réseau de services rapides par bus (SRB) « ...inséré dans le projet de boulevard Bonaventure (qui) permettra d'accueillir les autobus métropolitains... », il devenait alors normal d'envisager que les autobus disparaîtraient, éventuellement, des rues du quartier en requalification.

Or vendredi, quelle ne fut pas la surprise d'apprendre que la SHM avait déjà arrêté un scénario préférentiel pour canaliser le flot des autobus provenant de la Rive-Sud dans un corridor qui emprunterait une rue Dalhousie prolongée vers les rues Saint-Maurice au Nord et Wellington au Sud, et ce à travers le viaduc ferroviaire! Qui plus est, la SHM a indiqué que le projet faisait l'unanimité et qu'en raison du fait que le réaménagement de l'autoroute Bonaventure concernait le domaine public de la Ville de Montréal, aucune forme de consultation ou débat public n'était requis.

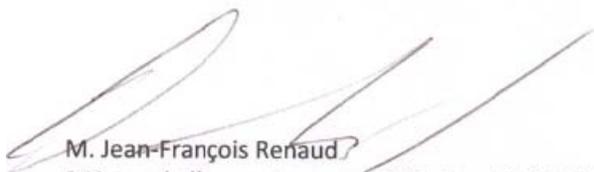
Lorsque interrogée au sujet des impacts urbanistiques de la mise en place de ce « véritable métro de surface » (désignation utilisée par l'ingénieure en transport de la SHM) sur le territoire sis à l'ouest du viaduc ferroviaire du CN, la SHM a déclaré qu'elle n'avait pas le mandat d'étudier le redéveloppement de ce territoire. Étonnamment, la SHM indiquait de plus qu'il n'y a pas de maillage de ses travaux avec ceux relatifs à la planification d'un éventuel réseau de tramway, bien qu'elle veuille mettre en place une « station intermodale » sur la rue Dalhousie!

Au-delà de son impact direct sur la qualité de vie des résidents du projet Lowney, le « Corridor Dalhousie » dont la SHM se fait le promoteur est vraisemblablement de nature à hypothéquer lourdement le potentiel de redéveloppement de cette portion du Griffintown, un quartier que tous veulent voir renaître. Que penser de l'incidence de ce corridor sur le devenir des bâtiments New City Gas sur la rue Ottawa, l'immeuble Baron Sport sis à l'intersection Notre-Dame, Saint-Maurice et de l'Inspecteur ou encore la réutilisation souhaitée des espaces sous le viaduc

ferroviaire? Quel promoteur sera intéressé à investir pour leur redonner vie si ils sont contigus à un « métro de surface »? Une analyse de premier niveau pourrait laisser croire à un véritable pelletage chez le voisin d'une nuisance que l'on ne veut voir dans une entrée de ville que l'on voudrait prestigieuse. Faire de l'urbanisme commande courage et audace afin de définir des solutions où les intérêts de tous sont pris en compte. Pour y arriver, il faut que la Société du Havre de Montréal agisse de manière responsable et qu'elle intègre, en complément de ses analyses de transport, une analyse urbanistique de l'ensemble du territoire concerné.

Puisque la SHM entend déposer son rapport final détaillé très bientôt au Comité exécutif, nous vous demandons, madame la mairesse, de saisir le Comité exécutif de la chose et de faire en sorte que les **hypothèses de travail de la Société du Havre de Montréal entourant le devenir de la portion du Griffintown sise à l'ouest du viaduc ferroviaire fassent l'objet d'un débat public** en bonne et due forme. Ce faisant, les intérêts du territoire dont vous avez la garde seront considérés à leur juste valeur.

Vous remerciant de l'attention que vous accorderez à la présente, veuillez agréer, madame la mairesse, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



M. Jean-François Renaud
350 rue de l'Inspecteur, app. 505, Montréal (QC) H3C 2K5
Syndicat des copropriétaires de la phase 1 du projet Lowney



M. Jeff Dungen
1015 rue William, app. 501, Montréal (QC) H3C 1P4
Syndicat des copropriétaires de la phase 2 du projet Lowney



M. Michel Simard
400 rue de l'Inspecteur, app. 715, Montréal (QC) H3C 4A8
Syndicat des copropriétaires de la phase 3 du projet Lowney

c.c. Monsieur Gérald Tremblay, maire de Montréal
Monsieur André Lavallée, membre du comité exécutif de Montréal
Responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif,
Monsieur Gaëtan Rainville, président-directeur général, Société du Havre de Montréal

ANNEXE IV

Montréal, le 17 juillet 2009

M. Gérald Tremblay
Maire de Montréal
Hôtel de ville
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1C6

Objet: Corridor d'autobus sur la rue Dalhousie

M. le maire,

J'aimerais commencer ma lettre en vous transmettant mes salutations car cela fait un bon moment que nous nous sommes croisés. Je garde un très bon souvenir de mon passage au *Conseil jeunesse de Montréal* et je pense toujours que c'est une merveilleuse initiative que vous avez eue pour que la jeunesse montréalaise puisse s'impliquer dans le développement de sa ville. De mon côté, je vais bien. Après des études en droit qui m'ont mené à Toronto, puis de retour à Montréal, je pratique depuis bientôt un an dans le groupe de propriété intellectuelle chez Fasken Martineau, dont vous connaissez plusieurs membres de l'équipe et avec qui j'ai beaucoup de plaisir à travailler.

Pour en venir à l'objet de ma lettre, lorsque mes études ont prit fin et que j'ai décidé d'entamer ma carrière professionnelle, j'ai décidé qu'il était temps de m'installer et d'avoir mon chez moi, un coin qui m'appartiendrait dans la jungle urbaine. Plusieurs choix s'offraient à moi à proximité du centre-ville et de mon lieu de travail: le Quartier Dix-Trente sur la Rive-Sud, l'Île des Soeurs, le Plateau ou encore le Sud-Ouest, un développement dynamique situé à quelques minutes du centre-ville, de mon travail et du transport en commun. J'ai finalement fait ce dernier choix, car il convenait parfaitement à mon train de vie et que je tenais à demeurer à Montréal, ville que j'affectionne particulièrement. Inutile de vous dire que je vais chaque jour au travail à pied. Je pense d'ailleurs me départir de mon auto qui ne me sert que pour aller rendre visite à mes parents.

Alors que je pensais avoir prit la bonne décision de m'installer dans le projet Lowney de Prével, un peu au nord de Griffintown, j'ai été amené dernièrement à me poser de sérieuses questions quant au développement futur du quartier, notamment avec l'annonce de l'amorce prochaine du chantier Bonaventure. Alors que j'appuie fortement la transformation de cette artère en boulevard urbain, un élément important du projet a semé l'émoi au sein des habitants du Lowney: l'inauguration d'un corridor permanent d'autobus de la Rive-Sud sur la petite rue Dalhousie, à deux pas de chez nous. Ce corridor représente, selon les estimés, des passages journaliers de plus de 1 400 autobus, sans compter les coûts d'aménagement astronomiques estimés à quelques 80 millions de dollars.

Le 7 juillet 2009, les propriétaires du Lowney ont tenu une rencontre avec M. Gaëtan Rainville de la *Société du Havre de Montréal* (« SHM ») pour discuter de la réalisation du projet de corridor. Les habitants inquiets du Lowney, dont je faisais partie, ont lors de cette rencontre tenté d'explorer des alternatives à un corridor d'autobus passant dans notre quartier, corridor qui va sérieusement freiner le développement et nuire à la qualité de vie des habitants, nouveaux comme anciens. Je me permets de vous faire suivre un compte-rendu de la réunion joint à la présente lettre pour que vous puissiez en prendre connaissance.

À notre grand étonnement, et vous le constaterez à la lecture du compte-rendu, nous nous sommes

heurtés à un mur de refus et M. Rainville et de son équipe qui nous ont fait la sourde oreille. L'idée d'une voie réservée aux autobus à même la future emprise de Bonaventure a été balayée du revers de la main, qu'elle soit dans le sens du trafic ou à contresens, comme cela se pratique notamment sur le pont Champlain et le boulevard Pie-IX. Nous avons également proposé que les autobus passent par le corridor Wellington-Peel, qui a véritablement la capacité de les accueillir. Encore une fois, ce fût une fin de non-recevoir.

Les habitants du Lowney ont raison d'être préoccupés par le passage de ce que la SHM qualifie de métro de surface dans un quartier que l'on destine désormais au développement résidentiel. Comment la ville peut-elle changer le zonage des terrains environnants pour faire du développement résidentiel haute densité, et en même temps permettre que l'on installe un corridor de trafic d'autobus, également à haute densité, à quelques mètres des développements actuels? Les habitants ne veulent certainement pas faire les frais du projet Bonaventure, aussi prometteur soit-il, du fait qu'ils ont choisi de vivre à Montréal et de participer au développement de la ville.

Je sais, M. le maire, que vous partager ma préoccupation pour la qualité de vie des montréalais, et particulièrement de ceux qui décident de rester à Montréal plutôt que d'aller grossir les rangs de résidents de la Rive-Sud, de la Rive-Nord ou de Laval. Aussi, je vous demande d'intervenir dans la mesure du possible auprès de M. Rainville et de la SHM pour leur demander de revoir leur projet et de trouver un moyen acceptable d'intégrer le passage des autobus de la Rive-Sud au développement harmonieux du quartier Sud-Ouest, notamment en les faisant passer par les artères urbaines qui ont la capacité de les accueillir.

En espérant le tout conforme, je vous prie d'agréer, M. le maire, l'assurance de mes sentiments distingués et de mon support en vue des prochaines élections.



Silviu Bursanescu
401-400 rue de l'Inspecteur
Montréal (Qc), H3C 4A8

Pj. Compte-rendu de la réunion du 7 juillet 2009 avec la SHM



Direction générale

Bureau du directeur général
275, rue Notre-Dame Est, bureau 4.125
Montréal (Québec) H2Y 1C6
Téléphone : (514) 872-0589
Télécopieur : (514) 872-2896

Le 12 août 2009

Monsieur Silviu Bursanescu
401-400, rue de l'Inspecteur
Montréal (Québec) H3C 4A8

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 17 juillet dernier adressée au maire de Montréal, M. Gérald Tremblay, c'est avec plaisir que j'aimerais partager avec vous les éléments d'information suivants.

Dans le cadre de ses travaux de planification du projet Bonaventure et plus particulièrement depuis le printemps 2008, la Société du Havre de Montréal élabore un scénario de prolongement de la rue Dalhousie visant à dédier cette voie de circulation au transit des circuits d'autobus, notamment de la Rive-Sud, à destination et en provenance du terminus Centre-ville (TCV).

Tel que le prévoient les orientations du *Plan d'urbanisme* et du *Plan de transport de Montréal*, il apparaît impératif que le projet Bonaventure contribue à réduire l'utilisation de l'automobile au centre-ville et dans sa périphérie et favorise le transport collectif comme mode privilégié de déplacement des personnes en lui assurant une préséance sur la circulation automobile.

Au cours des deux dernières années, la Société du Havre de Montréal s'est employée avec ses partenaires à identifier une alternative performante au passage des autobus desservant notamment la Rive-Sud dans le corridor Bonaventure. Dans ce cadre, le scénario de la rue Dalhousie a été retenu à la suite de l'analyse de sept corridors reliant le TCV à la rue Brennan.

Je vous rappelle que le scénario retenu viserait à prolonger la rue Dalhousie vers le sud, sous le viaduc ferroviaire, jusqu'à la rue Brennan ; la rue Dalhousie serait également prolongée vers le nord entre les rues William et Notre-Dame pour rejoindre le parcours actuel d'accès des autobus au TCV. Je tiens également à porter à votre attention que, selon les études réalisées, le flux journalier d'autobus métropolitains empruntant le corridor Dalhousie, serait de 736 à l'ouverture et de 936 dans le futur, donc inférieur aux 1400 passages évoqués dans votre lettre.

Parmi les scénarios étudiés par la Société du Havre de Montréal, un corridor empruntant les rues Ann et de l'Inspecteur a déjà été envisagé. Il a toutefois été jugé irrecevable considérant l'augmentation des impacts négatifs associés à la circulation des autobus en bordure de votre ensemble résidentiel et du futur milieu de vie projeté dans le secteur Griffintown.

...2

Monsieur Silviu Bursanescu

- 2 -

Le 12 août 2009

De même, un corridor empruntant la rue Peel a également déjà été considéré comme scénario alternatif au corridor Dalhousie. Ce scénario s'est toutefois avéré incompatible avec le projet de réseau de tramway mis de l'avant par le *Plan de transport de Montréal*, dans la mesure où la rue Peel constitue l'un des principaux axes structurants de ce réseau. La rue Peel constitue également un axe majeur de revitalisation urbaine, devant accueillir de nouvelles activités résidentielles et commerciales s'inscrivant au cœur du redéveloppement du secteur Griffintown.

Les études d'opportunité réalisées par la Société du Havre de Montréal désignent donc le corridor Dalhousie comme préférential, notamment pour les motifs suivants :

- le scénario permet d'éloigner vers l'est l'actuel corridor d'autobus empruntant les rues Ann et de l'Inspecteur mis en service en 2004 et ce faisant, d'améliorer la qualité de vie des résidents actuels et futurs de Griffintown et de la Lowney's ;
- le scénario assure la remise en service de la rue Dalhousie dans le domaine public et dans sa configuration originale (reliant le secteur aux abords du canal de Lachine) ;
- durant sa période d'exploitation, l'emprise de la rue Dalhousie sera exclusivement réservée aux autobus en période de pointe et pourra être empruntée par les piétons et les cyclistes en dehors des pointes d'utilisation par le transport collectif ;
- à terme et avec la mise en service éventuelle d'un système léger sur rail, la rue pourra être intégrée au réseau de voirie local ou être maintenue comme voie dédiée au transport actif ;
- le passage des autobus sur la rue Dalhousie en période de pointe apparaît favoriser la création de conditions compatibles et favorables à la mise en valeur des espaces localisés dans le viaduc ferroviaire du CN, tel que proposé par la Société du Havre de Montréal. Il en va de même pour la mise en valeur du bâtiment de la New City Gas Co. qui ne sera pas affecté par les travaux de percement du viaduc ferroviaire adjacent ;
- le scénario permet également la mise en valeur de l'édifice patrimonial Drummond McCall dans sa configuration d'origine à l'intersection des rues Wellington et Dalhousie.

Par ailleurs, il importe de considérer que le projet de voie réservée dans l'axe de la rue Dalhousie constitue une solution intérimaire à la mise en service d'un système léger sur rail (SLR) reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal.

En conclusion, je tiens à vous assurer que la démarche de planification menée par la Société du Havre de Montréal depuis l'amorce de ses travaux a toujours accordé une attention particulière aux besoins manifestés par les partenaires associés à ce grand projet urbain.

Cette écoute attentive saura également se poursuivre dans le cadre de la consultation publique qui sera menée au cours des prochaines semaines sur ce projet par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) à laquelle je vous convie.

J'espère que ces précisions sauront répondre à vos préoccupations et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur général,



Claude Léger, ing.

ANNEXE V

Montréal, le jeudi 24 septembre 2009

Madame Julie Boulet
Ministre des transports
Ministère des Transports
Place Haute-Ville
700, boul. René-Lévesque Est, 29e étage
Québec (Québec)
G1R5H1

**Objet : Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure à
Montréal / corridor d'autobus Dalhousie**

Madame la Ministre,

Comme vous en avez été informée, la Ville de Montréal s'apprête à entreprendre les travaux relatifs au réaménagement de la portion de l'autoroute Bonaventure qui constitue l'entrée véhiculaire privilégiée au sud du centre-ville. Bien que cet important projet de redéveloppement urbain soit hautement structurant et désirable pour cette portion du centre-ville de Montréal, une de ses composantes, le corridor d'autobus Dalhousie, est totalement inacceptable pour les nouveaux résidents du quartier que nous représentons.

Dans le but de faciliter la fluidité du transport en commun provenant de la Rive-Sud, la Société du havre de Montréal (SHM), mandataire de la Ville de Montréal, a planifié un circuit exclusif aux autobus dans l'axe de la petite rue Dalhousie. Sis immédiatement à l'ouest du viaduc ferroviaire du CN, le corridor d'autobus Dalhousie est destiné à accueillir 100 % des 1 500 autobus affectés quotidiennement aux usagers de la Rive-Sud. Une étude du consortium DESSAU/Groupe SM a déterminé que ce tracé était optimal. Or, cette étude d'ingénierie du transport ne tient nullement compte de la présence de l'important projet de développement résidentiel que nous occupons (plus de 700 unités construites en 7 phases dont 60 % sont actuellement occupées et 40 % au stade de la construction ou ayant fait l'objet de l'émission d'un permis de construire) pas plus que de la présence de bâtiments riverains ayant une valeur patrimoniale reconnue et représentant un fort potentiel de recyclage.

Dans les faits, la SHM veut systématiquement pelleter dans notre cour une nuisance - plus de 1 500 autobus quotidiennement - qu'elle ne veut voir dans son futur « boulevard urbain de prestige » à l'est du viaduc ferroviaire. En agissant également comme promoteur du développement des terrains libérés par la reconfiguration des

voies de circulation de l'autoroute Bonaventure, elle devient vraisemblablement juge et partie. Le corridor d'autobus Dalhousie représente donc un « dommage collatéral » à une grande vision du Maire de Montréal. Nous les résidents du projet Lowney, visiblement du mauvais côté du viaduc ferroviaire, refusons de voir notre qualité de vie faire les frais d'un projet concocté en vase clos.

A cet égard madame la Ministre, il est important que vous sachiez qu'aucun résident, aucun propriétaire foncier ou encore aucun représentant d'organismes ayant des activités ou des projets sur le territoire sis à l'ouest du viaduc ferroviaire n'a été consulté qu'une quelconque manière par la SHM. Qui plus est, les représentants de la SHM nous ont indiqué lors d'une rencontre obtenue en fin janvier, après bien des tentatives, que le projet était « canné » et qu'il faisait l'unanimité. Pour en remettre, la SHM a complètement ignoré le projet de 700 unités d'habitation où nous vivons dans son rapport Quartier Bonaventure, Le Nouveau Montréal daté de mars 2009 (mais diffusé en juin dernier) et ce même si le corridor d'autobus est au seuil de nos résidences (www.havremontreal.qc.ca/fr/publications/quartier-bonaventure.htm). Quant au Maire de Montréal, lui, il n'a jugé bon de donner suite à nos inquiétudes et à nos questions se limitant à transmettre nos récriminations au directeur-général de la Ville, depuis congédié.

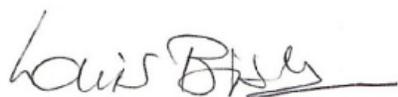
Essentiellement madame la Ministre, les résidents qui ont choisi de venir s'établir à la bordure de la ville centrale dans le Griffintown, un ancien *no man's land* industriel qui reprend graduellement vie, n'acceptent pas du tout l'idée de voir bientôt défiler, littéralement à leur porte, plus de 1 500 autobus quotidiennement pas plus qu'ils ne peuvent imaginer vivre à côté d'une « station intermodale » entre les rue Ottawa et William où s'accumuleront des autobus sur quatre (4) voies en transit et en stationnement. Sachez que les terrains vacants riverains à cette éventuelle infrastructure lourde de transport sont tout désignés pour accueillir d'autres projets résidentiels comme le nôtre où le citoyen peut accéder au cœur du centre-ville en moins de quinze (15) minutes de marche. Puisque la majorité des occupants de notre ensemble résidentiel ne possèdent pas de voiture et considérant la densité des immeubles, vous constaterez qu'il est difficile de faire mieux en matière de développement durable.

Nous portons également à votre attention madame la Ministre, que malgré le discours du Maire de Montréal, des acteurs importants du projet comme l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ou encore le chemin de fer CN n'auraient jamais donné leur aval au projet du corridor d'autobus Dalhousie pour des considérations de sécurité, de faisabilité ou encore de saine gestion des fonds publics. Notez également que les ingénieurs et urbanistes des différents services de l'Administration municipale n'ont pas eu l'occasion d'exprimer officiellement leurs réserves face à cette hypothèse. Lorsque les avis professionnels que l'on voulait favorables tardaient - pour des raisons évidentes - à être fournis, les dirigeants de la SHM évoquaient haut et fort, encore récemment, la lenteur des bureaucrates ! Cette manière de faire de l'aménagement urbain est inacceptable en 2009 à Montréal tout comme elle l'est dans le plus petit des villages du Québec.

Nous vous demandons donc madame la Ministre d'exiger de la Ville de Montréal de rendre publiques toutes les études d'évaluation des impacts (bruit, pollution de l'air, sécurité, socio-économique, urbanistique et patrimoniale) ayant mené à la décision de canaliser la totalité des autobus provenant de la Rive-Sud de Montréal dans notre quartier. Lorsque que cette information sera disponible, nous vous demandons de mandater le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à l'effet d'étudier le projet du corridor d'autobus Dalhousie dans sa globalité, comme il se doit. A cet effet, nous vous offrons notre entière collaboration dans la recherche d'une solution optimale.

En conclusion, contrairement à ce que prétend la SHM, le projet du corridor d'autobus Dalhousie n'a rien d'exemplaire et ne s'inscrit certainement pas dans les meilleures pratiques que votre ministère promeut en milieu urbain au Québec.

Vous remerciant de l'attention que vous accorderez à la présente, veuillez agréer, madame la Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Monsieur Louis Bisson
350, rue de l'Inspecteur, appartement 109, Montréal (Québec) H3C 2K5
Syndicat des copropriétaires de la phase 1 du projet Lowney



Monsieur Steeve Lemay
1015, rue William, appartement 302, Montréal (Québec) H3C 1P4
Syndicat des copropriétaires de la phase 2 du projet Lowney



Monsieur Michel Simard
400, rue de l'Inspecteur, appartement 715, Montréal (Québec) H3C 4A8
Syndicat des copropriétaires des phases 3 et 4 du projet Lowney

ANNEXE VI

TÉMOIGNAGES DES RÉSIDENTS DU LOWNEY

« J'ai investi dans la Phase 1 et la phase 4 du projet Lowney parce que je crois au développement de ce quartier. Même si le développement de Griffintown n'en est qu'à ses débuts, il y a beaucoup de potentiel. La dernière chose dont on a besoin, c'est d'enlaidir le quartier avec encore plus d'autobus à tous les jours devant nos portes. On devrait plutôt penser à réserver une voie à contresens sur l'autoroute Bonaventure pour les autobus, même principe qui existe déjà sur le Pont Champlain et qui fonctionne très bien d'ailleurs. Et à plus ou moins long terme, penser à d'autres moyens pour transporter ces gens de la Rive-Sud. Le service du train de banlieue pourrait être amélioré afin de réduire le nombre d'autobus et non pas l'augmenter. Y a-t-il quelque chose de plus laid qu'un corridor d'autobus ? Je n'ai jamais vu rien de tel dans toutes les grandes villes que j'ai visitées. »

Manon Lapalme
Lowney 1 et 4

« Pour ma part, j'ai acheté sur plan au tout début en janvier 2004. J'ai aimé le projet qui offrait réellement un excellent rapport qualité-prix et ce quartier qui, en étant tout près du Centre-Ville, était aussi loin de l'activité intense. J'ai aimé ce quartier **historique** semi-industriel presque désert. Le Corridor Dalhousie serait une atteinte à la tranquillité mais aussi apporterait un grand excès de pollution bruyante. Du transport non-polluant aurait déjà été plus acceptable. »

Louis Bisson
Lowney 1

« J'ai acheté dans ce projet pour 3 raisons : la situation géographique, nous sommes vraiment près de tout; le potentiel de développement du quartier; et le bâtiment lui-même. En ce moment, je ne suis pas certain que la ville de MTL a la même vision pour ce quartier que ses résidents ou même Prével. Je trouve cela dommage car Griffintown pourrait devenir une extension du Vieux Montreal, en mieux, avec moins de touristes et un meilleur style de vie. Je pense que la Ville aurait intérêt à travailler pour un développement à long terme de ce quartier afin de le rendre plus résidentiel et de lui donner une vie de quartier. »

Jean-François Renaud
Administrateur Lowney 1

OCPM : Avant-projet du Quartier Bonaventure

« Je trouve consternant et incompréhensible qu'on autorise des permis de construction pour les différentes phases du Lowney et qu'après, la Ville de Montréal considère faire passer 1600 autobus quotidiennement devant la façade de ces résidences »

Carole Cournoyer
Lowney 1

« De notre côté, nous sommes évidemment très inquiets de la pollution que causeront ces autobus, d'autant plus qu'ils seront certainement en mode démarrage/arrêt perpétuel, ce qui cause encore plus d'émissions de carbone. De plus, est-ce qu'une étude sérieuse a été faite pour envisager d'autres options? Il y a la ligne de chemin de fer qui existe. Il semblerait qu'ajouter des trains plus souvent aux heures de pointe permettrait de transporter tous ces gens qui viennent de la Rive-Sud vers le Centre-Ville, et ce à un coût certainement moindre. La ville de Montréal ferait bien de s'inspirer des grandes métropoles européennes (Paris en particulier) qui ont compris que le rail est un moyen économique et écologique de transporter les gens. Et pourtant nous n'entendons jamais parler de cette solution. »

Sophie et David
Lowney 2

« Je suis aussi inquiète que mes voisins en ce qui concerne cette flotte d'autobus qui nous polluera aussi par le bruit. Il faut passer tout près de la sortie du garage sur la rue de La Cathédrale pour en avoir une idée et ce n'est pas du tout rassurant de passer sur le trottoir aux heures de pointe en ce moment quand les autobus en sortent l'un après l'autre, qu'en sera-t-il avec 1600... Est-ce qu'on a pensé installer cette gare intermodale au centre du boulevard urbain ? »

Francine
Lowney 2

« ... Et c'est aussi ce qui m'inquiète : la concentration de pollution qui sera engendrée par un trafic d'autobus perpétuel non loin du Lowneys. Il est vrai que le corridor d'autobus s'éloigne un peu de nous, mais je crains que selon les vents par exemple, les produits de combustion chimiques et cancérigènes du diesel se rendent à nous en plus grandes quantités... »

Marie-Michèle
Lowney 2

OCPM : Avant-projet du Quartier Bonaventure

« Pendant que tout retarde pour les autobus sur Pie-IX, Montréal demande à l'AMT de dépenser 120m\$ pour faire circuler sur moins d'un kilomètre les 20 000 passagers du matin des autobus de la Rive-Sud dans le corridor Dalhousie du Quartier de l'autoroute Bonaventure. Faut-il poursuivre la comparaison ?»

Philippe
Lowney 2

«[...] À simple titre d'exemple, sur une distance de 1 km séparant le Canal Lachine du terminus du 1000 de la Gauchetière, 800 passages d'autobus se feront à vide par jour. Ceci correspond à 800 km/jour à vide, soit 4000 km/semaine, ou 200 000 km/année, soit l'équivalent de 5 fois le tour de la Terre à vide, et ce, dans une zone résidentielle où l'on aspire attirer les familles.»

Steeve
Lowney 2

« En plus de cette barrière créée par la circulation de 1600 autobus, tel que pensé, l'ensemble de la planification du transport dans la zone concernée provoquerait une augmentation de 50% du nombre de voies au sol à traverser pour se rendre de la rue De l'inspecteur (côté ouest du viaduc) à la rue Duke (côté est du viaduc). Ainsi, pour les piétons vivant dans les phases 1, 2, 3 et 4 du Lowney, la barrière séparant Griffintown et le Vieux-Montréal est encore plus large, leur demandant alors de traverser 12 voies plutôt que 8 actuellement. Tel que pensé, le projet ne semble que remplacer une barrière par une nouvelle barrière pour les résidents en place. Si ça se développe ainsi, nous envisageons d'amener Léa à la garderie en voiture (à 300 m d'ici, sur la rue Duke), pour des raisons de sécurité!»

Kelly
Lowney 2

«The prospect of a bus corridor is certainly very upsetting. The purchase of our condo at 400 de l'Inspecteur was made with the hope that this area was going into a phase of renewal with a return to urban living and green space. We had hoped that the bus route was going to be modified not intensified. Certainly, just crossing the surrounding streets during rush hour is at times impossible. There are no traffic control lights near the corner of the police station, with buses turning the corner at unsafe speeds. While my apartment does not front de l'Inspecteur, coming and going through the front entrance is unpleasant due to the volume of traffic. I would also imagine that concentrating bus traffic along this street will diminish the air quality in the vicinity of the apartment block which is undesirable. I do not know

what the answer to this problem is, but it is unfortunate that the buses cannot be routed along more major streets with dedicated bus lanes.»

S. Freedman
Lowney 3

« Dans le cadre du possible Corridor Dalhousie, je tiens à manifester mon profond désaccord avec le projet. En effet, ce dernier viendra à coup sûr brimer la qualité de vie ainsi que la sécurité des habitants du Lowney et des gens avoisinants. De plus, je dois dire que les quelques trois cent autobus qui circulaient déjà quotidiennement sur la rue visée par le projet m'importunaient vus la pollution de l'air et par le bruit générée (influence directe sur la santé) sans compter l'excès de circulation engendré, d'autant plus que les chauffeurs ne semblent pas réaliser que des personnes habitent aux alentours et conduisent rapidement sans tenir compte des piétons. Il est inacceptable que 1200 autobus supplémentaires empruntent notre rue chaque jour. L'attrait du Lowney pour ses habitants ainsi que pour les acheteurs potentiels s'en verrait grandement diminué, et avec raison. Enclencher un tel projet alors que les résidents même du quartier visé s'y opposent fortement relève d'un manque de respect et d'intégrité. D'autres alternatives sont possibles. Peut-être permettraient-elles un accès moins rapide à Montréal pour les gens de la Rive-Sud, mais nous avons fait le choix de vivre à Montréal et en payons le prix (taxes, prix des demeures plus élevés, ...), alors pourquoi devrions-nous assumer les répercussions de ce projet visant l'accès au Centre-Ville pour les gens de la banlieue? Ces derniers aiment la tranquillité de leur voisinage et viendraient compromettre davantage la nôtre. Il est grand temps que les dirigeants de cette ville cessent d'implanter des décisions n'allant pas de pair avec la concertation publique. »

Catherine Maltais

« Je vous écris en tant que Montréalaise, résidente de Griffintown, plus précisément, j'habite le Lowney. Lorsque nous avons décidé d'acheter un condo en ville mon copain et moi, c'était parce que nous étions tombés sous le charme de la ville de Montréal mais surtout, le projet Lowney et le style de vie qu'il offrait pour ceux qui y demeureraient. Situé entre le centre-ville et le vieux Montréal, quoi de mieux! Combien de sacrifices avons-nous fait pour investir dans ce projet pour finalement y emménager. Tous les gens du Lowney adorent la vie urbaine et sont très heureux d'habiter dans cet immeuble. Cependant, à CHAQUE matin, en allant au travail, en traversant la rue, je dois attendre qu'un autobus me laisse passer. Non seulement est-ce dangereux et très nuisible pour l'environnement (pollution du bruit, de l'air, etc.), ceux-ci on le monopole complet de notre rue et je ne peux vous dire combien de fois j'ai failli perdre la vie entre deux autobus. Ils se déplacent très rapidement un après l'autre...SANS CESSER. De plus, ceux

OCPM : Avant-projet du Quartier Bonaventure

qui habitent les premiers étages doivent en supporter bruit et la vue. Dites-moi, aimeriez-vous être assis sur votre joli balcon après une longue journée de travail en été rien que pour observer et écouter 1500 autobus? CHAQUE JOUR? Je trouve votre argument un peu contradictoire : permettre tous ces autobus de passer à 40 mètres de chez nous (je pourrai encore les voir/entendre de mon balcon en passant) pour transporter des gens qui n'habitent pas la ville de Montréal pour qu'ils profitent de cette belle ville mais en même temps vous ignorez complètement la qualité de vie de ceux qui y demeurent déjà. Nous n'avons pas décidé d'emménager en ville pour observer et subir les conséquences des gens qui n'habitent PAS EN VILLE mais qui prennent des autobus pour s'y rendre. Cela indique clairement que votre projet n'a été conçu que pour répondre aux besoins d'une certaine portion de la population, donc ce projet est biaisé. Si notre coin était industrielle, je comprendrais un peu mieux, mais nous sommes en plein développement résidentiel à Griffintown et votre projet va à l'encontre de ce développement. Ne croyez-vous pas que vous auriez rencontré ce genre d'obstacle? On vous demande d'explorer une autre solution car celle-ci n'est pas une solution mais bien la source d'un autre problème majeur. Aimeriez-vous que 1500 autobus passent devant chez vous chaque jour? »

Ivana Lemme

« ...Le but d'habiter le centre-ville est d'être proche de tout et d'avoir la possibilité de se déplacer à pieds sans être en danger quotidien de se faire frapper par des autobus. Que dire de la pollution et du danger à notre santé. Le maire est au service des citoyens de Montreal et non ceux de la rive-sud, d'autant plus qu'ils ne paient pas les taxes. Ces exilés de la ville n'ont qu'à faire prolonger le métro d'est en ouest sur la rive-sud , ils paieront les taxes nécessaires car ce sont eux qui ont choisi de s'installer là-bas. Que la ville de Montreal trouve un accès sur un autre artère que le nôtre. Nous sommes tous payeurs de taxes et nous sommes aussi électeurs. Déjà aux dernières élections le parti de M. le maire a perdu pied dans notre arrondissement alors qu'il prenne garde de nous écouter. Si la ville mantien son corridor, nous pourrons alors paralyser le transport en faisant appliquer les normes de qualité d'air sur la rue de l'Inspecteur. Si le seuil de qualité est dépassé et met en danger les co-résidents de secteur ''l'environnement'' fermera le corridor. »

Pierre De Lisle
Lowney 3

«I work and live in the old Montreal, I choose the Lowney project because is near my work but at the same time away from the main traffic streets and noise. The Lowney project still a quiet area near downtown Montreal, having 1500+ buses at our doors everyday will reduce our quality of life greatly due to pollution, noise and safety, and our

OCPM : Avant-projet du Quartier Bonaventure

property value would be affected. I am sure the city can find a more commercial route for their buses. »

Elman Rojas
Lowney 3

« On ne peut être contre la vertu, on ne peut s'insurger contre la renaissance d'un quartier, en l'occurrence, le quartier Bonaventure, mais cette renaissance doit-elle absolument se faire au détriment d'un autre quartier historique, à savoir Griffintown, qui reprend vie depuis peu? J'ai quitté la proche banlieue pour acheter un condo de la phase III du projet immobilier Lowney, mais aussi pour vivre de façon plus urbaine, c'est-à-dire me déplacer à pied dans une perspective pro-environnementale. Est-ce pour voir 1500 autobus en provenance de banlieues défilier chaque jour devant chez moi? Or, voilà justement ce qu'entraînerait pour tous les co-propriétaires des sept phases de Lowney la création du corridor Dalhousie. Mais outre les désagréments (pollution de l'air, bruit et sécurité des piétons) qu'une telle parade d'autobus causerait cinq jours par semaine sur une petite rue résidentielle, ce corridor signerait aussi l'arrêt de mort du développement de Griffintown. Car pour qu'un quartier vive, encore faut-il qu'il y ait une masse critique de résidents. Or qui voudra vivre à Griffintown dans les parages d'un terminus d'autobus? »

Carolyn Parent
Lowney 3

« I bought my first home at Lowney almost two years ago. The idea of living in an area with tremendous history and development potential made the purchase all the more easy. It therefore comes as a great disappointment to hear that Montreal officials are keen to transform our neighbourhood into a bus corridor. I do not believe this is what residents here want - it certainly isn't what I want. It is questionable to impose such a drastic plan, especially in a neighbourhood that has welcomed hundreds of new residents in the last few years alone. We want to see our neighbourhood develop with new businesses and homes, not one suffocated by 1500 buses at our very doorsteps. I hope you can appreciate how this will negatively impact the housing marketing in our area and how this is enough to compel residents, including myself, to move elsewhere.»

Michelle Aboud
Lowney 3

« Tout ce que je peux dire pour ma part, c'est que je trouve complètement aberrant que la Ville de Montréal, qui déploie des efforts importants en subventions, publicités et autres moyens pour conserver

OCPM : Avant-projet du Quartier Bonaventure

ses résidents et contrecarrer le déménagement de sa population vers la banlieue, mette en place un projet nuisible pour les résidents de l'île afin d'accommoder les résidents de banlieue (transport en commun et accès au centre-ville). La porte d'entrée à un certain rôle à jouer pour le prestige et le pouvoir d'attraction d'une ville. Toutefois, plusieurs autres facteurs influencent ceux-ci également tels que l'offre de services, la qualité des infrastructures récréotouristiques, la propreté, etc. De plus, ce projet peut potentiellement avoir un effet pervers en termes de revenu pour la ville, car une plus faible demande pour les logements entourant le Projet (à cause du bruit et de la pollution notamment), aura pour effet de diminuer la valeur foncière de ceux-ci et donc de diminuer le niveau de taxe de la ville. »

Stéphane Duguay
Lowney 3

« We bought the condo here at Lowney because it was literally in the heart of Montreal and close walking distance to everything: the downtown core, Old Montreal, the Lachine Canal and Atwater Market. We were thrilled to learn that the Bonaventure Expressway was going to be lowered and transformed into a modern, pedestrian-friendly urban boulevard. Little did we know at the time that we bought, that all the main bus traffic would be re-routed to de l'Inspecteur, and that the number of buses that would pass on the street would dramatically increase. I work from home. The noise, pollution and the blockade of buses that I must navigate through everyday just to get to the other side of the street is disturbing. It will be a nightmare when Dalhousie becomes a bus corridor with 1,500 buses passing daily. If it's the City of Montreal's intention to drive people out of the city and back into the suburbs due its environmentally unfriendly and citizen unfriendly development plans, then it's doing a great job. If it wants to put its citizens first and encourage us to stay in the city, then it should explore other options. For example, spread out the bus traffic across multiple streets in the area, or at least ensure us there will be a move to newer technology, such as quite electric buses that won't poison our lungs. »

Gordana Stok & Donald Provost
Lowney 3

« I moved into the Lowney building because it was a quaint, quiet neighborhood which was safe to walk along de L'Inspecteur - even at night. Since I've moved there I've noticed that there are so many buses at this point who drive by our building (at high speed sometimes) that one cannot even cross the street. There is also a lot of pollution in the air which I was not aware of. I can't imagine how awful and intolerable it will be if the new bus system begins. A recommendation would be to have the buses either continue down William and then turn right onto Peel. This street has minimal traffic even in the morning.

44

OCPM : Avant-projet du Quartier Bonaventure

De L'Inspecteur is such a small street that the buses hardly fit such that another car can even pass in the other direction. Perhaps the buses could go from the Bonaventure Expressway down to Duke and continue along there to turn down Notre-Dame. It is unfair to bring us into this whole bus situation, especially since we knew nothing of it when we invested our money and future in the Lowney. The value of our property will go down due to high traffic, noise and pollution. »

Allison Fraser

ANNEXE VII

Un corridor culturel vs le corridor d'autobus Dalhousie

Par Steeve Lemay, citoyen de Griffintown

Écrit le 29/08/2009

La volonté de sauvegarder le Griffintown Horse Palace, une des plus vieilles écuries encore fonctionnelles de la ville est à l'origine du concept de corridor culturel (axe est-ouest, en vert) dans le Sud-Ouest.



Corridor d'autobus en rouge, corridor culturel en vert
Corridor d'autobus en rouge, corridor culturel en vert

L'idée consiste à mettre en place un service de navette de calèches pour lier différents sites d'intérêt culturel et patrimonial. Un lien entre des lieux d'intérêts tel que le musée de la Pointe-à-Callière, la Fonderie Darling, l'édifice de la New City Gas Company, le théâtre Corona, le marché Atwater, pour ne nommer que ceux-là. Bref, un corridor qui ravive l'âme du quartier (Voir l'article du Devoir du 14 juillet, Frédérique Doyon).

Mais voilà que la Société du Havre de Montréal (SHM) a pour intention de contrecarrer ce corridor culturel par... un corridor d'autobus (axe nord-sud, en rouge) desservant les intérêts des citoyens de la Rive-Sud. Un corridor d'autobus qui créera une véritable barrière entre le Sud-Ouest et le Vieux Montréal, barrière que l'on voulait éliminer en abaissant l'autoroute Bonaventure. Un réel non-sens. Il est à noter que les deux corridors passeraient par l'édifice de la New City Gas Company, mais pas avec le même effet, ni avec les mêmes intentions.

Deux corridors, deux visions. Il reste maintenant à savoir lequel de ces corridors redonnera vie à l'âme du quartier. Lequel de ces corridors est dans l'intérêt des citoyens montréalais, plus particulièrement de ceux et celles du Sud-Ouest? Lequel améliorera la qualité de vie des citoyens en place qui voient en Griffintown et l'arrondissement Sud-Ouest un lieu où il fait bon vivre, un lieu avec une vie de quartier où l'on peut marcher en toute sécurité pour aller prendre un café au bistro du coin.

Le corridor d'autobus Dalhousie fait une autre victime

Par Steeve Lemay, citoyen de Griffintown

Écrit le 14/09/2009

Voilà que le corridor culturel (voir l'article du 29 août 2009) ne serait plus la seule victime de la présence du corridor d'autobus Dalhousie. La Presse du 12 septembre dernier présentait 10 idées de rêve de citoyens Montréalais. Mme Carolyne Parent, citoyenne de Griffintown, a proposé l'une des idées retenues: le réaménagement des terrains situés sous le viaduc ferroviaire du CN, près de l'autoroute Bonaventure, en un lieu animé avec un marché public, des cafés et des galeries d'art. Bref, un lieu convivial et des services de proximité pour les habitants qui leur permettront de laisser leur voiture à la maison. Idée pertinente considérant que le concept existe déjà au grand plaisir des habitants de Zurich, Berlin et Manchester.

Le problème, c'est que le corridor d'autobus Dalhousie (environ 1600 déplacements d'autobus par jour sur l'axe Rive-Sud/Centre-Ville) est prévu pour longer le côté Ouest du viaduc ferroviaire en question, rendant l'accès sous le viaduc très difficile de ce côté, voire même impossible et dangereux. Pour avoir accès sous le viaduc ferroviaire du CN, il serait donc préférable de vivre à l'Est du viaduc. Les résidents du Sud-Ouest, dont ceux de Griffintown, n'auraient donc pas un accès facile et sécuritaire à ces services de proximité. C'est la qualité de vie des citoyens de tout un quartier qui en subirait les conséquences.

Ce qui est intéressant à retenir ici, c'est que le projet de corridor d'autobus Dalhousie est en contradiction avec deux projets de citoyens qui participent activement au développement de leur milieu de vie. D'un côté on propose un corridor culturel et un lieu de services de proximité, de l'autre, on propose un corridor d'autobus à haut débit. N'aurait-il pas lieu de les écouter davantage avant de mettre en place de tels projets qui vont à l'encontre de la qualité de vie des citoyens en place?

Une vidéo vaut 1000 mots (ou une vidéo qui montre 1000 maux)

Par Steeve Lemay, citoyen de Griffintown

Écrit le 28/09/2009

Deux de mes articles précédents (Le corridor d'autobus Dalhousie fait une autre victime et Un corridor culturel vs le corridor Dalhousie) abordaient la question de la réalisation d'un corridor d'autobus planifié par la Société du Havre de Montréal (SHM) sur la rue Dalhousie, créant une immense cicatrice au sein de Griffintown, quartier d'avenir du Sud-Ouest. Comme je le mentionnais, ce corridor à quatre voies laisserait passer près de 1600 autobus sur l'axe Rive-Sud/Centre-Ville, sans prendre en considération le bien-être, la sécurité et la vie de quartier des résidents en place et à venir. Autrement dit, aucun respect pour le citoyen montréalais.

Comme vous pourrez le constater sur cette vidéo en accéléré (<http://www.youtube.com/watch?v=CgoCZMxLR8A>), on peut aisément observer les deux heures de pointe (à 1 min 20 et 2 min 40 sur la vidéo) et le débit actuel d'autobus, qui représente pour l'instant environ 4 fois moins d'autobus que le projet envisagé par le corridor Dalhousie. Ainsi, avec la venue du corridor d'autobus Dalhousie, il faut imaginer 4 fois plus d'autobus que sur la vidéo et un corridor comportant 4 fois plus de voies à certains endroits.

C'est ainsi que les propriétaires de 700 nouveaux logements, qui voyaient un tout nouveau quartier près du centre-ville, avec des services de proximité, là où il est bon de vivre, se retrouvent floués par des gens qui n'ont aucune connaissance (ou considération) de l'urbanisme. Leur rêve de vivre en ville dans un cadre agréable leur échappe sans avertissement. Je le répète : Quand les citoyens montréalais se trouveront-ils finalement au centre de tout développement urbain?

Stéphanie, Kelly, Léa et le corridor d'autobus Dalhousie

Par Steeve Lemay, citoyen de Griffintown

Écrit le 29/09/2009

Stéphanie, Kelly et le corridor d'autobus

Une fable urbaine à faire peur

L'histoire que je m'appête à vous raconter est difficile à croire, mais elle vraie.

Il était une fois... un jeune couple qui désirait fonder une famille : Stéphanie Richard, éducatrice spécialisée travaillant à St-Michel, et Kelly Jadotte, policier à Laval. Mais où bâtir leur nid? Stéphanie et Kelly devaient-ils rester à Laval? Rentrer en ville? À la grande surprise de leur entourage, ils optèrent pour le Sud-Ouest de Montréal. Eh oui! Alors que 10 000 familles quittaient l'île de Montréal pour les banlieues chaque année, Stéphanie et Kelly choisirent de revenir en ville pour y élever leur enfant. Leur décision était-elle bizarre, à contre-courant, ou témoignait-elle au contraire d'une nouvelle réalité?

Stéphanie et Kelly à Griffintown

C'est ainsi que remplis d'espoir, Stéphanie et Kelly s'établirent dans Griffintown, un ancien quartier irlandais prêt à renaître. Ils choisirent un emplacement de rêve, à quelques minutes de marche du centre-ville, du Canal Lachine et du Vieux-Montréal. Enchantés, ils purent même se délester de l'une des deux voitures nécessaires à leur ancien mode de vie. Seul inconvénient : chaque jour, environ 350 autobus transportant des résidents de la Rive-Sud circulaient devant leur porte. Qu'à cela ne tienne : on leur avait affirmé qu'il s'agissait là d'une situation temporaire. Confiants et amoureux de leur quartier, Stéphanie et Kelly firent un pas de plus : après la naissance de la petite Léa, ils achetèrent un nouvel appartement un peu plus grand, situé à quelques dizaines de mètres du premier.

Comment leur rêve s'estompa dans un nuage de bruit et de CO₂

Quelques mois plus tard, Stéphanie et Kelly eurent vent projet abominable : loin de disparaître, le corridor d'autobus temporaire » qui leur empoisonnait déjà la vie accueillerait bientôt quatre fois plus d'autobus servant au transport pendulaire des habitants de la Rive-Sud : près de 1600 véhicules par jour! Un autobus toutes les 15 secondes durant heures de pointe!

Conscients de l'importance d'encourager les banlieusards à utiliser le transport en commun, Stéphanie et Kelly n'en pas moins stupéfaits. Pour tout dire, ils se sentirent floués : l'intérêt du citoyen montréalais n'était-il pas au cœur de tout développement urbain? L'administration en place était-elle panne sèche de créativité ou aspirait-elle inconsciemment à l'exode de ses propres résidents?



d'un
«
les
furent
en

Stéphanie et Kelly cherchèrent une explication

Incrédules, Stéphanie et Kelly cogitèrent. Se pouvait-il que la Société du Havre de Montréal (SHM) ait décidé de détourner le flot d'autobus de la Rive-Sud vers Griffintown, afin de rendre plus séduisant son projet de développement immobilier dans le nouveau Quartier Bonaventure? Se pouvait-il que l'autoroute Bonaventure, qui serait enfin démolie, soit remplacée par une autre barrière tout aussi impénétrable entre le Sud-Ouest et le Vieux-Montréal, le corridor d'autobus Dalhousie?

Stéphanie et Kelly s'interrogeaient : comment feraient-ils, chaque matin et chaque soir de la semaine, pour traverser à leurs risques et périls un corridor d'autobus laissant passer un véhicule toutes les 15 secondes ainsi que 8 voies d'automobiles pour atteindre leur garderie de quartier, située à 300 mètres de leur appartement?

Et ils vécutent heureux (?)

« Si ça se développe ainsi, me confia Kelly, nous envisageons d'amener Léa à la garderie en voiture, pour des raisons de sécurité! »

Stéphanie et Kelly étaient tenaces. Pas question pour eux de retourner en banlieue. Même si Montréal semblait déterminée à les repousser, ils continuèrent à croire qu'il était bon et intelligent de vivre en ville, pour des raisons environnementales, culturelles et économiques.

Malheureusement, de nombreuses familles perdirent espoir. Elles cessèrent de croire que leur quartier pourrait se développer en un milieu où il ferait bon vivre, avec des services de proximité, un système de transport repensé et plusieurs espaces verts, aux abords du fleuve et du Canal Lachine, au cœur même de l'histoire de Montréal.

On dit que cette année-là comme chaque année, 10 000 familles montréalaises ne suivirent pas l'exemple des irréductibles Stéphanie et Kelly : elles préférèrent l'exode. Et que Montréal poursuivit cahin-caha sa lente marche vers l'insignifiance.

Et s'il y avait une autre fin possible?