

Retour sur chroniques hiver-printemps 2024

Chronique du 19 juin 2024

Hippodrome

J'ai été trop dithyrambique lors de ma chronique sur le sujet (**Hippodrome – Proposition GALOP**, du 6 mai 2024). Je rappelle que l'on parle d'un projet de 20 000 logements, partagés en deux parties égales de 10 000 logements sociaux et abordables et 10 000 logements de marché. Sous l'angle de l'urbanisme, je n'en change pas un mot. Mais sous celui de la probabilité de réalisation du projet, j'ai désormais des doutes.

Si les plans envisagés se réalisent, l'hippodrome proprement dit, qui est propriété de la Ville de Montréal, procurera une extraordinaire qualité de vie à ses habitants. L'autre partie de ces mêmes plans concerne l'entrée au site de l'hippodrome, de part et d'autre de l'autoroute Décarie et de la rue Jean-Talon. Il suit que les 10 000 logements qui y sont prévus souffriront du bruit, de la pollution et d'une moindre sécurité pour les piétons consubstantiels à ce type d'implantation, en plus d'un couvert végétal très limité :

- Bref, il sera agréable d'habiter à l'Hippodrome, beaucoup moins à l'entrée du site.

Ce que je ne savais pas lorsque j'ai préparé ma chronique du début mai, c'est que les 10 000 logements mis à l'abri du marché représenteront 100 % de ceux qui seront construits sur le site de l'Hippodrome proprement dit. Les 10 000 autres logements, ceux du marché, seront donc concentrés de part et d'autre de l'autoroute Décarie et de la rue Jean-Talon.

Le FRAPRU proposait depuis longtemps que les terrains publics soient exclusivement réservés au logement social et abordable. L'administration Plante en a fait un engagement, auquel elle entend donner suite à l'Hippodrome. À cet égard, la mairesse est fière de préciser qu'elle a obtenu l'accord des deux paliers de gouvernement, via la participation de la SCHL et de la SQQ au GALOP, de même que l'assentiment des promoteurs privés également représentés au GALOP.

Les promoteurs privés, qui dépendent des bonnes grâces de l'administration pour tous leurs projets, n'osent pas dénoncer publiquement ce qui est ni plus ni moins que leur expulsion du site de l'Hippodrome. J'ai toutefois recueilli des confidences à l'effet que leur participation au grand projet dit de l'Hippodrome est loin d'être acquis.

À mon sens, l'inclusion, ce n'est pas une première tranche de 10 000 logements sociaux et abordables en partie attrayante d'un site, complétée d'une seconde tranche de 10 000 logements, de marché ceux-là, constituant le mur pare-bruit et l'aspirateur à pollution de ce même site, mais plutôt un partage équitable entre ces deux types de localisation.

Lac Mégantic

Le centre-ville est reconstruit suivant un modèle péri-urbain, un immeuble avec son stationnement, un autre avec le sien, et ainsi de suite. J'aurais préféré que la rue principale – rue Frontenac – soit reconstruite sous la forme d'un tissu urbain continu.

On m'a expliqué que c'est cela que l'on aurait souhaité. Le hic, c'est qu'après le tragique événement de juillet 2013, les commerces qui avaient toujours eu pignon sur la rue principale – Jean-Coutu, une grande épicerie, un commerce de vêtements, deux bars – se sont rapidement reconstruits en périphérie de la zone dévastée. Comment les faire revenir rue Frontenac, eux qui occupent depuis 10 ans des immeubles encore neufs ? Comme la mairesse Morin me l'a confié : « *Il y a quand-même une limite à ce qu'une ville de 5 800 habitants peut accueillir comme commerces* ».

Voie rapide

Étant donné l'actuelle crise du logement, Québec a autorisé par la Loi 31 et pour trois ans les municipalités à utiliser une « **voie rapide** » permettant aux municipalités d'autoriser plus rapidement les projets de construction résidentielle. Un projet peut ainsi être lancé après un seul vote favorable du conseil municipal (ou d'arrondissement), ce qui revient à abolir le recours référendaire dont peuvent se prévaloir les habitants de la périphérie immédiate.

Dans ma chronique sur le sujet (*Logement – La supposée voie rapide*, 27 novembre 2023), j'accusais Québec d'avoir remis une patate chaude dans les mains des municipalités. En effet, dans le contexte survolté des conseils municipaux et de la vie municipale en général, combien d'élus oseraient « défier » les populations locales en se prévalant de la Loi 31 ? Mon autre grief à l'endroit de Québec, c'est que le caractère non obligatoire à la voie rapide ne change rien aux oppositions injustifiables de certains maires, comme c'est par exemple le cas à Pointe-Claire.

J'estimais donc que cette **voie rapide** serait peu empruntée. Et pas du tout par l'administration Plante, compte-tenu de ses orientations idéologiques. Surprise :

- Le maire Dorais de l'arrondissement Sud-Ouest entend y recourir dans Griffintown, là où à ce jour, au moins trois projets sont bloqués par l'opposition des résidents locaux (La Presse, 8 mai 2024).

Nous apprenions également que Granby utiliserait la voie rapide. Cela dit, ce sont les élus de l'administration Marchand, à Québec, qui sont les plus volontaires sur le sujet, comme en témoigne l'adoption d'une *Vision de l'habitation – Plan de mise en oeuvre accéléré 2023-2026*.

Finalement, la Loi 31, bien que timorée, produira quelques résultats. Le Québec demeure toutefois loin de l'Ontario, où le gouvernement a pleinement assumé ses responsabilités en ni plus ni moins qu'abolissant le droit référendaire en habitation (chronique *Ontario : Loi 23 sur le logement* du 9 février 2023).

Prolongement de la Ligne Bleue

Nous apprenions fin novembre dernier, il y donc 7 mois, que le seul soumissionnaire (Pomerleau) demeurant en lice pour la réalisation du projet exigeait que des conditions soient modifiées avant qu'il ne dépose formellement une soumission. N'en ayant pas le choix, la STM a accepté de négocier. Depuis, silence radio.

On parle désormais d'une annonce qui serait faite avant la fin juillet, pour un lancement des travaux en septembre. Qui vivra verra.

Supposons tout de même que les travaux soient réellement lancés en septembre, conduisant à une inauguration des 5 nouvelles stations en 2030. Y'a pas de quoi être fier :

- Le réseau initial du métro fut annoncé à l'élection municipale du 24 octobre 1960 et les travaux lancés le 23 mai 1962, soit à peine 19 mois plus tard. Le prolongement de la ligne Bleue fut annoncé en 1987 et les travaux seront – peut-être – lancés en septembre 2024... soit 37 ans plus tard !
- Le réseau initial, comptant 3 lignes, 26 km de tunnels et 26 stations, fut construit en tout juste 5 ans (la station Île Sainte-Hélène fut inaugurée le 28 avril 1967). Le chantier du prolongement de la ligne Bleue s'étendra sur plus de 5 ans.

Litres au 100 km des véhicules électriques

Par définition, un véhicule 100 % électrique ne consomme pas de carburant. Mais alors, que signifie l'équivalence L/100 km que l'on voit partout affichée.

La combustion d'un litre d'essence produit 2,5 kilos de gaz à effet de serre (GES). Je croyais qu'il pouvait s'agir de l'équivalent L/100 km des émissions de GES produites par le processus de fabrication des véhicules électriques, rapporté à leur durée de vie.

C'est à la fois plus simple et plus compliqué que ça, puisque fondé sur l'équivalence énergétique entre l'essence et l'électricité :

- La quantité d'énergie contenue dans 1 litre d'essence équivaut 8 900 watts d'électricité durant une heure, soit 8,9 kWh;
- Si donc, sur autoroute, un véhicule électrique consomme 19 kW/100 km, alors même que la vitesse limite de 100 km/h a été scrupuleusement respectée, on conclura que ledit véhicule consomme l'équivalent de 2,1 l/100 km.

Je suis en désaccord avec cette façon de faire, qui ne vise qu'à donner bonne conscience à tous ces gens qui achètent des VUS électriques beaucoup trop lourds et puissants, sans oublier leur conception aérodynamique douteuse. À ce compte, même le propriétaire d'un Hummer électrique pourra se targuer d'une consommation de 4 l/100 km.

L'indicateur approprié pour les véhicules 100 % électriques est le nombre de kilowatts heure aux 100 km (kWh/100 km). Les meilleurs véhicules – Tesla 3 pour ne pas la nommer – consomment aussi peu que 13 kWh/100 km. Le Hummer, avec son énorme batterie pesant pas moins de 1 300 kilos, joue plutôt dans les 30 à 40 kWh/100 km.