

Florilège de l'été 2024

Chronique des 19 et 21 août 2024

Inondations

Le déluge survenu vendredi il y a 10 jours est sur toutes les lèvres. 15 centimètres d'eau tombée sur Montréal – en fait, sur tout le sud du Québec – en une journée, cela fait forcément des ravages. En tant qu'urbaniste, je ne vois pas trop quoi en conclure, sinon à dire à mon tour que se mettre autant que faire se peut à l'abri de ce type d'événements, dont tout annonce qu'ils seront plus fréquents dans l'avenir, prendra du temps et coûtera des dizaines de milliards de dollars. Je me limiterai donc ici à exprimer ma sympathie aux milliers de personnes directement touchées au niveau humain et financier.

Je n'étais pas au Québec ce fameux vendredi. Mon souvenir de ce type d'événement demeurera cet autre déluge survenu le 14 juillet 1987. Certes, il était tombé moins d'eau, 10 centimètres « seulement », mais en beaucoup moins de temps, soit environ une heure. Les autoroutes Ville-Marie et Décarie, entre autres, étaient totalement submergées.

Mais parlant d'inondation de sous-sols, je saisis l'occasion de faire le lien avec ce fameux **garage Bellechasse** de la STM, dont je croyais vous avoir dit tout le mal que j'en pense. Je rappelle que ce garage est entièrement construit en sous-sol, sur 3 étages, ce qui explique un coût de construction approchant 600 M\$.

Un sous-sol, c'est sujet aux inondations. De fait, le garage Bellechasse a été inondé le 27 juillet dernier. Dans ce cas, l'inondation a résulté du bris d'une canalisation située à proximité. Ce sont des choses qui peuvent arriver, me direz-vous. Reste que si ce garage avait été construit en surface au coût de 50 M\$, comme il sied à un équipement de ce site, il n'aurait pas été inondé.

Dernière heure : Je traiterai du bris d'une conduite majeure, angle René-Lévesque et De Lorimier, dans une prochaine chronique.

Baignade : cette fois, je suis jaloux

Quand j'ai parlé de la magnifique piscine construite dans le cadre de la phase 3 d'aménagement de la promenade Samuel de Champlain, à Québec, j'ai pris soin de préciser que les Montréalais n'avaient pas à en être jaloux puisqu'ils disposent depuis 4 ans déjà de la tout aussi magnifique plage de Verdun.



Ma réaction fut différente quand j'ai découvert le bassin de baignade en eau libre de la Ville de Beloeil, inauguré début juillet, sur le Richelieu : WOW ! D'autant plus WOW que l'investissement n'aurait été que de 140 000 \$ (La Presse, 18 juillet).

Pourquoi j'en suis jaloux ? Parce que la Ville de Montréal, qui sur ce sujet a les deux pieds dans la même bottine, n'a rien trouvé de mieux que de jouer à se faire peur pour finalement renoncer à la construction d'un bassin de baignade en eau libre au Quai de l'Horloge, dans le Vieux-Port.

Centre aquatique de Paris 2024

Il s'agit du seul équipement permanent dont Paris se soit dotée pour la tenue des récents jeux olympiques. Si je vous en parle aujourd'hui, c'est à cause des coûts.

Tout d'abord, constatons combien c'est un splendide équipement.



Le budget était annoncé à 90 M€ Ce fut finalement 175, ce qui a suffi à causer un mini scandale en France. Reste que l'on parle d'environ 265 M\$ de chez-nous. J'ai souvent dit à cette antenne que je ne comprenais pas pourquoi tous les travaux sont si chers au Québec par rapport à l'Europe, la France en particulier. De fait, je ne vois pas comment un tel centre aurait coûté moins de 500 à 750 M\$ à Montréal.

J'insiste : nous, soit en l'occurrence la STM, allons jusqu'à mettre 600 M\$ dans un garage d'autobus d'une part impropre à sa fonction, d'autre part inondé à la première occasion.

Îlot Voyageur



L'on peut désormais être optimiste : cette plaie urbaine, acquise en 2018 par l'administration Plante mais demeurée en l'état 6 années supplémentaires, devrait bientôt disparaître.

La Ville avait lancé un appel d'offres le printemps dernier. Elle demandait un minimum de 700 logements, dont 20 % sociaux et 20 % abordables. UTILE, le promoteur communautaire de logements

étudiants bien connu, a déposé une offre conjointe avec le promoteur Mondev, très actif à Montréal dans le logement privé « milieu de gamme ». 100 logements sociaux sont prévus, 430 logements étudiants, lesquels respectent le critère d'abordabilité, complété par un peu moins de 500 logements de marché. Ce n'est pas tout à fait ce que la Ville demandait... mais ça devrait aller.

Ajoutons que le rez-de-chaussée, face à la place Émilie-Gamelin, accueillera des locaux commerciaux et communautaires : que du bon, quant à moi. Vivement donc que la machinerie s'active sur ces terrains.

Stade olympique

Les travaux de démantèlement de la toiture Birdair ont commencé le 11 juillet dernier. Le Grand Gâchis d'un toit fixe, à plus de 1 G\$, est irrémédiablement enclenché :

- Pardonnez-moi, cher Roger Taillibert, où que vous soyez, de n'avoir pas su défendre votre concept avec toute l'opiniâtreté qu'il eut fallu.

Itinérance

Il fut énormément question de l'itinérance tout au long de l'été, et pour cause :

- Augmentation marquée de cette réalité depuis la crise COVID;
- Une réalité qui affecte désormais tous les quartiers de Montréal et qui gagne graduellement toutes les villes du Québec;
- Créant des problèmes de cohabitation avec les populations, problèmes que l'on ne saurait réduire à un simple « pas dans ma cour ».

Je n'aborderai pas aujourd'hui les questions de fond relatives à l'itinérance. Me considérant légitime à parler de ses impacts, moi qui habite depuis 24 ans au cœur du dispositif montréalais d'aide aux « clientèles vulnérables », je me limiterai ici à deux questions relatives au concept de vulnérabilité :

- N'abuse-t-on pas du qualificatif « vulnérable », en ce sens qu'il est appliqué indistinctement à toute personne se retrouvant à la rue ?
- D'ailleurs, qui est « vulnérable », est-ce le toxicomane en crise ou ne sont-ce pas plutôt les enfants qui fréquentent la garderie toute proche, ou encore les Montréalais lambda qui du jour au lendemain voient leur qualité de vie lourdement dégradée.



Je ne suis personnellement intervenu qu'une fois dans une rame de métro, où une personne manifestement en crise criait et avait retiré sa chemise afin d'exposer à tous sa forte musculature. J'ai pris l'initiative d'activer le frein d'urgence de la rame. Le problème, c'est que la personne en crise m'avait vu faire. Dieu ! que je me suis senti « vulnérable » durant les quelques minutes qui ont précédé l'intervention des agents de la STM.

Prolongement de la Ligne Bleue

Deux informations capitales ont été publiées à titre non officiel dans les médias :

- Les coûts du projet atteindraient désormais 8 000 M\$;
- Le contrat Pomerleau portant sur le creusement des six kilomètres de tunnels et l'excavation de trois des cinq stations serait de 1 100 M\$.

Il ne s'agit pas uniquement de creuser le tunnel mais aussi de l'étayer. Puisque l'on évoque l'utilisation d'un tunnelier, celui-ci, à mesure de sa progression, procédera vraisemblablement à la pose de voussoirs de béton. Pour ce qui concerne les 3 stations, il ne s'agit pas juste de les excaver mais aussi de les étayer / sécuriser par l'érection des murs, planchers, plafonds et autres structures de béton conséquentes :

- 1 100 M\$ divisé par 8 000 M\$, cela fait à peine 13,8 % du nouveau total des coûts de projet;
- Resterait donc à expliquer 82,2 % de ce formidable nouveau total de 8 000 M\$... soit pas moins de 1 600 M\$ pour chacune des 5 nouvelles stations.

Je vous laisse réfléchir à ces aberrations et, dès que ces nouveaux chiffres seront officiellement confirmés, j'y reviendrai.

Oppositions à la densité

Le maire **Jim Beis** de l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro souhaite densifier le périmètre immédiat des stations REM Sunnybrooke et Pierrefonds-Roxboro.

Le mois dernier, la construction d'un immeuble résidentiel de 6 étages à l'emplacement d'un immeuble commercial laissé à l'abandon depuis une dizaine d'années a fait l'objet de l'ouverture d'un registre, première étape pouvant conduire à la tenue d'un référendum auprès des populations habitant à proximité immédiate. Puisque 146 d'entre eux ont saisi l'occasion de faire part de leur opposition, le promoteur a retiré son projet. C'était la troisième fois en deux ans qu'un projet résidentiel était ainsi abandonné du fait de l'opposition des populations locales :

- Souvenez-vous qu'il y a tout juste un an, ce sont à peine 26 citoyens de cet arrondissement, qui en compte 71 000, qui ont de la même façon bloqué un projet de 111 logements sur le site d'un atelier de mécanique automobile désaffecté.

À Brossard, la mairesse **Doreen Assaad** est pour sa part confrontée à l'opposition farouche des résidentes locales à son projet de création d'un centre-ville autour de la station REM Panama, pour l'heure rien d'autre qu'un immense espace de désolation situé au croisement de l'Autoroute 10 et de l'illustre boulevard Taschereau.

Ailleurs encore, et quant à moi comble d'absurdité, c'est le maire **Timm Thomas** qui s'oppose fermement à tout projet de développement résidentiel dans l'immense stationnement du centre d'achat Fairview Pointe-Claire, stationnement qui jouxte immédiatement la station Pointe-Claire du REM.

Convenons qu'à bien des endroits, la densification soulève de puissantes oppositions. Je consacrerai bientôt une chronique de fond à ce sujet.

Tramways de Québec et Gatineau

On s'est quitté en juin dernier sur l'excellente nouvelle qu'a constitué le rapport de CDPQ-Infra sur les coûts du projet tramway de Québec : grosso modo, c'est moitié moins cher que ce que prévoyait la Ville de Québec.

Sur cette base, l'optimisme est revenu à **Québec**. Au point, nous apprenait Le Devoir du 1^e août, que le maire Marchand lance ces jours-ci des appels d'offres de services professionnels portant sur la conception de la transformation du boulevard Laurier ouest en une « **voie d'entrée signature** » de la capitale, l'objectif étant d'en lancer les travaux dans un an. Bonne chance, Monsieur Marchand.

Les nouvelles sont également bonnes à Gatineau, puisqu'en fin juin, les deux paliers de gouvernement ont accordé un financement de 163,5 M\$ pour soutenir l'avancement du projet tramway devant relier cette ville à Ottawa... tramway qui devrait être mis en service d'ici une dizaine d'années.

Quid du PSE sous forme tramway ? C'est le temps de mettre l'accélérateur au plancher si l'on souhaite profiter des 30 milliards de dollars sur 10 ans annoncés par Ottawa, destinés à financer les projets de transport collectif au Canada (TVA, 17 juillet).

Nos champions de l'électrification terrassés ?

Ma chronique du 13 mai dernier était titrée : *Blues au sein de l'industrie des véhicules électriques*. Je m'y intéressais notamment à deux de nos champions de l'électrification des transports, le fabricant d'autobus scolaires et de camions de toutes tailles **LION**, le fabricant de motoneiges et motomarines **TAÏGA**.

Au printemps, la situation était très inquiétante. Depuis lors, tout est allé de mal en pis :

- **TAÏGA** a congédié tout son monde et s'est placée sous la protection de la loi sur les faillites (*Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*). On cherche un repreneur. Comme je le suggérais en mai, le repreneur tout désigné serait BRP (*Bombardier produits récréatifs*). Cher BRP, ne laissez pas cette perle partir à l'étranger pour une bouchée de pain.
- Après avoir déjà licencié 370 employés au printemps, **LION** en a licencié 300 de plus le 1^e août. Les ventes autant que les livraisons sont en baisse de 50 % par rapport à l'an dernier. La dette explose, les liquidités se font rares. Même s'ils ont déjà beaucoup investi, les deux paliers de gouvernement et les financiers privés aux poches profondes n'ont pas le droit de laisser sombrer cette entreprise, fleuron potentiel de l'économie québécoise du XXI^e siècle.