

Richard Bergeron, chroniqueur urbain
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

Retour sur les chroniques printemps-hiver 2023 (1)

Chronique du 20 juin 2023

Comme à chaque fin de saison, je reviendrai cette semaine sur des chroniques antérieures pour lesquelles il m'apparaît utile d'ajouter un grain de sel.

Tarification du transport collectif

Nous apprenions le 15 mai dernier que Valérie Plante réfléchit à une tarification réduite du transport collectif au bénéfice des moins nantis. On parle dans un tel cas de **tarification sociale**, sujet que j'ai abordé à de nombreuses reprises à cette antenne. L'intérêt de la mairesse semble avoir été éveillé par la décision de la Ville de Québec d'accorder un rabais de 33 % à tous ses citoyens à faible revenu.

Il y a deux approches à cette question des réductions de tarifs, **tarification sociale** ou **tarification par clientèles**. J'insiste sur le **OU**. Car il faut être drôlement riche pour se payer les deux à la fois. Or, la mairesse Plante a déjà fait le choix des **clientèles** :

- **Les étudiants**, sans distinction d'âge, au motif le plus plausible de juguler leur capacité de nuisance (printemps érable);
- **Les 65 ans et plus**, au motif cette fois évident qu'ils votent massivement à toutes les élections.

Mme Plante en rajoute du côté du second volet **clientèles** puisque dans une dizaine de jours (1^e juillet) les 65 ans et plus auront droit à la **gratuité** des services de la STM, une mesure qui coûtera annuellement **40 M\$ supplémentaires** à la Ville. Les baby-boomers occidentaux étant la génération la plus riche de l'histoire de l'humanité, ce sont bien les derniers qui devraient être choyés d'une telle façon. Personnellement, j'éprouverai de la gêne chaque fois que je franchirai les tourniquets du métro ou monterai dans un autobus.

C'est pourquoi je demande *in extremis* à la mairesse Plante de revenir sur sa décision et d'affecter les **40 M\$** récurrents dont la Ville semble disposer à un **autre usage**.

100 à 250 logements sociaux et abordables par année

On s'entend que tout est prioritaire, dont le transport collectif. Mais quelle est présentement la **priorité prioritaire**, si ce n'est le logement ?

Personne ne doute de la volonté de la mairesse de favoriser la construction de logements sociaux et abordables. Nous avons par ailleurs vu la semaine dernière que l'érection d'un nouveau quartier résidentiel à l'Hippodrome est désormais un projet qui réunit les trois paliers de gouvernement, les milieux communautaires et le secteur privé.

Prenons cet exemple de l'Hippodrome pour voir ce que l'on peut faire avec **40 M\$ récurrents**, dès lors qu'aucun déboursé n'est requis pour les terrains, puisqu'ils sont déjà propriété de la Ville. Le coût moyen de revient est estimé à 400 000 \$ l'unité.

Option 1 : Construire **100 logements sociaux purs**, c'est-à-dire de propriété publique¹ et où 100 % des ménages bénéficient d'un loyer plafonné à 25 % de leurs revenus. La Ville pourrait dans ce cas agir en totale autonomie, payant l'immeuble rubis sur l'ongle. Le rôle des gouvernements supérieurs se limiterait, si besoin était, à verser des subventions à l'occupation pour la part des frais de gestion et d'entretien de l'OMH excédant les loyers perçus (25 % de ci-haut).

Option 2 : Construire **250 logements sociaux hybrides**, à la façon du feu programme Accès-Logis. Dans ce cas, une certaine proportion des ménages bénéficient d'un loyer plafonné à 25 % des revenus, les autres d'un loyer **abordable**. On parle ici de projets réalisés par des OBNL, des coopératives d'habitation ou la SHDM, projets qui nécessitent un emprunt hypothécaire complété par des subventions publiques, ce qui suppose une implication plus importante des gouvernements supérieurs.

La mise en valeur de l'Hippodrome s'étalera sur une dizaine d'années. Au terme de cette durée, soit la Ville y aura construit en toute autonomie **1 000 logements sociaux purs**, soit encore, cette fois appuyée par ses partenaires gouvernementaux et de la société civile, pas moins de **2 500 logements sociaux hybrides**. Voilà l'usage que la Ville pourrait faire – et à mon sens devrait faire – des 40 M\$ annuels dont elle dispose

La découverte du tramway

À Vienne, la mairesse Plante était accompagnée du directeur général de la Ville, Serge Lamontagne. Lequel s'est émerveillé de voir un quartier en construction déjà desservi par une ligne de tramway :

- « *Moi, je suis en amour avec le tramway (...) Si on veut développer l'hippodrome, c'est comme ça qu'on va y arriver, avec un projet de transport structurant* ».

Citée par La Presse, 27 avril 2023

Serge Lamontagne faisait partie de la haute direction de la Ville lors de mon premier mandat, de 2005 à 2009. Le **Plan de transport de la Ville**, dont le premier chantier est le tramway, date de 2008. Aurait-il alors parlé du tramway, combiné à une séquence adéquate des travaux, que cela aurait pu changer beaucoup de choses à Griffintown,

Bref, Monsieur Lamontagne découvre le bouton à quatre trous... 15 ans trop tard !

Surplus 2022 de 343,8 M\$

C'est ce qu'a révélé il y a 10 jours la publication des **états financiers vérifiés** 2022 de la Ville de Montréal. On comprend mieux le soudain intérêt de la mairesse pour la **tarification sociale** du transport collectif.

¹ Concernant Montréal, il s'agit des 23 000 logements gérés par l'Office municipal d'habitation, l'OMH.

J'ai dit plusieurs fois à cette antenne que cette administration bénéficie depuis sa prise de fonction, en novembre 2017, d'une véritable **époque bénie** sous l'angle budgétaire. Essentiellement deux facteurs sont en cause, à savoir l'extraordinaire vitalité de la construction résidentielle et les énormes subventions COVID en provenance d'Ottawa. Ce qui n'a pas empêché l'administration Plante de nous jouer année après année, au moment de la préparation du prochain budget, le psychodrame du fameux déficit appréhendé.

Je ne doute pas que nous y aurons à nouveau droit en novembre prochain. Mais cette fois, l'administration Plante-Ollivier pourrait être forcée de revenir sur terre : la COVID, c'est du passé; quant à la construction résidentielle, elle est clairement en déclin. Bref, fini l'argent qui tombe du ciel.

Façadisme à géométrie variable

J'ai plusieurs fois pris plaisir à **dénoncer les dénonciateurs du façadisme**, pour lesquels intégrer la façade d'un bâtiment historique à un projet immobilier serait une ignominie, quand pourtant cette pratique est acceptée par la Ville de Montréal et le ministère de la Culture.

Ma chronique **Alerte patrimoine rue Bleury** (18 février 2020) traitait de l'opposition à un projet résidentiel devant être construit sur un stationnement de surface jouté de quatre immeubles historiques à l'abandon, immeubles dont le promoteur s'engageait à intégrer les façades à son projet :

- Force est de constater que ceux que j'appelle les dénonciateurs du façadisme ont eu gain de cause puisque **trois ans et demi plus tard**, aucun projet n'a vu le jour;
- Les immeubles historiques sont simplement demeurés barricadés et ont continué de pourrir du fait des infiltrations d'eau. Encore heureux qu'ils ne soient pas disparus dans un incendie, comme c'est si souvent le cas.

Je vous parle de cela aujourd'hui parce que je constate que nos dénonciateurs du façadisme ne disent mot du façadisme on ne peut plus flagrant du projet devant compter 31 logements sociaux de l'organisme communautaire **Sac à Dos**, présentement en construction, angle Sainte-Élisabeth et Sainte-Catherine :

Question : Le façadisme est-il une pratique à géométrie variable, répréhensible chez un promoteur privé, louable chez un promoteur communautaire ?



Rue Bleury, photo prise la semaine dernière

