

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

## Retour sur chroniques d'automne

Chronique du 5 janvier 2021

### « *Camping Notre-Dame* »

Le « Camping Notre-Dame » a beaucoup fait parler de lui l'été dernier. Il a finalement été démantelé le 8 décembre, après qu'un incendie quelques jours plus tôt ait détruit 3 tentes.

Dans ma chronique sur l'itinérance du 20 août dernier, j'ai souligné combien ce sujet était délicat pour un politicien qui, littéralement, se voit obligé de « marcher sur des œufs » :

- Il s'en tient à des généralités et prend soin de témoigner de la plus totale empathie à l'endroit des itinérants eux-mêmes autant que de chacun des organismes qui leur viennent en aide;
- L'idée maîtresse est de n'offusquer personne, de ne surtout pas échapper ce « mot de trop » qui ferait s'abattre sur soi une chape d'ignominie.

Je tiens à cet égard à souligner la contribution<sup>1</sup> à la fois **réaliste, posée et digne** de quelqu'un qui fut longtemps un élu montréalais respecté, jusqu'à être porté par ses pairs à la dignité de **maire de Montréal** durant six mois, nul autre que **Laurent Blanchard**.

Laurent Blanchard habite devant le square Dézéry, voisin immédiat du défunt campement Notre-Dame. Écoutons-le :

*« Dans les médias, il était généralement rapporté que **tout le monde il est beau, tout le monde il est gentil**. J'ai vécu pour ma part une autre réalité, puisque le parc devant chez moi a été kidnappé par ces nouveaux usagers et subséquemment déserté par la clientèle jeune et familiale qui le fréquentait. (...) Mes voisines, qui gèrent un service de garde en milieu familial, n'allaient plus dans l'aire de jeux pour enfants pour cause de seringues souillées et de tessons de verre. Et compte tenu de la situation physique – et parfois mentale – de cette clientèle, devinez les invocations nocturnes, et parfois tonitruantes, de l'ensemble des artefacts de notre patrimoine religieux. Bref, au nom de la **libârté**, nous avons vécu avec ce voisinage jusqu'à ce que la bise fut venue ».*

J'ai parlé d'une contribution **réaliste, posée et digne**. Après avoir décrit ce côté sombre de la médaille, Laurent Blanchard en décrit le côté reluisant en soulignant l'extraordinaire élan de sympathie et de solidarité des gens de ce même quartier immédiat du camping Notre-Dame à l'endroit de ses habitants d'une saison.

C'est précisément par le fait qu'il a osé montrer les deux faces de la médaille de l'itinérance que Laurent Blanchard a véritablement fait œuvre utile. Pour lui comme pour moi, la solution pérenne qui s'impose saute aux yeux : **Logement d'abord**.

---

<sup>1</sup> Laurent Blanchard, *Les indésirés de la rue Dézéry ou les désireux d'être chez eux ?*, La Presse +,

## Réforme tarifaire du transport collectif

Ma chronique du 20 octobre portait sur la réforme tarifaire de l'ARTM. J'ai salué son travail à mon sens exemplaire ayant consisté à réduire de 8 à 4 le nombre de zones tarifaires et à annoncer des tarifs ajustés à la seule inflation. Les auditeurs se rappelleront l'une de mes conclusions, à savoir qu'au total, la réforme :

- Facilitera la vie aux usagers du transport collectif ;
- Sans faire aucun perdant au niveau des tarifs ;
- Voire en faisant des dizaines de milliers de gagnants de ce côté (tarifs réduits).

Je posais toutefois une question à laquelle aucune réponse n'était à ce moment apportée :

- À l'aller, les détenteurs d'une carte mensuelle STM ne paient pas de surcoût lorsqu'ils utilisent le métro pour se rendre à Laval et Longueuil.
- Ils ne doivent acheter un titre distinct qu'au retour.

Cet « avantage » ne risquait-il pas d'être remis en cause dans le cadre de la réforme tarifaire, puisqu'autant à l'aller qu'au retour, l'utilisateur transite entre les zones 1 (Montréal) et 2 (Laval et Longueuil) ?

Le 21 décembre, TVA a annoncé que ce sera le cas : à partir d'une date à être prochainement annoncée par l'ARTM, les Montréalais se rendant à Longueuil et Laval par métro devront acheter un titre distinct de leur carte mensuelle STM autant à l'aller qu'au retour.

- Ce qui m'amène à réviser l'une de mes conclusions d'octobre dernier :
- La réforme tarifaire ARTM fait **une catégorie unique de perdants, à savoir les Montréalais usagers réguliers du métro.**

## Réseau Express Vélo – Saint-Denis

La transformation de la rue Saint-Denis est un indéniable succès sous deux angles :

- La rue est beaucoup plus belle qu'avant ;
- La double piste cyclable satisfait tous les rêves des défenseurs du cyclisme urbain.

J'identifie néanmoins deux Hic !

- Côté sécurité, rien n'indique aux cyclistes, direction Sud, qu'ils doivent tourner à gauche lorsqu'ils arrivent à la rue Roy, puis compléter leur trajet en empruntant la piste cyclable de la rue Berri. La plupart demeurent donc sur Saint-Denis, où ils se retrouvent au milieu d'une circulation automobile très complexe, du fait qu'ils croisent Des Pins et Cherrier, puis doivent traverser Sherbrooke, puis descendre la côte Saint-Denis, beaucoup plus étroite dans ce segment, etc. **Quelque chose doit être fait d'urgence à l'intersection Roy pour corriger cette situation.**
- Le second Hic concerne les automobilistes. Peu de rues à Montréal sont étroites au point qu'il soit impossible à un automobiliste d'en contourner un autre effectuant un

créneau afin de stationner son propre véhicule. Désormais, l'une de ces rues est Saint-Denis. **On a donc transformé l'une des grandes artères Nord-Sud de Montréal en l'équivalent de la rue Saint-Paul.** Pour l'avoir utilisée deux fois au volant d'une automobile, je ne crains pas de dire que **Saint-Denis est devenue un enfer dès que la circulation se fait un tant soit peu dense.**

## Avenir post-COVID des transports collectifs (TC)

Les auditeurs savent mon inquiétude quant à l'impact à moyen et long terme de la COVID-19 sur l'avenir des TC à Montréal. Un article du New-York Times<sup>2</sup> va très loin dans cette voie en parlant carrément de « *Péril existentiel* » concernant les TC aux États-Unis.

Avant de paniquer, il faut s'intéresser aux données de l'UITP<sup>3</sup> démontrant que les TC sont bien peu développés et par le fait même utilisés aux États-Unis :

- L'Amérique du Nord, incluant le Canada donc, a réalisé à peine 3,7 milliards de déplacements en 2017... **dont la moitié doivent être portés au crédit de New-York ;**
- Que ce soit en termes d'achalandage global ou de déplacements annuels par habitant, les TC sont trois fois moins utilisés en Amérique du Nord qu'en Europe.

L'effondrement des TC n'atteindrait donc les proportions d'un véritable drame que pour les villes de New-York, Toronto et Montréal, et, à un moindre degré, pour Vancouver, Ottawa, San Francisco et Boston. Ailleurs, la chose passerait pratiquement inaperçue.

## Tramway de Québec

Après la tempête provoquée par le très mauvais rapport du BAPE sur le tramway de Québec (chronique du 12 novembre), les choses semblent évoluer dans un sens plus positif :

- Plutôt que souhaiter de façon déraisonnable que la Phase 1 du projet réponde à l'ensemble des besoins tout en demeurant à l'intérieur du budget de 3,3 G\$, on envisage désormais recourir à plusieurs phases ;
- Le fédéral, par la bouche de Jean-Yves Duclos, président du Conseil du Trésor, annonce son intention de participer au financement des prochaines phases<sup>4</sup>.

En ce début d'année, le vœu que j'adresse à la population de Québec et plus particulièrement au valeureux maire de cette ville, Régis Labeaume, est que le tramway soit mise en chantier avant la fin de cette même année 2021.

---

<sup>2</sup> The New York Times, Christina Goldbaum et Will Wright, « *Existential Peril* » : *Mass Transit Faces Huge Service Cuts Across U.S.*, 6 décembre 2020.

<sup>3</sup> Union internationale des transports publics, *World Metro Figures*, 2018

<sup>4</sup> Rapporté par Radio-Canada / ICI Québec, 19 décembre 2020.