

Pierrefonds-Ouest échoue au test climatique



Présentation d'**Imagine Lachine-Est**
à l'OCPM

Par Jean-François Lefebvre et Kathrin Luthi

15 mai 2017

Dans le cadre des
Consultations sur le projet Pierrefonds-Ouest

Imagine Lachine-Est

- OSBL créé en octobre 2015 et incorporé en mars 2016 visant à appuyer l'aménagement d'un écoquartier dans le secteur est de Lachine.



Principale recommandation

3

- L'organisme *Imagine Lachine-Est* (I.L.E.) se prononce **contre le développement planifié dans le secteur de Pierrefonds-Ouest**, secteur d'une grande richesse écologique, incluant notamment les dernières prairies humides restant encore en état sauvage situées sur l'île de Montréal.
- Nous demandons que la ville de Montréal et l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro **protègent et conservent, en sa totalité, le corridor écoforestier de l'Anse-à-l'Orme**, dans l'Ouest-de-l'île.

Des écosystèmes essentiels pour l'atteinte des objectifs de conservation

4

- Ville de Montréal: **cible de protéger au moins 10 % des espaces naturels sur l'île**
- **présentement, seulement 6 % sont protégés.**
- Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (**PMAD**) **visé la protection de 17 %** du territoire de la CMM.
- **L'atteinte de ces objectifs : impossible si on ne protège pas les rares écosystèmes restant ayant une grande valeur écologique.**

Un projet basé sur le REM de la CDPQ : controversé et contesté en cour

5

- Dans le cas du projet de Réseau électrique métropolitain (REM) proposé par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ – infra), cela signifie **d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre (GES) associées au projet tout en comparant celles qui découleraient de projets alternatifs**, tâches dont ni le promoteur ni le gouvernement ne se sont acquittés adéquatement, comme le confirme le rapport du **Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE)**.
- En incluant la construction du *SkyTrain*, son utilisation, ainsi que les impacts anticipés sur le reste du réseau, tant en pertes de services que par les importantes hausses tarifaires induites à cause de celui-ci, **la mise en œuvre du projet proposé par la Caisse devrait impliquer une hausse moyenne des émissions de l'ordre de 300 000 tonnes de CO₂ par année pour les 50 prochaines années.**

Le SkyTrain de la Caisse,

privatisation, mauvais projet et détournements de fonds

6

- 1) **CDPQ-Infra propose son projet Réseau électrique métropolitain (REM)**
- 2) **Québec rend public le rapport du Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) le 20 janvier :**
« Plusieurs questions soulevées par la commission sont restées sans réponse, notamment sur les aspects financiers, écologiques, de justification en matière de fréquentations, d'impact sur l'aménagement du territoire et de gouvernance (...) la commission considère qu'il serait prématuré d'autoriser la réalisation du projet de REM. » (BAPE, 2016, p. 216)
- 3) **Plus on analyse le projet, plus on découvre que ce n'est pas un projet de transport collectif, mais un projet strictement financier et de privatisation**

Un projet immobilier en zone inondable pour financer le REM?

7



« Le projet de développement Cap-Nature de Pierrefonds-Ouest se trouverait en zone inondable à proximité de la future gare Kirkland du Réseau électrique métropolitain (REM) de Montréal. »

<http://www.journaldemontreal.com/2017/05/15/un-projet-immobilier-en-zone-inondable-pour-financer-le-rem>

Le REM et Pierrefonds-Ouest : l'anti-TOD

8

| | REM de la CDPQ-Infra | Proposition alternative de Grand virage |
|--|----------------------------|--|
| Variation du Nb déplacements/jour en transport collectif | Perte nette de 1 40 000 | Ajout de 460 000 |
| Nb de nouvelles stations | 15 (-22) | + de 130 |
| Impacts net sur les GES (avec construction et aménagement) | Hausse de 300 000 t/an | Baisse de 1 000 000 t/an |
| Impact net sur le part modale du TC (pointe AM) | Baisse de 24% à 21% (2031) | Forte hausse vers l'objectif de 35% (2031) |

REM : un vrai coût de plus de 10 milliards \$

Officiellement un projet de 6 milliards :

- 9 3,1 milliards investissement de la Caisse de dépôt
+ de 150 M\$/an en intérêts additionnels
Équivaut à un emprunt de 3MM\$ (coûtent 12MM\$)
- 2,9 milliards emprunt initial des gouvernements

En réalité, plus de 8 MM\$ de fonds publics:

- 2,5 milliard en actifs publics
 - Ligne Deux-Montagnes, deux centres d'entretien, tunnel Mt-Royal
 - Voie réservée sur le Pont Champlain
- 2 à 3 milliards et + : dépassement de coûts
 - « Toutes les conditions sont réunies pour une tempête parfaite pour les dépassements de coûts! »
 - Jean E. Fortier, ex-président du Comité exécutif de la Ville de Mtl

1^{ière} erreur, le modèle d'affaire :

Remplacer un emprunt à 3% d'intérêt par un « investissement » de la Caisse à 8 - 9%

10

Le REM aura un coût annuel de l'ordre de 300 M\$/an (frais d'exploitation et d'intérêts)

- Un réseau de tramways permettrait de sauver 100M\$/an
- ↑ Hausse des taxes foncières dédiées au TC de 50% (la moitié due au REM) et **HAUSSES TARIFAIRES**
- ↑ **20%** induirait une baisse de 130 000 utilisateurs du transport collectif et ajouterait 150 000 voitures sur nos routes, **quotidiennement**
- ↓ Moins de financement pour appuyer le développement du TC et coupures de services

http://plus.lapresse.ca/screens/4500133e-c078-44fb-860c-4f97b6db648e%7CfdFu_79uxNp3.html

2^{eme} erreur : le choix de technologie

Skytrain automatisé = en hauteur ou en souterrain

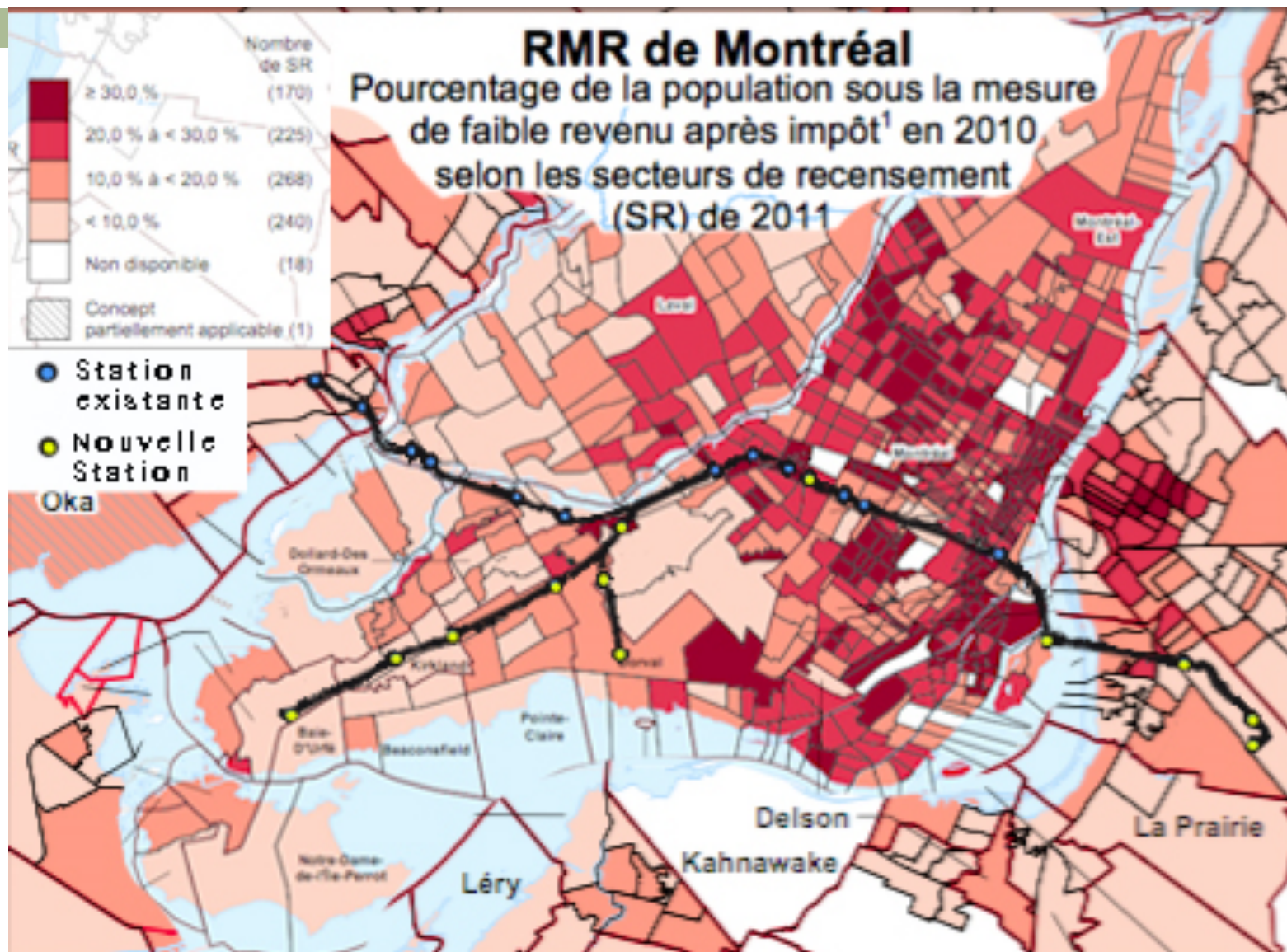
Le *skytrain* un mauvais choix technologique qui décuple les coûts

Des stations coûteuses,
donc peu nombreuses.



Un désastre urbain:
D'immenses stationnements
incitatifs, l'opposé des TOD.

3^e erreur : des tracés qui ne répondent pas aux besoins et surtout qui ignorent les quartiers denses ou pauvres



N.B. quartiers pauvres sur la Rive-sud

4^e erreur: des pertes nettes de services de TC



Le REM condamne les lignes de trains Hudson-Vaudreuil et Candiac à termes.

Incapacité de développer la ligne Deux-Montagnes, perte de confort, fermeture prolongée et insécurité (tunnel).

Correspondances ajoutée sur les lignes passant dans le tunnel du Mt-Royal (projet de TGF de Via Rail menacé).

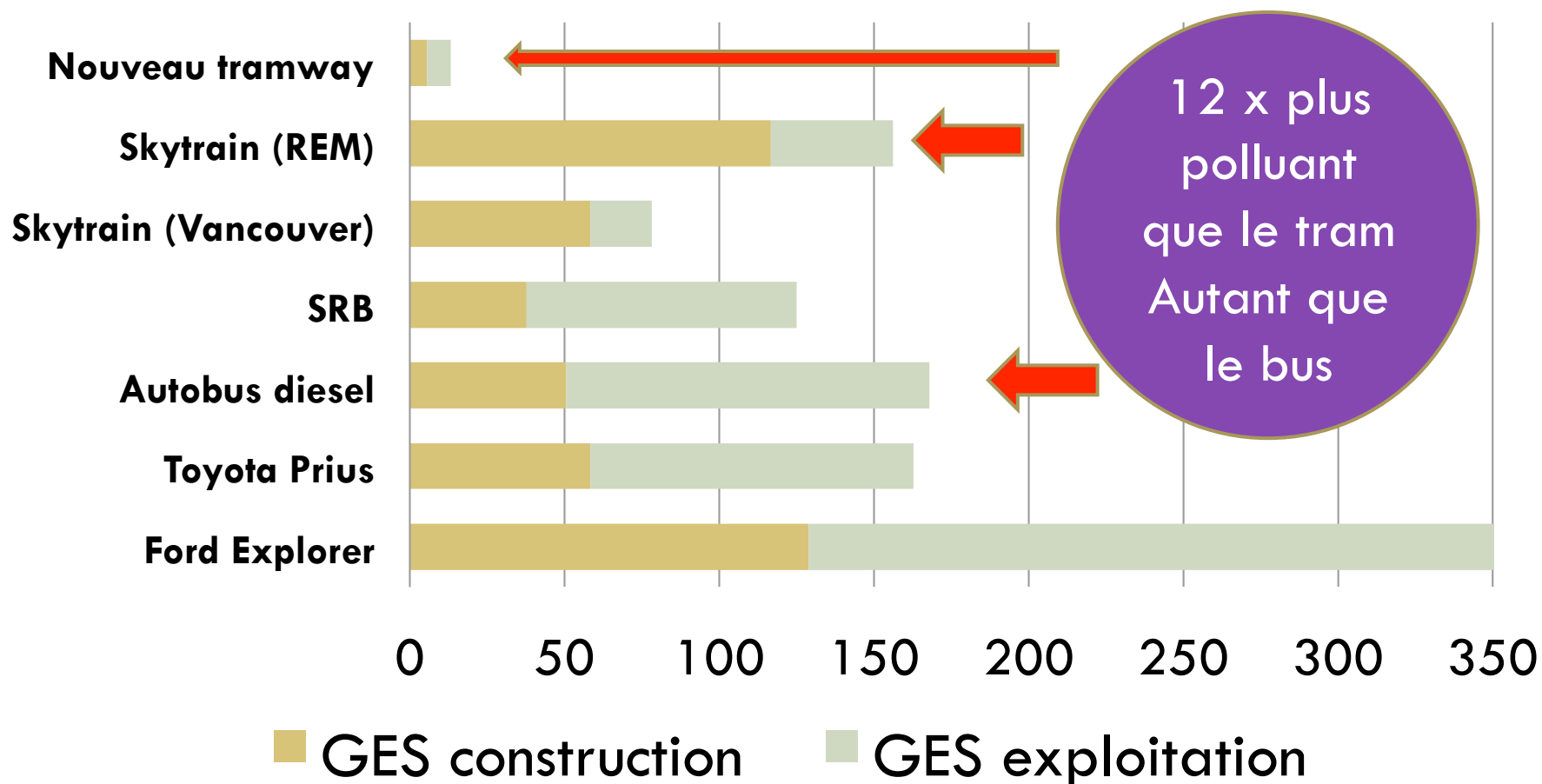
Mauvaise desserte locale, etc.

RÉSULTAT: une baisse nette de l'utilisation du transport collectif !

5^e erreur: le *skytrain* est la seule technologie de TC électrifié qui ne réduit pas les GES!

Émissions de GES

(grammes CO₂ équivalent par passager-km)



Stratégie municipale pour des quartiers durables : les axes

15

- **Rendre obligatoires les pratiques qui ont déjà fait leurs preuves**
 - Pour les nouvelles constructions: exiger le respect d'une des normes existantes Novoclimat, LEED, Boma Best ou équivalent
 - Permettent une économie d'au moins 20 % sur les coûts énergétiques = Rentabilité immédiate .
 - Étendre l'obligation des toitures vertes ou blanches.
 - Adopter des *Coefficient de biotope par surface (CBS)*.



Stratégie municipale pour des quartiers durables : les axes



16

- Travailler à l'échelle du quartier:
 - Rendre obligatoire la norme LEED Aménagement de quartier
 - Développer un véritable programme « écoquartier » carboneutre, idéalement avec le gouvernement du Québec
 - Prioriser le développement d'une multitude de vrais TOD
 - favoriser un réseau de tramways plutôt que le projet de REM
 - Intégrer systématiquement l'autopartage et le vélo
 - Développer les services énergétiques communautaires (géothermie)



Pour des vrais TOD

17



- « Le *skytrain* relève d'une vision totalement dépassée et excessivement coûteuse des transports collectifs... ..
Pour le même prix que le REM, Montréal pourrait avoir de 5 à 10 fois plus de kilomètres de rails en surface, servant mieux la population là où l'argent dépensé va réduire et non augmenter les émissions de GES. »
 - Professeur Patrick Condon, de l'*University of British Columbia* (UBC).

Qu'ont en commun Ottawa, Kitchener-Waterloo, Mississauga et Toronto?

18

- Toutes ces villes sont en train d'implanter des Systèmes légers sur rails (SLR ou *LRT, Light Rail Transit*), ou nouveaux tramways.
- Ceux-ci sont justifiés à la fois comme moyens de transports efficaces et outils de développement structurants.



□ Photos: JF Lefebvre

LRT will cost less than the alternatives

Investment in LRT will reduce the need to spend as much on expanding infrastructure and services further into the countryside.

DENSITY = EFFICIENCY

New development will be concentrated **along the LRT corridor** using our existing infrastructure more efficiently.

The Cost of Roads



\$1 Billion

with LRT

\$1.5 Billion

without LRT

without LRT, that's an additional

\$400-\$500 Million

we would need to raise through taxes to expand roads through established neighbourhoods to meet this extra demand

If the region continues with current trends of auto use, the road network will need to expand by at least 500 additional lane-kilometres of traffic by 2031.

To put this into perspective: this would mean paving an area equivalent to the size of Hidden Valley or 200 Hectares.

Light Rail Transit is the transportation infrastructure our Region needs to **accommodate growth, revitalize our cores, protect our greenspaces, preserve agricultural land, reduce emissions, and improve our health.**