

LE NOUVEAU TRAMWAY, CHAÎNON MANQUANT DE LA STRATÉGIE CENTRE-VILLE

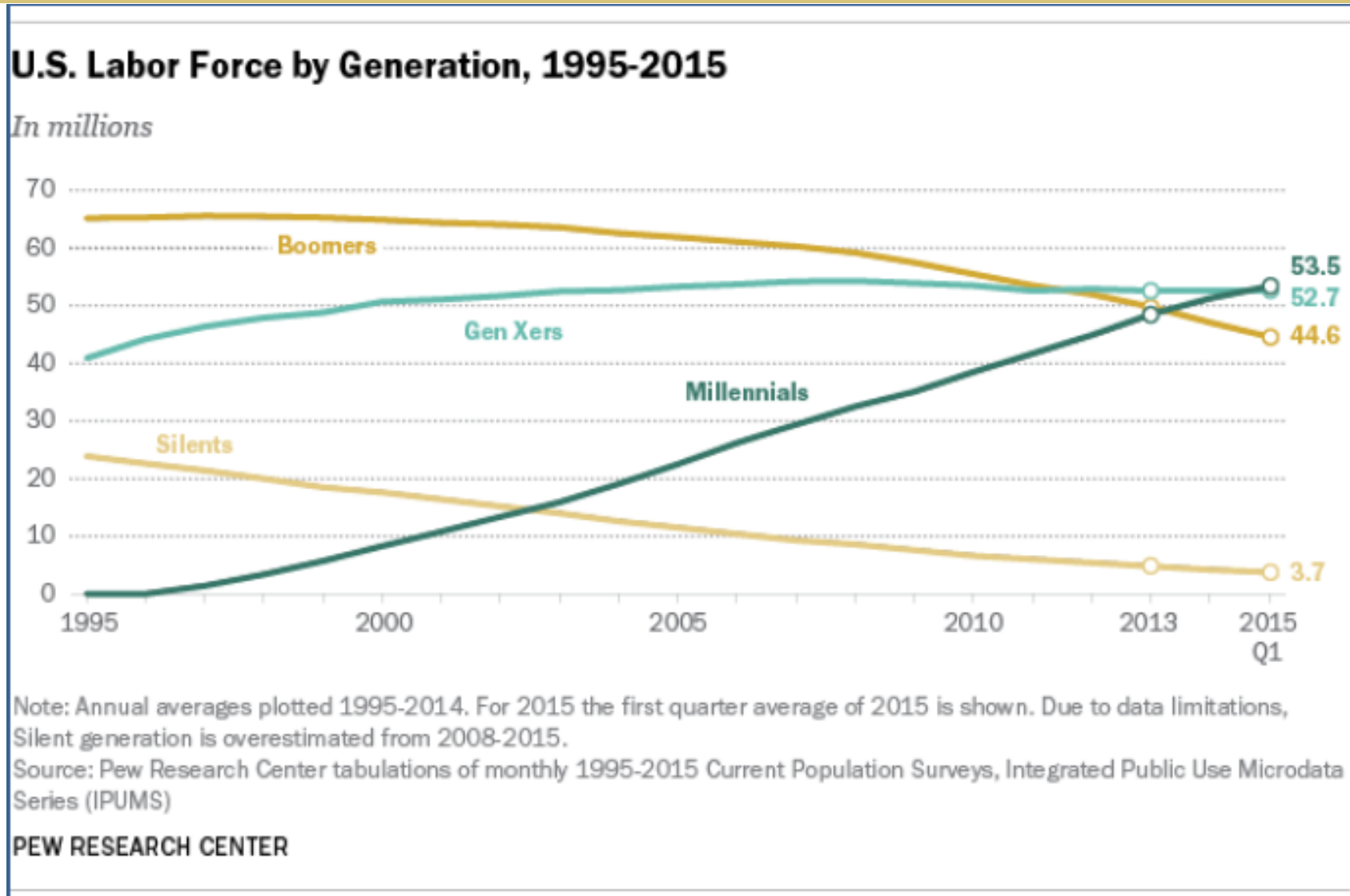


Présenté par Jean-François Lefebvre (chargé de cours, DEUT, ESG-UQAM),
Émile Pronovost et Laurie St-Onge (étudiants, DEUT, ESG-UQAM)

Présentation à l'OCPM, mardi le 8 novembre 2016

Les millénaires représentent maintenant la plus grande part de la force de travail (USA)

2



L'étalement urbain demeure un enjeu malgré le virage des Millénaires

3

- « Tout comme nombre de jeunes Américains, de nombreux jeunes Canadiens aspirent à une vie plus urbaine et s'avèrent ouverts à utiliser les transports collectifs, en autant que ceux-ci soient **confortables, attrayant et accessibles**. Il s'agit toutefois d'une condition nécessaire mais non suffisante pour effectuer la transition énergétique.
- Des chercheurs de l'université Concordia ont ainsi soulevé récemment que **l'étalement urbain n'avait cessé de s'aggraver dans la région de Montréal** au cours des dernières années, allant jusqu'à le qualifier d'« **hors de contrôle** »

Pour le même investissement, quelle option devrait-on choisir?

4

	Option A	Option B
Nombre d'usagers additionnels en TC électrifiés	1 20 000	460 000
Nb de nouvelles stations	15	130
Réductions directes de GES (kilotonnes)	18,6	356
Réductions de GES (kilotonnes)	14	392

Pour le même investissement, quelle option devrait-on choisir?

5

	REM	Réseau nouveaux tramways
Nombre d'usagers additionnels en TC électrifiés	1 20 000	460 000
Nb de nouvelles stations	15	130
Réductions directes de GES (kilotonnes)	18,6	356
Réductions de GES (kilotonnes)	14	392

Nous devons tous nous poser de sérieuses questions sur ce que nous souhaitons pour l'avenir de notre ville

6

- Quelle stratégie de développement du transport collectif pour la *Stratégie centre-ville* permettrait:
 - D'avoir le meilleur impact financier pour nos enfants et de nos petits enfants ?
 - De **réduire considérablement** nos émissions de gaz à effet de serre sur le long terme?
 - De prendre en compte un développement économique et sociale **durable** ?
 - Finalement, quels projets s'intègrent dans une **vision à long terme**?



30 X plus de GES avec le skytrain de la CDPQ qu'avec un réseau de tramways...



C'est approximativement l'écart entre le charbon et l'hydroélectricité!

Les autobus diesel ne réduisent pas les émissions des GES

Performance urbaine	Facteur de charge	g CO ₂ / passager-km
Honda Civic (7 l /100km)	2 personnes	85
Moyenne des autobus à Laval*		131
Honda Civic (7 l /100km)	1 personne	168
Moyenne des autobus à Montréal**		216
Honda Accord (9 l /100km)	1 personne	216

* STL, *Développement durable; État de la situation 2013*, p.26

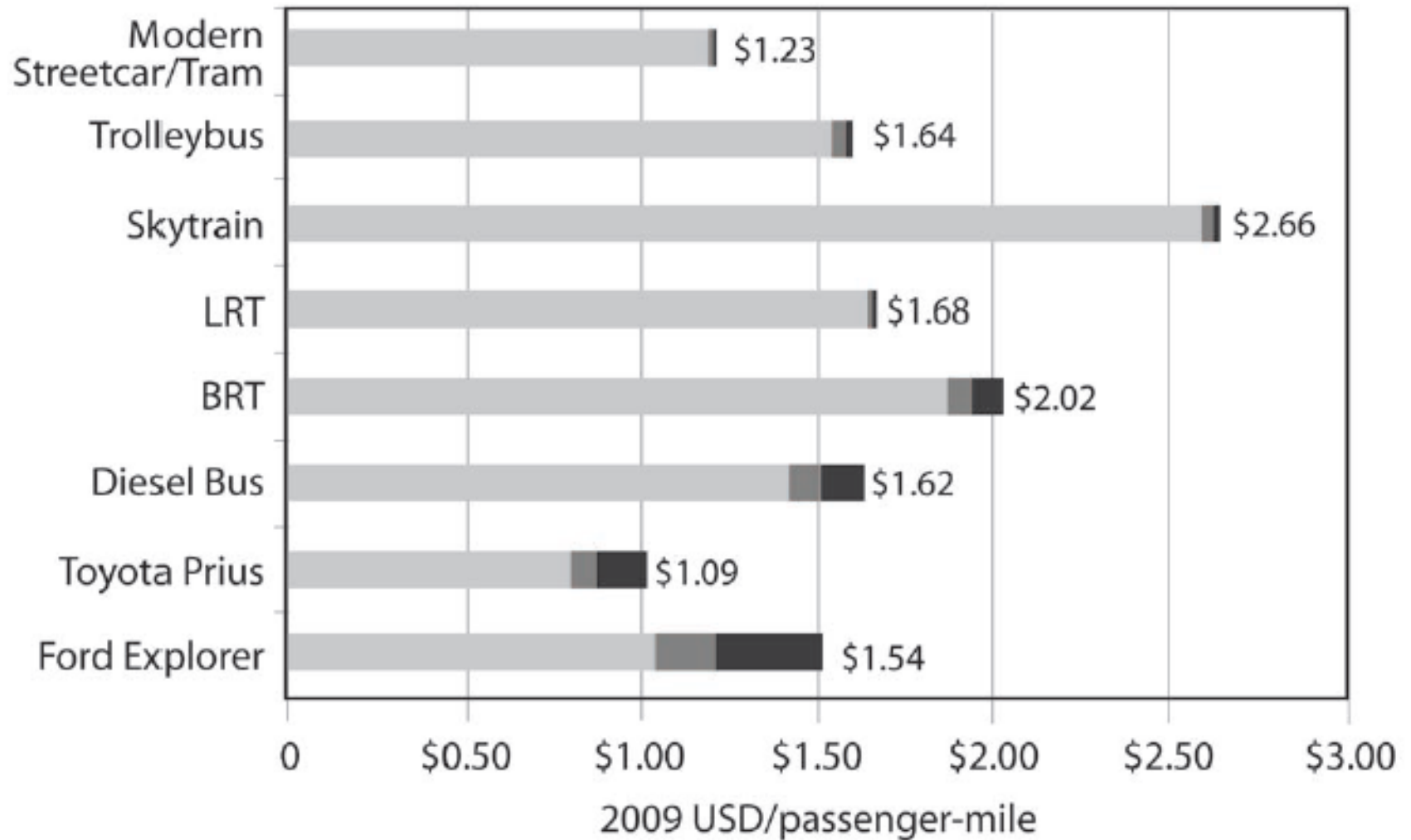
**STM, *Plan de développement durable 2020*, p. 53

Qualité de l'air : Émissions de NO_x des autobus, par pass.-km
→ au moins 10 fois plus grandes que celles des autos

Total Costs per Passenger-Mile (full external costs excluding pollution)

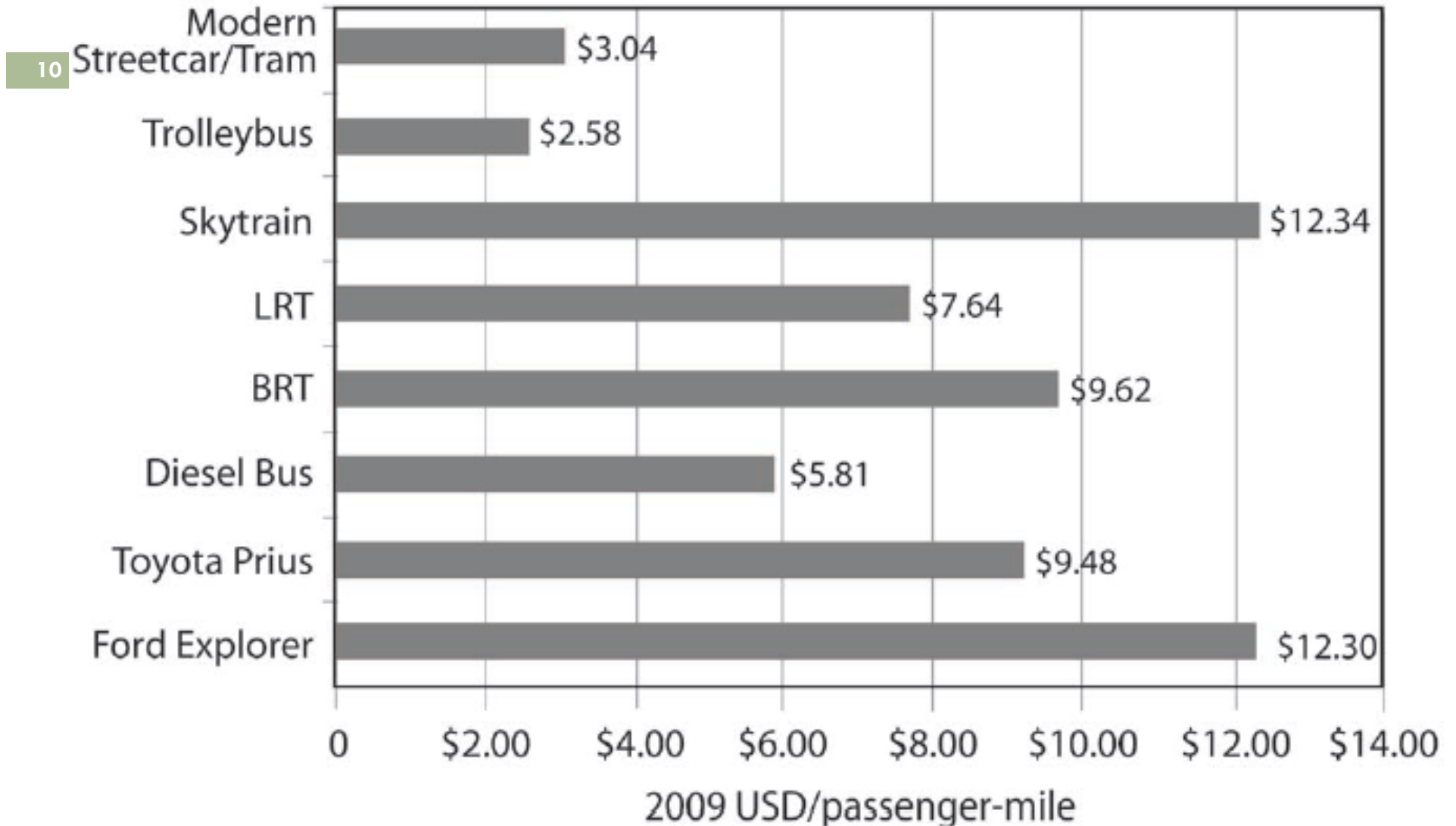
- capital, operating & full external costs excluding pollution
- present energy cost
- future increases in energy cost

9



Condon et Dow, 2009, Sustainability by design.

Total Cost per Trip (full external costs excluding pollution)



Condon et Dow, 2009, Sustainability by design.

Le SLR urbain de type tramway est une option incomparablement supérieure au skytrain

11

- Un tramway peut relier l'aéroport Trudeau-Montréal au centre-ville pour 1,1 G\$
- Achalandages près de 4 fois plus importants
- Baisses de GES 14 fois plus importantes par \$ investi .
 - Cet estimé ne tient pas compte des impacts sur l'étalement urbain (impact 2 x plus grand avec le skytrain est une approximation crédible, donc 28 x moins d'émissions avec le tram).

Voir les mémoires de
l'arrondissement de Lachine
et de la ville de de Dorval



Un projet qui ne doit en aucun cas être financé par le Fonds vert

12

- Le Fonds Vert du Gouvernement du Québec est financé par la Bourse sur le carbone (le SPEDE). Dans un communiqué daté du 5 février 2016, le MDDELCC annonçait la création du Conseil de gestion du Fonds vert, « dont la gouvernance reposera sur une gestion par projets axée sur les meilleurs résultats liés directement à l'atteinte des cibles de réduction d'émissions de gaz à effet de serre du gouvernement. »
- Le projet de la Caisse, doit être refusé. **Sinon, il ne doit en aucun cas être financé à même le Fonds Vert.** Le financement devrait provenir exclusivement des budgets prévus pour les infrastructures routières et en aucun cas pour les projets de transport collectif.

Un appui généralisé pour UN réseau électrique métropolitain, mais pas le REM de la CDPQ-Infra

13

- Il y a maintenant du financement assuré pour le développement des transports collectifs visant la réduction des émissions de GES.
- La seule façon de perdre l'argent c'est de le dépenser précipitamment dans un mauvais projet.
- **Une privatisation inappropriée des transports collectifs**
- Une hausse des tarifs de transports collectifs.

Plusieurs ministères considèrent que l'étude d'impact n'est pas recevable

14

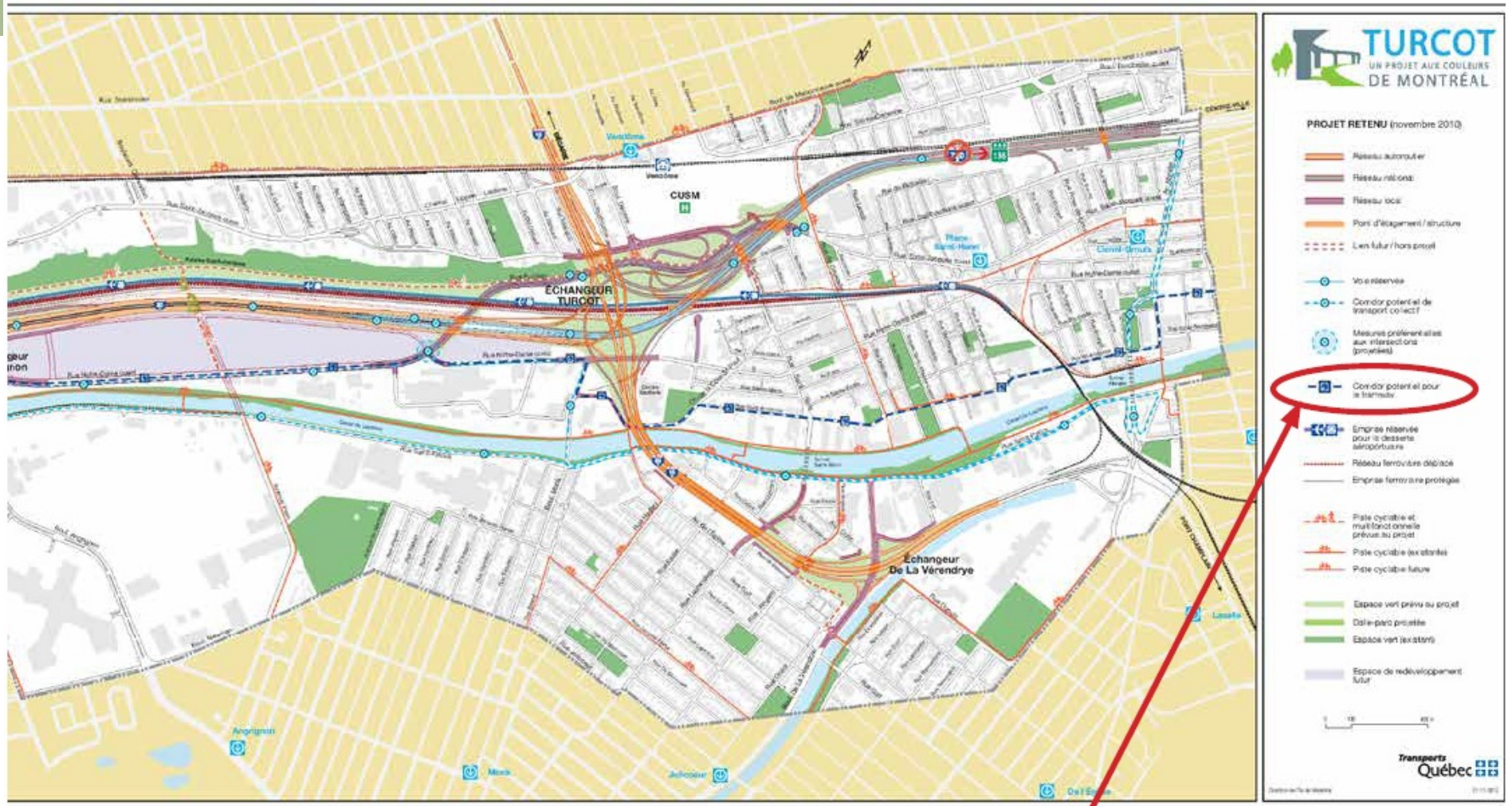
Ministère de la Santé et des services sociaux

« Nous constatons que le promoteur n'a pas répondu aux questions que nous avons posées dans les phases précédentes du processus, par conséquent, nous ne pouvons considérer l'étude d'impact et ses compléments comme pleinement recevables d'un point de vue de santé publique. »

Et 6 autres ministères

Lors de l'étude article par article du projet de loi n°87, la Loi facilitant la divulgation d'actes répréhensibles dans les organismes publics, le gouvernement a modifié le texte pour que la CDPQ soit exclue de sa portée.

L'OCPM doit s'assurer que la voie prévue pour le tramway le long de la cour Turcot soit maintenue



Carte du projet Turcot Retenu en novembre 2010, Ministère des transports du Québec

Le corridor pour tramway est identifié dès novembre 2010 dans le projet Turcot et toujours identifié comme corridor potentiel de transport en commun en 2015 par Transport