

# Le train des promoteurs immobiliers et de l'étalement urbain

Vous espérez que le  
Réseau électrique métropolitain  
de CDPQ-Infra réduise la congestion?

Voyez pourquoi le REM augmentera  
les déplacements en auto  
et la congestion routière.

par

Maxime Arnoldi, Réjean Benoit, Matthew Chapman,  
Laurent Howe, Lisa Mintz pour Sauvons la falaise,  
Patrick Roblin Économiste, John Symon, Marie-Chantal Vincent M.Env.

# Plus de transport collectif en banlieue = plus de congestion

« l'expansion du transport en commun, qui reste une solution à court terme ... »  
En général, l'expansion du transport en commun et du réseau routier permet de répondre à la croissance démographique et d'augmenter utilement la capacité et le débit de tout le système de transport. Mais à plus long terme, ces améliorations attirent un plus grand nombre de conducteurs et produisent de nouveaux embouteillages. De sorte que cette capacité accrue permet rarement de réduire les niveaux de congestion. Circulation fluide en vue... Tarifer la congestion routière pour mieux la combattre  
**Commission de l'écofiscalité du Canada** <https://ecofiscal.ca/fr/reports/trafic/> page V

Depuis 20 ans, le gouvernement du Québec et l'AMT ont favorisé les investissements en banlieue.

Après 3 milliards \$ investis, il y a beaucoup plus de congestion routière à Montréal qu'il y a 20 ans.

Poursuivant cette stratégie, plus de 6 milliards \$ seront investis dans un métro de banlieue, soit le Réseau électrique métropolitain.

## RÔLE ET RESPONSABILITÉS DE L'AMT

### RÉALISATIONS DEPUIS 1996

- **3 G\$** d'investissement
- Déploiement de l'intégration tarifaire à tous les modes et organismes de transport de la région
- Croissance d'achalandage des transports collectifs de **30 %**
- Croissance de l'achalandage des trains de banlieue de **156 %**
- 1 train-bus (ligne 935)
- 1 express métropolitain (Express 90 Chevrier)

### AJOUTS DEPUIS 1996 :

- **4** lignes de trains de banlieue
- **29** gares de trains de banlieue
- **3** stations de métro
- **10** terminus métropolitains
- **52** km de voies réservées
- Plus de **25 000** places de stationnements incitatifs

# L'échec du Skytrain à Vancouver et à Surrey

Vancouver est la 3e ville la plus congestionnée en Amérique du Nord derrière Los Angeles et Mexico.

[https://www.tomtom.com/fr\\_ca/trafficindex/list](https://www.tomtom.com/fr_ca/trafficindex/list)

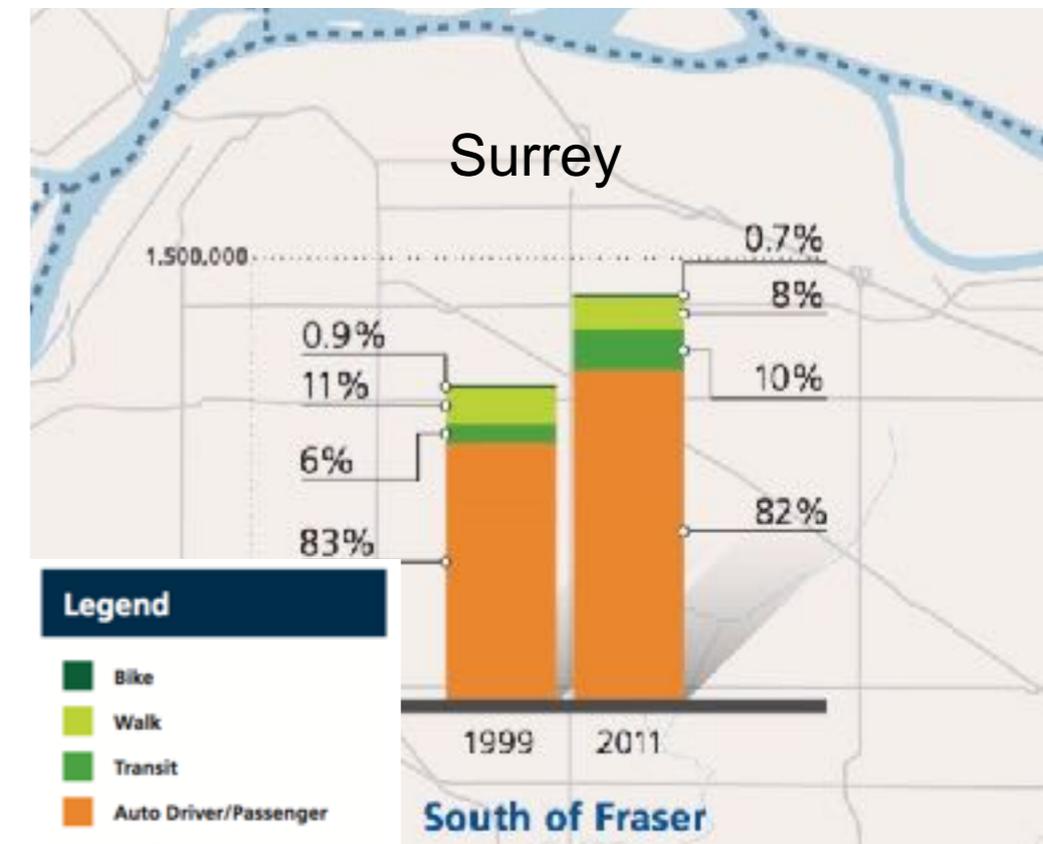
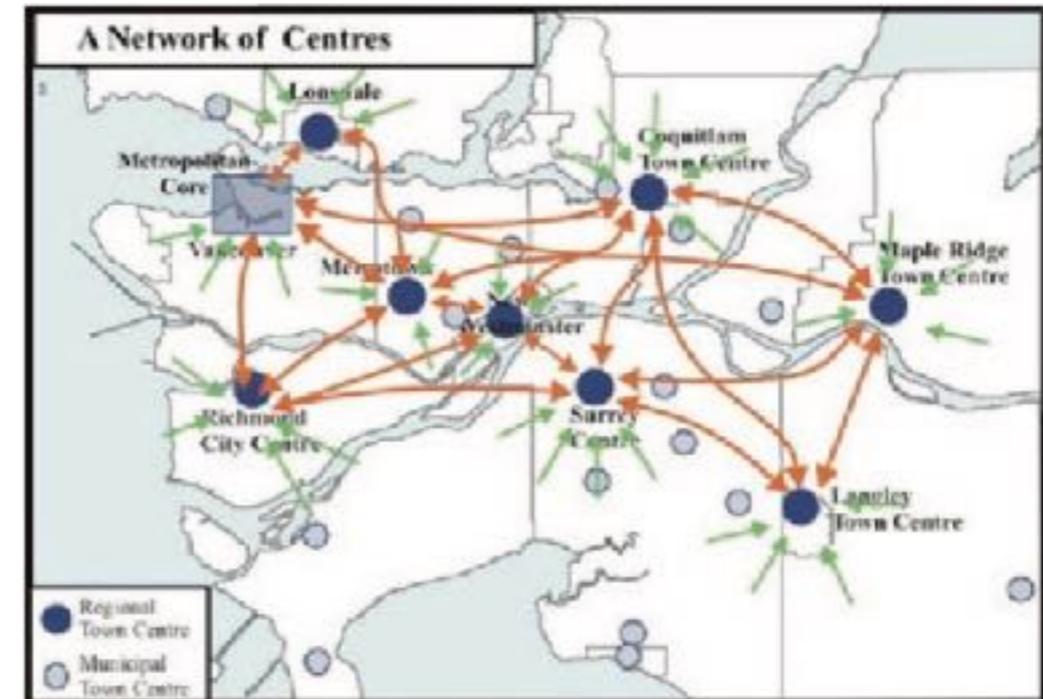
La création du Skytrain a favorisé la création de multiples centre-villes dans la région. Un de ces centres est à Surrey à 30 km du centre de Vancouver et on y retrouve 4 stations du Skytrain.

Dans cette ville, l'utilisation du transport collectif a augmenté de 4% en 12 ans et atteint aujourd'hui 10%. En parallèle, l'utilisation de l'automobile s'est accrue de centaines de milliers de déplacements chaque jour.

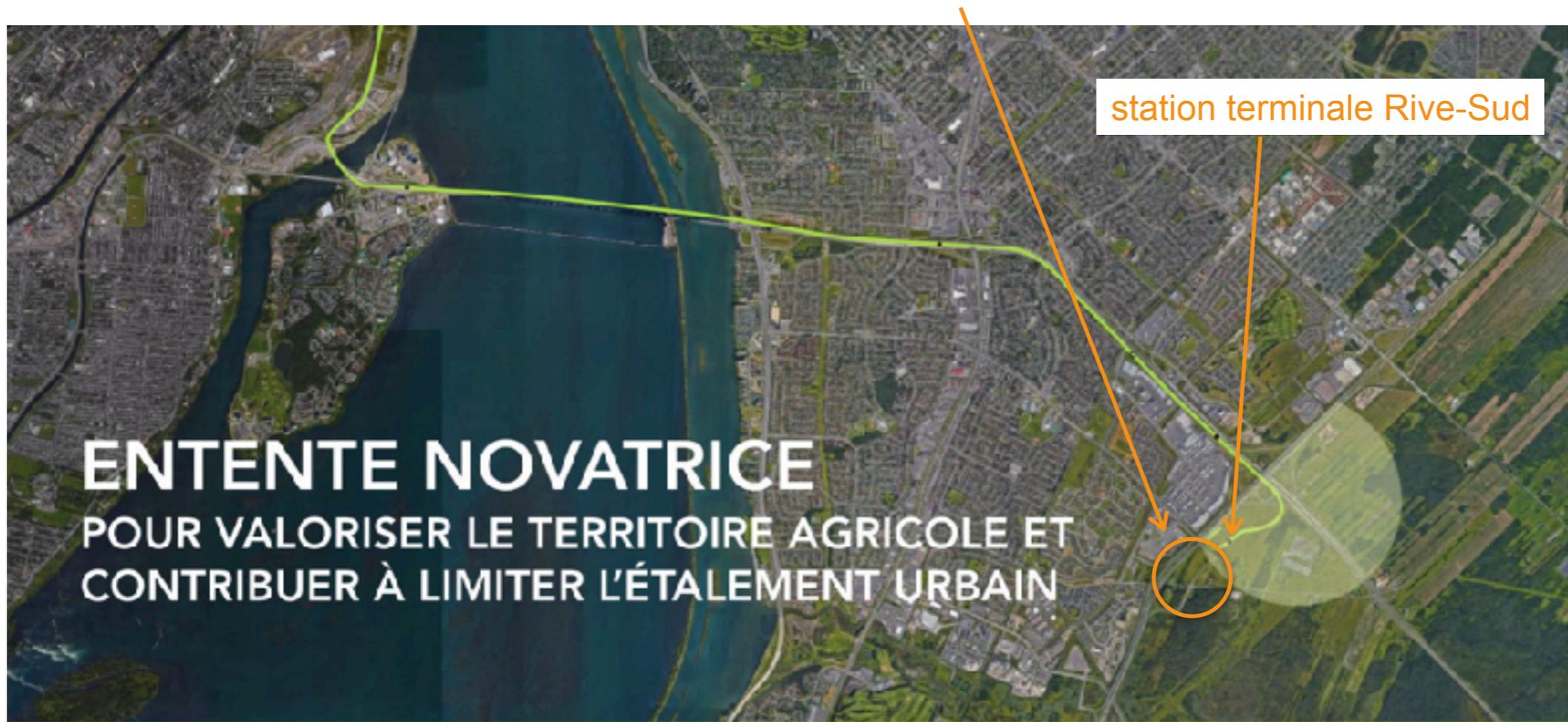
<http://www.surrey.ca/city-services/12507.aspx>

Devant cet échec, Surrey a refusé le prolongement du Skytrain sur son territoire. Elle a opté pour un tramway pour mieux desservir la population et réduire la congestion routière.

<http://www.surrey.ca/city-services/15698.aspx>



À Montréal, la CDPQ a signé une **Entente novatrice** pour limiter l'étalement urbain. Sauf qu'on a oublié un gigantesque terrain à 15 km du centre-ville !

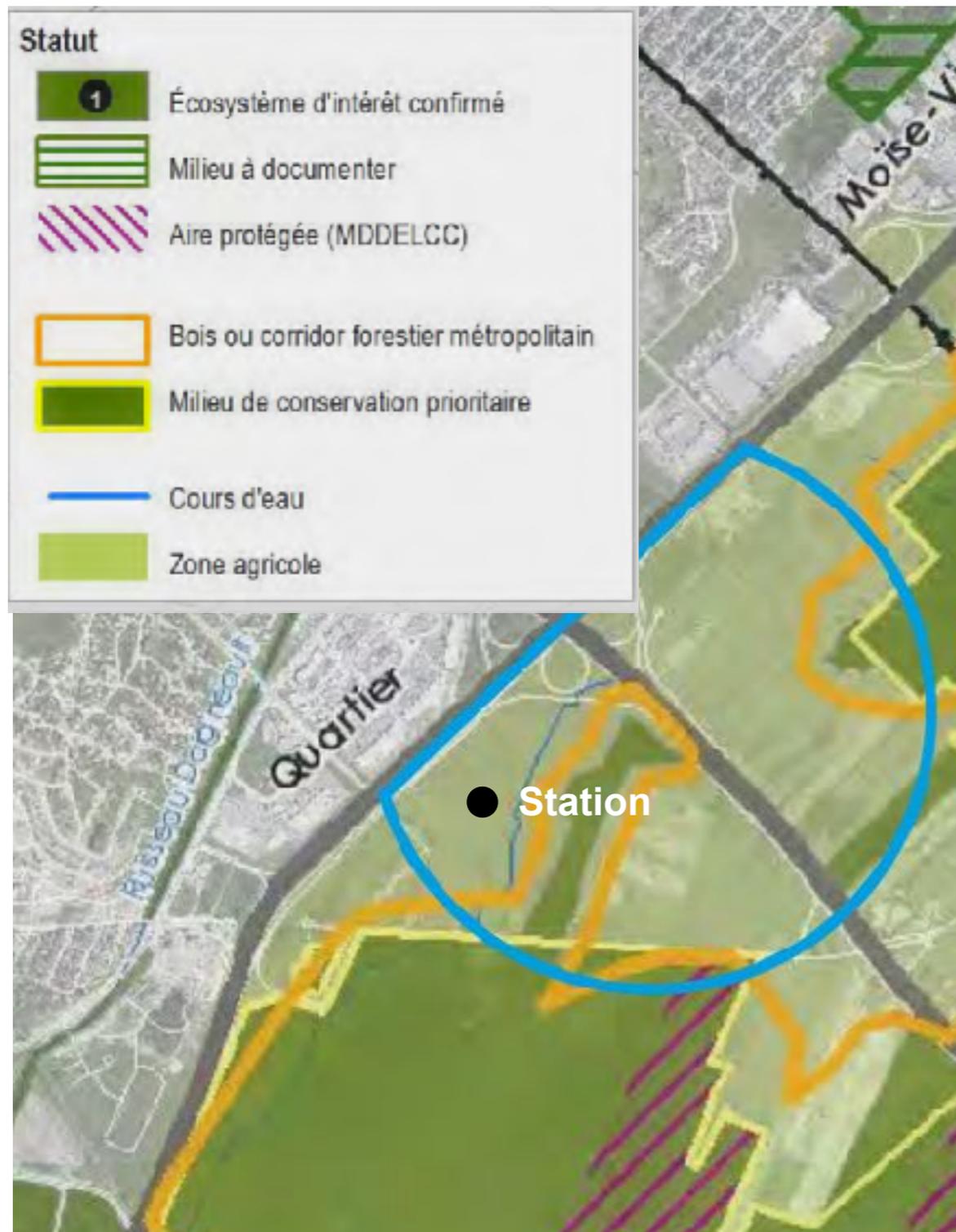


Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec  
cdpqinfra.com

CDPQ Infra @CDPQInfra - 21 mars  
Annonce #ProjetREM : entente novatrice avec @upaqc et @CMM\_info pour valoriser le territoire agricole [bit.ly/2mp4zlf](https://bit.ly/2mp4zlf) #agqc [pic.twitter.com/y2tEyRKhrJ](https://pic.twitter.com/y2tEyRKhrJ)

1 29 17 <https://twitter.com/CDPQInfra/status/844194540198223876>

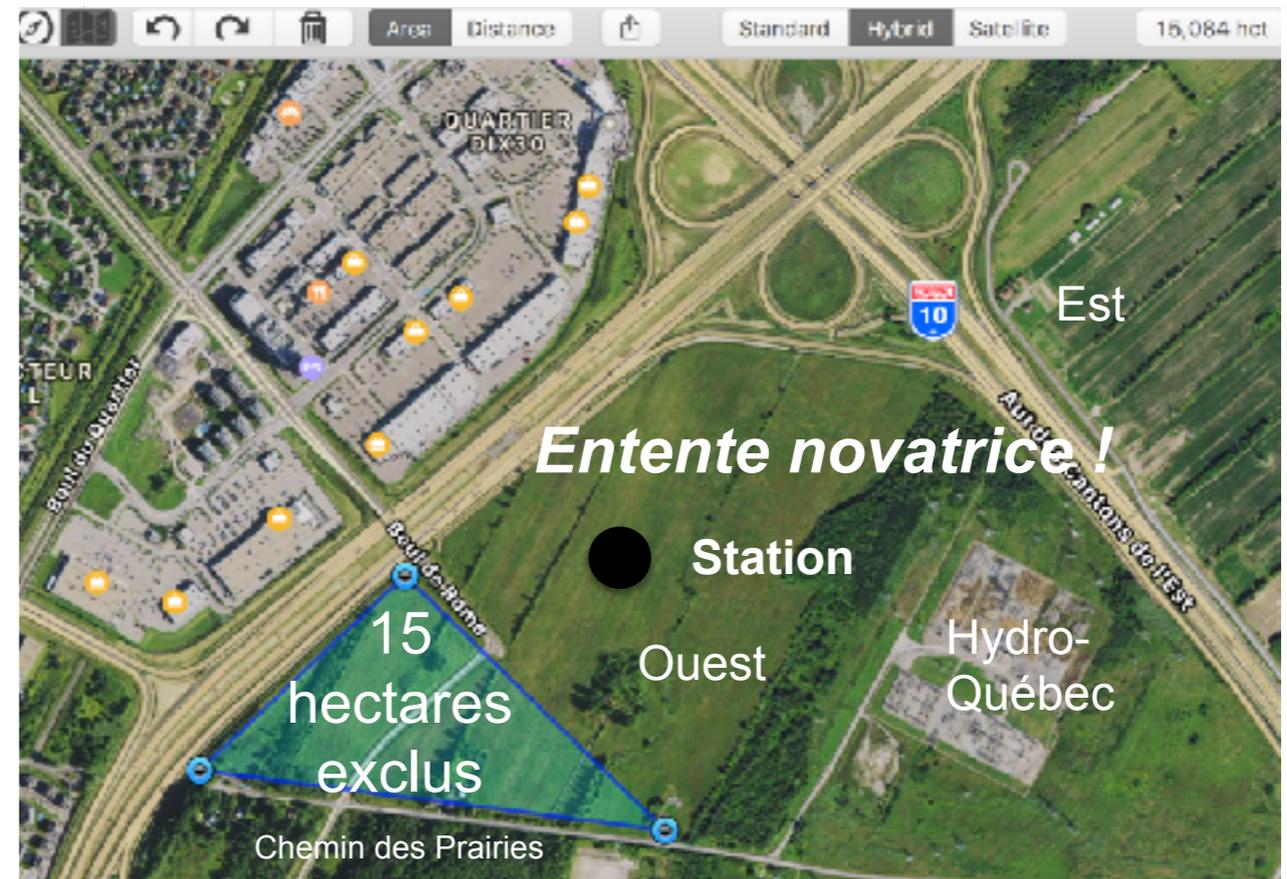
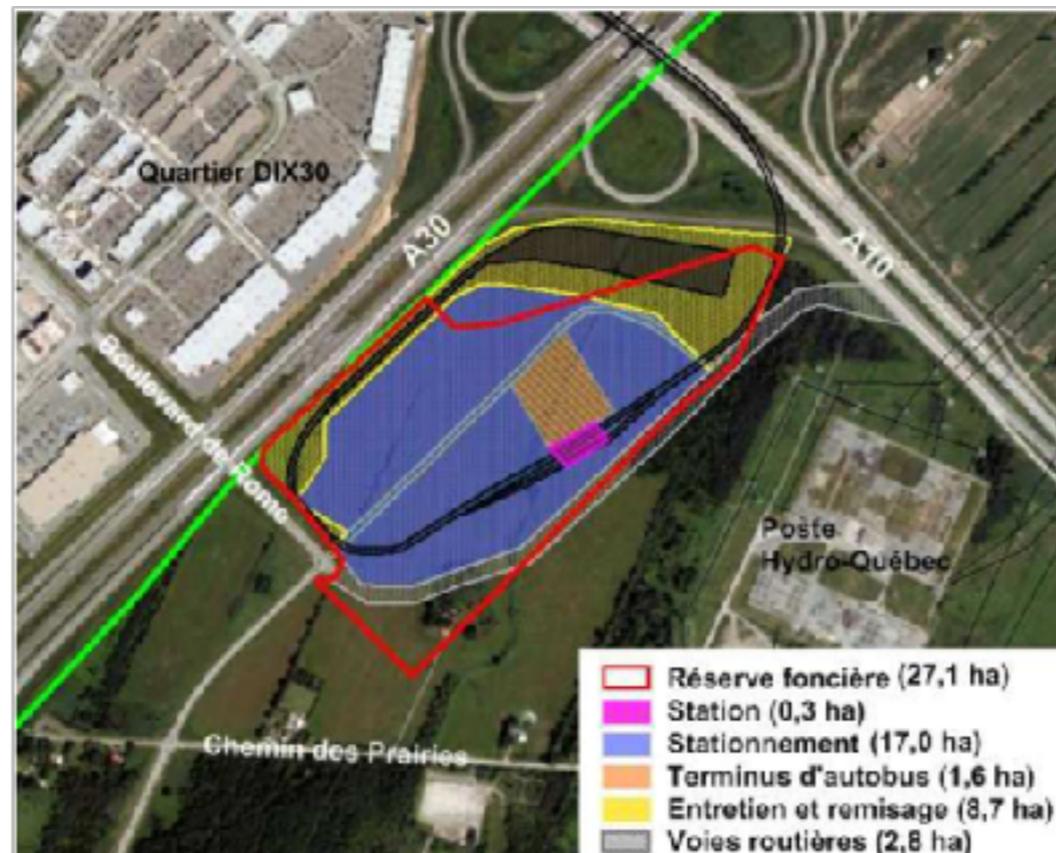
Un terrain d'un grand potentiel de développement situé entre la station terminale et un Milieu de conservation prioritaire a été exclu de l'*Entente novatrice* proposée par la CDPQ-Infra.



Carte CDPQ-Infra

Carte de l'Agglomération de Longueuil,  
Schéma d'aménagement et de développement  
[https://www.longueuil.quebec/sites/longueuil/files/publications/sad\\_complet\\_19-dec-2016.pdf](https://www.longueuil.quebec/sites/longueuil/files/publications/sad_complet_19-dec-2016.pdf) p. 176

L'**Entente novatrice** vise à « limiter l'étalement urbain ». La zone à l'Ouest de l'autoroute 30 sera occupée par un stationnement de 3000 places, un gigantesque poste électrique d'Hydro-Québec et le corridor forestier métropolitain. Ces terrains ne peuvent accueillir des développements immobiliers. La zone Est est réellement protégée dans cette entente.



BAPE DB39 Commission Territoire Agricole, p 16 et 45

[http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_métropolitain/documents/DB39.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_métropolitain/documents/DB39.pdf)

À l'Ouest du boulevard de Rome, 15 hectares ont été exclus de l'**Entente novatrice** même si ces terrains sont à environ 300 mètres de la station du REM. Sur une partie de ces terrains, la société Champlain-Brossard prévoit construire des tours de 6 à 25 étages.

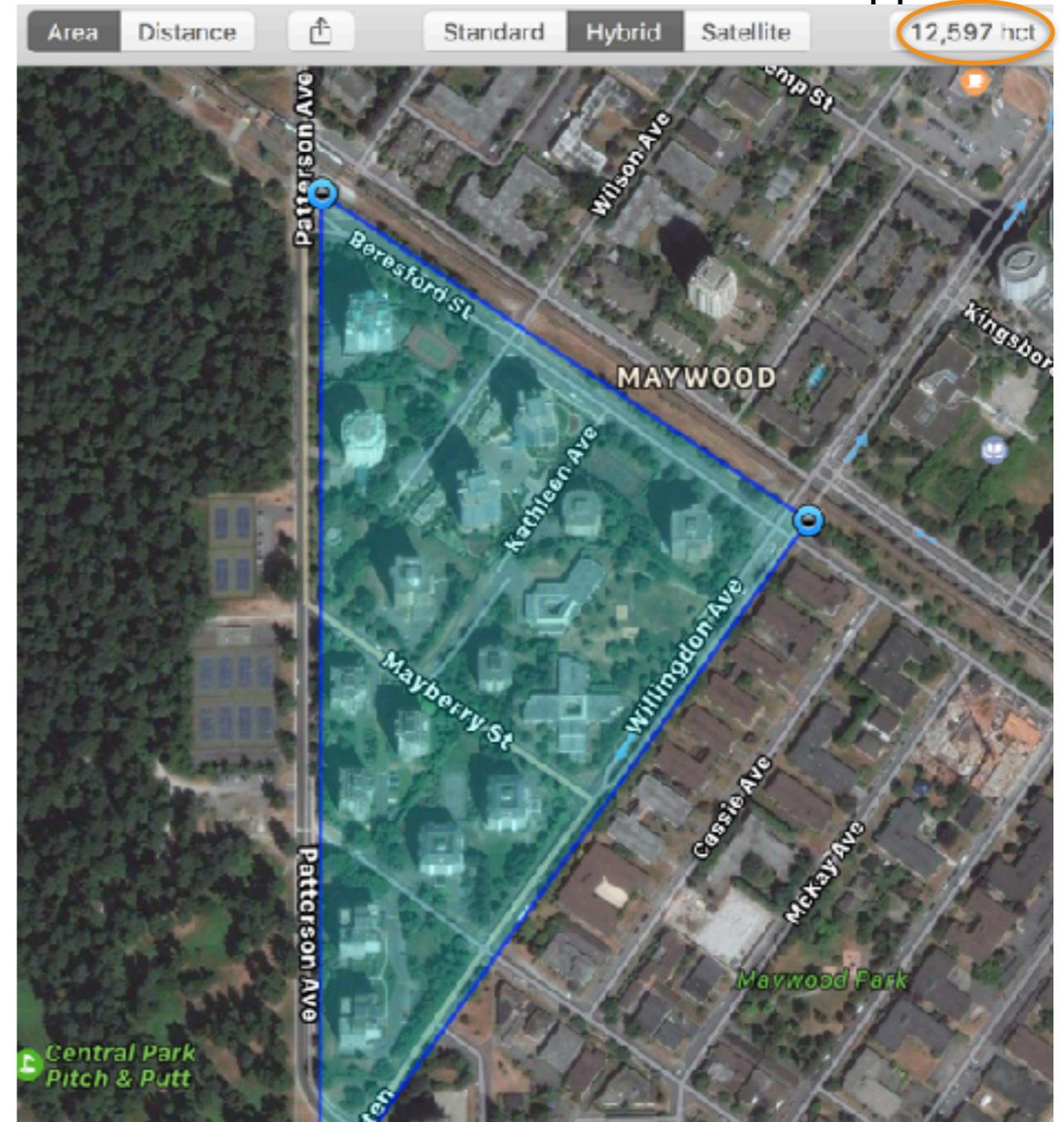
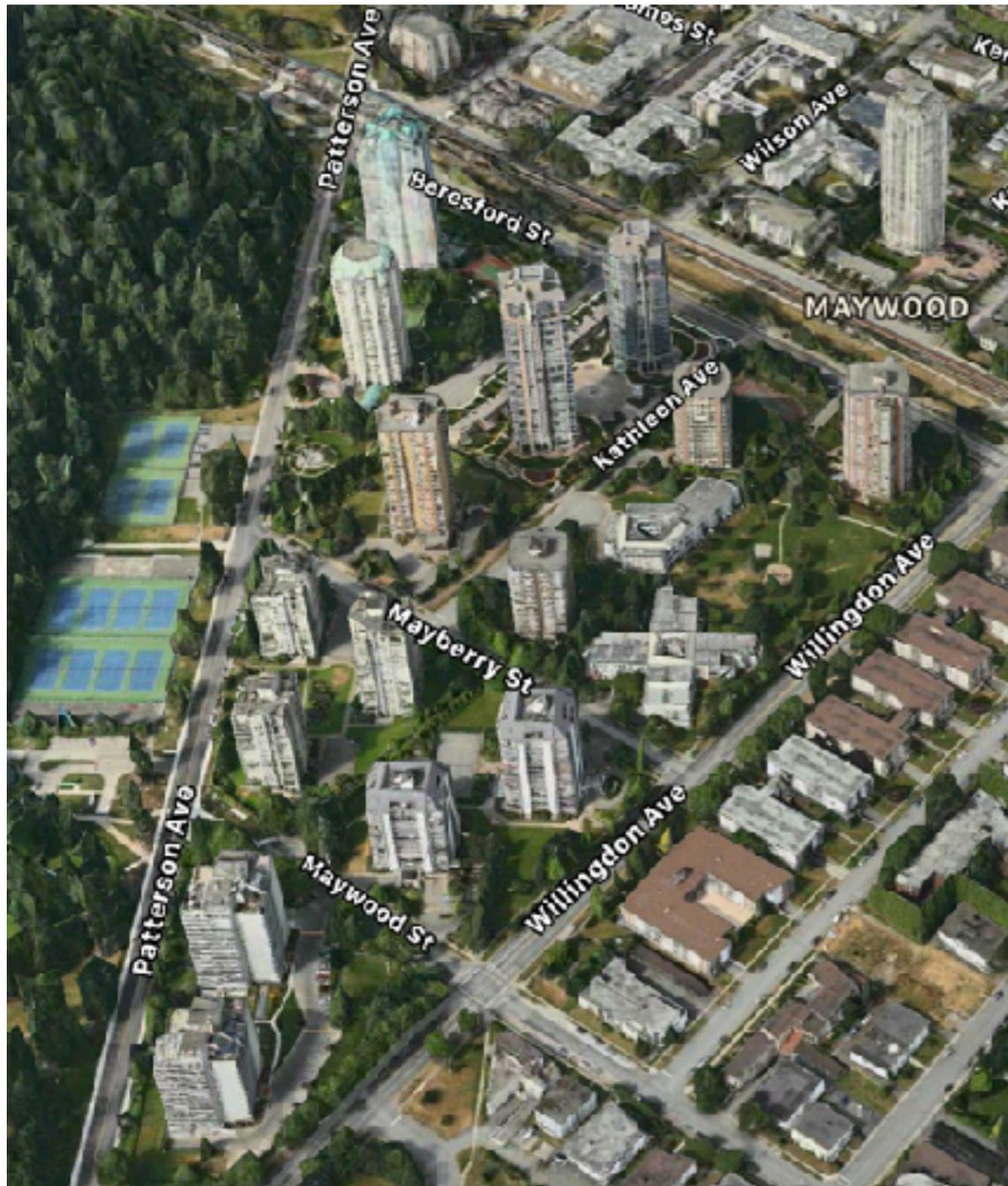
Article de LaPresse <http://plus.lapresse.ca/screens/f3a54ca5-c7de-4b86-afd7-1f8b1d96be2a%7CpawdUoYl9yvW.html>

Registre des Lobbyistes du Québec pour le lot 3467158

<http://www.lobby.gouv.qc.ca/servicespublic/consultation/AfficherInscription.aspx?NumeroInscription=YKZMBYofuU8qQeu6APksBA%3D%3D>

## Que peut-on développer sur 15 hectares?

Voyons l'exemple de Vancouver, station Patterson du SkyTrain. Un terrain de 12,6 hectares et situé à 9 km du Centre-ville en bordure du Central Park a fait la fortune des développeurs.



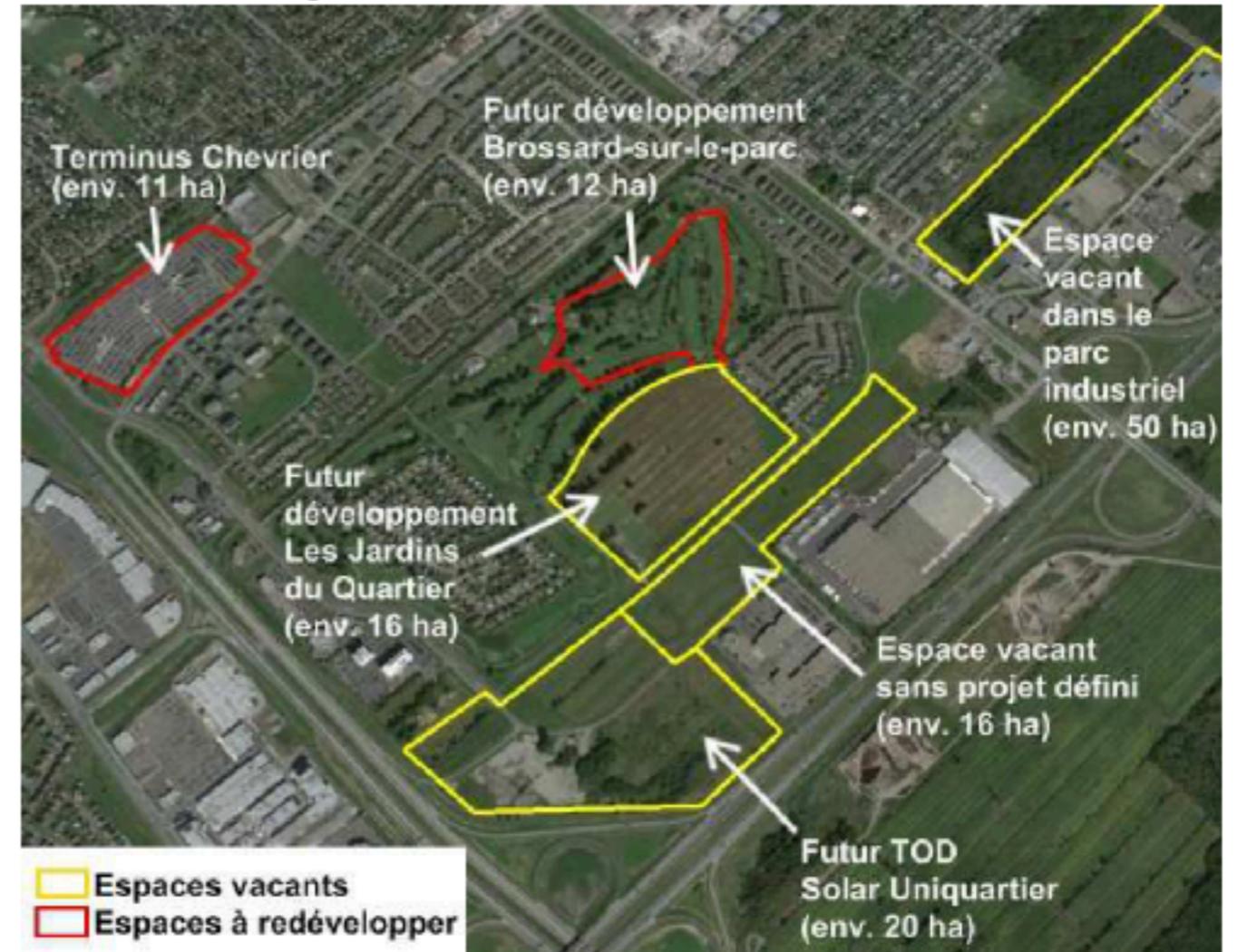
Voyant le potentiel de ces terrains, l'*Entente novatrice* pour limiter l'étalement urbain visait-elle à nous endormir? Avec le REM, y aura-t-il moins ou plus de congestion routière sur nos routes?

## D'autres projets d'étalement urbain pour le REM sur la Rive-Sud

La Commission de Territoire Agricole présentait les terrains à développer avec le REM près des stations Chevrier (incertaine) et du Quartier (DIX30). Tous ces projets risquent de faire exploser l'achalandage du REM et les subventions que l'ARTM devra verser pour chaque passager-km effectué sur ce métro. Il est à prévoir que la congestion routière du secteur se dégradera grandement puisque la majorité des déplacements quotidiens continueront de s'effectuer en auto.



**Carte 10 : Espaces vacants et à redévelopper situés dans le quadrant Nord de l'échangeur A-10/A-30**



**Sources :** Carte réalisée par la CPTAQ à partir de son système géomatique GIPTAAQ, d'une photographie de Google Earth datée du 17 septembre 2013, d'informations tirées des sites Internet de la ville de Brossard (voir notes 74 et 75) et de celui de Devimco Immobilier Inc. (voir note 40)

BAPE DB39 Commission Territoire Agricole p32-33-45

[http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_métropolitain/documents/DB39.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_métropolitain/documents/DB39.pdf)



## **À Saint-Anne-de-Bellevue, il n’y pas suffisamment d’achalandage pour justifier une bonification des services de bus**

« Pour la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue, le REM représente la solution pour un service de transport collectif qui répond à la demande et aux besoins des citoyens de Sainte-Anne-de-Bellevue. De nombreuses rencontres ont eu lieu avec la STM au cours des dernières années, afin de bonifier le service de transport collectif par autobus et à ce jour, nos démarches sont demeurées infructueuses, à l'exception de l'amélioration du service de taxi collectif. »

[http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_métropolitain/documents/DQ13.1.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_métropolitain/documents/DQ13.1.pdf)

Ainsi pour la STM, il n’y a pas assez d’achalandage pour ajouter des bus vers Saint-Anne-de-Bellevue, mais pour le gouvernement du Québec suffisamment pour un métro. Conséquemment, Québec a dû offrir à la CDPQ des subventions provinciales et municipales de 105,7 M \$ en 2021-2022 et de 186,7 M \$ en 2022-2023 pour exploiter ce système dit « Rentable ». Budget QC, TC page 29

[http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2017-2018/fr/documents/Budget1718\\_TransportCollectif.pdf](http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2017-2018/fr/documents/Budget1718_TransportCollectif.pdf)

On comprend maintenant que ce projet n’est pas un projet de transport, mais plutôt un projet visant à soutenir des projets immobiliers éloignés du centre-ville.

Puisque les déplacements vers le centre-ville représentent une faible partie des déplacements quotidiens des résidents des banlieues éloignées, on peut affirmer que ce projet augmentera les déplacements en auto et la congestion dans la métropole.