

LE COMMISSAIRE :

2230

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

2235

C'est bon ?

LE COMMISSAIRE :

2240

Ça va.

LA PRÉSIDENTE :

2245

Alors, merci beaucoup, Monsieur Lapierre, d'être venu discuter avec nous et nous présenter votre projet.

M. FRANCIS LAPIERRE :

2250

C'est moi qui vous remercie.

M. DANIEL CHARTIER

Collectif en environnement Mercier-Est

LA PRÉSIDENTE :

2255

Et maintenant, il s'agit de monsieur Chartier. Je me répète, Monsieur Chartier, bienvenue, d'abord. Et dix minutes. Et avez-vous besoin que je vous fasse un petit signe lorsqu'il vous reste une ou deux minutes ?

M. DANIEL CHARTIER :

2260

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2265

Avez-vous besoin que je vous fasse un petit signe lorsqu'il reste une ou deux minutes ou non ?

M. DANIEL CHARTIER :

2270

O.K., est-ce que... parfait. Je commence. Je peux commencer ?

LA PRÉSIDENTE :

2275

Vous commencez, on vous écoute.

M. DANIEL CHARTIER :

2280

Bonjour. Lachine-Est est située dans un, est un lieu stratégique en termes de développement du transport collectif à l'échelle de l'Île de Montréal et même de la région de Montréal, à savoir que c'est le choix entre le REM et le tramway. C'est vraiment un enjeu majeur en ce moment et je vais faire une démonstration à ce sujet-là.

2285

O.K. Le REM est un projet nuisible et contesté, autant au niveau du transport collectif, de la qualité de vie, la culture du secret et de la gouvernance. D'ailleurs, il y avait un article dans Le Devoir, qui soulignait que les ministères, sauf les relations avec les autochtones puis les mines, étaient dérangés par le projet.

Alors que le tramway a des avantages nombreux, convivialité pour les usagers, intégration durable, requalification urbaine et un exceptionnel rapport qualité/prix.

2290

Le REM, c'est un projet qui ne répond pas aux besoins véritables de l'est et ailleurs c'est pareil. La science de la planification des transports a vraiment été bafouée dans tout ce processus-là par rapport au REM de l'Est.

2295

Le REM impose, CDPQ Infra, par rapport à l'ARTM, a une duplication des mandats et dans l'ouest, ça a eu des effets très pernicieux, c'est-à-dire qu'ils se sont accaparé du tunnel du Mont-Royal et tout ça.

2300

Mais il y a des clauses de gouvernance absolument insensées, un bail de 99 ans renouvelable au gré du propriétaire du REM. Droit de vendre au privé ou à des pays étrangers après cinq ans. Clause de non-concurrence. Donc, le transport collectif est basal du REM.

2305

Des paiements absolument exorbitants par usager, kilomètre/usager. On favorise le modèle d'affaire au lieu du public.

2310

Tout ça fait en sorte que le REM de l'Ouest va coûter 400 millions par année, au bas mot, et ça devrait être plutôt de l'ordre du demi-milliard par année. Le REM de l'Est, on en parle pas, mais même le REM de l'Ouest ça va avoir des impacts majeurs sur les finances au niveau du transport collectif à Lachine et ailleurs.

2315

Ça impose des impacts sur le financement de la ville et autre, des impacts monstrueux sur les quartiers traversés. Il y avait toujours la possibilité qu'il passe dans Lachine, le REM. Initialement, il était supposé passer ici, vous l'avez échappé belle, il n'est pas passé. Mais il risque de passer dans notre quartier, dans Mercier-Est.

La CDPQ refusait de regarder parce que c'était 50 % plus cher puis en plus, il y avait une culture toxique du secret, c'est-à-dire que c'est des murailles d'ententes de confidentialité, ce qui

fait que c'est agréable pour eux, les fuites sont à peu près impossibles, parce que les gens vont se faire poursuivre puis il faut qu'ils restent muets pour l'éternité.

2320

Donc, il y a eu des simulacres de consultation publique, même Laval ne savait pas que le tunnel du Mont-Royal était pour fermer la veille de la chose.

2325

Le BAPE du REM de l'Ouest a souligné le fait que les impacts financiers, écologiques, fréquentation, tout ça, n'étaient pas disponibles.

2330

Le REM de l'Ouest, c'est les promesses. La réalité, c'est complètement autre chose. On a berné les gens. On a omis les caténaires sur les perspectives, le tunnel du Mont-Royal qui devait être fonctionnel, ne l'est pas.

2335

Créer un souterrain au centre-ville, c'était supposé être impossible. Finalement, c'est juste couteux. Ça fait que le REM, quand ça a été lancé, ça semblait un projet absolument invincible et l'objectif du REM c'est de dire que s'étendre à la région métropolitaine, mais après un certain temps, heureusement, les experts indépendants en urbanisme et en transport collectif se sont élevés contre le REM pour dire que ça n'avait aucun bon sens.

2340

D'ailleurs, les experts indépendants, il n'y en a presque aucun qui prend position pour le REM. C'est des gens qui peuvent voir des intérêts en général, qui peuvent voir des intérêts financiers importants avec le projet.

2345

Mais sinon, les gens qui ont le bien public, tant au niveau de planification des transports collectifs que des finances, que de l'urbanisme, sont contre.

L'opposition citoyenne était d'abord discrète et ça a été très, très difficile pour nous de mobiliser les gens, mais plus le temps passait, plus cet étendu articulé est...

Donc, à quelque part, les vices du REM, il y a une série de documents, mais particulièrement l'Action Nationale, REM de l'Est, Les mirages, écrit par monsieur Gérard Beaudet, professeur d'urbanisme.

2350

Madame Junca-Adenot, ancienne présidente de l'Agence métropolitaine de transport. Monsieur François Pépin, l'ancien président de Transport 2000 qui est devenu Trajectoire Québec, qui s'occupe de, défend les usagers.

2355

Et monsieur Beaulé qui s'occupe d'argent, des finances publiques et de gouvernance. Et des gens comme Louise Roy, l'ancienne présidente de la STM et Dinu Bumbaru, ont signé des textes, tout comme moi, pour démontrer que ça n'a pas de bon sens.

2360

Mais il y a des alternatives. Aux dernières élections, la CAQ promettait un tramway. Le PQ, avec le grand débloccage, en faisait autant. Québec Solidaire favorisait un trambus. La Ville de Montréal planchait sur un projet de tramway. Tout ça a été abandonné au profit du REM de l'Est.

2365

Là-dessus, ça c'est notre dépliant qu'on a distribué. Mais le tramway est vraiment une alternative et la notion de créer un tramway Dorval-Lachine-Centre-ville, ça serait comme l'amorce d'un système qui pourrait s'étendre à la grandeur de la ville. Donc, c'est comme la tête de pont pour combattre le monstre qu'est le REM.

2370

Un tramway, c'est convivial pour les usagers, ça permet une intégration harmonieuse à l'environnement, contrairement au REM qui demande d'avoir des pylônes et les stations sont situées au quatrième, cinquième étage.

2375

Donc, le temps pour se rendre à la station de REM, monter en haut, redescendre, tout ça, ça contribue au temps et à l'inconfort que présente le REM, alors que le tramway c'est à côté de chez vous, ça va très vite. On le prend.

Et l'avantage du tramway, c'est qu'il peut s'agrandir ou on peut avoir du deux wagons, du quatre wagons, du six wagons, alors que le REM, c'est du deux wagons puis ils risquent d'être pleins.

2380 Ça fait que c'est un outil de revitalisation urbaine, énormément de villes européennes ont transformé des lieux qui étaient dédiés à l'automobile puis c'est devenu des places publiques extraordinaires, centrées sur le tramway.

2385 C'est un rapport qualité/prix exceptionnel. C'est-à-dire que pour le même prix que le REM, on pourrait avoir 5 à 10 fois plus de kilomètres de rails de surface. C'est-à-dire que là on peut créer un véritable système.

2390 C'est pour ça que c'est si important qu'à Lachine le projet s'amorce. C'est l'amorce d'un réseau pouvant relier l'est et l'ouest, venir jusque chez nous dans Mercier-Est, mais aussi qui pourrait avoir des ramifications dans la ville.

Donc, ce qu'il faut, c'est qu'entre le REM et le tramway, le choix est comme évident et si on travaillait avec la population plutôt que de lui imposer coûte que coûte la vision de CDPQ Infra.

2395 Ça c'est nous, là, le Collectif en environnement. C'est un regroupement de citoyens et de citoyennes qui œuvre depuis plus de 25 ans à faire la promotion de valeurs environnementales et d'amélioration de la qualité de vie. Environnement, aménagement urbain, transport collectif, pistes cyclables, verdissement, parcs, nuisances et cohabitation industrielle, résidentielle.

2400 Nous, on est très intéressés à la requalification des immenses friches industrielles abandonnées, un peu comme chez vous, mais c'est ça. Nous, on essaie de faire la synthèse de tous les enjeux environnementaux et les enjeux relatifs au REM et au tramway sont centraux dans ce qui nous intéresse.

2405

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci, Monsieur Chartier. Nous avons été un peu étonnés lorsque nous avons vu votre document, parce que le REM de l'Est, il est, c'est terminé, c'est caduque, c'est obsolète.

2410

M. DANIEL CHARTIER :

Bien, il y a juste la partie centre-ville qui tombe. À l'est de Dixon, le monstre est toujours sur ses pattes et nous menace. On a eu des échanges aujourd'hui même qui nous confirment que le monstre est bel et bien vivant et toujours aussi jurassique. C'est un T-Rex qui nous menace.

2415

Donc, à quelque part, si un enjeu comme le tramway ici qui était prévu un peu comme l'extension de la ligne rose, se mettait en branle, ça permettrait d'avoir une alternative à l'échelle de la ville.

2420

Parce que là, en ce moment, les gens sont obnubilés par le REM, le REM, le REM. On a l'impression que ça va vite, mais les analyses dans les médias ont été malheureusement extrêmement superficielles, s'en tenant en général – c'est de valeur, je suis architecte-paysagiste, je devrais être content que les aspects visuels soient valorisés par-dessus tout – mais les enjeux de transport collectif, les enjeux de gouvernance, les enjeux de finance étaient oubliés et c'était une moquerie ou un semblant de consultation publique.

2425

C'était une telle infamie les pseudos consultations publiques qu'ils ont faites, que c'était... d'ailleurs c'est là-dessus moi le texte que j'ai écrit là-dedans, sur le fait que c'était une moquerie de consultation publique.

2430

LA PRÉSIDENTE :

Donc, pour vous, Monsieur Chartier, quand on parle de mode de transport structurant, le tramway, pour vous, répond à cette définition-là ?

2435

M. DANIEL CHARTIER :

2440 Bien ça permet de créer un transport collectif de qualité dans un environnement verdoyant. C'est possible de créer des environnements verdoyants, surtout comme ici il peut être dans des emprises propres et même chez nous aussi, il pourrait y avoir une dizaine ou une quinzaine, près de, je pense une vingtaine de kilomètres où le REM, un tramway peut-être même 20 quelques, pourrait circuler en site propre.

2445 Donc, ça pourrait circuler dans des bandes gazonnées, tout ça, à peine freiné par le trafic. Donc, il y aurait extraordinairement de qualité en termes de desserte, de fréquence, de vitesse, de convivialité avec le voisinage et permettre de reconnecter les quartiers.

2450 Alors que le contraire, le REM, c'est le contraire, c'est quelque chose qui est de la manière des années 50, c'est-à-dire qu'on vient piétiner les collectivités, on les écrase par des nouvelles structures monstrueuses pour, bien dans le temps, ils démolissaient des milliers de maisons.

2455 Mais là, on crée quand même une espèce d'autoroute ferroviaire au-dessus de nos têtes, là, ça n'a pas de sens.

LA PRÉSIDENTE :

Question Arlindo ?

2460 **LE COMMISSAIRE :**

2465 Oui. J'aurais peut-être des questions dans le sens que vous avez étudié toute cette question du tramway. Est-ce que par rapport à notre projet, là, je ne sais pas, peut-être que vous n'avez pas la réponse. Mais vous pensez que c'est vraiment essentiel pour le succès de notre projet ici à Lachine, d'avoir un tramway ?

M. DANIEL CHARTIER :

2470 Bien, c'est que s'il y a un système structurant qui part de Dorval, qui se rend au centre-ville et là Lachine-Est se ramasse à l'intérieur de ce système-là qui devient très attractif, il faut voir comment les villes européennes se sont requalifiées complètement avec des systèmes de tramway, là. C'est par dizaine, quasiment par centaine les villes moyennes, si on dépasse l'Europe, dans le monde, qui se requalifient avec des systèmes de tramway pour...

2475 T'sais, ceux qui se promènent avec des systèmes comme les REM, c'est plutôt du genre les dictatures, là. Ça eux-autres ils aiment ça ces choses-là. Mais en général, les pays qui sont respectueux de la population, ils adoptent le tramway puis ça permet de revitaliser, là.

2480 Il y a eu des processus, des quartiers qui étaient complètement déglingués qui sont devenus très à la mode dans beaucoup, beaucoup de villes. C'est par dizaine les villes où ça s'est passé, là.

LA PRÉSIDENTE :

2485 Luba ? C'est beau.

LA COMMISSAIRE :

Merci.

2490 **LE COMMISSAIRE :**

2495 En tout cas, vous faites un plaidoyer quand même assez convaincant entre le REM et le tramway, là.

M. DANIEL CHARTIER :

Entre le monstre et le gentil ami, on choisi le gentil.

2500 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, oui. Vous l'avez qualifié de monstre tout à l'heure, effectivement. Le monstre du REM. D'autres questions ? C'est bon.

2505 **LE COMMISSAIRE :**

Ça va.

2510 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci beaucoup, Monsieur Chartier d'être venu nous rencontrer et de partager votre passion pour un tramway.

2515 Alors, ceci met fin à notre première soirée d'audience. Est-ce que la ville désire se prévaloir de son droit de rectification ? Non, O.K.

Alors, merci à ceux et celles qui sont intervenus ce soir, aux personnes qui ont soutenu les travaux de la commission, ainsi qu'au personnel de l'Office.

2520 Nous nous retrouverons demain pour une seconde séance, toujours ici à la salle du conseil à 16 heures.

Alors, merci beaucoup, bonne soirée.

2525 **AJOURNEMENT**