

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme FRANCINE SIMARD, présidente
Mme LUBA SERGE, commissaire ad hoc
M. ARLINDO VIEIRA, commissaire ad hoc

PPU ÉCOQUARTIER DE LACHINE-EST

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 11 mai 2022, 16 h
Salle du conseil
1800, boul. Saint-Joseph
Lachine

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 11 MAI 2022

MOT DE LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION, Mme FRANCINE SIMARD 1

PRÉSENTATION DES OPINIONS:

M. Mathieu Corriveau, Coalition Climat Montréal..... 3

M. Andréas Louis et Mme Marion Morel, GRAME..... 18

M. Jean-François Lefebvre, Imagine Lachine-Est..... 37

M. Luc Gagnon, citoyen..... 57

MOT DE LA FIN 70

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Mme FRANCINE SIMARD, présidente de la commission :

5 Bonjour, Mesdames et Messieurs, bienvenue à cette séance d'audition des opinions au sujet du projet de PPU, c'est-à-dire Programme particulier d'urbanisme de l'écoquartier Lachine-Est.

10 La séance se déroulera en français. Toutefois, les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais pourront le faire.

This session will be conducted in French, but if you wish to address the commission in English, you will be welcome to do so.

15 Je m'appelle Francine Simard et je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal.

20 La présidente de l'Office, madame Isabelle Beaulieu, m'a confié la présidence de cette commission, qui est complétée par madame Luba Serge, à ma gauche, et par monsieur Arlindo Vieira, à ma droite.

Nous sommes appuyés dans nos travaux par les analystes Émilie-Jade Bigelow et Joseph Tchinda Kenfo.

25 Au nom de mes collègues et de l'Office, je vous remercie de l'intérêt que vous portez à nos travaux depuis le début de cette consultation.

Un total de 19 citoyennes, citoyens et représentants d'organismes divers ont manifesté le désir de présenter oralement un mémoire devant la commission. Nous les entendrons pour une part

30 cet après-midi, puis lors d'auditions supplémentaires qui seront tenues ce soir à 19 h et finalement, demain après-midi, mais de façon virtuelle.

35 Je souligne que les opinions présentées oralement s'ajouteront aux interventions qui nous ont été soumises par écrit, de même qu'aux opinions qui ont été exprimées directement sur la page web de la consultation.

40 Je rappelle par ailleurs que toute la documentation pertinente est disponible en tout temps sur le site Web à la page de la consultation. Un cartable est également disponible à la bibliothèque Saul-Bellow.

45 Voyons maintenant le déroulement de notre après-midi. Premièrement, nous entendrons quatre interventions. Deuxièmement, chaque intervenant dispose d'une période de 10 minutes pour exposer son opinion, après quoi, les commissaires disposeront eux aussi de 10 minutes pour échanger avec eux.

50 Une fois la séance d'audition d'opinions terminée, les archives vidéo ou audio des échanges avec les commissaires ainsi que les transcriptions écrites seront mises en ligne sur notre site Web dans les plus brefs délais.

55 Comme il est de coutume en matière de consultation publique, si, pour une raison ou une autre, des inaptitudes se glissent dans les interventions, les représentants de la Ville de Montréal et de l'arrondissement de Lachine pourront user de leur droit de rectification, soit dès cet après-midi, à la fin de la séance, ou encore dans les 48 heures suivant l'envoi des fichiers vidéo des présentations. Et dans ce dernier cas, la ou les rectifications seront écrites et rendues disponibles sur le site Web de l'Office à la page de la consultation.

Enfin, comme vous le savez déjà, la commission tient à ce que le climat des échanges demeure serein. Les propos malveillants et les interventions portant atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation des personnes sont irrecevables.

60 À la suite des séances d'audition des opinions, la commission procédera à l'analyse de l'ensemble de l'information qui lui a été soumise, en fera rapport et formulera des recommandations.

La présidente de l'OCPM soumettra le rapport au conseil municipal de la Ville, rapport qui sera rendu public deux semaines plus tard.

65 Je rappelle que les rapports de l'Office ont une valeur consultative. Les décisions finales appartiennent aux élus.

70

M. MATHIEU CORRIVEAU
Coalition Climat Montréal

75

Alors, j'invite maintenant monsieur Mathieu Corriveau – vous êtes là –, donc, à prendre la parole. Monsieur Corriveau, je vous souhaite la bienvenue, et bien sûr, je vous rappelle que vous disposez d'une période de 10 minutes – bien sûr, je viens de le dire – et que nous disposerons ensuite de 10 minutes pour discuter avec vous. Est-ce que vous avez besoin que je vous fasse un petit signe lorsqu'il vous reste une minute ou deux?

80

M. MATHIEU CORRIVEAU :

Oui, j'apprécierais. Merci.

85

LA PRÉSIDENTE :

Alors...

90

M. MATHIEU CORRIVEAU :

Donc, vous m'entendez bien? Le son est approprié?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, le son est tout à fait correct et je vous rappelle ou je vous dis que nous avons, comme commissaires, nous avons lu votre opinion, déjà.

95

M. MATHIEU CORRIVEAU :

Oui. Tout à fait. Donc, monsieur Vieira, madame Simard, madame Serge, les commissaires, donc merci de nous permettre d'exprimer notre opinion sur la version préliminaire du PPU.

100

Donc, on a déjà participé à l'OCPM dans les phases initiales en 2019 pour présenter un mémoire et voici. Le plan très, très court pour cet après-midi, 10 minutes, je vais aller très vite dans la dictée.

105

Donc, simplement, il y aura une présentation rapide de Coalition Climat Montréal pour le bénéfice des participants ici. Vous connaissez probablement déjà. Par la suite, on va exprimer un mot d'appréciation pour le travail qui est déjà fait en termes de consultation publique et on va exprimer les grandes priorités qu'on voit pour la suite à partir d'aujourd'hui, et un petit mot de conclusion.

110

Donc, je vais aller rapidement pour présenter Coalition Climat Montréal. En 2015, il y avait eu une consultation publique sur la réduction à la dépendance aux énergies fossiles. Ça avait été, à ce moment-là, une des plus grandes consultations publiques, et les participants avaient... c'était, comment dire, avaient créé des interactions. Et puis pour que ça perdure, pour que la cause puisse continuer, Coalition Climat Montréal avait été formée. Donc, on apprécie grandement la valeur des consultations publiques.

115

Par la suite, depuis 2015, 150 organismes signataires ont signé la déclaration et... une déclaration qui demande à ce que la Ville de Montréal adopte des actions concrètes pour atteindre la carboneutralité, idéalement pour 2042.

120

Mission que vous pouvez lire ici, donc Coalition Climat Montréal, sa mission, c'est d'informer et de mettre en réseau les citoyens, les décideurs politiques et tous les acteurs de la transition énergétique quant aux pratiques et politiques qui, le mot important, garantiront une transition sobre en carbone.

125

Donc, pour nous, c'est notre mission et des projets comme le projet de l'écoquartier Imagine dans Lachine-Est est un très... un projet très structurant; très enthousiasmant, également.

130

Contexte de 2022, comme nous le percevons actuellement. Selon notre appréciation des gens avec lesquels nous sommes en contact, les membres de la Coalition, les experts avec lesquels nous échangeons, les interactions que nous avons avec de multiples intervenants, on considère maintenant que les enjeux climatiques sont rendus collectivement reconnus.

135

Il y a quelques années, il fallait toujours faire la preuve scientifique que les changements majeurs quant au climat allaient venir; maintenant, nous sommes dans les changements.

Donc, on considère qu'il y a urgence climatique, mais que la meilleure attitude à avoir maintenant, c'est d'enclencher une urgence dans l'action climatique.

140

Bien sûr, dans notre rôle, parfois, comme coalition, on doit s'opposer à des mauvais projets qu'il peut y avoir dans certains quartiers, mais celui-ci, quand c'est un projet qui est bon pour la carboneutralité, on veut être *encourageurs*, supporteurs dans de projets semblables.

145

Également, si on regarde notre rôle, notre participation dans la lutte aux changements climatiques à l'échelle mondiale, les villes sont de plus en plus, par leur poids démocratique – démographique, pardon – un groupe de population qui a beaucoup d'influence sur la consommation des ressources à l'échelle mondiale.

150 Donc, on croit que l'action climatique doit d'abord se jouer dans les grandes villes du monde, et, à ce titre-là, Montréal peut et doit être une ville carboneutre modèle, voire exemplaire, ou un projet-pilote.

155 Donc, je vais rapidement. Après ça, un mot d'appréciation générale, je l'ai déjà mentionné en introduction : on est contents qu'il y a eu des consultations dans le passé, ça a été écouté, et que la Ville de Montréal fasse, comment dire, adopte ou prenne des positions pour adopter des nouvelles façons d'entreprendre un écoquartier, donc on est vraiment favorables à ceci.

160 Maintenant, à partir d'aujourd'hui, quelles sont les autres recommandations sur lesquelles on suggère de mettre des priorités?

165 La première, c'est des réseaux thermiques urbains. Il y a un exemple à Ottawa, il y a plusieurs exemples, également, dans des grandes villes à travers le monde, où est-ce que plutôt que d'opter pour des systèmes de thermopompe individuelle, maison par maison, systèmes qui sont dispendieux pour les citoyens, systèmes qui sont complexes à entretenir, généralement également, quand ça arrive en fin de vie, après 10 ans, c'est des coûts importants pour chacun des citoyens et une gestion complexe, ce qu'on comprend, c'est que lorsqu'il y a un système communautaire, c'est des systèmes qui ont une durée de vie de 25 à 30 ans et qui sont gérés de façon beaucoup plus optimale.

170 Donc, en soi, le message qu'on veut porter, c'est que les thermopompes sont... et les systèmes individuels, sont des bonnes choses pour les régions éloignées, peut-être pour des rénovations ou des mises à jour dans des quartiers résidentiels existants, mais dans le cadre d'un *nouveau* écoquartier, ce serait tout à fait logique d'opter pour non pas des bons systèmes, mais des systèmes excellents.

175 Et à ceci, pour pouvoir mesurer, pour pouvoir quantifier, on suggère qu'il y ait également des normes d'émissions de GES par... en gigajoules consommés pour chaque bâtiment, ce qui permettrait, tout autant à l'étape de conception qu'à l'étape de réalisation que lors de la vie utile, de

180

pouvoir suivre ce qui compte vraiment, c'est-à-dire mesurer les gaz à effet de serre issus de la fonction écohabitation dans l'écoquartier. Ça va?

185

Deuxième recommandation : un réseau de transport structurant. C'est passé beaucoup dans les nouvelles récemment, par exemple, à la Ville de Québec, est-ce que le tramway, c'est une bonne chose, et plus près de... dans notre contexte ici, montréalais, il y avait le projet du REM de l'Est, qui est en suspens pour le moment à cause de la mobilisation citoyenne.

190

Et puis on comprend de notre lecture du contexte que ça va prendre plusieurs années avant qu'il y ait un consensus entre les acteurs politiques, les acteurs économiques, les citoyens, et caetera, avant que Montréal se dote globalement d'une vision de transport collective.

195

C'est des choses, peut-être, qui vont être en accéléré, peut-être des choses qui sont en attente de réponse, mais tout du moins, ce que nous, on suggère avec les données que nous avons, c'est que pour passer à l'action, parce que l'écoquartier va être conçu, développé, donc on ne peut pas attendre 10 ans quand la morphologie du territoire va être déjà déterminée, donc le mieux, c'est d'aller avec une première petite ligne de tramway qu'on suggère, nous, comme transport structurant, en outre, entre la 32^e Avenue et le métro Lionel-Groulx, c'est-à-dire les stations de métro qui sont... qui rendent accessible le centre-ville.

200

Donc, l'idée c'est de, à ce stade-ci – oui, merci –, où il y a quand même une bonne consultation en cours, c'est d'enclencher une étape s'il y a consensus, les décisions, prendre les actions et commencer à structurer les projets. Et la même chose, un deuxième tramway potentiel également vers Lasalle.

205

Une autre suggestion, également, c'est qu'il y a dans le PPU actuel la proposition d'une maison de l'écoquartier. Donc, nous, on suggère de l'appeler « Maison citoyenne de l'écoquartier » pour que les citoyens puissent sentir que c'est pour eux, qu'ils puissent se l'approprier et que cette Maison citoyenne de l'écoquartier soit, en fin de compte, un lieu de rassemblement des citoyens, citoyennes engagés et connectés, donc, avec un dialogue social et la collaboration en continu.

210 Idéalement, Atelier Lachine-Est pourrait être mandaté avec la Ville de Montréal de mettre en place cette maison, et cette maison-là pourrait avoir différentes utilités, donc, en outre, de récolter l'historique du projet, comment l'écoquartier a été créé, imaginé, conçu, réalisé, et comment il va perdurer, également, dans le temps, et quels seront les bénéfices à long terme.

215 Donc, on croit que c'est important que ce soit créé et que la maison citoyenne, ce n'est pas seulement une maison avec des briques, des structures, mais c'est d'abord les gens, l'aspect humain, les gens qui la composeront.

220 Quatrième point, rapidement : l'agriculture urbaine. On suggère qu'il y ait une évaluation du potentiel d'agriculture urbaine dans le territoire. Dans les milieux écologistes, il y a plusieurs personnes qui parlent de projets de culture maraîchère urbaine, de serre, de ferme verticale ainsi que de jardin communautaire et collectif.

225 Donc, tant qu'à faire un écoquartier, pour qu'il soit excellent, on suggère de se pencher beaucoup sur cet aspect-là, qui va favoriser l'autonomie, mais également le contact entre les citoyens et le contact avec la nature.

230 Abordabilité du mode de vie : on suggère que tout au long de la conception, réalisation, mise en place, qu'il y ait des études sur l'aspect économique de l'écoquartier. Peut-être que ça coûtera un peu plus cher au point de départ, mais si les coûts à long terme sont moindres, peut-être que ça va être effectivement beaucoup plus avantageux pour les citoyens, et ça peut devenir, à cet exemple-là, un modèle exemplaire.

235 On pressent également, des fois, un danger que ça devienne trop excellent, que ça devienne très cher et que... accessible, et que ça devienne non accessible à toutes les classes de citoyens, et au contraire, à l'étape de conception, on suggère de faire les bons compromis tout en visant l'excellence pour que ce soit accessible à toutes les classes de citoyens.

On suggère également des mesures écofiscales pour diminuer le stationnement et favoriser le réinvestissement dans les services d'autopartage ou vélopartage, Bixi par exemple.

240

Rapidement, certification : on suggère également d'intégrer au projet une norme de certification, que ce soit écodistrict, c'est des sujets qui ont été abondamment discutés, ou, également, le modèle d'écoquartier, la charte française des écoquartiers.

245

Donc, le fait d'avoir des indicateurs puis de se mesurer à l'international, ça permet de révéler où nous avons fait des bons coups, où est-ce qu'il y a peut-être des faiblesses, des lacunes, et où est-ce qu'on doit corriger le tir. Donc, c'est peut-être une contrainte au point de départ, mais ça peut devenir, au contraire, une ambition et une source de dépassement.

250

Conclusion : on croit que le projet d'écoquartier Lachine-Est peut devenir un projet pilote exemplaire à Montréal, autant dans son processus de création, de réalisation que dans sa dynamique future. Puis à ce moment-ci, compte tenu que la vision, les intentions sont présentes, ce qu'on croit le plus important, ce qu'on suggère aux acteurs, c'est vraiment prendre le temps de faire les bons plans de conception pour placer les éléments techniques importants – transport et cohabitation, aménagement, économie – pour soutenir cette vision ambitieuse.

255

En terminant, simplement pour vous dire qu'avec le bon dialogue qui est déjà en place depuis quelques années, nous, de notre côté, on va continuer à supporter, encourager tout au long des prochaines phases de développement le dialogue soutenu, la collaboration, et que ce soit par l'organisation de conférences, d'activités citoyennes, de... ou d'opinions, également, sur des activités comme aujourd'hui. Donc, simplement, c'est pour vous exprimer notre soutien.

260

LA PRÉSIDENTE :

265

Alors, merci, monsieur Corriveau.

M. MATHIEU CORRIVEAU :

270 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

275 C'était très clair, très précis. Vous avez dépassé d'une seule minute, ce n'est pas, hein, c'est vraiment impeccable.

M. MATHIEU CORRIVEAU :

280 Merci de votre indulgence.

LA PRÉSIDENTE :

285 Dans le document qui a été soumis, évidemment, vous l'énonciez déjà qu'il s'agissait d'un projet à appuyer.

M. MATHIEU CORRIVEAU :

290 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

 Dans le contexte de l'urgence climatique dont vous nous entretenez...

M. MATHIEU CORRIVEAU :

295 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

300 ... quel serait l'ajustement le plus important pour vous? Parce que vous proposez plusieurs recommandations, mais quel serait l'ajustement capital dans le contexte de l'urgence climatique?

M. MATHIEU CORRIVEAU :

305 Moi, c'est sûr que j'ai le devoir de m'exprimer au nom de la Coalition en représentant les opinions de la majorité de nos membres.

310 Donc, assurément, je crois que les axes ou les thématiques de transport et les thématiques d'écohabitation, c'est-à-dire les matériaux et les choix de design qu'on fait... sont des choix qui sont très coûteux en termes de coûts, sont des choix qui font en sorte qu'on met en place des infrastructures, et ces infrastructures vont perdurer pour 100, 120, 150 ans.

315 Donc, l'idée principale, c'est, dès la phase de conception, c'est de faire les choix qui vont influencer les facteurs pour la carboneutralité à long terme.

LA PRÉSIDENTE :

320 Et dans vos recommandations, toujours dans le document que vous nous avez soumis, au point 5, et je vous rappelle que le point 5, c'est « *Au-delà de l'abordabilité du logement, celle du mode de vie* »...

M. MATHIEU CORRIVEAU :

325 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

330 ... vous recommandez en 5.3) : « *Qu'un suivi soit fait afin d'évaluer le coût de la vie associé aux nouveaux développements, en tenant compte du coût des logements, mais aussi de celui associé au transport.* »

M. MATHIEU CORRIVEAU :

335 Alors, on peut exiger davantage.

LA PRÉSIDENTE :

340 Pourquoi on fait ça puis comment on fait ça?

M. MATHIEU CORRIVEAU :

345 O.K. Donc, pour l'acheteur normal d'une propriété qui se présente pour obtenir son hypothèque, le coût d'achat initial est souvent un critère rapide de décision.

 Par contre, le coût d'achat initial n'est pas représentatif du coût de vie ou pendant la durée de vie que le citoyen aura à déboursier.

350 Donc, l'idée, c'est de pouvoir monter des études pour démontrer qu'effectivement, il y a peut-être certaines options qui vont augmenter légèrement le coût d'achat, mais pour générer des retombées à long terme très bénéfiques pour les citoyens, citoyennes, et par la bande, également, pour la Ville. Et c'est de pouvoir donner des outils aux citoyens pour jauger de ces aspects-là.

355

LA PRÉSIDENTE :

360 O.K. Donc, ça peut devenir un argument, un élément de communication, un argument pour convaincre, donc on peut l'utiliser de différentes façons?

M. MATHIEU CORRIVEAU :

365 Un élément important pour mettre... pour faire réaliser aux citoyens que si on fait un quartier plus dense, par exemple, parce que c'est un choix qu'on fait, dans leur futur, pour eux-mêmes, pour leurs enfants, plutôt que d'avoir des déplacements de cinq kilomètres à chaque jour pour aller porter des enfants à l'école primaire, ce sera peut-être un demi-kilomètre, et que ça va diminuer les coûts ou peut-être éviter d'avoir besoin d'une voiture.

370

Donc, l'aménagement doit faire comprendre aux citoyens qu'il faut faire des choix d'équilibre entre certains facteurs d'aménagement, certains facteurs de transport pour optimiser leur qualité ou... et là, on parle de qualité ou de bénéfices économiques des citoyens.

375

LA PRÉSIDENTE :

Bien. Merci.

– Arlindo, je pense que tu avais ... une question ou deux?

380

M. ARLINDO VIEIRA, commissaire :

Ah, oui. Vous avez mentionné qu'il fallait planifier dès le début la construction d'un pont sur le canal Lachine...

385

M. MATHIEU CORRIVEAU :

Oui.

LE COMMISSAIRE :

390 ... et une emprise, réserver une emprise dans l'axe nord-sud pour une deuxième ligne de tramway.

M. MATHIEU CORRIVEAU :

395 Oui.

LE COMMISSAIRE :

400 Je comprends votre idée de véritable réseau régional.

M. MATHIEU CORRIVEAU :

Oui. Une amorce de réseau régional.

LE COMMISSAIRE :

405 Oui. Est-ce que, d'abord, c'est essentiel, selon vous, pour le succès de l'écoquartier?

M. MATHIEU CORRIVEAU :

410 Oui.

LE COMMISSAIRE :

415 Et où est-ce qu'elle serait située, cette emprise-là?

M. MATHIEU CORRIVEAU :

420 O.K. C'est essentiel pour la raison suivante : c'est que nous sommes dans un monde
mondialisé, où les échanges sont très importants, donc on ne peut pas vivre dans un quartier fermé.

Pour qu'un quartier soit dynamique, qu'il évolue, il faut qu'il soit connecté aux quartiers
environnants et également au quartier central de la Ville de Montréal dans notre contexte à nous.

425

Donc, effectivement, il faut le prévoir dès le point de départ, cet aspect de connexion et de
connectivité, je dirais, avec les quartiers environnants.

Un autre exemple qu'on peut illustrer, c'est que si on a un quartier exemplaire qui, vraiment,
430 atteint une cible de 98 % d'ici 20 ans, en soi, c'est une chose excellente, mais si le quartier à côté,
Dorval ou les autres quartiers vers Dollard-des-Ormeaux, et caetera, ne font pas d'efforts, bien,
dans 20 ans, on va tous respirer les mêmes gaz à effet de serre.

Donc, on a une approche systémique, c'est-à-dire que si on veut faire un quartier
435 exemplaire, ce quartier-là doit réussir en lui-même, doit réussir avec d'autres quartiers autour, qui
vont également réussir. Dans ce sens-là, on se doit d'être connectés aux autres quartiers
environnants.

LE COMMISSAIRE :

440

Un peu un complément. Comme vous savez, ce n'est pas prévu comme tel dans le PPU :
quelles conséquences ça peut avoir dans tout le projet? Ça serait, où l'emprise, comme telle?
Qu'est-ce que ça a comme conséquences après?

445

M. MATHIEU CORRIVEAU :

450 Oui. Donc, là il y a... techniquement, il y a les gens du GRAME qui sont beaucoup plus approfondis que moi, qui vont passer dans quelques minutes.

C'est sûr qu'il y a déjà une ancienne voie ferrée qui peut être exploitée, par exemple, et l'idée, c'est, à partir de la 32^e Avenue, de rejoindre le centre-ville de la station Vendôme rapidement.

455

Et c'est important que ce soit imaginé dès le point de départ de l'aménagement de l'écoquartier. Et pas seulement pour l'écoquartier dans ce cas-ci, mais également pour le bénéfice des autres citoyens de Lachine.

460

LA PRÉSIDENTE :

Luba.

LE COMMISSAIRE :

465

Merci.

Mme LUBA SERGE, commissaire :

470

Moi, je vais revenir à votre première... votre premier point : la boucle énergétique, le réseau thermique.

M. MATHIEU CORRIVEAU :

475

Oui.

LA COMMISSAIRE :

480 Vous proposez une société mixte. Il y a beaucoup de groupes qui parlent de ça. J'aimerais
comprendre comment ça se fait. Alors, nous avons des grands terrains avec différents propriétaires;
est-ce que c'est une boucle pour l'ensemble de l'écoquartier? Est-ce que c'est une série de
boucles? Est-ce que la société mixte est propriétaire? Comment ça fonctionne?

485 **M. MATHIEU CORRIVEAU :**

O.K. Encore là, je vais laisser les gens du GRAME aller beaucoup plus loin dans ces
questions techniques là.

490 Nous, on est beaucoup plus dans la promotion générique des idées, et par contre, si je peux
donner un bref élément de réponse : techniquement, qu'il y ait une, deux ou trois ou quatre boucles,
les ingénieurs spécialistes pourront déterminer qu'est-ce qui convient le mieux pour l'écoquartier.

495 Maintenant, sur le plan de la gestion de la... la gestion financière du projet, et caetera, on a
un historique dans nos sociétés nord-américaines très capitalistes où ce sont les sociétés privées
qui, souvent, vont maintenir, mais là, il y a lieu à explorer des nouvelles avenues pour les incorporer
progressivement.

500 Donc, je ne suis pas... comme vous avez dit au point de départ, la Ville de Montréal pourra
décider en fonction des contraintes légales, en fonction de d'autres paramètres. Nous, on suggère
qu'il faut investiguer ces moyens-là pour que... qu'on *bénéficie*, qu'on puisse bénéficier en tant que
population d'une gestion communautaire qui est un peu plus présente que traditionnellement.

LA COMMISSAIRE :

505 O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

510 Merci beaucoup. C'est tout le temps qu'on avait pour vous. Merci d'avoir pris le temps de
venir discuter avec vous.

M. MATHIEU CORRIVEAU :

515 Oui. Avec plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

520 Bonne fin de journée.

**M. ANDRÉAS LOUIS ET Mme MARION MOREL
GRAMÉ**

525 Alors, maintenant, j'invite Andréas Louis et Marion Morel.

Alors, bienvenue.

530 **Mme MARION MOREL :**

Merci.

M. ANDRÉAS LOUIS :

535 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

540 Merci beaucoup de venir le temps de venir discuter avec nous. Je vous rappelle, bien sûr, que vous avez 10 minutes. Avez-vous besoin que je vous fasse un petit signe lorsqu'il reste deux minutes?

Mme MARION MOREL :

545 Hum, hum.

M. ANDRÉAS LOUIS :

550 Éventuellement, oui.

LA PRÉSIDENTE :

555 D'accord. Alors, je le ferai avec plaisir. Donc, nous vous écoutons.

M. ANDRÉAS LOUIS :

560 Merci. Merci de l'organisation, déjà, de l'OCPM, puis de tout le travail qui a été fait sur le PPU. Le GRAME voulait déjà saluer tout ça. Donc, le GRAME, c'est un OBL en...

LA PRÉSIDENTE :

Pouvez-vous parler un peu plus fort, s'il vous plaît?

565 **M. ANDRÉAS LOUIS :**

Le GRAME, c'est un OBL...

LA PRÉSIDENTE :

570 Voilà.

M. ANDRÉAS LOUIS :

575 ... en environnement qui agit depuis une trentaine d'années à Lachine, qui est très actif, qui a déjà participé à la première consultation sur le PPU de Lachine-Est.

580 Nous, l'axe qu'on a repris, bien, qui vient un peu faire l'écho avec la présentation juste avant, c'est qu'on a un objectif, j'ai mis parmi d'autres parce qu'il y en a d'autres, mais en tout cas, il y a un objectif qui est quand même commun, qui est approuvé et qui est non négociable, entre guillemets, c'est la carboneutralité en 2050.

 Et ça tombe bien, parce que Lachine-Est, c'est un quartier qui va être achevé à peu près d'ici 2050, et qui, donc, va perdurer pour au moins un siècle d'ici là.

585 Donc, ça, ça veut dire que le quartier de Lachine-Est, il a un devoir de compatibilité avec un monde carboneutre, il doit être un écoquartier carboneutre, et ça tombe bien aussi parce qu'on bâtit un quartier de A à Z, et ça, c'est vraiment une occasion unique dans un contexte urbain comme une ville de Montréal déjà majoritairement construite. Donc, c'est une opportunité à ne pas rater.

590 Et ensuite, pour notre approche, pour tout le reste du rapport, on s'est appuyés sur les recommandations du GIEC, et plus récemment du Comité consultatif sur les changements climatiques qui a publié un rapport en début de semaine sur l'aménagement urbain du territoire, et avec l'approche réduire, transférer puis améliorer.

595 Donc, premièrement, sur la partie de la mobilité. Donc, toujours avec cette approche-là d'éviter, transférer puis réduire, la première chose à faire, c'est d'éviter le plus possible tous les déplacements longs ou en véhicule parce qu'on sait très bien tout ce que le système de dépendance

à l'auto solo peut causer comme problèmes, et, en fait, collectivement, on n'a aucun intérêt à bâtir un quartier qui nous rende dépendants de l'auto solo.

600

Donc, notre première recommandation, ce serait de faire un plan local de déplacement à l'image de certains arrondissements qui l'ont déjà fait, et puis ça pourrait être fait de manière consultée pour qu'il y ait le plus de parties prenantes qui puissent donner leur avis sur ce que devraient être les déplacements au sein du quartier.

605

Ensuite, on a remarqué que la densité avait été doublée par rapport au seuil minimal du PMAD. Ce n'est pas quelque chose de négatif, absolument pas, c'est même très bénéfique pour les transports collectifs, les transports actifs et le dynamisme du quartier.

610

Par contre, nous, on estimait qu'il pouvait y avoir un manque d'emplois, d'écoles et de services de façon générale par rapport à cette densité qui a été doublée.

615

Et donc, ça, ça va créer des déplacements à l'extérieur du quartier. Soit il faut renforcer les emplois, écoles et services au sein du quartier, soit il faut les mettre en lien avec les quartiers avoisinants.

620

Et puis ça, ça fait le lien avec notre deuxième section : il faut ensuite que ces déplacements qui vont être créés, il faut le plus possible qu'ils soient faits avec des transports collectifs ou actifs.

625

Donc, ça, c'est une condition, on va dire, une condition presque obligatoire du développement Lachine-Est, c'est un réseau structurant de transport collectif et actif, donc le tramway qui a déjà été appuyé par plusieurs études au sein de Lachine pour... comme transport collectif structurant, et puis aussi, bon nombre de transports actifs qui ont été plutôt bien représentés dans le PPU pour le coup.

Et ensuite, nous, on voulait aller plus loin avec deux autres types de recommandations plus en amont, par exemple avec des stratégies de commercialisation. Donc, les promoteurs pourraient

630 essayer de vendre ce quartier comme un quartier sans voiture, on va dire. Pas forcément sans
voiture, mais en tout cas, avec très peu de voitures pour essayer d'aller chercher des résidents qui
ne voudraient pas de voiture ou très peu, et donc, déjà, ça pourrait enlever une demande de
déplacements en véhicule.

635 On pourrait mettre en place aussi des choses comme les applications mobilité au sein du
quartier pour faciliter la connaissance des transports actifs et collectifs ou une carte de récompense
à l'utilisation des transports collectifs et actifs.

640 Et puis finalement, l'écofiscalité. Ce que je disais avant, c'est que le réseau structurant, en
fait, il est vraiment une condition du développement de Lachine, c'est-à-dire que s'il n'est pas en
place ou s'il n'est pas assez... s'il n'est pas développé ou s'il n'est pas assez performant, c'est
vraiment une contrainte au développement du quartier, c'est-à-dire qu'éventuellement, des
logements pourraient ne pas être construits s'il n'y a pas un réseau structurant de transport collectif
parce que ça pourrait faire saturer le quartier en nombre de résidents ou en manque de services et
d'emplois.

645 Et puis finalement, il va, de toute façon, rester des déplacements en véhicule. Donc là, le
but, c'est d'améliorer tous ces déplacements motorisés, donc avec des services d'autopartage et
de covoiturage entre résidents. Et autopartage, c'est type Communauto, par exemple, donc des
plateformes qui devaient être pensées et mises en place avant le... enfin, dès le début de
l'implantation du quartier.

650 Et puis pour les stationnements, le GRAME salue vraiment le fait qu'il y a une norme de
stationnement maximal qui a été mise en place. Si on veut réduire encore plus cette norme de
stationnement, il faut se baser sur les stationnements mutualisés le plus possible, qui peuvent
permettre de réduire ça, éventuellement payants, aussi, pour les entreprises.

655 Et puis dans un écoquartier qui doit être carboneutre en 2050, ça, ça veut dire que,
forcément, il n'y a que des véhicules électriques qui doivent circuler dans le quartier. Donc, en 2050,

100 % des stationnements devraient avoir, comment dire, les infrastructures pour recharger des véhicules électriques.

660

Ensuite, des mesures d'apaisement que je ne vais pas forcément détailler, et sinon, notre dernier point sur la mobilité, c'était de ne pas oublier le transport de marchandises, qui est quasiment absent, malheureusement, du PPU. Il y a des projets de vélo-cargo qui sont mis en place de plus en plus, maintenant, à Montréal, dans le centre-ville, surtout. Donc, un nouveau quartier, c'est vraiment l'occasion de les développer.

665

Et finalement, si un tramway est choisi pour le transport collectif structurant, ce serait vraiment une occasion à ne pas manquer de l'utiliser pour faire du transport de marchandises, donc avec le tram-cargo.

670

Mme MARION MOREL :

Maintenant, on va aborder le thème de bâtiments durables et quartier durable. Et le premier objectif, donc, de ce volet, ça va être d'atteindre un bilan énergétique optimal et de réduire nos émissions de gaz à effet de serre dans, toujours, ce même but d'atteindre la carboneutralité en 2050.

675

Ces objectifs...

680

LA PRÉSIDENTE :

Pouvez-vous penser à parler un peu plus fort, s'il vous plaît?

Mme MARION MOREL :

685

Pardon. Excusez-moi.

LA PRÉSIDENTE :

690 Merci.

Mme MARION MOREL :

695 Pour atteindre ces objectifs, on a besoin de critères ambitieux et concrets, et d'un cadre que peuvent nous donner des certifications qui existent déjà en attendant, peut-être, une charte montréalaise des écoquartiers.

700 C'est pour ça qu'on recommande que toutes les nouvelles constructions de ce secteur soient certifiées bâtiment net zéro, c'est-à-dire qu'il soit attesté qu'elles ne produisent pas plus... qu'elles ne consomment pas plus d'énergie qu'elles n'en produisent, et si ce n'est pas possible, d'obtenir des certifications Novoclimat 2.0 ou LEED.

705 Ces certifications, on les obtient forcément par une élimination des combustibles fossiles qui sont vraiment en voie de disparaître, et par conséquent, d'utilisation de sources d'énergies renouvelables alternatives, donc la géothermique a déjà été inventée, le solaire et, pourquoi pas, un système de boucle énergétique.

710 On va ensuite aborder le thème de conception durable et de construction, qui passent tout d'abord par une gestion optimale des matériaux et des ressources, le réemploi de matériaux, le recyclage des matériaux biosourcés, mais aussi l'importation de toits écologiques, des toits verts, notamment, qui drainent et qui régulent la température des bâtiments. On recommande que ces toits soient vraiment majeurs dans la construction de Lachine-Est, et donc que chaque bâtiment puisse accueillir une telle structure.

715 Toujours pour les mêmes bénéfices, un coefficient de biotope par surface minimal doit être fixé, et nous pensons qu'un seuil de 60 % pour les zones résidentielles et 30 % pour toutes les autres zones bâties sont des seuils convenables.

720 Pour ce qui est la gestion durable des matières résiduelles, nous pensons, tout d'abord, que ça passe par une réduction à la source, donc une incitation aux résidents de partager et de mutualiser leurs biens.

725 Et parmi toutes les solutions qu'on connaît déjà et qui sont mentionnées dans le PPU, en tant que... pour ce qui est de la gestion, l'une nous a particulièrement séduits, et c'est celle de collecte pneumatique souterraine, qui est, certes compliquée à mettre en place, mais qui est vraiment innovante et qui permettrait de vraiment réduire les gaz à effet de serre.

730 Pour ce qui est de la gestion durable de l'eau, tout d'abord, à l'échelle du quartier, comme on l'a dit précédemment, le verdissement va vraiment aider à drainer, mais aussi à traiter l'eau des ruissellements. Et pourquoi ne pas implanter des infrastructures comme le *Water Square* qu'on peut déjà observer sur le Plateau-Mont-Royal.

735 À l'échelle des bâtiments, on va recommander de retenir au moins 25 % des eaux usées et pluviales pour les réutiliser sur place pour remplacer l'eau potable notamment utilisée pour les toilettes, et économiser ainsi 40 % d'eau potable.

Maintenant, pour le volet verdissement...

LA PRÉSIDENTE :

740 Je vais vous... je dois vous dire que vous avez déjà dépassé votre 10 minutes. Donc, je vais vous donner deux minutes pour résumer tout le reste.

Mme MARION MOREL :

745 O.K. Excusez-nous.

Donc, les deux premiers... les deux principaux objectifs pour ce volet, ça va être l'augmentation de l'indice canopée, qui est proche de 10 %. Il va falloir l'augmenter à 25 %, principalement.

750 Et pour la biodiversité, donc, toujours cette vision de verdissement, multiplier les petits espaces verts, les connecter entre eux et augmenter la résilience en implantant des zones sauvages.

M. ANDRÉAS LOUIS :

755 Il nous reste juste une... enfin, deux diapositives que je vais faire très brièvement.

Même si on atteint la carboneutralité, il faudra s'adapter de toute manière au climat futur qui va changer. Donc, ça, ça passe par la lutte face aux îlots de chaleur urbains, donc végétalisation, perméabilité des sols ou des albédos plus... des matériaux plus blancs.

760 Et finalement, toutes ces mesures de verdissement vont peut-être amener à l'écogentrification, qu'il faudra éviter. Donc, pour ça, il faut mettre des normes minimales de logements sociaux et abordables de 20 %.

765 Et notre toute dernière diapositive qui fait écho, aussi, avec la présentation d'avant, c'est qu'avoir des objectifs chiffrables et chiffrés, c'est au moins une nécessité pour voir si on remplit vraiment les critères d'un écoquartier ou pas, puis en plus, ça peut nous permettre de suivre ensuite ces critères dans le temps.

770 Donc, on pourrait appliquer un label déjà existant ou, au moins, s'en inspirer, donc par exemple, en France, celui français ou celui américain.

775 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

780 **Mme MARION MOREL :**

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

785

Ce n'est pas drôle, hein, 10 minutes, on doit vraiment... mais rassurez-vous, nous avons quand même bien lu votre document et nous avons quelques petites questions, essayez d'y aller rapidement. Juste, d'abord, une question très générale : vous l'appuyez, le projet de PPU de l'écoquartier? Est-ce que vous diriez que vous l'appuyez?

790

Mme MARION MOREL :

Bien, dans...

795 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous êtes en faveur?

800 **Mme MARION MOREL :**

Dans l'ensemble, les projets et les objectifs marqués dans le PPU nous plaisent et nous... on soutient. Bien sûr.

805

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Et qu'est-ce qui est le plus important pour vous et... question à deux volets : qu'est-ce qui est le plus important pour vous et quelle serait la priorité d'ajustement?

810

M. ANDRÉAS LOUIS :

Si on se place dans, comment dire, dans l'objectif d'urgence climatique, si on fait un inventaire de gaz à effet serre dans le quartier, c'est très simple. Il y a deux sources qui sont quasiment à égalité : c'est les voitures et les bâtiments.

815

Donc, les bâtiments, comme il y a une nouvelle norme qui va être appliquée, de devoir, comment dire, éliminer les combustibles fossiles, c'est quasiment quelque chose qui va être éliminé, qui ne va plus exister, cette source-là.

820

Donc, c'est dire que la priorité, c'est vraiment sur les... la mobilité de façon générale, puis en particulier, l'auto solo.

LA PRÉSIDENTE :

825

Parfait. Et dans le document que vous nous avez soumis, vous parlez, à la recommandation numéro 6, évidemment, de solutions multiples et variées pour le transport. Et donc : « [...] le développement d'un transport [...] structurant qui se doit d'être un tramway en priorité. » Pourquoi « un tramway en priorité »?

830

M. ANDRÉAS LOUIS :

Parce que la différence d'une ligne de bus, c'est une infrastructure qu'on construit, et donc qu'on va devoir rentabiliser et qui est sur place. Une ligne de bus, on peut l'enlever d'une année sur

835 l'autre, alors qu'un tramway, à partir du moment où il est installé, on doit l'entretenir, on doit le rentabiliser, et c'est vraiment structurant à ce niveau-là.

840 En plus de ça, il y a déjà une emprise de tramway historique à Lachine, ça a été appuyé par plusieurs études qu'on a mises dans nos sources, qui ont été faites par le GRAME, par Imagine Lachine-Est, et caetera.

LA PRÉSIDENTE :

845 Et est-ce que ce sera suffisant, le tramway?

M. ANDRÉAS LOUIS :

850 Absolument pas. C'est pour ça qu'on parle d'un réseau structurant et, en fait, on insiste plus sur le côté réseau structurant que transport collectif. Il faut qu'il y ait des alternatives vers toutes les directions, donc pas uniquement dans le centre-ville. Il faut aussi qu'il y ait des liens vers les quartiers avoisinants. Donc, c'est une des conditions principales, mais ce n'est absolument pas la seule.

LA PRÉSIDENTE :

855 Et à quoi pensez-vous comme alternative le plus spontanément possible?

M. ANDRÉAS LOUIS :

860 Bien, on a évoqué, par exemple, des navettes électriques autonomes qui pourraient être développées au sein du quartier. Et sinon, ça pourrait être tout simplement... bien, à très court terme, ça peut être le renforcement des alternatives déjà existantes, donc un renforcement des bus et éventuellement des trains.

865 Et à plus long terme, bien, ces bus devront être hybrides ou électriques. Ça, c'est sûr et certain.

LA PRÉSIDENTE :

870 En parlant du train, en fait, on entend beaucoup parler de la gare du canal, la gare du canal qui est là, théoriquement, de manière temporaire. Beaucoup souhaitent qu'elle soit permanente, mais en même temps, on ne nous parle jamais, jamais, jamais de discussions pour utiliser la voie ferrée du Canadien Pacifique. Quelle est votre opinion là-dessus?

875 **M. ANDRÉAS LOUIS :**

Sincèrement, là-dessus, j'avoue que je n'ai pas d'opinion parce qu'on n'a pas assez étudié ce côté-là. Je ne pourrais pas vous répondre.

880 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Une dernière question avant de passer la parole à ma collègue. Concernant la décontamination des sols, vous parlez de phytoremédiation. Évidemment, je suis moins spécialiste que vous, mais en fonction de ce que je sais, c'est très, très long.

885

Mme MARION MOREL :

C'est une méthode qu'on a trouvée, qui nous semble bonne. Pourtant, on n'a pas... personnellement, je n'ai pas les connaissances nécessaires à ce sujet-là pour plus vous en parler.
890 C'est vrai que peut-être pour ce projet-là, c'est peut-être un petit peu trop sur le long terme, mais c'est un moyen qu'on voulait quand même appuyer.

895 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Très bien. Merci beaucoup.

– Luba.

900 **LA COMMISSAIRE :**

Quand vous parlez de carboneutralité, vous avez de la boucle énergétique, alors peut-être que je vais vous poser un peu la question comment ça fonctionne, mais vous reconnaissez aussi que les solutions que vous proposez peuvent facilement être... paraître fort coûteuses.

905

Une des choses que vous proposez, c'est des outils fiscaux. Peut-être, vous pourriez élaborer un peu. D'un côté, j'aimerais connaître un petit mieux, comprendre un peu mieux comment cette boucle ou les boucles énergétiques pourraient fonctionner – qui les gère, qui est propriétaire – et l'autre, quels genres d'outils vous proposez? C'est quoi, ces outils fiscaux, qui pourraient être mis en place, qu'on pourrait mettre en place?

910

Mme MARION MOREL :

Alors, pour les boucles énergétiques, c'est des systèmes qu'on retrouve déjà, comme on l'a dit précédemment, dans plusieurs villes et quartiers avoisinants, notamment à Ottawa, avec le quartier Zibi, qui va, lui, utiliser la chaleur qui sort d'une usine, donc l'activité industrielle.

915

C'est pour ça qu'on a voulu l'appuyer, c'est parce qu'il nous semblait envisageable pour ce secteur-là d'utiliser, donc, des sources de chaleur externe, comme des usines ou des activités industrielles, mais ça peut être aussi la chaleur dégagée des eaux grises, des égouts.

920

Donc, ça peut vraiment prendre sa source à plusieurs niveaux différents et la boucle peut vraiment prendre un aspect différent à ce niveau-là, et c'est pourquoi on n'a pas forcément réfléchi

925 en détail à quelle source d'énergie, quelle source de chaleur serait utilisée, mais voilà, ça va beaucoup dépendre de ceci.

930 Et pour ce qui est d'à qui cela va appartenir, il y a forcément une discussion qui doit se mettre en place avec Hydro-Québec pour voir comment on peut redistribuer cette énergie, mais voilà : ce n'est pas des choses qu'on a encore forcément réfléchi en détail.

LA COMMISSAIRE :

Et les outils, la façon... comment est-ce que le financement...

935 **M. ANDRÉAS LOUIS :**

Sur les outils fiscaux?

LA COMMISSAIRE :

940 Les outils fiscaux que vous proposez, ça serait quoi? Est-ce qu'il y a des exemples?

M. ANDRÉAS LOUIS :

945 Oui. Par exemple, il y a le principe des en-lieux de stationnement, c'est-à-dire que les promoteurs, aujourd'hui, doivent payer une case de... enfin, payer la construction de cases de stationnement en souterrain.

950 Et donc, un en-lieu de stationnement, c'est qu'au lieu de construire ces cases de stationnement là, ils vont économiser cette construction qui ne va pas avoir lieu et ils vont mettre une partie de cet argent-là dans une sorte de financement qui, ensuite, va être redistribué aux résidents pour leur faire des remises sur leur carte de transport collectif ou sur un service d'autopartage.

955 Et donc, ça, ça veut dire que le promoteur, finalement, n'a pas à déboursé une somme
moindre par rapport à ce qu'il devait dépenser initialement, tout autant que le résident a un
appartement qui lui revient moins cher vu qu'il n'a pas de place de stationnement, et en plus de ça,
a une remise sur ses transports collectifs ou autres.

LA COMMISSAIRE :

960

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

965

C'est ce que vous appelez le « en-lieu de stationnement », c'est ça?

M. ANDRÉAS LOUIS :

970

Exactement, oui.

LA PRÉSIDENTE :

975

Et est-ce que ça s'applique à tous les types d'immeubles, par exemple un immeuble où il y
a à la fois du privé, du social, du abordable? Est-ce que c'est le même principe?

M. ANDRÉAS LOUIS :

980

Je ne pourrais pas vous répondre en détail, mais ça s'applique surtout sur les... à partir du
moment où il y a un stationnement souterrain, parce que c'est là où ça coûte le plus cher, et... je
ne pourrais pas vous répondre plus que ça.

LA PRÉSIDENTE :

985

O.K. Merci beaucoup.

– Arlindo?

LE COMMISSAIRE :

990

Je voudrais dire, dans un mémoire aussi... je dirais aussi dense, aussi riche que le vôtre, il est impossible de relever ici, nous n'avons pas le temps de relever ici différents aspects, mais il y en a un qui m'a interpellé, je vous laisse deviner pourquoi, c'est la question de la nécessité d'avoir une mixité générationnelle. À part la mixité sociale, et caetera. Comment... qu'est-ce qu'on doit faire pour s'assurer d'avoir cette mixité générationnelle, donc qu'il y ait des aînés?

995

Mme MARION MOREL :

Alors, ce n'était pas... c'était plus dans... de pouvoir accueillir toute génération qu'on a émis cette recommandation. Donc, ça passe par l'implantation de services pour les aînés, de mobilier urbain pour les aînés, de, je n'ai pas le terme précis, mais de logements pour les aînés. Pas forcément avoir une mixité, mais pouvoir accueillir ces personnes-là sans problème. C'était plus ça, notre point. C'est ça.

1000

LE COMMISSAIRE :

1005

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

1010

La capacité d'accueil. O.K.

LE COMMISSAIRE :

1015

Ça va.

LA PRÉSIDENTE :

1020

Ça va?

– Vous avez été extrêmement efficace avec nos questions.

– Alors, est-ce que tu as une dernière question?

LA COMMISSAIRE :

1025

Non, ça va. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1030

Alors, moi, j'en avais une que j'avais gardée quand même. Alors, comme il me reste deux minutes, une de vos recommandations, c'est de : « *S'assurer que les terrains soient décontaminés en privilégiant des moyens in situ et écoresponsables avant la construction des projets, et garantir une transparence vis-à-vis des propriétaires, futurs propriétaires et autorités publiques [...]* ». Comment on fait pour assurer ça, une transparence?

1035

Mme MARION MOREL :

1040

Eh bien, ne pas... vérifier si le terrain est contaminé, et dans le cas d'un achat ou d'une transmission de propriété, toujours être transparent par rapport à cette contamination, si elle existe, pour pouvoir procéder à une décontamination.

LA PRÉSIDENTE :

1045

Mais on compte sur qui pour faire ça?

Mme MARION MOREL :

1050

Les promoteurs, les constructeurs, j'imagine.

LA PRÉSIDENTE :

1055

O.K. Très bien. Merci beaucoup, beaucoup, beaucoup d'avoir pris le temps de venir discuter avec nous.

M. ANDRÉAS LOUIS :

1060

Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

Je sais qu'on vous a pressés, mais c'est la règle, 10 minutes, 10 minutes.

1065

Mme MARION MOREL :

Pas de problème. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1070

Alors, merci. Bonne fin de journée.

M. ANDRÉAS LOUIS :

1075

Merci.

LA COMMISSAIRE :

1080

Merci.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE
Imagine Lachine-Est

1085

LA PRÉSIDENTE :

Alors, j'invite maintenant Jean-François Lefebvre.

1090

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Donc, quand vous voudrez.

LA PRÉSIDENTE :

1095

Alors, je vous rappelle les règles : 10 minutes, bien sûr. Avez-vous besoin que je vous fasse un petit signe?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1100

Non, j'ai un chronomètre qui est parti.

LA PRÉSIDENTE :

1105

Vous avez un chronomètre, très bien. Assurez-vous de parler tout près du micro...

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1110

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1115

... pour qu'on vous entende bien. Et encore une fois, je répète, puisque vous étiez là, mais quand même : on a lu le document que vous avez soumis. Alors, nous vous écoutons.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1120

Oui, bien, d'ailleurs, la présentation va... Oupelaï. Excusez. Excusez, monsieur le technicien. Ce n'est pas dans le temps. Les flèches ne fonctionnent pas. Ah! Parfait. Bon. Comme on dit, c'est reparti. Voilà. Bon, donc, on y va.

1125

Premièrement, nous appuyons fortement l'adoption du PPU. Je pense qu'il faut... tous mes collègues avant, c'était clair qu'ils l'appuyaient, mais je pense que ça vaut la peine de dire à quel point on a été comme estomaqués de remarquer la différence entre ce qu'il y avait comme projet il y a quatre ans puis... Et, en fait, c'est même, je dirais, la preuve de la pertinence et de l'efficacité d'une institution comme l'OCPM et le reste du... le fait d'avoir été même plus loin dans le processus participatif entre les deux consultations de l'OCPM.

1130

Bon. Donc, à cet égard-là, on n'a pas nommé tous les gains parce que, justement, l'accent a été mis sur qu'est-ce qu'on pouvait encore améliorer. Donc... Puis c'est pour ça que je passe quand même très vite sur celle-ci, mais juste comme exemple, en termes d'espaces verts, c'est significatif, qu'est-ce qui est amené.

1135 Souvent, on parlait de Griffintown, on avait oublié une école : bien, là, on a un centre sportif puis une école qui sont déjà prévus. Est-ce que c'est suffisant, c'est à voir, mais on a fait déjà beaucoup, beaucoup de pas dans la bonne direction.

1140 Puis patrimoine industriel, je n'en parle pas, mais juste pour dire qu'on appuie justement tout ce qui a été fait comme efforts dans ce sens-là.

Bon. J'ai plein de recommandations. Ça, vous les avez, je ne vais pas les relire.

1145 On a rajouté une, par contre, ici, qui va être, pour laquelle j'ai mis une diapo spécifique. Le premier, la recommandation, c'est que s'il y a une lacune dans le projet de PPU, c'est de rester avec le terme de mode transport structurant sans oser le nommer.

1150 Je vais m'oser à une allégorie : c'est comme si, pendant deux ans, on disait qu'on a besoin d'un vaccin, mais que parce qu'il y a des antivaccins, personne n'ose prononcer le mot. Imaginez où on serait aujourd'hui si personne n'avait eu le courage de dire « c'est un vaccin que ça prend ».

1155 Mais là, c'est un tramway que ça prend. Et c'est clair, et ça, ce n'est pas pour rien, c'est que, bon, j'enseigne au département d'études urbaines de l'UQAM, notamment la planification des transports. Il y a le principe, au bon endroit, que monsieur Gagnon va élaborer davantage, mais c'est le mode qui correspond exactement au besoin qui est là.

1160 Et l'autre élément, tous les travaux, notamment, de Jeffrey Kenworthy, chercheur international, ont montré que c'est le transport sur rails qui est structurant ; jamais, jamais le transport par autobus.

1160 Et là, ça m'amène, il y a un correctif, quand même, à faire par rapport au PPU, où c'était basé... je pense que c'est le plan d'aménagement qui utilisait la règle du 500 mètres. C'était une erreur à l'époque, ça avait été fait en considérant un tramway comme si c'était le retour des tramways du passé qui étaient pris dans le trafic automobile, donc on n'avait pas considéré le

1165 tramway au-dessus d'une automobile, et c'est complètement dépassé par tout ce qui se fait actuellement.

Et je donne deux exemples. L'étude pour le tramway Côte-des-Neiges utilisait 750 mètres de traction modale, et Québec, donc, a un tramway qui a fait tout le processus et qui est maintenant en phase de construction, c'est 800 mètres qui sont utilisés. Donc, notre recommandation, c'est d'utiliser, pour la norme de stationnement, les normes maximales, utiliser 750 mètres d'une future ligne de tramway.

1175 Et là, c'est le deuxième constat. Je dis « d'une future ligne » : l'arrondissement de Saint-Laurent – là, je donne de l'existant – l'arrondissement de Saint-Laurent, dans sa réglementation, réduit les exigences de stationnement à proximité d'une future station de métro projetée.

Et on peut s'entendre que le tramway de Lachine, où on a actuellement 20 000 000 qui ont été accordés par le gouvernement pour les études de faisabilité et 800 000 000 mis de côté, est plus en avance que le prolongement de la ligne de métro.

1180 Donc, si l'arrondissement de Saint-Laurent considère que c'est justifié, et c'est justifié dans le sens que si on fait un quartier comme s'il n'y avait pas de tramway ou pas de métro, puis qu'après, on en met un, bien, désolé, on a manqué notre coup pour l'aménagement.

1185 Donc, si on a une bonne raison de penser que ça s'en vient, bien, on planifie pour sa venue, et en planifiant pour sa venue, il va venir. C'est la cohérence dans la planification.

Et il faut distinguer l'aire de redéveloppement. Donc, il y a l'aire... la tractation modale, c'est de combien les gens sont prêts à marcher pour se rendre jusqu'au mode de transport, alors que l'aire de redéveloppement, c'est... on parle de 500 mètres dans ce cas-ci pour un TOD comme ça.

1190 Ça veut dire qu'une station de tramway, on peut, de façon raisonnable, considérer qu'il y a un 500 mètres autour, que là, ça peut se redéveloppement de façon très, très dense. Donc, le

1195

promoteur va être moins intéressé à 700, à 800 mètres, investir, et ça, ça va avec aussi le deuxième enjeu où je peux compléter peut-être un collègue avant, donc la nécessité d'avoir une station au sud, parce qu'il est grand, l'écoquartier.

1200

Si vous êtes collé sur le canal de Lachine, vous commencez à être loin de la rue Victoria. Si vous avez une deuxième station de planifiée, même si elle arrivait un peu plus tard que la première, mais que c'est déjà pensé dans la conception, le message est très, très clair : toute la conception est faite en fonction d'un accès au tramway.

1205

La façon dont elle pourrait passer, c'est tout simplement la piste cyclable qui est prévue à l'est de la Dominion Bridge, tout simplement. Donc, il y avait la piste principale, ça serait là que ça serait logique. On n'a pas mis de photo spécifique là-dessus, on faisait court, mais un tram, ça prend beaucoup moins d'espace que même une voiture. J'ai des photos que j'ai pris en Europe où c'est incroyable comment ça peut être étroit pour passer une ligne.

1210

Donc, le transport de marchandises, on en a parlé, ça doit être prévu et intégré, donc planifié qu'il y aurait au moins un mini-hub, peut-être plus, donc un mini-centre de distribution des colis qui ferait en sorte que tous les colis à l'intérieur... et quand je dis « à l'intérieur », c'est l'écoquartier, mais on comprend que c'est un service qui va pouvoir desservir tous les quartiers environnants, de Saint-Pierre jusqu'à la 32^e Avenue.

1215

Donc, le concept d'en-lieu de stationnement, ça a été bien expliqué par mon prédécesseur. Je passe vite. On vient de sauver quelques secondes.

1220

Et une recommandation, donc on appelle ça du *just on time*, vous avez reçu une feuille tout à l'heure. On avait fait une demande à Mobilité électrique Canada il y a quelques jours, mais avec des vacances, la réponse m'est arrivée cet après-midi.

Donc, la question, c'était aux experts en véhicules électriques : qu'est-ce que vous recommandez? Et ils sont très, très, très clairs : pour le stationnement résidentiel, c'est 100 % des

1225

cases de stationnement qui doivent être prêts pour la recharge. Et « prêts pour la recharge », ils le précisent bien, c'est d'avoir le système de filage électrique qui fait en sorte que ça ne sera pas coûteux, rajouter des bandes de recharge après.

1230

On ne dit pas d'avoir des bornes tout de suite, mais il faut prévoir tout de suite le prêt-à-la-recharge à 100 % pour le résidentiel et... puis comme on parle vraiment d'un écoquartier modèle, j'irais dans le 40 et le 20 % pour les espaces de travail dans le maximum de leur scénario.

LA PRÉSIDENTE :

1235

Votre chronomètre vous dit qu'il vous reste une minute.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1240

Pourtant, j'ai 8 minutes et 8 secondes. Je l'ai repris quand on avait changé le... de toute façon, on avance bien.

1245

Le seuil de performance zéro émission que l'arrondissement l'applique rapidement... en fait, ça serait très triste d'avoir quelques bâtiments qui se construisent au gaz naturel dans la prochaine année, juste avant que... puis je parle en dehors, pas juste dans l'écoquartier.

1250

J'ai une diapo que je n'ai pas mise, mais que j'aurais appelée « Les écoquartiers de Lachine ». C'est qu'il ne faut pas faire juste un écoquartier modèle et laisser se faire la même façon à quelques coins de rue.

Donc, il faut que ça devienne une façon de faire le développement qui s'applique partout, et notamment avec les réseaux thermiques urbains dont on a parlé.

Et pour terminer, ça va prendre un processus d'évaluation en continu. Si on avait voulu se faire certifier avec le programme américain puis avec le programme français – EcoDistricts étant le

1255

programme américain, mais nord-américain, en passant –, la qualité de l'écoquartier de Lachine-Est aurait fait qu'il serait capable d'être certifié dans les deux programmes.

1260

Par contre, il aurait été inadmissible tout simplement parce qu'on n'a pas adopté des objectifs en début de parcours quand les gens se rencontraient. Donc, c'est quand même intéressant de ce point-là.

1265

Dorénavant... tout le projet est parfait dans le processus, mais il manque juste d'intégrer des objectifs, et là, à ce stade-ci, ça serait question de voir, puisqu'on va créer une charte montréalaise en prenant l'expérience des écoquartiers, ici, Louvain-Est et d'autres, on a regardé qu'est-ce qui se passe ailleurs, et notamment au niveau de la démarche et des quatre étapes, on recommande le label français.

1270

Par contre, au niveau de la grille, nous sommes Nord-Américains, donc la grille française, c'est plusieurs pages pour pouvoir voir un ensemble de listes de mesures. La grille américaine, c'est l'équité, la résilience, la protection du climat face à la place, la prospérité, la santé, connectivité, infrastructures vivantes et les ressources.

1275

Et toutes les mesures découlent, ça fait des tableaux, c'est très synthétique, donc on aurait intérêt à ne pas délaissier nos... ce que... En passant, c'est un monsieur de Vancouver qui a créé la grille à appliquer aux États-Unis ainsi qu'à Vancouver et Toronto.

1280

Donc, ça, c'est juste des exemples pour dire qu'elle a l'avantage de montrer aussi l'impact sur l'équité, l'impact de chacune des mesures, ce qu'on ne fait pas dans la grille française.

Voilà. C'est terminé.

LA PRÉSIDENTE :

1285

Bien. Merci beaucoup. Juste une question sur la certification, justement. Je ne l'avais pas prévue, mais vous avez dit « oui, mais ce ne serait pas nécessairement certifié parce que les objectifs n'ont pas été intégrés dès le début ». Mais le PPU n'est pas encore approuvé, donc c'est toujours le temps?

1290

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Bien, en théorie. En pratique, c'est que les deux programmes de certification, ils demandent... quand les groupes font, justement, le processus de concertation, que les gens définissent des objectifs.

1295

Puis le côté merveilleux, bon, il y a des gens qui ont eu peur, peut-être, comme c'était novateur, d'adopter tout de suite des objectifs puis se sentir contraints, mais les programmes de certification, autant français qu'américain, vous êtes libre d'adopter les objectifs que vous voulez, en autant que vous respectez un ensemble d'enjeux.

1300

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Je comprends.

1305

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Mais il faut le faire au début de processus. Pas quand c'est autorisé, le projet.

1310

LA PRÉSIDENTE :

Là, il est trop tard?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1315

Bien, en théorie, peut-être que si on bougeait très vite puis qu'on disait qu'on adopte des objectifs, ça serait possible.

1320

J'avais déjà dit à certains moments que ça aurait été peut-être très cool, pardonnez l'expression, de se faire certifier avec les deux programmes et de savoir, comme ville, qu'est-ce qu'on trouve de bon et de mauvais à chacun en ayant fait la démarche.

1325

Mais ça, on a décidé que c'était peut-être complexe. Bon, bien, on peut... ça sera maintenant de prendre les informations qu'on a sur les programmes pour essayer de faire la meilleure charte montréalaise.

LA PRÉSIDENTE :

1330

Alors, j'ai une...

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Oui.

1335

LA PRÉSIDENTE :

1340

Une question puisque les autres, vous avez déjà répondu aux autres questions que j'avais. Votre objectif numéro 19, votre recommandation numéro 19 : « *Rendre la gare du Canal permanente et en fait un pôle intermodal.* » Mais la gare du Canal, il n'y a rien de sûr avec cette gare-là, hein ? C'est Exo, c'est une gare temporaire, le rail appartient au CP, donc il n'y a absolument rien de sûr. Qu'est-ce qu'on fait dans ce cas-là?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1345

Un, j'ai bien précisé que la colonne vertébrale, c'est le tramway.

LA PRÉSIDENTE :

1350

Oui.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1355

Par contre, c'est un gros plus. Ça dépend aussi du scénario. Ça a été mentionné par un prédécesseur, la ligne vers Lionel-Groulx, mais les études qui ont été commandées, donc par le RTM, ça comprend un scénario vers Angrignon, un scénario vers Lionel-Groulx puis un scénario vers le métro Vendôme.

1360

Nous considérons, dans notre analyse, que Vendôme et Lionel-Groulx seraient les meilleures options pour la ligne directe en ayant Angrignon non pas comme une alternative, mais comme une antenne complémentaire pour faire un réseau en Y, où la fourche serait l'écoquartier et le futur centre sportif communautaire qui serait maintenant régional.

1365

Donc, dans cette perspective-là, la ligne vers Lasalle permet de rapprocher une station, à ce moment-là, du côté sud de l'écoquartier, un peu plus à l'est, et ça permet de se rapprocher de la gare du Canal, donc de faire une interconnexion.

1370

Il faut penser à ce moment-là que quelqu'un qui habite sur la Rive-Sud pourrait venir travailler au parc industriel de Lachine. Il faut penser à long terme, qu'on crée un réseau interconnecté.

En termes de ligne, si c'est le tramway vers Vendôme qui est choisi, la pertinence d'avoir, à ce moment-là, le train vers Vendôme vient de diminuer. Si c'est le tramway vers Lionel-Groulx, à

1375 ce moment-là, le train vers Vendôme devient un complément. Puis ça, ça pourra être choisi ultérieurement à ce stade-ci, par rapport à ce stade-ci.

LA PRÉSIDENTE :

1380 Mais on n'a aucune certitude en ce qui a trait à la pérennisation de la gare du Canal ni à la possibilité d'utiliser les voies ferrées du Canadien Pacifique.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1385 Bien, c'est pour ça que je dis qu'une des demandes, c'est d'avoir des engagements de ces acteurs-là vers une certaine pérennité, qu'ils puissent dire « on s'entend que pour un certain temps déjà, on va le maintenir ». Et quand je dis « pérennité », bien, ça veut dire que probablement qu'il va falloir réaménager. Parce que là, c'est aménagé de façon très temporaire, il n'y a aucun accès universel, par exemple, puis vous n'allez pas mettre un ascenseur sur quelque chose qui est temporaire.

1390

LA PRÉSIDENTE :

Et s'il n'y a pas d'entente?

1395

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1400 S'il n'y a pas d'entente, c'est un... je disais que c'est un plus, le train, mais le tramway va amener un gain immensément, incomparablement plus grand. On parle de 30... pour Québec, c'est 30 % de hausse, l'utilisation de transport collectif à court terme, 50 % à long terme. Le train, c'est marginal comparé à ça.

LA PRÉSIDENTE :

1405

Bien.
– Arlindo.

LE COMMISSAIRE :

1410

J'imagine que vous n'avez pas eu le temps d'en parler, mais j'aimerais vous poser une question sur la recommandation 14 qui m'a interpellé.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1415

Redites-moi laquelle.

LE COMMISSAIRE :

1420

14.

LA PRÉSIDENTE :

1425

« Développer un contrat d'écocitoyens... »

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1430

Ah! Oui.

LE COMMISSAIRE :

1435

Probablement pour déformation professionnelle, ça m'a interpellé. Donc, un contrat d'écocitoyens, que vous appelez, contrat d'écocitoyens pour les futurs résidents. Est-ce que vous pouvez nous dire un peu...

1440

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Oui. En fait, c'est déjà appliqué.

LE COMMISSAIRE :

1445

... ça serait quoi, le contenu, le contenu de ce contrat, quelle valeur qu'il aurait, ça serait contraignant ou c'est juste incitatif ou pédagogique? Ça dit quoi, ce contrat?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1450

Je pense que vous avez les bons termes. Dans le sens que c'est plus... bien, c'est incitatif-pédagogique, mais ça pourrait être associé à des bénéfices.

1455

En passant, c'est appliqué en France, c'est appliqué maintenant dans le nouvel écoquartier de Tivoli, à Bruxelles, le premier écoquartier belge. Donc, les citoyens ont un contrat.

1460

Je vais donner un parallèle : il y a plusieurs années, j'avais eu un logement... quand j'ai commencé ma vie comme jeune étudiant, j'ai été dans une coopérative d'habitation. Et dans une COOP d'habitation, on ne fait pas juste te donner la clé parce que tu as le logement : tu signes un contrat où on te dit c'est quoi, faire attention aux autres personnes, certains nombres de règles associées à ce que c'était à l'époque, tout simplement, mais là, ils vont un peu plus loin que le contrat d'écocitoyen, et ça pourrait même être envisagé ultérieurement d'avoir, par exemple, ceux qui s'engagent... Parce que, par exemple, ceux qui font du composte, il y a des

1465 villes, maintenant, qui vont donner un rabais de taxes municipales parce que vous avez fait un compostage à la maison.

Je donne un exemple, mais les citoyens qui adhèrent à un ensemble de mesures, on pourrait dire « tant que vous maintenez votre engagement, vous avez un petit crédit sur votre taxe municipale ». Donc, à ce moment-là.

1470 Ça n'empêche pas quelqu'un qui ne voudrait rien savoir serait libre, mais vous avez à la fois un effet d'éducation, et en même temps, vous pouvez jumeler ça à un effet incitatif.

1475 On commencerait par l'écoquartier parce que c'est beaucoup plus facile repenser la ville autrement dans un nouveau développement, mais le concept après pourrait même être étendu de façon volontaire après, à l'ensemble de l'arrondissement.

LE COMMISSAIRE :

1480 Et c'est qui, qui ferait signer ce contrat-là? Comment est-ce que...

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1485 Vous m'emmenez effectivement à un élément qu'on avait omis de mettre, mais en France, il y a une personne qui est là pour accueillir les gens qui rentrent dans l'écoquartier et pour les informer. Ils ont un terme pour ça que j'ai oublié, mais il y a un rôle pour quelqu'un qui vient accueillir et intégrer dans l'écoquartier les nouveaux arrivants.

1490 À ce moment-là, pour l'ampleur du projet puis l'ampleur du financement qui est mis, je pense que ça va être gérable de faire en sorte qu'autant, il y a toujours un bureau de projet pour voir les projets, autant il y aurait quelqu'un qui vient accueillir chaque nouvelle famille pour dire « voici, vous êtes dans un écoquartier ».

LE COMMISSAIRE :

1495

O.K. Donc, ce serait une sorte de contrat moral.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1500

Oui. Puis comme j'ai dit, qui pourrait amener aussi à certaines récompenses.

LE COMMISSAIRE :

1505

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

Alors...

1510

LE COMMISSAIRE :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1515

Luba.

LA COMMISSAIRE :

1520

Je vais commencer avec ma première question, on va voir si on a le temps. Dans votre recommandation 18, que vous dites : « *Accepter des hausses importantes des hauteurs permises [...]* » C'est controversé un peu. Nous avons d'autres qui nous disent qu'il faut intégrer

l'écoquartier dans le quartier existant. Peut-être vous pourriez expliquer pourquoi vous avez cette recommandation.

1525

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

En fait, votre affirmation est clé quand vous avez dit qu'il faut l'intégrer dans le quartier existant. Et là-dessus, on trouve que le PPU, la Ville a fait ses devoirs dans le sens où ce qu'il faut éviter à tout prix, j'ai vu des exemples, par exemple, à Toronto, où il y avait une tour de l'autre... qui a été construite de l'autre côté d'un duplex, une rangée de duplex. C'est ces ruptures d'échelles qu'il faut éviter à tout prix.

1530

Le fait d'avoir amené une progression, c'est très bien. Peut-être ce qu'il manque, que la Ville devrait commencer à regarder davantage, puis ça, on n'a pas pu élaborer beaucoup, c'est le *Mid-Rise Building Code* de Toronto, qui encadre la construction des édifices en mi-hauteur. Pas les gratte-ciels, mais autour d'une dizaine d'étages comme ça, comme exactement ce qu'on a comme situation pour Lachine-Est, et faire en sorte que, par exemple, mais dans les scénarios qu'ils semblent montrer, il y a un effort, mais il faut être sûr que ça soit fait.

1535

1540

C'est-à-dire, par exemple, vous avez trois, quatre étages en façade, et après, vous avez une marge de recul avec une belle terrasse et vous avez d'autres étages, mais qui fait un effet de pyramide, mais qui réduit l'effet d'écrasement quand vous êtes piéton en avant.

1545

Donc, ce qu'il faut éviter, c'est une tour uniforme de 12 étages, 15 étages, sur le bord de l'eau, collée, sans marge.

Donc, la conception, il y a déjà un effort dans ce qu'on voit dans le plan, mais de regarder ce qui s'est fait à Toronto, où il y a un code beaucoup plus avancé... Puis ce qui manque comme outil à la Ville de Montréal, c'est le *form-based code*.

1550

Donc, tous les plans sont faits presque en deux dimensions. C'est de faire la planification en trois dimensions, et pas besoin d'aller chercher dans des grandes villes : la ville de Laprairie l'a fait, Laval commence à le faire.

1555

LA COMMISSAIRE :

Simplement pour préciser. Est-ce que c'est surtout... vous voulez plus de hauteur, vous en faites mention, c'est pour augmenter le nombre de logements sociaux avant tout ou bien c'est plutôt la forme urbaine ou...?

1560

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Bien, en fait, c'est qu'on est conscients qu'il va y avoir des protestations face à la hauteur de certains bâtiments.

1565

Et là, on amène, bon, deux... trois enjeux, c'est-à-dire la forme pour réduire l'impact; deuxième enjeu associé, oui, il y a la règle du 20-20-20 pour les logements sociaux, mais si on autorise beaucoup plus de hauteur que ce qui était habituel, bien, ça serait intéressant que la Ville réussisse à négocier un petit peu plus.

1570

Si on peut se rendre à 25 % de logements sociaux, ça serait bien. Donc, si on peut associer certains logements en hauteur où on augmente davantage à un bénéfice, bon, pour des familles moins favorisées, je pense que c'est un plus à aller chercher.

1575

Il y a un petit détail que personne n'a mentionné : pour les expériences que j'ai vécues en visitant, je peux vous dire que ça va être un site, maintenant, qui va être visité.

Et il y a un intérêt exceptionnel à pouvoir avoir une place en hauteur pour voir et pour les gens qui disent « j'accepte d'avoir quelque chose en hauteur », bien, vous allez... on s'assure qu'il y ait des promontoires ouverts au public. Peut-être qu'il y en a un... j'ai parlé de deux, O.K.,

1580

il faut toujours être plus prudent puis avoir deux angles différents, c'est intéressant. Il y en a un qui pourrait être avec un restaurant, et l'autre, juste un promontoire.

1585 Et ça, dire au grand public « vous allez avoir accès, vous allez profiter d'une vue fantastique ».

LA COMMISSAIRE :

1590 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1595 Alors, nous allons conclure ici. Merci beaucoup. Vous reconnaîtrez que j'ai été généreuse, quand même, hein, avec le temps pour vous.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1600 C'est extrêmement apprécié.

LA PRÉSIDENTE :

1605 Merci. Merci infiniment d'être venu discuter avec nous et je vous souhaite une bonne fin de journée.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1610 Merci beaucoup.

M. LUC GAGNON

1615

LA PRÉSIDENTE :

J'appelle maintenant Luc Gagnon.

1620

Alors, je vous appelle le 10 minutes, vous le savez. Avez-vous besoin d'un petit rappel quelques minutes avant la fin?

M. LUC GAGNON :

1625

Oui, c'est toujours mieux, mais je vous assure que je vais faire un gros effort pour ne pas abuser de votre gentillesse. Ha! Ha!

LA PRÉSIDENTE :

1630

Alors, nous écoutons.

M. LUC GAGNON :

1635

Comme vous avez déjà consulté mon document « *Le bon mode au bon endroit* », j'ai pensé faire une présentation où tout simplement, je me posais ou on se posait cinq ou six questions qui visaient, avec une réponse où « *Le bon mode au bon endroit* » fournit, dans le fond, la réponse.

1640

Le rappel, c'est évidemment pourquoi le bon mode : c'est que tout simplement, si on choisit un mode trop coûteux, ça veut dire dans un quartier de faible densité, ça veut dire que ça coûte très cher.

1645 À l'inverse, si on choisit un mode de trop faible capacité, la qualité du service va être très mauvaise, et je ne veux pas insister là-dessus, mais il y a beaucoup de services d'autobus de la STM où, en fait, ça devrait être des tramways parce que la qualité du service est très mauvaise et les facteurs de charge des autobus à Montréal sont exceptionnellement élevés.

1650 Ici, dans le fond, c'est le tableau que vous avez dans le texte à plusieurs reprises. La seule différence, peut-être, qui n'était pas claire, que je voulais ajouter, c'est, regardez où j'ai mis à droite, dans la colonne, le tramway Lachine.

C'est un peu pour montrer que quand on regarde les capacités normales pour les autobus articulés, diesel et autres, on voit qu'on atteint un plafond d'à peu près 20 000 normalement, alors que pour un réseau structurant dans Lachine, là il y a plusieurs études.

1655 Ce n'est pas toujours concluant, très clair. Ça peut varier entre 35 000 ou jusqu'à 50 000 déplacements par jour, mais si on regarde comme il faut, c'est peu importe : même le chiffre le plus bas est largement suffisant pour justifier un tramway.

1660 Ça fait que c'est très clair que ça serait le bon mode au bon endroit dans le cas qui nous concerne ici.

1665 Puis, évidemment, rappeler quelques données. Pourquoi le métro, pourquoi qu'on... des fois, tout le monde veut le métro, mais le métro, c'est 10 fois plus cher que le tramway par kilomètre et le *sky train* du REM, c'est au moins cinq fois plus cher aussi. Donc, dans ces deux cas-là, c'est beaucoup trop cher pour le quartier.

1670 Première question que je me pose, c'est l'autobus diesel. Est-ce que c'est un choix adapté pour les gros réseaux de la STM? Parce que, je vais y revenir dans la prochaine, mais c'est qu'on voit beaucoup d'arguments en faveur de l'autobus en disant « bien, regardez comment l'autobus fournit beaucoup de services », et dans... il y a plusieurs lignes sur le territoire qui ont des achalandages de 30 ou même 35 000.

1675 En fait, j'ai pris un exemple parce que je veux insister un peu là-dessus, c'est un peu technique, mais il faut bien comprendre que quand on parle du tramway, il y a beaucoup de monde qui reviennent à la charge en disant « ah, on va mettre des autobus diesel, ça coûte moins cher avec une voie réservée, puis tout ça ».

1680 Est-ce que c'est raisonnable? Et un des arguments qu'on va nous dire, par exemple, c'est que l'autobus Sauvé/Côte-Vertu transporte environ 35 000 déplacements par jour. Là, on va dire « ah, ça fonctionne », mais il faut faire attention aux données, parce que dans ce cas-là, par exemple, on peut dire que la ligne est composée de trois lignes.

Parce que vous avez... elle commence très loin à l'ouest, elle arrête au métro Côte-Vertu, elle va ensuite au métro Sauvé, puis ensuite, elle va loin à l'est.

1685 Ce qui veut dire que la ligne se vide à chaque station de métro, ce qui fait que, dans les faits, c'est comme s'il y avait trois lignes d'autobus. C'est pour ça qu'il peut y avoir un achalandage aussi élevé.

1690 Mais dans les faits, quand on regarde comme il faut, la réalité d'un service de qualité, c'est plutôt de l'ordre de 15 000 déplacements par jour pour un réseau d'autobus, un vrai réseau d'autobus.

1695 Pourquoi, aussi, l'autobus diesel n'est pas acceptable? On a eu tendance à toujours dire « l'autobus diesel, ah oui, c'est mieux que l'auto », puis tout ça. Sur le plan social, oui, l'autobus diesel a toujours été essentiel, il faut qu'il y ait un service, mais quand on regarde l'enjeu des gaz à effet de serre, les autobus diesel ne réduisent pas les émissions de gaz à effet de serre de façon significative.

1700 Je crois que même cette image-là, vous ne l'avez pas dans le document, en tout cas. Ici vous pouvez prendre ou je peux vous envoyer d'autres documents, mais quand on regarde le

cycle de vie puis qu'on regarde concrètement, un autobus urbain avec un achalandage moyen a le même facteur d'émission qu'une automobile hybride avec une personne dedans.

1705 Ce qui veut dire qu'une automobile avec deux personnes a généralement un meilleur rendement que la plupart des autobus à Montréal. Il faut bien comprendre que ce n'est pas avec l'autobus diesel qu'on va réduire les émissions de gaz à effet de serre.

1710 Là, la réponse qu'on nous sert tout de suite : « Ah, bien, il n'y a pas de problème, on a juste à avoir des autobus électriques à batteries. » Et oui, l'autobus électrique à batteries, je pense, c'est un bel avenir, mais il faut bien comprendre quel est le créneau où c'est utile.

1715 Un autobus électrique à batteries, ça transporte trois ou quatre tonnes de batteries. Trois ou quatre tonnes, ça, c'est comme 50 passagers. Ça veut dire qu'en tout temps, cet autobus-là transporte 50 passagers.

1720 Qu'est-ce que c'est, la conséquence de ça? C'est quand on le regarde dans le « *Bon mode au bon endroit* » : oui, l'autobus électrique à batteries a un bel avenir, mais ça va être dans les petits réseaux, dans les banlieues, dans tous les systèmes qu'il n'y aura pas 35 000 déplacements par jour comme on peut prévoir dans le cas de Lachine.

1725 Donc, l'autobus électrique à batteries, oui, mais si on parle, par exemple, du tramway Lachine, si on veut remplacer par des autobus électriques à batteries, ça veut dire que pour remplacer une rame de tramway, ça va prendre quelque chose comme sept ou huit autobus électriques avec, donc, sept ou huit chauffeurs et tous les coûts qui sont associés à ça.

Puis finalement, bien, ça, je pense que Jean-François en a parlé puis aussi le GRAME, c'est pourquoi les autobus diesel n'encouragent pas la concentration du développement en contraste avec le tramway : bien, c'est tout simplement le bruit, la pollution.

1730 Parlez à des agents d'immeuble : si vous avez une maison avec un arrêt d'autobus devant, la maison, elle vaut moins cher que s'il n'y avait pas d'arrêt d'autobus.

1735 En contraste, si vous regardez des études faites au Canada, mais sur un grand nombre de villes, à chaque fois qu'il y a des réseaux de tramways, ça augmente de façon très importante l'attrait et la valeur des propriétés.

1740 Pourquoi? On en a parlé tout à l'heure brièvement : le tramway, il est permanent. Donc, si vous voulez que les promoteurs aient confiance qu'il va y avoir, à long terme, un bon service de transport, il faut qu'ils sachent que c'est permanent, et c'est le cas du tramway ; ce n'est pas le cas pour les autobus.

1745 Même les voies réservées pour autobus, on voit sur Pie-IX, ça a été enlevé très rapidement aussitôt qu'il y a eu un problème, alors que les réseaux de tramway, bien, c'est silencieux, ce n'est pas polluant, beaucoup d'autres avantages, comme par exemple, on perd de vue... je ne me souviens plus des chiffres exacts, mais si vous voulez aller voir, le réseau ou les services de transport adapté de la STM, ça coûte presque... je pense que c'est de l'ordre de 30 à 40 % des coûts de tous les autobus.

1750 Mais quand vous avez des réseaux de tramway, ce n'est pas nécessaire, parce qu'à cause du plancher bas, vous avez un super service pour les gens à mobilité réduite qui n'existe pas avec les autres options.

1755 Le tramway très – j'arrive – très bien adapté à l'hiver. En tout cas, ça, vous l'avez, les exemples sont nombreux, il n'y a aucun problème, puis s'il y a quelque chose, c'est sûr qu'il peut toujours y avoir un peu de problèmes, mais un réseau de tramways, c'est beaucoup plus fiable dans la neige qu'un réseau d'autobus sur pneus, parce qu'évidemment, des autobus sur pneus, ils ont des gros, gros problèmes quand il y a une tempête de neige.

1760

Pourquoi il y a autant de lignes de tramways dans le monde? C'est sûr que ça coûte beaucoup plus cher que des autobus ou même des voies réservées pour autobus, mais la raison primordiale, c'est les coûts d'exploitation.

1765

Comme je vous disais tout à l'heure, disons que si on parle d'autobus diesel, si vous avez un tramway 45 mètres qui serait, je pense, un modèle pertinent pour Lachine, chaque rame remplace quatre autobus diesel, donc c'est quand même important comme réduction des coûts, moins de chauffeurs, mais aussi à peu près quatre fois moins d'énergie requise parce que l'électricité est plus efficace et aussi moins chère que le pétrole ou autres sources.

1770

Donc, pour les émissions de gaz à effet de serre, les voies réservées pour autobus diesel, ce n'est absolument pas une option, alors que le tramway réduit beaucoup.

1775

Durabilité... Tout ça pour dire que finalement, quand on regarde comme il faut les coûts, puis j'espère qu'ils vont le faire dans l'étude de faisabilité, les millions de dollars supplémentaires d'implantation, souvent, sont vite remboursés quelque chose comme cinq à 10 ans, en baisse de coûts d'exploitation.

1780

Donc, à long terme, ce n'est pas plus cher, c'est même moins cher.

Puis en fait, je voulais conclure là-dessus, parce que je pense que ça, ça dit tout : en Europe, il y a 1 276 lignes de tramways, 9 200 kilomètres de lignes. Au Québec, on est encore à zéro. Pourquoi? C'est simple : parce que... en tout cas, je sais qu'il ne faut pas être méchant quand on parle au Bureau de consultation, mais le Québec, c'est un peu comme une petite tribu : il y a une usine qui produit des wagons de métro, donc tout ce qu'on fait, c'est des métros. Il y a une usine qui produit des autobus Nova Bus : tout ce qu'on fait, c'est des autobus.

1785

Ça fait que c'est un peu comme dire qu'on ne considère même pas une option parce qu'on n'a pas ici la fabrication. Mais dans la réalité, c'est très simple parce qu'ils l'ont fait à beaucoup d'autres endroits : il suffit, dans les projets de tramways, de dire qu'il doit y avoir un contenu minimal

1790 de 25 ou 30 % fabriqué au Québec, et soudainement, on va avoir des usines ou des équipements qui vont être produits au Québec pour le tramway. Ça fait qu'on n'a pas besoin de rester dans les ornières du passé : l'avenir, c'est le tramway. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1795 Merci beaucoup, monsieur Gagnon. Je pense que votre démonstration est assez claire. Vous êtes partisan du tramway, je pense. On peut le dire, hein?

1800 On va essayer... en fait, ma question est plus globale qu'uniquement le tramway. Si on regarde l'ensemble de... en tout cas, l'idée globale de transport structurant, parce qu'on sait que c'est une condition essentielle, finalement, pour l'écoquartier, est-ce que le tramway est suffisant comme mode de transport structurant?

1805 On parle quand même d'à peu près 15 000 personnes, il y aura un certain nombre de déplacements, il y a du déplacement intra, vers et de, euh, le secteur. Donc, quel est votre avis là-dessus?

M. LUC GAGNON :

1810 Bien, c'est sûr que c'est suffisant, mais c'est absolument essentiel, puis la raison... peut-être, de façon ironique, vous avez dit que je suis un partisan : non, je ne suis pas un partisan du tramway, je suis un partisan du bon mode au bon endroit.

1815 Et le problème, c'est que dans la région métropolitaine, pendant 50 ans, on a développé le transport en commun avec les deux modes extrêmes : le métro et l'autobus. Ce qui fait que pendant toutes ces années-là, il s'est développé des réseaux et des besoins pour les modes intermédiaires, et c'est ça, là. Pourquoi que je suis en faveur du tramway? C'est qu'il y a au moins 10 lignes de tramways qui peuvent être justifiées dans la région de Montréal, dont celle de Lachine.

1820 Ça fait que ce n'est pas parce que je suis juste en faveur du tramway. En fait, vous pouvez revenir : j'ai fait des grands projets, on appelait ça « Le Grand Virage » de 2014 à 2018, on faisait la promotion du Grand Virage, puis il y avait six lignes de tramways, mais il y avait aussi trois stations de métro parce qu'il y a des endroits où il y a suffisamment d'achalandage pour justifier le métro.

1825 Mais qu'est-ce qui est justifié À Lachine, le seul mode qui est suffisant, mais qui est comme adéquat, c'est le tramway.

LA PRÉSIDENTE :

1830 Et cette option d'utiliser également la gare du Canal et les voies ferrées du Canadien Pacifique? Votre avis là-dessus?

M. LUC GAGNON :

1835 Bien, personnellement, moi, je ne vois pas beaucoup d'avenir dans ce genre d'infrastructure là, qui est un peu une infrastructure qui vise à desservir les banlieues pour donner une impression que les banlieues peuvent accéder au centre-ville facilement.

1840 Personnellement, je ne pense pas que ça soit d'une grande utilité, pour le quartier, en tout cas, puis même pas pour faire baisser les gaz à effet de serre parce que c'est un train diesel qui... pas beaucoup de monde dedans. Je ne pense pas que c'est ça qui fait une différence, en tout cas, si on veut avoir une stratégie de réduction des gaz à effet de serre.

LA PRÉSIDENTE :

1845 Et quelle serait l'alternative, alors, pour ces gens de banlieues qui veulent se déplacer jusqu'au centre-ville?

M. LUC GAGNON :

1850

Bien, dans « *Le bon mode au bon endroit* », pour les banlieues, ça va être... l'alternative à long terme, ça va être l'autobus électrique à batteries. Il n'y en aura pas d'autres parce que la densité n'est pas suffisante pour justifier des tramways.

1855

Mais il peut y avoir, par exemple, une des... en fait, on a même fait une étude pour Taschereau, à Longueuil. C'est banlieue, mais banlieue dense, et là, c'est tout à fait justifié d'avoir un tramway là aussi, surtout pour stimuler le développement.

1860

Mais l'élément clé, encore là, c'est le développement et les attentes futures. Dans les banlieues à très faible densité, c'est l'autobus électrique, puis dans tous les endroits où il y a de la densité moyenne, c'est le tramway, mais doublement justifié s'il y a des possibilités de développer, parce que c'est le tramway qui va attirer le développement.

1865

L'écoquartier, honnêtement, s'il n'y a pas de tramway, ça va être un bien beau concept, mais ça va se développer bien, bien tranquillement, puis ça va prendre 30, 40 ans avant de se développer. Si vous avez un tramway, tout le monde va être intéressé à venir investir. C'est tout à fait... ça fait toute la différence.

LA PRÉSIDENTE :

1870

Merci.
– Luba.

LA COMMISSAIRE :

1875

J'ai une question un peu... je pense, si on parle de tramway, on parle d'un processus pour le construire qui va prendre plusieurs années, et en même temps, nous avons un projet, le

développement de logements, d'habitations, qui va se faire peut-être d'une façon plus rapide que la mise en place... en tout cas.

1880

Quelle serait la façon, parce que vous avez parlé que... je pense... on a de la construction, on a des gens qui, peut-être, vont venir vivre ici sans tramway, et avec un... je ne sais pas. Est-ce que vous avez des idées comment la transition pourrait se faire? Je rêve, il y aura un tramway un jour, mais on a de la... des gens qui habitent le quartier. Comment on...

1885

M. LUC GAGNON :

Bien, je comprends votre inquiétude, bien, c'est universel.

1890

Première chose : en France, ils construisent souvent des lignes en quatre ans. Donc, ça donne une idée. Ce n'est pas si long que ça si on veut vraiment.

1895

Mais même en France, où le tramway est souvent très bien accepté, une fois construit, bien, effectivement, il y a plein de problèmes pendant la construction, puis ça fait partie de la réalité. C'est triste, mais c'est ça. Ça prend comme... ça fait des impacts. Mais comparez ça avec d'autres options, puis toutes les options ont des impacts.

1900

Moi, je pense qu'il y aurait vraiment moyen de faire les deux en même temps, tout simplement, parce que c'est la promesse du tramway qui va attirer l'argent pour les restants des autres projets.

LA COMMISSAIRE :

O.K. Merci.

1905

LA PRÉSIDENTE :

1910

Merci.

– As-tu une dernière question?

LE COMMISSAIRE :

1915

Oui, monsieur Gagnon, vous n'êtes peut-être pas partisan, mais vous êtes très convaincant, en tout cas. J'espère que vous avez une copie de votre mémoire pour la STM ou pour l'ART.

M. LUC GAGNON :

1920

Je peux vous dire que c'est un peu désolant. J'ai fait des présentations comme sur « *Le bon mode au bon endroit* » à l'ARTM, à la STM, au directeur de la Ville de Montréal. Ça fait des années qu'on fait ces présentations-là puis que tout le monde est très content de nous, mais j'attends toujours le tramway.

1925

LE COMMISSAIRE :

Je vais vous demander : est-ce que de toutes vos démarches, est-ce que vous avez des données sur l'achalandage prévisible du tramway de Lachine? Données un peu plus précises, parce que ce qu'on a jusqu'à maintenant, c'est assez approximatif.

1930

M. LUC GAGNON :

Honnêtement, c'est qu'il y a eu une étude faite par le GRAME, je ne sais pas, ils pourraient donner leurs chiffres, je pense que c'était 50 000.

1935

Ensuite, on a refait une autre étude, Jean-François Lefebvre et moi, pour la CDEC. On était un peu plus bas, mais comme je vous disais, peut-être qu'on se trompe puis que ce n'est pas 50 000

puis ça pourrait être aussi bas que 35 000, mais 35 000, ça justifie totalement le tramway de toute façon.

1940 Puis la question, encore là, c'est 35 000 peut-être dans 10 ans, mais dans 20 ans, ça va être... sûrement continuer à augmenter.

1945 Si vous regardez les villes qui développent le tramway en Europe, c'est contagieux, presque : ils font une ligne, puis quasiment, ils n'ont pas fini la ligne, tout le monde en veut d'autres, puis ils font d'autres lignes, puis ils font des rallonges, puis...

Ça fait que c'est comme ça. Une fois que le mode est accepté, ça peut se développer très vite.

1950 **LE COMMISSAIRE :**

Ma deuxième question a rapport à ce que... je crois que c'est le GRAME qui l'a mentionné : c'est l'éventualité qu'un tramway ne soit jamais déployé. D'après... si ma mémoire est bonne, ils disent qu'on ne doit pas écarter cette possibilité-là. Qu'est-ce qui arrive?

1955

M. LUC GAGNON :

1960 Bien, c'est comme ça a toujours été. Peut-être, si vous voulez, en termes de militant pour réduire les... en termes de changements climatiques, l'élément central qu'on ne parle peut-être pas suffisamment, mais quoi que c'est étrange, on commence à en parler au Québec, c'est l'étalement urbain.

Bien, si on n'a pas une stratégie pour vraiment combattre l'étalement urbain, il n'y a pas moyen de réduire vraiment les émissions de gaz à effet de serre dans les transports.

1965

Et qu'est-ce qui est l'élément clé, à mon avis, d'une stratégie de réduction de l'étalement urbain, c'est le tramway, puis le projet de tramways à Lachine avec l'écoquartier, c'est exactement

ça. C'est un outil excellent pour lutter contre l'étalement urbain parce qu'on crée du logement de qualité dans un contexte où les gens n'ont pas besoin de deux ou trois autos.

1970

Ça fait que c'est ça, là. Ça fait que s'il n'y a pas de tramway, si on continue comme avant, mais qu'est-ce qui va arriver, c'est l'étalement urbain plus que le développement. Les gens vont aller s'établir en banlieue au lieu de venir s'établir ici. Puis ça veut dire que le développement va se faire, mais ça va être très lent.

1975

Si je peux... je dépasse de mon mandat...

LA PRÉSIDENTE :

1980

Vous dépassez de beaucoup.

M. LUC GAGNON :

1985

Il y a eu deux ou trois questions que j'aurais voulu venir répondre, que vous avez parlées, puis les gens parlent des logements abordables ou des condos ou des maisons abordables.

1990

Quand on parle d'étalement urbain, un des gros, gros facteurs qui cause, puis il n'y a personne qui veut le dire clairement : c'est les banques. Quand vous allez à la banque, puis que vous êtes à revenu modeste, on va vous dire « ah, pour acheter un condo ou un logement, ça vous prend des revenus de X », puis... Parce qu'il faut que votre paiement hypothécaire ne soit pas plus que 30 % que votre revenu X.

1995

Puis là, on ne tient pas compte d'aucun autre facteur. La banque, elle fait ça. Ça fait que systématiquement, tous les gens qui sont un peu pauvres, ils se font tous refuser les demandes hypothécaires ou, qu'est-ce qu'ils font, c'est simple : ils s'en vont loin en banlieue, créent l'étalement urbain parce qu'ils vont avoir une maison bien moins chère, puis là, la banque leur donne le prêt, mais ils ont besoin de deux autos. Ça fait que...

LA PRÉSIDENTE :

2000 Donc, vous résumez?

M. LUC GAGNON :

2005 Non, mais c'est ça qui était mentionné tout à l'heure. Il faut que la ville et les promoteurs du projet mettent ça en évidence. Si vous venez ici, vous allez, avec la géothermie, trois fois moins de factures de chauffage. Pas d'auto, ou peut-être 10 fois moins de coûts de transport.

2010 Et d'envoyer un message très clairement aux banques en leur disant « vous pouvez prêter à des gens beaucoup plus élevé même s'ils ont des revenus modestes, parce que les dépenses subséquentes vont être très faibles à comparer d'aller s'acheter une maison en banlieue ».

2015 C'est... l'enjeu déterminant, c'est de tenir compte des coûts d'exploitation, les coûts des autos. On ne veut pas en tenir compte de comment ça coûte, une auto. Ça coûte 10 000 \$ par année facilement. La banque, elle ne veut pas en tenir compte. Mais c'est ça qui fait que le développement, il ne va pas à Lachine, il va sur des maisons de banlieue lointaines.

LA PRÉSIDENTE :

2020 Alors, sur ce...

M. LUC GAGNON :

2025 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2030 ... je vais vous remercier vraiment infiniment d'être venu discuter avec nous, de nous avoir soumis également cette opinion. Alors, je vous souhaite une bonne fin de journée.

Ceci met fin, donc, à notre seconde séance d'audition. Est-ce que la Ville désire se prévaloir de son droit de rectification?

2035

INTERVENANTE NON IDENTIFIÉE :

La Ville?

2040

LA PRÉSIDENTE :

La Ville ou l'arrondissement, et/ou l'arrondissement.

INTERVENANTE NON IDENTIFIÉE :

2045

On a le droit de dire quelque chose?

LA PRÉSIDENTE :

2050

Un droit de rectification.

INTERVENANTE NON IDENTIFIÉE :

2055

Le droit de rectifier certains faits. Moi, je voudrais répondre à certaines questions...

LA PRÉSIDENTE :

2060 Non. Droit de rectification.

INTERVENANTE NON IDENTIFIÉE :

2065 (Inaudible) rectifier certains faits. Moi, je voudrais répondre à certaines questions...

LA PRÉSIDENTE :

Non. Droit de rectification.

2070 **INTERVENANTE NON IDENTIFIÉE :**

Mais pas de (inaudible).

LA PRÉSIDENTE :

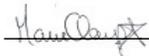
2075 Alors, merci, donc, à ceux et celles qui sont intervenus cet après-midi, aux personnes qui ont soutenu les travaux de la commission, ainsi qu'au personnel de l'Office. Nous nous retrouverons tout à l'heure pour une troisième séance, donc toujours dans cette salle-ci à 19 h. Alors, à tout à l'heure. Merci.

2080

AJOURNEMENT

2085

2090 Je, soussignée, Marie-Claire Pinet, sténographe officielle, certifie sous mon serment
d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des
témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen de la sténotypie, par visionnement
Web et/ou piste audio et selon la qualité de ceux-ci.



Marie-Claire Pinet s.o.

2095