

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL**

**ÉTAIENT PRÉSENTS :** Mme MARIE LEAHEY, présidente de la commission  
Mme DANIELLE SAUVAGE, commissaire  
M. JOSHUA WOLFE, commissaire  
M. REINALDO DE FREITAS, analyste  
M. PIERRE GOYER, analyste

**LACHINE-EST**

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

**VOLUME 1**

---

Séance tenue le 2 avril 2019, 19 h  
2901, boulevard St-Joseph  
Lachine

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 2 AVRIL 2019.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
 <b>PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :</b>	
Mme Mélanie Le Berre et M. Jonathan Théoret, GRAME.....	5
M. Marc Daoust, citoyen.....	16
M. Angelo Bodo, citoyen.....	25
M. Börkur Bergmann, École de design de l'UQAM.....	36
M. Jonathan Théoret, Mme Maja Vodanovic, M. Pierre Barrette, M. Jean-François Lefebvre, M. Henri Chevalier, M. Vincent Eggen, M. Enrico Ciccone, Comité de transport de Lachine.....	46
M. Bernard Blanchet, citoyen.....	60
Mme Kim Gallup, MÖBIUS4.....	73
M. Henri Chevalier, CDEC LaSalle-Lachine.....	83
 <b>MOT DE LA FIN.....</b>	
	99
 <b>AJOURNEMENT</b>	

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### LA PRÉSIDENTE :

5            Alors, bonsoir tout le monde. Je vous souhaite la bienvenue à cette séance d'audition des opinions qui porte sur l'avenir du secteur Lachine-Est.

10            Cette séance se déroulera en français, mais les gens qui voudraient s'exprimer en anglais peuvent le faire en s'adressant à la commission.

15            The meeting will be conducted in French, but if you wish to ask a question or address the Commission in English, you are welcome to do so.

20            Je m'appelle Marie Leahey et je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. La présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier m'a confié la présidence de cette commission.

25            Ça va? O.K.

30            La commission est également composée de madame Danielle Sauvage ainsi que de monsieur Joshua Wolfe.

35            La commission est appuyée dans ses travaux par monsieur Pierre Goyer et Reinaldo de Freitas, vous les voyez à la table là, qui agissent à titre de secrétaire-analyste de la commission.

40            À la table d'accueil, permettez-moi de vous présenter Nicole Uwimana, je savais que je m'accrocherais. Elle est là pour vous donner toute l'information disponible. À la logistique, remercions madame Brunelle Amélie Bourque.

30 L'assemblée de ce soir est enregistrée et sténographiée. C'est monsieur Yvan Lamontagne qui s'occupe de la sonorisation et madame Cindy Lavertu qui s'occupe de la sténographie.

35 Je dois vous rappeler aussi qu'on prendra des photos. S'il y a des personnes qui ne veulent pas apparaître sur des photos, s'il vous plaît, dites-le à la personne qui est, je pense, Pierre, ce soir, qui prendra des photos. Vous ne voulez pas apparaître sur une photo, d'accord?

40 Tout ce qui sera dit au cours de l'audience sera enregistré et transcrit. Les transcriptions feront partie du dossier de documentation qui est disponible à la fois sur le site Internet et au bureau de l'Office.

Je vais me mettre à chanter avec le piano en arrière de moi.

45 Nous avons avec nous les représentants de la Ville et de l'arrondissement. Alors, pour la Ville de Montréal, monsieur Martin Roy, conseiller en aménagement du service de l'urbanisme et de la mobilité qui est là, qui est ici. Pour l'arrondissement, monsieur Martin Savard directeur de l'arrondissement, monsieur Michel Séguin que j'ai vu, que je ne vois plus, directeur de l'arrondissement adjoint et responsable du développement du territoire et service administratif et madame Fella Amina Maherzi conseillère en aménagement.

50 À partir de ce soir, nous accueillons les personnes et les organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion.

55 Nous tiendrons au total cinq séances d'auditions de mémoire. Demain, les séances commencent à 13 h 10, ici même à la Maison du Brasseur. Les séances du 4 avril auront lieu à partir de 16 heures, cette fois à la vieille brasserie ou l'édifice à côté.

60 Nous entendrons 42 citoyennes et citoyens et représentants d'organismes. La commission a reçu également une vingtaine d'interventions écrites additionnelles qui ne feront pas l'objet d'une présentation orale. Ces opinions s'ajoutent à celles que nous avons déjà

recueillies lors des derniers mois grâce aux ateliers créatifs, aux questionnaires et aux opinions en ligne. Il est toujours possible de faire une opinion en ligne jusqu'à quelle date, s'il vous plaît, Messieurs? Jusqu'au 7 avril, il est toujours possible de faire parvenir vos opinions en ligne.

65 Je vous rappelle que les consultations de l'Office répondent au principe selon lequel les citoyens ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus. Nos consultations se déroulent selon une procédure établie et les commissaires s'engagent à respecter un code de déontologie.

70 Pour le déroulement de la séance de ce soir, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouerons une vingtaine de minutes à chacun, soit dix minutes pour présenter votre opinion et dix minutes pour un échange avec les commissaires.

75 À ceux et celles qui ont déposé un mémoire, je rappelle que nous l'avons lu attentivement, sauf monsieur Chevalier, on ne l'a pas reçu.

80 Donc, je vous invite à présenter les éléments essentiels de façon à laisser le plus de temps possible pour un échange avec la commission. Les mémoires seront rendus publics à la fin de la semaine. Ils demeureront accessibles sur le site Internet de l'Office.

85 Une fois la consultation terminée, les commissaires entreprendront l'analyse de l'information des mémoires. Nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport vers la mi-juin. C'est la présidente de l'Office qui remettra le rapport aux élus municipaux. Il sera rendu public dans les 15 jours suivants le dépôt du rapport. Les décisions à prendre par la suite appartiennent aux élus.

90 La séance de ce soir devrait prendre fin vers 22 heures si tout se déroule comme prévu. Et comme vous le savez, la commission tient à ce que climat demeure serein. Je rappelle donc que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou à

la réputation des autres sont irrecevables. De même, je suis obligée de vous dire que les applaudissements sont irrecevables.

95 Comme il est de coutume en matière de consultation publique, si pour une raison ou une autre des inexactitudes se glissaient dans les propos tenus ce soir, les représentants de la Ville et de l'arrondissement pourraient user de leur droit de rectification. Je leur accorderai la possibilité d'exercer ce droit à la fin de la séance. Il s'agit bien entendu de rectifier seulement un fait et non pas d'émettre un commentaire ou un avis.

100 Alors, je vous remercie de votre attention et j'invite maintenant... Mais auparavant j'ai oublié de vous dire que l'Office réalise actuellement un projet avec le Concertation Montréal sur la participation citoyenne. À la fin de votre intervention ou avant de quitter, nous vous invitons à passer à la table d'accueil pour compléter un sondage de deux minutes suite à votre prise de parole. Donc, c'est vraiment un petit questionnaire facile à remplir et ça permettra entre autres de  
105 voir, de ce que j'ai compris de l'étude, de l'importance tant des hommes et des femmes à prendre position publiquement sur un projet.

Ça vous va?

110 Donc, j'inviterais dès maintenant, madame Mélanie Le Berre et monsieur Jonathan Théoret représentants du GRAME, à venir s'asseoir et on va sûrement vous trouver une deuxième chaise. Parfait, merci.

115 Évidemment, j'invite tout le monde à fermer leur téléphone. Le mien reste ouvert, parce que c'est aussi mon temps de minutage. Ça vous va? Alors, il est 7 h 10, tel que prévu et madame Le Berre et monsieur Théoret, vous avez 10 minutes.

120 **M. JONATHAN THÉORET :**

125 Madame la présidente, Madame la commission, Monsieur le commissaire, merci de nous recevoir. Je suis né dans l'Ouest de l'Île. Je suis né à Pierrefonds. Je suis né dans un char presque. Ça prenait 15 minutes me rendre au premier dépanneur en voiture. J'ai été élevé comme ça, jusqu'à ce que j'arrive à Londres, un échange étudiant où j'ai appris, j'ai pris goût au transport collectif, au fait de ne pas avoir de voiture. Parce que j'ai eu ma voiture et j'ai eu mon permis, puis c'était ancré dans mon sang. Mon père est mécanicien automobile.

130 Je suis revenu d'Europe après un an et une des premières choses que j'ai faites en recommençant l'école c'est de me rendre compte, en passant de l'Ouest de Pierrefonds me rendre jusqu'aux HEC qu'il y avait un trafic monstre et c'était donc débile de passer du temps comme ça dans une voiture. C'était du temps perdu. J'ai décidé d'aménager proche d'un métro. J'ai décidé d'aménager à un endroit où je pouvais ne pas avoir de voiture.

135 Je suis Jonathan Théoret, maintenant citoyen de Lachine, travailleur à Lachine, cycliste à Lachine, baigneur à Lachine, propriétaire à Lachine et directeur du GRAME. C'est avec beaucoup de fébrilité que j'entame notre présentation puis les présentations de tout le monde d'ailleurs à l'OCPM sur ce dossier Lachine-Est, qui depuis que j'ai commencé à travailler au GRAME en 2008, était dans l'air, tout le monde... ça fait longtemps qu'on parle de Lachine-Est  
140 puis que tout le monde veut que ça se passe bien. Puis qu'on veut faire une nouvelle ville qui est extraordinaire.

145 Puis on remercie évidemment l'OCPM de la tribune extraordinaire d'expression de la volonté citoyenne.

150 L'équipe pluridisciplinaire du GRAME a travaillé sur des recommandations qui sont anxieuses et réalistes à vous présenter, qui vont dans le sens d'un quartier complet. Un quartier où il fait bon vivre, où il fait bon travailler, où il fait bon aller à l'école. Parce que si Lachine-Est devient ce lieu complet où les modes de déplacement les plus logiques au quotidien c'est nos deux jambes, bien, on va avoir réussi à faire une ville du 21e siècle.

155 Vous avez l'immense devoir, la responsabilité d'inspirer les décideurs grâce à vos recommandations puis j'espère que les nôtres vont vous aider dans la mission qui vous a été confiée, puis il me fait plaisir de céder la parole à ma collègue Mélanie qui a coordonné les effets de mes collègues pour vous concocter une série de recommandations.

**Mme Mélanie Le Berre :**

160 Bonjour. Donc, je suis Mélanie Le Berre, je travaille en tant qu'analyste en environnement au GRAME. Comme vous l'avez dit, je ne vais pas passer à travers tout le mémoire que le GRAME a déposé, parce qu'on a travaillé fort pour déposer un mémoire qui fait au total, je pense, environ 80 pages. Mais je voulais profiter de ce temps de parole pour mettre de l'avant les éléments essentiels qu'on a relevés et qu'on a catégorisés en quatre volets. Le premier volet étant le volet de la mobilité. Donc, je vais me permettre de lire quelques passages  
165 du mémoire qui le synthétise sur certains points.

170 Il ne fait aujourd'hui aucun doute que la question de l'accessibilité et de la fluidité des déplacements dans le secteur de Lachine-Est et de l'arrondissement tout entier est prioritaire. Puisque le REM ne desservira pas l'arrondissement et qu'un besoin criant de transport collectif est depuis longtemps observé sur ce territoire, il est indispensable de concevoir et de planifier dès aujourd'hui une autre solution de mobilité pour les Lachinois. Si la densification de ce secteur peut faire peur, elle doit surtout être le sujet d'une réappropriation du territoire par les citoyens et devenir un levier essentiel pour la création d'un lien de transport collectif structurant, moderne, entre le centre-ville de Montréal et Lachine.

175 Font partie des solutions réalistes pour demain deux des recommandations parmi plusieurs qu'on a déposées dans le mémoire. La première étant de développer le réseau d'infrastructure dédié au mode de transport actif à Lachine afin qu'il soit incitatif, sécuritaire et connecté. Entre autres, il est essentiel de faire de Lachine-Est un quartier à fort potentiel piétonnier en aménageant un quartier complet et à courte distance. Ensuite, nous voudrions  
180 aussi que les recommandations que vous allez donner fixent des cibles ambitieuses en matière

d'auto partage afin de contribuer dès aujourd'hui à la construction d'un nouveau paradigme et à un véritable changement culturel au sein de la société.

185 Le GRAME dans cette optique propose par exemple que toutes nouvelles cases de stationnement dans le secteur de Lachine-Est soit dédiées à l'autopartage.

190 Au-delà de ça, on a travaillé aussi sur un bâtiment durable. Donc, comme vous le savez sans doute, le secteur du bâtiment au Québec représente 30% de la consommation totale d'énergie et 12% des émissions de gaz à effet de serre. Dans cette optique, dans ce contexte, le nouveau développement de Lachine-Est est une opportunité unique pour innover en matière de bâtiment vert à l'échelle d'un quartier entier, et ce, dans l'objectif d'améliorer la qualité de vie des citoyens locaux et voisins tout en contribuant aux cibles gouvernementales pour améliorer l'efficacité énergétique du Québec.

195 C'est dans cette optique que le GRAME souhaiterait l'atteinte de plusieurs objectifs à ce niveau. Comme par exemple celui de concevoir des bâtiments à consommation nette zéro, c'est à dire des constructions qui produisent au moins autant d'énergie qu'elles en consomment, ou au minimal, que les bâtiments atteignent un gain minimal de 20% en efficacité énergétique par rapport au code du bâtiment actuel.

200 Je ne vais pas passer à travers le nombre de recommandations qu'on a faites à nouveau sur ce volet, mais il y en a, je pense, 13 dans le mémoire final pour le volet bâtiment durable. Ensuite, nous avons travaillé sur un volet de verdissement.

205 Comme vous le savez, Lachine-Est se situe dans un secteur industriel, mais à proximité avec le bord de l'eau, le canal de Lachine et du centre-ville de Montréal en font un attrait majeur. Les espaces verts et particulièrement les arbres apportent de nombreux bénéfices et ont un rôle au niveau esthétique, écologique et économique sur le milieu environnant.

210 Le GRAME a fait plusieurs recommandations pour verdir Lachine à travers le secteur de Lachine-Est. Parmi celles-ci on retrouve notamment celle d'augmenter la canopée à 25% dans

215 les secteurs résidentiels de moyennes et fortes densités, et de la faire évoluer à 15% dans les secteurs industriels, indice qui se trouve actuellement à quatre pour cent (4%). De plus, les arbres plantés devront faire l'objet d'un suivi régulier afin de les entretenir et d'évaluer le taux de survie.

220 Finalement, la création d'espaces verts doit être pensée de manière à concevoir des liens entre eux et ainsi participer au développement de corridors écologiques pour améliorer et préserver la biodiversité locale.

225 Enfin, nous avons travaillé sur un quatrième volet « aménagement urbain ». Je ne vais pas trop m'étendre sur ce volet et je vais recéder bientôt la parole à mon collègue Jonathan, parce que dans ce volet nous avons surtout voulu remettre en avant toutes les analyses qui sont été faites par le passé dans ce domaine, et notamment remettre de l'avant les recommandations qui avaient été faites dans le rapport que la CDEC avait déposé à l'arrondissement en 2017. Mais l'idée principale de recommandations que nous faisons dans ce volet « aménagement » sont de désenclaver le secteur tout entier.

230 **LA PRÉSIDENTE :**

Il vous reste trois minutes, Monsieur Théoret.

235 **M. JONATHAN THÉORET :**

240 Tout à fait. Mélanie vient juste de le nommer. Effectivement, nos interventions sont en suivi et en appui évidemment au travail qui a été réalisé et coordonné par la CDEC en 2017 qui se poursuit maintenant au sein du comité de suivi l'atelier Lachine-Est et on s'implique à la conception d'un nouveau quartier qui est socialement mixte, désenclavé, décontaminé évidemment, avec un réseau de transport en commun structurant qui valorise son patrimoine et qui offre de nombreux emplois et services dans un milieu de vie centré sur le développement durable au service des citoyens.

245 Cette petite phrase-là, ça se peut qu'il y ait d'autre monde qui vous la redise. Je suis content, parce que ça démontre le poids que la communauté a réussi à mobiliser ensemble.

250 En conclusion. Moi ce que je veux pour Lachine, c'est un quartier vert, pas un quartier à verdir. Donc, il faut évidemment prévoir les paramètres en amont. C'est aussi un quartier puis dans la consultation on avait l'opportunité de dire « je rêve de » pour Lachine-Est, puis je vais ramener ce rêve que j'ai moi, c'est que Lachine-Est ça soit un quartier sans auto. Puis vous allez me dire : « Ah » Vous allez me traiter de rêveur. Puis en réalité, je crois que c'est un bénéfice s'il n'y a pas de nouvelles voitures solos à l'intérieur de l'ensemble de Lachine-Est, c'est comme ça qu'on va avoir un lien de transport collectif structurant pour l'ensemble de Lachine au bénéfice de l'ensemble des Lachinois actuels et futurs.

255 Je crois que c'est le nerf de la guerre puis je suis certain qu'il y a de nombreuses autres personnes qui vont vous mentionner ces éléments-là.

260 Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

265 Monsieur Théorêt et madame Le Berre, Merci. Et je demanderais aux commissaires d'ouvrir la période des questions.

**LA COMMISSAIRE :**

270 Alors, c'est un mémoire comme vous l'avez dit très dense, il y a énormément de recommandations. Vous avez vraiment couvert avec un grand professionnalisme les quatre thèmes que vous vouliez mettre de l'avant, mais...

**LA PRÉSIDENTE :**

275

Je m'excuse, parce que tout à l'heure on m'a dit de pousser les micros, puis là on me dit de les ramener.

**LA COMMISSAIRE :**

280

Alors, vous avez entendu ce que j'ai dit, je ne le répèterai pas, mais je trouve qu'il y a quand même un silence sur la mixité d'usage. Vous ne parlez pas beaucoup du vrai monde, enfin des petits commerces, des secteurs d'emploi, des équipements publics, en fait des équipements dont on a parlé dans les ateliers, les écoles, les garderies, les centres sportifs, tout ça.

285

Est-ce que vous avez aussi un point de vue là-dessus?

**M. JONATHAN THÉORET :**

290

Absolument. J'ai mentionné en préambule la nécessité de faire un quartier complet. Ce n'est pas innocent si je le ramène en présentation ici, parce que sachant qu'effectivement à l'intérieur du mémoire, ce n'est pas un élément sur lequel on s'est attardé beaucoup.

295

Ça va sous le sens qu'il faut répondre aux besoins scolaires pour cette population-là puis je pense qu'on ne nomme même pas le mot « école » dans le mémoire, quelques fois. Mais je pense qu'il y a un besoin fondamental que l'ensemble des services soit à proximité puis ça prend évidemment des emplois à proximité si on veut que les gens puissent se déplacer avec leurs deux jambes comme étant le moyen le plus logique.

300

Je suis certain qu'il y a beaucoup d'autres recommandations qui vont vous être faites par d'autres organisations, d'autres citoyens à cet effet-là. Et nous on ne s'est pas attardé sur ces

305 éléments-là, c'est de cibler les éléments avec, disons d'avantage des précisions environnementales, finalement c'est notre rôle. On est à Lachine depuis plus de 20 ans le GRAME, ça fait 30 ans qu'on existe comme OBNL, en environnement. Lachine-Est pour nous c'est un peu une forme de concrétisation d'une série de recommandations faites depuis de nombreuses années à de nombreuses tribunes. Et je crois que justement la mixité d'usage, bien c'est certainement un vecteur clé pour la réussite d'un quartier complet.

310 **LE COMMISSAIRE :**

315 Justement, mes questions ou ma question principale se trouve sur les questions environnementales. Vous avez couvert presque tous les éléments environnementaux. Vous n'avez pas parlé beaucoup des eaux usées, la réutilisation. Il y a comme une phrase pour les eaux grises, mais la réutilisation, pas vraiment la conservation, plus la réutilisation des eaux usées et peut-être c'est parce que ça n'existe pas. Je vous pose la question, parce que je ne connais rien dans ça. Qu'est-ce qu'on fait avec les eaux noires, les eaux qui sont encore plus insalubres que les eaux usées? Est-ce qu'il y a des projets que vous connaissez où on a fait quelque chose pour réduire l'impact sur les infrastructures municipales?

320 **M. JONATHAN THÉORET :**

325 En toute honnêteté, je crois que la version que vous avez eue, ce n'est pas la version qui a été transmise tout à l'heure ou qui sera transmise un petit peu plus tard. Il y avait une petite coquille concernant justement l'utilisation des eaux grises versus eaux usées incluant les eaux noires. Donc, ça sera corrigé dans la prochaine version, version finale.

**LA PRÉSIDENTE :**

330 S'il vous plaît, ne rajoutez pas 75 pages.

**M. JONATHAN THÉORET :**

335 Non, non. En fait, on rajoute quand même l'annexe, l'annexe de quelques... un document à part, mais qui est un document qui était déjà de notoriété publique et qu'on fait juste réactualiser, et le sommaire exécutif, quand même le sommaire exécutif n'a pas loin de 10 pages.

340 Mais eaux usées, il y a des modes de filtration des eaux usées grises. Mais pour ce qui est des eaux noires, honnêtement je ne suis pas la bonne personne pour répondre à ça. Donc, des ingénieurs vont être meilleurs que moi là-dessus.

**LE COMMISSAIRE :**

345 Et c'est un site, comme vous savez, c'est un site contaminé. Est-ce que votre mémoire bonifiée parle de contamination, des possibilités de bio remédiation ou d'autres moyens de décontaminer?

**M. JONATHAN THÉORET :**

350 Succinctement effectivement. On ne s'est pas attardé beaucoup sur le volet de la décontamination. En fait, la raison qu'il y a des normes très strictes à cet égard puis le fait de respecter les normes très strictes est en soi un gage de résolution de problème qu'il y a eu. C'est qu'il y a peut-être certaines de ces normes très strictes qui n'avaient pas été suivies par le passé à certains endroits à Lachine, puis sans cibler seulement l'endroit de Lachine-Est. Ça prend une vérification. Il faut donner les moyens aux organisations gouvernementales de faire les vérifications d'usage, ce qui n'est pas toujours le cas.

**LE COMMISSAIRE :**

360 O.K. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

365 Oui. Écoutez, deux fois, mais dont à la page 13 vous dites : « Les nouveaux développements de Lachine-Est ainsi que ceux de la cour Turcot. » Moi ce que je voudrais comprendre c'est, on parle bien de la cour de triage et de quels nouveaux développements on parle pour la cour Turcot?

370 **M. JONATHAN THÉORET :**

Il faut dire qu'il y a deux choses là-dedans. Il y a le fait que les, comment on les nomme déjà dans le schéma d'aménagement. Les zones de planification stratégique, qui inclut Lachine-Est et Turcot. Les secteurs de planification stratégique.

375 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

380 **M. JONATHAN THÉORET :**

Jusqu'à il y a encore pas si longtemps que ça, il n'était pas question de faire un grand parc avec la cour Turcot. Là, il en est maintenant question publiquement. Mais l'ensemble de ce qui va se passer de part et d'autre de la rue Notre-Dame qui longe cette dite cour, est-ce qu'il y a requalification, est-ce que les usages industriels qui s'y trouvent et commerciaux vont perdurer dans le temps. Je crois que ce qui est mentionné dans le mémoire c'est beaucoup à l'effet de l'importance que ces milieux-là soient vus en termes de planification intégrée avec Lachine-Est puisque l'axe Lachine vers Montréal ça doit être vu comme un tout.

385 **LA PRÉSIDENTE :**

390 O.K. Alors, si vous intégrez ça, ça devrait être une planification commune. Est-ce que dans votre vision de Lachine-Est vous intégrez Saint-Pierre?

**M. JONATHAN THÉORET :**

395 C'est une très bonne question. Saint-Pierre pour moi c'est comme, il y a une fracture.  
L'échangeur Saint-Pierre c'est en soi une fracture puis je me souviens, je reviens sur une petite  
histoire. J'ai commencé à venir à Lachine en 2008 pour le travail, je venais particulièrement en  
vélo du centre-ville. On avait une piste cyclable qui passait en dessous de l'échangeur Saint-  
Pierre. Cette piste-là elle n'existe même plus. On a fait des pas en arrière à certains égards sur la  
400 mobilité et la fluidité de passage entre ce quartier qui est enclavé et encore bien pire que ce que  
Lachine-Est peut l'être. Il faut profiter de Lachine-Est pour désenclaver ce secteur-là. Et je crois  
que le lien de transport collectif et actif c'est la façon d'intervenir. Il faut s'assurer de planifier en  
amont la mobilité active et collective. C'est le premier vecteur. Après tous les autres paramètres  
sont importants.

405 Mais si on ne fait pas la trame urbaine immédiatement en fonction du fait... où est-ce  
qu'est le Lafleur dans Saint-Pierre jusqu'à la gare du canal qui est un des secteurs importants  
pour la mobilité pour un TOD dans Lachine-Est. Si on ne rend pas ce secteur-là facile à circuler  
pour un usager moyen, un cégépien ou un universitaire qui n'a pas de voiture, puis à juste titre il  
410 a raison de ne pas avoir de voiture, il faut qu'on l'encourage cette personne-là si on veut créer la  
ville de demain. Il faut absolument prévoir les aménagements cyclistes et piétons en priorité.

**LA PRÉSIDENTE :**

415 Merci. Des questions.

**LA COMMISSAIRE :**

420 Si je comprends bien, vous l'avez exprimé, mais vous mettez la mobilité au coeur de tout  
comme une priorité absolue. Dans ce contexte-là, bien comme vous le savez il y a déjà du

développement mobilier qui se fait à Lachine-Est. Est-ce qu'on doit interrompre complètement tout développement immobilier tant que cette question de la mobilité ne sera pas résolue?

425 **M. JONATHAN THÉORET :**

En tout respect, je ne crois pas que ça fait partie de vos pouvoirs.

**LA COMMISSAIRE :**

430

Je vous demande votre opinion.

**M. JONATHAN THÉORET :**

435

Je suis d'avis qu'étant donné que l'axe de la rue Victoria est un axe névralgique pour le développement d'un axe de transport collectif structurant, il eut fallu que les développements avec la plus forte densité soient le plus près possible de cet axe structurant là.

440

Maintenant, il y a plein de moyens de venir essayer de compenser ça par des chemins où est-ce qu'on peut déambuler facilement. On peut penser jusqu'à des navettes collectives partagées, autonomes. Ce n'est pas si loin que ça. Alors, il y a moyen d'intégrer ça dans une planification pour Lachine-Est comme étant un moyen de transport absolument efficace, crédible. Ce n'est même pas rêver comme tel. Puis, on a mis une dernière slide, c'est vrai. La Tesla fait zéro cent kilomètres/heure en trois point deux secondes, mais ça prend encore une heure et demie pour s'en aller dans le trafic à Montréal. Ce n'est pas en rajoutant des nouvelles voies, puis là, là-dessus, moi je ne crois pas qu'on devrait doubler Victoria. Je ne crois pas qu'on devrait le faire. Ça fait partie de l'étude de Cima +. Je crois que ça serait une erreur monumentale de faire ça, d'augmenter la capacité véhiculaire alors que ce que nous voulons faire c'est encourager la mobilité collective. Il faut mettre les investissements dans cette seule priorité de

450

mobilité. De faire ça, ça va définir le Lachine complet de demain.

Vous avez une très grande responsabilité, Mesdames, Monsieur, de recommander à nos décideurs de l'inscrire dans le PPU de façon formelle. Merci.

455 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien merci. Il y avait plein d'autres questions. Le temps est écoulé.

460 **M. JONATHAN THÉORET :**

Ça me fera plaisir d'en discuter avec vous dans un cadre plus informel, si vous le souhaitez.

465 **LA PRÉSIDENTE :**

Non. Vous savez qu'on n'a pas le droit de faire ça. Alors, merci beaucoup, Madame, Monsieur.

470 Et j'inviterais monsieur Marc Daoust. Bonsoir, Monsieur Daoust.

**M. MARC DAOUST :**

Bonsoir.

475

**LA PRÉSIDENTE :**

480 Si je ne me trompe pas, vous n'avez pas de mémoire, là. Ce n'est pas parce qu'on ne vous a pas vu, le mémoire, c'est ça?

**M. MARC DAOUST :**

485 Oui, exact.

**LA PRÉSIDENTE :**

490 O.K.

**M. MARC DAOUST :**

Mais en fait, c'est comme une tribune citoyenne.

495 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous aviez le droit, parfaitement.

**M. MARC DAOUST :**

500 Voilà. Bien, je me suis préparé en ayant recours aux études qui ont été proposées en consultation. Parce que si l'Office n'avait pas présenté ces audiences-là, je pense que je ne les aurais jamais vues ces études-là. Je suis citoyen de Lachine et depuis 15 ans je suis propriétaire. Je suis né à Lachine, mais je suis resté dans plein d'autres quartiers à Montréal.  
505 Puis là, je m'intéresse un peu plus à la chose municipale. Puis je suis content de voir qu'au moins il y a des consultations sur des projets qui, à mon sens, des fois on arrive bizarrement à travers les journaux à avoir des brides d'information. Tandis que là, il me semble qu'il y a un complément intéressant.

510 **LA PRÉSIDENTE :**

Je ne sais pas si vous avez vu le site Internet, mais il y a de quoi lire pour de nombreuses soirées.

515 **M. MARC DAOUST :**

C'est ça. Mais à ce point de vue là, c'est un peu comme la médecine l'urbanisme, c'est comme beaucoup de choses puis on dirait que si on n'emploie pas les termes, bien on ne va pas se faire comprendre.

520

**LA PRÉSIDENTE :**

Moi je ne suis pas urbaniste, Monsieur.

525 **M. MARC DAOUST :**

O.K. Tant mieux.

**LA PRÉSIDENTE :**

530

Mais ce que je veux dire c'est qu'on n'est pas obligé d'avoir un vocabulaire spécialisé. C'est ce que je veux vous dire.

535

**M. MARC DAOUST :**

540 On s'entend, merci. Bien, en tout cas, merci pour l'opportunité de venir parler. Moi j'ai vu deux études dans ceux qui étaient proposés à l'Hôtel de Ville. Mon analyse, ça me dit que dans le fond, même si j'ai été, comme je vous dis, d'un quartier à l'autre, j'ai vu des développements

545 comme les shop Angus. J'ai vu, ici à Lachine, le quartier Saint-Louis qui est sur un ancien golf. Je vois à Dorval sur le boulevard Bouchard qui est à côté de la construction du rond-point Dorval, que tout le monde connaît. Ça a pris du temps, mais on voit que les, comment je pourrais dire, les projets immobiliers suivent un petit peu les travaux. Puis là, on est rendu à Lachine, après la cour Turcot là, il y a le prochain développement échangeur Saint-Pierre.

550 Donc, je vais continuer un petit peu dans l'analyse. Je vois que les autres ont fait une meilleure préparation. Moi j'essaie juste de comprendre, comme je vous dis, mes études. Il y en a une que j'ai retenue plus que les autres, Lachine-Est vision d'une communauté. Là, je vois que c'est 2017 celle-là. Puis monsieur tantôt a fait allusion à une autre, c'était le plan d'urbanisme 2006 Montréal. Un écart incroyable entre les deux, pour le même projet?

555 **LA PRÉSIDENTE :**

Non. Le plan d'urbanisme c'était pour tout Montréal.

**M. MARC DAOUST :**

560 C'est ça. Mais là, vous allez comprendre comme moi que si on essaye de suivre la ligne tout ce temps-là est-ce qu'on avance, est-ce qu'on recule, on s'en va où avec ça? Là, ça a l'air intéressant, ça a l'air du concret, mais ça risque aussi de se prolonger peut-être?

565 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous laisse aller. Je ne vous répons pas, je vous laisse aller.

**M. MARC DAOUST :**

570 Les évaluations qui sont faites dans ces trucs-là sont bien faites. Ça parle de temps en temps de la grosseur qu'on s'attend à avoir de la population. Les services, la proximité des services, la fluidité du transport, tout ce monde-là. On a l'air à dire que les gens qui vont venir

rester là, ils vont sans doute adopter des habitudes citoyennes. On espère qu'ils n'auront pas d'auto, qu'ils vont prendre les transports en commun.

575 Mais à l'heure qu'il est, il n'y a pas grand-chose d'utile ou de tangible à l'heure, pour nous autres ici, le citoyen. Je l'ai pris l'autobus pour me rendre, souvent de fois pour aller travailler. Ou bien passer par Dorval pour aller prendre l'espèce de train qui va au centre-ville. Je n'ai pas pris celui encore qui vient de la Rive-Sud pour embarquer dans la nouvelle.

580 Bref, on est coincé. C'est ça que je veux dire. On en a parlé tantôt, c'est un enclavement ici, puis je n'ai pas trouvé dans les études des propositions vraiment, comment je pourrais dire, pertinentes ou concluantes, sauf que j'en ai retenu une dans une page 65.

**LA PRÉSIDENTE :**

585 Oui, allez-y.

**M. MARC DAOUST :**

590 De cette étude-là, encore « vision d'une communauté », où là, il y a des urbanistes qui ont regardé le truc, puis il m'apparaît une évidence tellement grosse que je ne comprends pas que même au niveau municipal on n'y a pas déjà pensé, depuis 2017 que c'est rendu. C'est-à-dire de désenclaver au moins une des entrées qui nous amènent de Lachine et LaSalle. Puis si je vous remets une des pages qu'il y a là, ça dit de continuer la rue du Musée jusqu'à l'avenue  
595 Victoria minimum, pour qu'enfin on soit, comment je pourrais dire, désembourbé à l'année. Parce que là, ce n'est pas juste parce qu'il y a le Collège Sainte-Anne qui est tout proche puis que les autobus arrivent là. Il y a des transports qui arrivent là. La rue Victoria c'est un gros plus depuis pour la circulation pour aller en ville. Mais dans le fond, à côté du pont ici, Mercier puis l'entrée à  
600 côté, pas de l'aqueduc, c'est le canal de Lachine.

605           Bref, est-ce que ces projets-là, est-ce qu'ils sont justes pour la forme ou dans le fond on va aboutir? Puis il me semble qu'avant même d'arriver à donner des contrats ou à penser qu'on va amener plus de monde de ce côté-là, si on n'est pas capable de se débourber maintenant, avec l'idée qu'on est congestionné même en plein été, que ça soit juste les visiteurs qui viennent au canal. Il me semble que ça serait comme l'air pur, n'en déplaise de dire que ça va amener du monde avec des autos, mais dans le fond ils vont aller stationner plus loin, puis si on serait capable de faire des stationnements finalement.

610           Quand on voit du monde qui est pogné sur le Plateau puis qui n'ont pas de place quand c'est les tempêtes de neige, ils leur disent d'aller scammer, d'aller dans les stationnements désignés. Mais ça pourrait être ça quand même ici, à un moment donné. Déjà qu'on a trop d'autos, mais on ne peut pas les faire disparaître, ça ne brule pas. Ça veut dire que ça va attendre que le monde s'en tanne qu'il n'y en aura plus d'auto dans le fond. Entretemps il faut vivre avec, puis c'est un petit peu ça l'idée que je me dis c'est beau parler, mais il faut aboutir à un moment donné.

620           Je soumetts le projet qui est là, c'en est une, il n'y en a pas beaucoup des désenclavements, c'en est une proposition qui est là, puis ça serait très intéressant que ça aboutisse.

**LA PRÉSIDENTE :**

625           Bien écoutez, Monsieur Daoust, je vous remercie. Et on est pas mal à la fin. À moins que vous ayez un petit bout de conclusion, là?

**M. MARC DAOUST :**

630           Non, c'est beau.

**LA PRÉSIDENTE :**

Non. Des questions?

635 **LA COMMISSAIRE :**

Question. Vous dites que vous êtes né à Lachine.

640 **M. MARC DAOUST :**

Oui.

**LA COMMISSAIRE :**

645 Est-ce que vous avez un souvenir de ce qui était Lachine-Est quand vous étiez jeune?  
Est-ce que ça vous rappelle quelque chose? Est-ce que ça résonne d'une façon particulière?

**M. MARC DAOUST :**

650 Ce n'était pas particulièrement un bout passant. Moi j'étais au secondaire puis j'étais  
dans la sixième, puis après ça dans la onzième. On marchait à l'école. Il n'y avait pas d'autobus.  
Ça fait que des problèmes de transport il n'y en avait pas dans ce temps-là. Dans le fond, l'usine  
était là puis ceux qui y travaillaient, ils y allaient peut-être à pied, ils venaient peut-être de  
LaSalle.

655

**LA COMMISSAIRE :**

660 Non, je posais la question, parce que ce que avez-vous aujourd'hui, 30, 40 ans plus tard,  
une idée de ce que vous aimeriez que Lachine-Est devienne?

**M. MARC DAOUST :**

665 Bien, absolument que ça serait, dans le fond on a juste à aller aux États-Unis puis d'être  
sur le bord d'un lac comme à Burlington, d'avoir le goût d'avoir une super, pas juste une marina  
comme on a là, mais dans le fond que le monde qui vient, même avec leur bateau ou avec leur  
voiture, qu'ils stationnent dans la cour Turcot puis qui prennent le bus pour s'en venir ici. T'sais,  
dans le fond, c'est ça l'idée. Pourquoi pas. Mais laisser le bord de l'eau pour le monde qui ont le  
670 goût de s'en servir. Au moins, on a dans la tête que les autos on est capable de les tenir loin,  
même si elles ne sont pas bienvenues. Mais si on est capable de décider des affaires, il me  
semble qu'il y a des moyens à prendre. Je pense qu'il n'y a pas d'autre chose.

**LA COMMISSAIRE :**

675 Merci.

**M. MARC DAOUST :**

680 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

685 Monsieur Daoust, ce que je comprends c'est ce que vous demandez en fait, c'est O.K. ,  
travaillez sur vos affaires, mais entretemps on peut-tu se désenclaver puis ouvrir la rue du Musée  
jusqu'à la rue Victoria pour essayer qu'on bouge un peu. Puis c'est ça que vous nous dites?

**M. MARC DAOUST :**

690 Bien oui, c'est ça. Bien, ce que j'allais juste dire aussi c'est qu'il ne faut pas oublier que  
Ville Saint-Laurent c'est industriel, Dorval c'est industriel, LaSalle c'est industriel.

**LA PRÉSIDENTE :**

Et donc?

695

**M. MARC DAOUST :**

Et donc, avec Saint-Pierre qui va se reconstruire, les camions ne disparaîtront pas, ils vont tout le temps être là, dans le fond. C'est comme on disait tantôt, si la cour Turcot elle se désimplie, pourquoi vous ne faites pas là la construction, puis dans le fond on va rester avec ce qu'on a, puis dans le fond, ils vont être mieux les nouvelles habitations sur le bord de Turcot dans le fond. Si on ne veut pas s'occuper du transport, parce que c'est ça, le transport puis les camions. On est collé dessus. On ne peut pas se tasser.

700

**LA PRÉSIDENTE :**

Ils sont là.

705

**M. MARC DAOUST :**

Ils vont passer à travers. C'est ça. Si au moins il y avait, le ministère du Transport, je veux dire, il y a des corridors justes pour les transports lourds, on va avoir la paix peut-être. Je ne sais pas, là.

710

715

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Vous avez une deuxième piste de solution. Mais écoutez, Monsieur Daoust, je vous remercie de votre participation. Vous avez posé beaucoup de questions sur la volonté de faire

720

quelque chose en disant, c'est long. Il faut savoir que c'est un projet de déploiement, je ne sais pas quelle forme finale il aura, tout comme vous, mais qui sera très long dans le temps, parce qu'on parle d'un projet de 20, 30 ans de requalification de Lachine-Est. Ça fait que ça, je ne veux pas que vous perdiez ça de vu.

725

Nous, on va faire un rapport. Je souligne, pour dire que la mairesse est ici. Si vous avez, vous, des choses à lui dire, mais moi, je n'irai pas, vous comprenez, ce n'est pas à moi à dire qu'est-ce qui va être fait demain matin, là. Ce n'est pas notre travail ici à l'Office.

730

Mais je vous remercie beaucoup, Monsieur Daoust, d'avoir exprimé votre opinion. Merci.

**M. MARC DAOUST :**

Je comprends ça. Merci.

735

**LA PRÉSIDENTE :**

On est un petit peu en avance dans notre temps, mais si monsieur Jonathan Blanchet était là. Bien là, on ne m'a pas donné la bonne feuille. Ah oui, je m'excuse, c'est moi, c'est vraiment monsieur Bodo. C'est moi qui est dans les...

740

**M. ANGELO BODO :**

Bonsoir.

745

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir, Monsieur Bodo, je m'excuse d'avoir passé par-dessus votre nom.

750

**M. ANGELO BODO :**

Il n'y a pas de problème.

755 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Bodo, vous n'avez pas non plus déposé de mémoire.

**M. ANGELO BODO :**

760

Non, mais je me suis pris un document avec tout, pas les modèles, mais tout ce qu'on parlait sur les ateliers et tout ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

765

Parfait. On vous écoute.

**M. ANGELO BODO :**

770

Bonsoir, mon nom c'est Angelo Bodo. Moi je suis nouveau à Lachine depuis quatre ans. Je viens de l'est de Montréal. Je suis à Montréal toute ma vie, sauf que j'ai découvert Lachine il y a quatre ans et honnêtement je suis tombé en amour avec certains secteurs de Lachine. Et c'est une des raisons que je fais ça ce soir pour m'exprimer un peu de qu'est-ce que j'aimerais ça avoir à Lachine.

775

J'ai une formation en architecture, une formation en génie du bâtiment et je travaille en informatique depuis plusieurs années. Et ma vision pour Lachine, je vais commencer avec un peu le patrimoine. J'aimerais ça, quand je regarde la photo qui est là, je suis allé à la station Angus, Angus shop puis tout ça, puis j'ai vu qu'est-ce qu'ils ont fait un peu aussi avec les structures qui sont là. Puis j'ai de la parenté qui a travaillé dans la structure d'acier tout ça à

780

Lachine. J'aimerais ça que ça s'intègre puis on garde ces monuments-là qui restent vivants dans la mémoire du monde et tout ça. J'aimerais ça aussi, il y a certains bâtiments d'architecture qui sont très beaux, on aimerait ça que la façade, que c'est le bâtiment au complet qu'on l'intègre dans les nouvelles constructions qu'on va faire.

785

Dans le développement, aussi garder peut-être le nom des rues, utiliser les bâtiments ou les commerces ou les industries qui sont là, puis utiliser ces noms-là en mémoire de. J'aimerais ça aussi qu'on harmonise le Vieux-Lachine avec le développement urbain moderne et riche qui va être fait à Lachine. Il ne faut pas oublier non plus, quand on va bâtir quelque chose à Lachine-  
790 Est de redoubler ou de faire quelque chose qui existe déjà dans le Vieux-Lachine, comme la rue Notre-Dame puis après ça, les commerces vont souffrir.

795

Si on regarde le Vieux-Lachine il y a le petit marché, mais c'est intéressant le petit marché qu'il y a à Lachine sur la 18<sup>e</sup> ou 19<sup>e</sup> avenue. Il ne faudrait pas non plus qu'on oublie ça quand on fait nos développements, de penser de faire des choses qui sont un peu différentes de ce qui existe, puis harmoniser les deux ensembles.

800

En mobilité. Je suis une personne moi qui voyage beaucoup en vélo. Je m'en vais en BIXI au centre-ville, je traverse le centre-ville. Qu'est-ce que je fais présentement, je prends l'auto au métro puis du métro je prends le BIXI. Avoir notre BIXI dans le secteur ici ça serait intéressant. Avoir des autobus et aussi dans d'autres villes je vois Rome et je vois tout ça quand je voyage, il y a des minibus électriques qui circulent localement dans les entourages. Ça peut être intéressant. Ça ne fait pas de bruit, ça ne pollue pas. C'est pratique pour le monde de se voyager à Lachine et tout ça. Quand on regarde, d'avoir des autobus expresses, je sais qu'il y en  
805 a, mais c'est limité quand même, la fin de semaine non, et tout ça. Mais ils sont dans la rue plus loin, plus haut. Quand on habite proche du canal, c'est certain que l'hiver quand on fait un kilomètre à moins 30 ou moins 20, c'est un peu difficile. Si on pouvait faire quelque chose avec ça.

810

Avoir des accès routiers faciles pour les citoyens qui veulent sortir et rentrer à Lachine sur les grandes artères. À cause que si on doit partir d'ici des fois le matin, c'est l'enfer, des fois

ça prend autant de temps de sortir de Lachine que le restant du trajet pour aller n'importe où, où on veut aller. Si on peut améliorer ça, ça serait intéressant.

815           Avoir des trottoirs plus larges. Je sais qu'à Montréal souvent ils font ça. On voit les rues, les bordures des rues, puis quand on arrive au stop c'est plus large puis la végétation, il y a des fleurs, tout ça, ça embellit les secteurs. Ça serait intéressant de faire quelque chose de même aussi.

820           Je sais, j'ai regardé un peu les vidéos que VillaNova avaient faits et tout ça, sur You Tube et tout ça. C'est intéressant qu'est-ce qu'ils ont fait, c'est certain il y a des coûts associés à tout ça. Mais je pense que quand on fait quelque chose qui embellit, qui est très beau, ça encourage le monde à venir habiter dans le secteur. Moi, en étant natif de Montréal je ne connaissais même le secteur, je ne connaissais même pas le parc René-Lévesque. Je ne  
825           connaissais pas le secteur du tout, du tout, du tout, puis écoutez, j'ai 52 ans, ça fait 52 ans que j'habite à Montréal puis je ne savais même pas que ça existait. Puis quand on découvre le secteur et quand le monde vient me voir, qu'ils découvrent le secteur, je trouve ça tellement beau et j'aimerais ça qu'on continue dans cette veine-là avec le nouveau développement, qu'on continue à enrichir puis à donner un look à Lachine qui est beau, qu'on vit dans la nature. C'est  
830           une ville quand même qu'on peut faire quelque chose de très ergonomique avec tout, les rues qu'il y a alentour.

              Quand on regarde les équipements et services publics. Juste avant ça, j'avais juste un autre point. On voit souvent comme dans le secteur Dix30 et Bois-Franc, dans l'est de la ville, je  
835           veux dire dans Saint-Laurent, ils ne mettent pas des stops, ils mettent des ronds-points. En Europe c'est très fort là-dessus aussi, puis c'est intéressant. C'est à cause que les ronds-points le soir, on n'a pas besoin, on le fait le tour puis ça ne fait pas de bruit. Le monde n'a pas besoin d'arrêter puis freiner quand on part, la pollution, tout ça. Puis les ronds-points, on peut mettre des fleurs dans le milieu. Si je regarde la Ville de Sainte-Agathe qui a gagné un prix, Sainte-Agathe-  
840           des-Monts qui a gagné un prix en urbanisme avec la façon qu'ils ont embelli la ville puis ils ont mis des ronds-points un peu partout. C'est intéressant. Je pense quand on commence à

regarder ces choses-là, qu'est-ce qu'on peut embellir, qu'est-ce qui peut aider un peu, le bruit, la fluidité. À cause qu'on n'a pas du stop-and-go tout le temps.

845            Quand on parle d'équipement et services publics. Avoir des espaces pour les familles, je pense que c'est important si on veut attirer du monde, des familles et tout ça. Le monde qu'est-ce qui se plaint c'est quand on regarde Griffintown c'est très beau, mais il manque des espaces verts. Il manque des places pour le monde à habiter. Puis je pense que c'est important de faire ces espaces pour ce monde-là, les nouvelles familles qui veulent venir habiter puis il y a des  
850            espaces verts, pas juste des maisons en rangée puis tout le même type des maisons en rangée.

              Respecter la nature, le bord de l'eau. Ça, c'est important. Je pense qu'il faut laisser les espaces proches de l'eau au public. Le monde qui peut en profiter et ne pas bâtir sur le bord de l'eau tout de suite avec des bâtiments.

855            Avoir un centre communautaire, un centre sport complexe, des garderies, comme vous avez dit tantôt, pour les jeunes enfants. Des centres commerciaux qui harmonisent avec le secteur. Comme je vous ai dit, il faut regarder qu'est-ce qu'il y a dans le vieux, qu'est-ce qu'il y a de nouveau, qu'est-ce qui manque puis ajouter des choses et tout ça.

860            Avoir l'accès à l'eau pour les résidents. Je pense, il y a certain secteur, quand je regarde à Griffintown ils ont des secteurs ils ont fait des petits quais, des baies, que le monde peut rentrer, qui habite dans le secteur. C'est intéressant de voir si on peut faire quelque chose de même. T'sais, on a un canal et tout ça, ça fait longtemps, je pense, que j'entends parler qu'ils  
865            vont faire une patinoire sur le canal, il n'y a rien qui se passe là-dessus. Mais c'est peut-être intéressant de le faire, d'ajouter, faire un canal, d'avoir, je ne sais pas, si on regarde proche d'Atwater il y a un bateau sur l'eau que le monde peut aller manger. C'est des choses qu'on peut ajouter, qui peuvent donner de la valeur ajoutée, que le monde va voir : « Hey, c'est différent des autres villes ou des autres places qu'on va. »

870            Quand on parle d'économie locale et emploi. Avoir des petites boulangeries, des petits cafés, des petites boutiques. Peut-être un petit Smart Center avec des épiceries, des nettoyeurs,

875 des petits restaurants. Harmoniser avec l'ancien Lachine, ça, je l'avais dit, avec Notre-Dame et  
tout ça. Possibilité d'avoir des bureaux professionnels comme des bureaux d'avocats,  
d'ingénieurs, des cliniques. Avoir un secteur commercial pour créer une cité, un parc d'affaires.  
Je dirais quelque chose comme technologie, de la recherche, n'importe quoi. C'est à cause que  
si on crée quelque chose dans un secteur complet, on attire des compagnies, on attire du  
monde, ça crée de l'emploi. Et le monde, s'il aime le secteur qui a des espaces verts, c'est  
880 certain que le monde va venir habiter dans le secteur. Puis je pense que c'est important d'attirer  
la clientèle qui est là pour ça.

Habitation. Je dirais qu'on a besoin d'avoir un mélange d'habitations. Quand on parle de  
condos, maisons de ville, maisons unifamiliales, condos industriels comme style loft et tout ça.  
Ça ressort un peu le patrimoine, tout ça. C'est intéressant d'avoir quelque chose de même. Des  
885 condos commerciaux aussi pour les petites bâtisses, des tours à condos, mais peut-être plus loin  
en arrière et pas en évidence en avant. Une architecture urbaine moderne, mais qui s'intègre  
avec le vieux style aussi. La construction du bâtiment doit être bien réfléchi et avec des  
matériaux qui résistent avec le temps. Souvent, on voit, ils vont bâtir quelque chose rectangulaire  
avec des matériaux que cinq ans plus tard c'est tout rouillé puis ça a l'air de l'enfer. Puis là, ça  
890 enlève un peu au secteur. Si on peut penser à faire de la qualité plutôt que de la quantité, ça  
serait intéressant.

Variation des modèles et les styles créatifs. Je ne peux pas croire qu'en étant créatif, ce  
n'est pas toujours manque d'argent. Je travaille dans la santé puis quand on dit qu'il n'y a pas  
895 d'argent dans la santé puis quand on est créatif on est capable de faire certaines choses. Alors,  
c'est intéressant de faire quelque chose avec l'argent qu'on peut avoir là-dessus.

Important de bien planifier l'urbanisme, d'avoir des espaces verts entre chaque bâtiment,  
comme à Bois-Franc. Bois-Franc quand on se promène dans le secteur Bois-Franc, c'est beau,  
900 ils ont fait de petits lacs artificiels, ils ont fait des murets un peu partout. On se promène, on ne se  
sent pas en ville. Puis ici qu'est-ce que j'aime, c'est que je ne me sens pas en ville.

905 Il y a une des choses que j'ai oublié de mentionner tantôt, c'est souvent les fils  
électriques et tout ça. On parle des fils électriques, mais si on pouvait peut-être mettre les fils  
électriques sous terre quand on arrive aux bâtiments. Si je regarde les nouveaux, il y a un  
nouveau développement qui a été fait sur le canal, des nouveaux condos qu'ils ont bâti à partir  
d'un point cinq million à deux millions. Puis quand je regarde en avant, les poteaux électriques  
avec les fils électriques qui passent à 10 pieds de la fenêtre, je trouve ça un peu... c'est comme  
910 si ça n'a pas été pensé. On aurait pu, juste avant le bâtiment, de les faufler sous terre puis avoir  
la vue et tout ça et de ne pas avoir les fils en avant de leur vue.

Je pense que c'est un peu qu'est-ce que je veux ramener un peu comme mon idée pour  
Lachine.

915 **LA PRÉSIDENTE :**

Écoutez, Monsieur Bodo, je vous remercie beaucoup. Les commissaires auront  
sûrement des questions à vous poser. Mais je veux juste vous dire qu'on a lu beaucoup de  
mémoires, beaucoup de pages, vous êtes le premier à utiliser le mot « beau » et « beauté ».

920 **M. ANGELO BODO :**

Merci.

925 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça fait du bien. Merci. Des questions?

930 **LE COMMISSAIRE :**

Oui. Moi j'ai deux questions. Vous avez parlé des ponts roulants, conserver le  
patrimoine. Avez-vous des idées qu'est-ce qu'on pourrait faire avec ces structures-là?

**M. ANGELO BODO :**

935

Mais ces structures-là on peut les intégrer à certains bâtiments. Si on regarde comme la rue Notre-Dame qui a des poteaux rouges avec des fils mettre des décorations à Noël. On pourrait utiliser ces poteaux-là, faire d'autres choses. Dans un parc, une section décorative en mémoire de, le secteur. Il ne faut pas dire qu'il faut en avoir partout, mais au moins un secteur qu'on peut les garder. On les repeinture puis qu'ils rentrent dans la nature, qui rentrent avec l'environnement puis ça peut être très joli. C'est certain qu'il faut enlever certaines parties de ça. Mais il faut se rappeler de qui, qui a travaillé qui l'a fait, puis ça servait à quoi ça. Quand on sait, ça servait à quoi, qu'on connaît le monde qui a travaillé là puis ils ont fait les ponts Champlain et tout ça ou Jacques-Cartier. On sait que ça a été fait avec certaines de ces ateliers-là. Dominion Square qui était ici, le monde qui connaît un peu qu'est-ce que c'était, puis j'ai mes oncles qui ont travaillé là et tout ça, puis ils m'en ont parlé, puis là, j'habite dans le secteur puis je sais un peu c'est quoi. Alors, ça fait un peu, ça te ramène un peu dans l'histoire.

940

945

**LE COMMISSAIRE :**

950

Merci. Et ma deuxième question, vous avez parlé d'une mixité, de différentes sortes de logements d'habitation, vous avez mentionné parmi vos plans des tours à condos. Lorsque vous dites tours à condos, vous imaginez à peu près combien d'étages?

955

**M. ANGELO BODO :**

Le nombre d'étages ne me dérange pas en autant que c'est pensé. Dans le sens que si on fait des condos puis si je regarde à ville LaSalle proche du centre d'achat Angrignon, ils ont fait des tours à condos puis si on regarde ils sont 14, 15, 16 étages. Mais le style qu'il ont donné à chacun est très beau puis ils ont tout mis ensemble. Il n'y a pas personne qui bloque la vue à personne. Je veux dire, ils ont tous la même hauteur, tout le même style. Ce n'est pas comme on

960

fait une tour à condos puis tout d'un coup il y a une maison, puis après ça une autre tour à condos puis le gars dans le milieu, pauvre lui, il est pris entre.

965            Quand on respecte l'environnement, on entoure qu'est-ce qu'il y alentour de nous autres, la hauteur, je dirais que ce n'est pas une limitation. Je sais qu'ils sont en train d'en bâtir à 10 étages, mais s'ils avaient pu faire 18 étages ça ne change rien. Ils ne bloquent personne dans ce coin-là où ils sont. Puis après ça, les autres qui suivent ils peuvent être la même hauteur en autant que le style soit très beau puis ça vit dans le temps.

970

**LE COMMISSAIRE :**

Merci.

975

**LA PRÉSIDENTE :**

Écoutez, il y en avait beaucoup, puis j'ai pris tout ça en note.

980

**M. ANGELO BODO :**

Je peux vous laisser une copie si vous voulez.

985

**LA PRÉSIDENTE :**

990

Ah merci. Sûrement, on va prendre vos notes, merci. Vous avez parlé de mixité sociale, toutes sortes d'habitations, tout ça. Vous n'avez pas parlé de, est-ce que c'est des condos, est-ce que c'est du logement privé. Ce n'est pas grave. Mais vous avez parlé aussi un peu de mixité d'usage, c'est-à-dire avoir des petits commerces, des professionnels, vous avez parlé de loft industriel.

**M. ANGELO BODO :**

995 Loft industriel, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1000 Est-ce que vous pensez qu'il serait intéressant que Lachine-Est garde une partie d'industrie qu'on appelle le type léger ou si ça devrait être juste comme vous disiez recherche et développement et techno ou des trucs comme ça. Revenez sur l'emploi s'il vous plaît?

**M. ANGELO BODO :**

1005 Bien, je n'ai rien contre l'industrie, tout ça, mais si on intègre une industrie qui crée une odeur ou qui crée beaucoup de bruits, c'est certain que ça va créer... le monde alentour ce n'est pas ça qui veut. Déjà qu'on regarde déjà l'usine qui fait du bardeau, qui n'est pas loin sur la rue Saint-Patrick, on l'entend des fois jusqu'au canal, dépendant du vent quand il pousse. Alors, si on fait quelque chose qui est industriel dans un parc industriel qui reste ouvert 7/24 la nuit aussi, 1010 puis c'est bruyant ou ça dégage une certaine odeur. Je ne suis pas certain si ça va aider à attirer du monde. À faire des industries, des emplois locaux que ça soit des bureaux ou que ça soit... ça peut être une industrie, mais une industrie qui fabrique quelque chose technologie, qui fabrique des logiciels, qui fabrique quelque chose d'autre qui n'est pas, qui ne dérange pas trop dans le sens de bruit ou d'odeurs, tout ça. Je n'ai aucun problème là-dessus.

1015 Je pense que les industries et tout ça devraient être localisés un peu à l'extérieur du résidentiel. Comme ça, ça a sa place aussi. C'est important, c'est à cause que les industries c'est eux qui payent une grosse partie des taxes, c'est certain dans une ville, puis c'est important de les avoir, mais il faut choisir où on les met.

1020 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Bien, merci beaucoup, Monsieur.

**M. ANGELO BODO :**

1025

Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

1030

Est-ce que monsieur Jonathan Blanchet est arrivé?

**VOIX DANS LA SALLE :**

1035

Monsieur Jonathan Blanchet est malade, mais on a un remplaçant.

**LA PRÉSIDENTE :**

1040

Ah bon. Alors, la personne qui représente le Comité de transport de Lachine. Vous revenez, Jonathan? Ah, vous n'êtes pas prêt, O.K. Écoutez, je vais voir. Là, il n'est pas tout à fait 20 heures. On est 10 minutes en avance. Est-ce que monsieur Börkur Bergmann est ici? Ah, bonsoir, Monsieur. Est-ce que vous seriez prêt à passer maintenant?

1045

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1050

Bien, c'est génial. Comme ça, ça va permettre au Comité transport Lachine de se concerter pour remplacer la personne malade.

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

1055

On va même essayer de gagner une avance de temps.

**LA PRÉSIDENTE :**

1060

D'accord. Alors, merci beaucoup, Monsieur Bergmann. Vous n'avez pas déposé de rapport écrit. Donc, on vous écoute. En même temps que la musique, ça va être très joli.

1065

Non, mais écoutez, on peut se donner des conditions pour que ça soit agréable pour tout le monde. Si vous êtes d'accord, on va donner le temps au technicien de régler ça puis on va prendre la pause maintenant. Ça vous va?

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

1070

Donc, je suis professeur à l'école de design. Si ça marche, on peut procéder?

**LA PRÉSIDENTE :**

On l'a?

1075

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

Donc, je suis professeur à l'école de design et j'ai eu vent de ces audiences et j'ai considéré que c'était approprié de communiquer l'étude qui a été faite pour la Ville de Montréal, la ville centre entre 2005 et 2007 à peu près. Donc, dans un cadre d'entente qui s'appelait à

1080 l'époque « Ville université », et nous, on a proposé un projet pour Lachine-Est en recherche et création.

1085 Donc, le document qui est là c'est plutôt visuel, mais c'est un travail de deux ans en collaboration avec le département de science de la terre et de l'atmosphère pour les questions de décontamination. Donc, ça impliquait ces étudiants de l'école de design et un étudiant de la maîtrise en science de l'environnement.

1090 Alors, cette étude a été remise à la Ville et je pense, c'est intéressant de la ressortir maintenant et c'est ainsi que je l'ai appelé une bonne base de bon sens. Dans le sens qu'on proposait là une infrastructure qui allait de l'échelle 5 000 à l'échelle 1.20.

1095 La seule véritable écoute qu'on a eue à l'époque c'était l'oreille de Lorne Carrier, le propriétaire de Cintube, anciennement Dominion Bridge qui a laissé aux étudiants, ouvert les archives sur l'état des sols aux étudiants en échange de promesse de confidentialité. Et quand on avait terminé l'exposition à l'école du design et on a aussi organisé un colloque international qui s'appelait Modernité Pérennité dans lequel on a présenté ça, et ça a été louangé par des gens comme Kenneth Frampton ou d'autres Européens, Manuel de Solà-Morales qui était présent. C'est une étude infrastructurelle.

1100 Alors ça, c'est une carte qui a été faite de l'île de Montréal que j'appelais, par un des étudiants, que j'appelais « Montréal la nuit ». C'est la trame urbaine à la grandeur de l'île. Et le projet a fini par s'appeler « Notification d'une aire urbaine ».

1105 Voilà la photo aérienne de l'époque. Donc, ce que je présente ici c'est réellement ce qui a été fait à l'époque. Et on a eu l'oreille de monsieur Carrier. Il a reçu toutes les maquettes dans ses locaux où il a organisé une galerie permanente, les maquettes et les dessins, et on a fait cette étude pour la somme de 7 500 \$. Alors qu'il y a un promoteur parmi d'autres qui ont visité ce projet, a considéré que seules les maquettes coûtaient 50 000. Alors, les étudiants étaient crédités, ensuite ils ont été payés et le dernier tiers de leur travail, ils ont travaillé pour rien, en fait  
1110 pour le plaisir, quand même.

1115 Alors, il y a plusieurs références théoriques si on veut passer un peu vite comme la notion de Raumplan de l'architecte viennois Adolf Loos, la ville de Le Corbusier est de trois millions d'habitants comme essaie de tissage et génération de forme urbaine. Évidemment Walter Gropius le fondateur de Bauhaus. Et en dernier ici et pas le moindre, l'héritage de Ernst May qui a dans le Frankfort moderne, dans les dernières années des années 20 à Frankfort après la reconstruction de la guerre, a construit à peu près 30 000 logements pour répondre aux besoins en ayant recours à la préfabrication de la rationalisation du bâtiment.

1120 Donc ça, c'est peut-être le quartier le plus éloquent de Ernst May. Römerstadt la ville romaine où il a inventé la rue asymétrique. En fait, il a repris l'espace sociale de la rue, mais il a travaillé les unités en translation. Donc, les séjours recevaient le soleil toujours au sud, mais il y avait cette, dans la forme de la rue asymétrique qui a été réinventée ou encore la notion d'infrastructure sur Le Corbusier pour les villes de Montevideo/Sao Paulo.

1125 Une autre infrastructure encore. C'est celle de l'Université de la Calabre, c'est Vittorio Gregotti et puis toute la rénovation urbaine à Berlin à partir des années 83 que j'ai bien connues, parce que j'avais, on connaissait une école d'été de l'UQAM à Berlin. On a également...

1130 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous arrête une petite seconde. C'est qu'il y a déjà six minutes de passées, puis je ne connais pas la suite. Donc, je veux juste vous rappeler qu'il reste quatre minutes.

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

1135 Mais ces précédents seront importants. Donc, en 98 on a ouvert l'exposition internationale. On a proposé la conversion de la Vallée de la Ruhr, des industries d'acier de Krupp et de Thyssen. Et puis Lachine-Est. Donc ça, c'était l'état des lieux quand on a commencé ce projet. Vous avez ici la partie industrielle, et ça, c'est la partie proposée.

1145 En fait, pour résumer, on a gardé deux aspects de la trame urbaine et il y a celle qui venait du nord, on a en fait renversé l'orientation des habitations pour avoir un maximum d'ensoleillement et puis ce qui est le bord du canal avec la rue Saint-Joseph qui était en fait l'artère principale du projet. On a résolu ce problème de circulation nord-sud et est-ouest avec la place Dominion Bridge qui était prévue ici où on a fait une chirurgie dans le patrimoine pour avoir une place publique claire, des écoles et d'autres équipements, des bureaux. Et ensuite, il fait de la décontamination parce que cette collaboration avec science de la terre consistait à décontaminer les sols complètement à l'intérieur du site en utilisant les halles industriel pour ça.

1150 Et la proposition de trafic, donc Victoria, Saint-Joseph, le rapport avec Verdun. Alors, on a le droit à la belle musique encore.

**LA PRÉSIDENTE :**

1155 Oui.

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

1160 Les différentes circulations cyclables existantes ajoutées et passages piétons. Ça, c'est le plan-masse. Donc, vous avez le quartier de l'habitation ici, la place Dominion Bridge on a proposé de convertir cette infrastructure de pont roulant en serre pour l'ensemble de l'île pour transplanter, cultiver les plantes ici en utilisant les ponts roulants.

1165 Dans les autres halles, dans les halles ici adjacents on avait tenté un marché, un cinéma et d'autres fonctions, des écoles ici. Et il y avait un coût particulier dans ce projet. Alors là, je m'excuse, mais c'est vraiment un peu plus professionnel, dans le sens que vous ne savez peut-être pas lire des coupes, mais espérons-le.

**LA PRÉSIDENTE :**

1170

Ça va être la dernière explication que vous allez nous donner, Monsieur Bergmann, je m'excuse. Allez-y.

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

1175

Oui. Alors, il y a une partie qui était excavée, traitée sur le site et puis on construisait à la place des services souterrains. Donc, on avait dans ce projet en partie des rues construites. On voit ici le canal là, la place Dominion Bridge avec la halle en serre au fond. Comme je vous ai dit, cette étude qui est dans le détail, la cour en contrebas avec les rues construites et les cours en contrebas ici et les rues construites où il n'y avait pas de différence entre trottoir et rue. Et l'étude des éco cycles.

1180

Donc ça, c'est la maquette ensemble qui est toujours chez monsieur Carrier de deux mètres carrés, le port du canal et l'escalier en ciseau qui est un système particulier. Parce qu'on a évité dans ce projet toute mécanique de climatisation et tout ascenseur. C'est probablement pour ça qu'il serait à revoir.

1185

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie beaucoup. Je suis sûre que si on avait eu plus de temps, on se serait beaucoup intéressé à toutes les maquettes, mais pas à toutes les maquettes, mais à toutes les diapos. Est-ce que les commissaires ont des questions?

1190

**LE COMMISSAIRE :**

Oui. J'espère que vous voulez laisser prendre nous toute votre présentation, le diaporama. Ça veut dire il y a une copie sur l'ordinateur, mais vous nous donnez permission de regarder les autres choses?

1195

**LA PRÉSIDENTE :**

1200

Plus lentement.

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

1205

Oui, oui. Donc, c'était l'équipe pour finir. Notre équipe de l'école du design, science de la terre et de l'atmosphère. Mon collègue Alfred Jaouich qui est un expert local ici en traitement de sol. Bien sûr que vous allez... c'est à vous, c'est au public cette étude.

1210

**LE COMMISSAIRE :**

Merci. Et en plus de votre diaporama, j'imagine qu'il y a un document qui parle de, par exemple vous avez mentionné le fait que vous proposez de faire la décontamination sur le site. Vous avez des détails dans un document écrit?

1215

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

Oui. Il y a un rapport.

1220

**LE COMMISSAIRE :**

Il y a un rapport. Est-ce que vous pouvez nous laisser une copie électronique du rapport?

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

1225

Je vais essayer de le trouver, mais sinon je vous l'enverrai. Je vous ferai parvenir.

**LE COMMISSAIRE :**

1230 Parfait. Et pourriez-vous résumer dans deux minutes comment vous allez décontaminer le sol sur le site sans excaver, sans le transporter ailleurs?

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

1235 Bien, parce qu'il y a plusieurs bâtiments industriels sur le site où on peut protéger le sol. On peut le traiter avec les méthodes traditionnelles de décontamination, que je ne connais pas par coeur, mais par aussi un système d'aimants.

**LE COMMISSAIRE :**

1240 Mais c'est détaillé dans votre rapport?

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

1245 Oui, sommairement.

**LE COMMISSAIRE :**

Avec des références à d'autres documents?

1250 **M. BÖRKUR BERGMANN :**

Oui, oui, à d'autres études, oui.

**LE COMMISSAIRE :**

1255 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1260 Danielle, des questions? Moi j'aurai une question et si je n'ai pas bien compris, excusez-moi. J'ai compris que les maisons, vous avez gardé la trame des rues, mais vous avez changé le sens des maisons pour l'ensoleillement. C'est bien ce que j'ai compris?

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

1265

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1270

Est-ce qu'il y avait aussi une étude des vents pour avoir des maisons qui se ventilent même si l'appartement n'est pas transversal ou des trucs comme ça. Est-ce que l'étude allait jusque-là?

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

1275

Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

1280

Je rêve trop, là.

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

1285

Il y a une différence entre les vents dominants et la ventilation du bâti. C'est toujours différent. Le profil général de cette idée-là ça n'excède pas quatre niveaux. Donc, c'est une très bonne façon d'avoir des micros climats, éviter des bourrasques et puis on connaît l'orientation du vent, il vient d'Ottawa le vent.

1290

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1295

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

Le vent dominant. Mais on n'a pas fait de simulation, parce que ce n'était pas pertinent dans un cas comme ça.

1300

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

1305

**LA COMMISSAIRE :**

C'était un travail étudiant au départ, si j'ai bien compris?

1310

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

Bien oui, dirigé par moi-même.

1315

**LA COMMISSAIRE :**

Mais il n'y avait pas de client, ce n'est pas la Ville de Montréal?

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

1320 Mais le client a commandé cette étude. C'est-à-dire que nous avons proposé et ils l'ont accepté.

**LA COMMISSAIRE :**

1325 Et le client c'était Montréal?

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

Oui.

1330

**LA COMMISSAIRE :**

Et vous dites qu'il n'y a pas eu de suite?

1335

**M. BÖRKUR BERGMANN :**

Bien, on fait beaucoup d'études pour la Ville de Montréal, tout le monde. C'est pour ça que je vous l'ai présentée ici, parce que ce n'est vraiment pas quelque chose de sommaire, c'est détaillé. Mais c'est une infrastructure, c'est ça qui est important. Ensuite, on peut y rajouter toutes sortes d'exigences, mais l'infrastructure elle est là, elle est basée sur ces exemples historiques, et c'est pour ça que j'ai appelé ça une bonne base de bon sens.

1340

**LA PRÉSIDENTE :**

1345

D'autres questions, c'est beau. Bien merci, on va regarder attentivement et le diapo et le document explicatif. Je vous remercie beaucoup de nous avoir présenté ça, puis on essaiera d'aller voir la maquette.

1350 **M. BÖRKUR BERGMANN :**

Merci.

1355 **LA PRÉSIDENTE :**

Si on a la permission. Merci beaucoup. Alors, là j'irais moi à la pause. Et on reprendrait avec vous Comité transport. Vous serez prêt à ce moment-là? Parfait. Bien, merci beaucoup. Une pause de 15 minutes tout le monde, merci.

1360 **PAUSE ET REPRISE**

**LA PRÉSIDENTE :**

1365 Merci, si vous voulez bien reprendre place, nous allons poursuivre. Et j'inviterais des représentants du Comité de transport de Lachine. Qui remplace monsieur Blanchet. Ah, c'est l'autre Jonathan.

**M. JONATHAN THÉORET :**

1370 Oui, c'est l'autre Jonathan.

1375 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Bien là, vous pouvez prendre la parole. Vous ne me redites pas les mêmes affaires?

**M. JONATHAN THÉORET :**

1380

Bien non.

**LA PRÉSIDENTE :**

1385

O.K. Je vous en prie, allez-y.

**M. JONATHAN THÉORET :**

1390

Je viens, maintenant, à titre de membre du Comité transport Lachine. J'en suis membre depuis 2008, pour ma part on était membre au niveau du GRAME de la compagnie « je m'active à Lachine ». On m'a dit de parler plus proche du micro tout à l'heure, c'est ça?

1395

Et simplement pour le Comité de transport de Lachine est né d'un Comité scolarisation de Lachine en janvier 2007. La question du transport ressortait alors comme était un frein à l'insertion socioprofessionnelle. Le Comité de travail sur le transport collectif de Lachine visait alors à réduire l'impact des contraintes sur l'intégration socioprofessionnelle des citoyens.

1400

Et là, on est quelques-uns ici, c'est quelques-uns des membres du comité de transport - je pense que plutôt que de déplacer tout le monde - et on a tous un petit quelque chose à vous dire.

1405

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

**Mme MAJA VODANOVIC :**

1410 On va faire ça très court. Moi, je ne sais pas si j'ai le droit de parler en tant que  
maire? Mais...

**LA PRÉSIDENTE :**

1415 Non. Là, vous allez parler en tant que membre du comité.

**Mme MAJA VODANOVIC :**

1420 Exactement. C'est ça. Alors, en tant que membre du Comité transport, on va vous lire, ça  
va être très court, des petites phrases que Jonathan Blanchet, qui n'est pas ici, vous a préparé.

Alors, depuis les années 1970 l'enjeu de la mobilité à Lachine a motivé la réalisation de  
nombreuses, nombreuses études. La conclusion est toujours la même. On doit mettre en place  
un réseau moderne et structurant de transport collectif.

1425

**M. PIERRE BARRETTE :**

1430 Alors, bonsoir. Mon nom est Pierre Barrette, je suis travailleur ici à Lachine. Je suis  
directeur de la table de quartier Concert'Action Lachine. Et donc, je vais vous lire aussi un petit  
bout.

1435 Avec près de 15 000 déplacements par jour vers le centre-ville et la prévision de  
nombreux projets de densification résidentielle, les milliers de citoyens, étudiants et travailleurs  
de Lachine qui utilisent l'axe est-ouest, et c'est mon cas, ont besoin d'un réseau moderne et  
structurant de transport collectif. Et aussi, les services actuels de train de banlieue et de ligne  
express d'autobus offrent un faible nombre de passages, une accessibilité limitée et ne sont  
absolument pas adéquats et suffisants pour assurer une mobilité durable. C'est pourquoi il doit y  
avoir un réseau moderne et structurant de transport collectif. Il ne faut pas oublier.

1440 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Bonjour. Mon nom est Jean-François Lefebvre. Je suis un résident de Lachine depuis un quart de siècle. Utilisateur du transport collectif, du vélo toutes les fois que je peux. C'était ma première fois de l'année aujourd'hui.

1445

**LA PRÉSIDENTE :**

Un jour ça sera le printemps.

1450 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Bien, pour les petites distances ça va. Bon, pour me rendre au centre-ville j'attends que ça soit mieux déglacé. Et utilisateur également du service d'autopartage. Donc, aussi automobiliste à ses heures.

1455

1460

1465

Et pour moi bien, l'accessibilité au secteur Lachine-Est c'est des défis pour tous les modes de déplacement, comme j'ai dit, j'utilise à peu près tous les modes, puis le fait d'avoir plus de 4 000 logements, commerces, une école, des pôles d'emploi, des infrastructures communautaires, tout ça, on ne peut pas réussir à créer un milieu de vie si on n'a pas un réseau moderne et structurant de transport collectif qui va avec. Puis j'ajouterais les études qui ont été faites jusqu'à présent et je dirais le gros bon sens fait que si on développe la même façon qu'on avait tendance à développer dans le passé, donc si on fait du *business as usual* puis on construit la même façon, bien on va rajouter au minimum 6 000 déplacements additionnels par jour en auto. On va aller à l'encontre avec tous les objectifs de la CMM en matière d'augmentation de transport collectif. Il ne faut pas oublier qu'on a un objectif de passer de 25% à 35% d'ici 2031, sans compter tous les autres objectifs en matière de gaz à effet de serre, et cetera.

1470

Il est nécessaire d'aller en amont, donc de repenser le quartier autrement, d'aller vers des nouveaux concepts comme l'écoquartier qui est apte à faire face au défi du 21<sup>e</sup> siècle, ça demande et ça doit reposer sur un réseau moderne et structurant de transport collectif.

**M. HENRI CHEVALIER :**

1475

Bonjour. Henri Chevalier, je suis directeur de la CDEC et je me déplace en auto, on va dire, parce que c'est plus efficace hélas. En tout cas, je voudrais que ça change et je voudrais souligner le fait que pour que Lachine-Est devienne un pôle économique prospère et respectueux de son environnement, il faut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile. Je suis bien placé pour le savoir. Et ça passe par un cocktail de transport de proximité, quelque chose qui va permettre aux résidents de Lachine et des nouveaux quartiers de se déplacer de différentes manières, transport actif, autopartage, et cetera, ou de nouveaux modes de transport qui sont en émergences et ça passe aussi par un réseau moderne et structurant de transport collectif

1480

**LA PRÉSIDENTE :**

1485

Merci.

**M. VINCENT EGGEN :**

1490

Bonsoir, je m'appelle Vincent Eggen, je suis utilisateur aussi des transports collectifs au quotidien, et je suis directeur de la revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre. Et nous savons que la seule option viable pour offrir des conditions de déplacement adéquat c'est désenclaver le secteur, améliorer la qualité de vie des citoyens, respecter l'environnement et soutenir le dynamisme de l'économie lachinoise et d'un réseau moderne et structurant de transport collectif.

1495

**M. JONATHAN THÉORET :**

1500 Je me suis présenté tout à l'heure, je suis Jonathan, citoyen de Lachine, utilisateur du  
transport collectif, cycliste d'été, d'hiver et de gadoue dans la glace et directeur du GRAME,  
1505 membre du Comité de transport de Lachine. Puis malgré certaines opinions, divergences sur les  
modes qu'il faut utiliser, mais tous les acteurs du Comité transport sont impliqués et intéressés  
au développement d'un véritable éco quartier à faible émission de gaz à effet de serre dans  
Lachine-Est. Ils se sont mobilisés autour d'un objectif commun, la mise en place d'un réseau  
1510 moderne et structurant de transport collectif.

On a aussi une petite prise de parole qui ne pouvait pas être ici aujourd'hui et qui est  
aussi membre du Comité de transport.

1510 **M. ENRICO CICCONE :**

Pour soutenir les familles qui vivent et qui désirent s'installer à Lachine et pour favoriser  
les déplacements économiques, scolaires et récréatifs, le Comité de transport Lachine  
recommande dès maintenant la création et l'implantation d'un réseau moderne et structurant de  
1515 transport collectif. J'encourage toutes celles et ceux pour qui la modalité est un enjeu central à  
embarquer dans le train de la mobilité.

**LA PRÉSIDENTE :**

1520 Merci. Juste pour les fins de la transcription, il faudrait donner le nom de votre député, s'il  
vous plaît.

1525 **M. JONATHAN THÉORET :**

Alors, il s'agit d'Enrico Ciccone, député de Marquette.

**LA PRÉSIDENTE :**

1530           Merci.

**M. JONATHAN THÉORET :**

1535           Et vous l'aurez compris, donc je termine, je conclus l'intervention du Comité de transport là-dessus. On voulait marquer le coup d'une façon même théâtrale. En fait, on a songé pendant un instant à finir, monsieur le député finissait par embarquer dans le train de la mobilité. Donc, je vais mettre une petite casquette comme celle de chauffeur de train et vous lancez un petit « tcou-tchou » pour marquer le coup que le transport collectif c'est un réel enjeu pour lequel il y a une réelle adhésion collective.

1540           On vous remercie de votre temps.

**LA PRÉSIDENTE :**

1545           Merci. Votre casquette vous va très bien. Des questions?

**LE COMMISSAIRE :**

1550           Oui, mais je pense que votre question est primaire.

**LA PRÉSIDENTE :**

1555           Oui. Moi j'ai plusieurs questions à la lumière de la lecture. Écoutez, pour ceux qui étaient là depuis le début avec le Comité scolarisation, est-ce qu'il y en a? O.K.

**M. JONATHAN THÉORET :**

1560

Il y a quand même, autour de la table, en fait originalement il y avait au Comité transport, évidemment, ce n'était pas la même mairesse, c'était le maire Dauphin à l'époque. La Concert'Action était autour de la table aussi, la RUI était autour de la table. À la CDEC aussi, mais c'était le prédécesseur de Henri qui siégeait à ce moment-là.

1565

**LA PRÉSIDENTE :**

1570

O.K. Donc, je reprends. S'il y avait un comité de scolarisation, on peut penser qu'il y avait une population sous-scolarisée à qui on voulait permettre l'accès au travail. On parle d'intégration socioprofessionnelle. Donc, on peut penser que ce ne sont pas des gens qui sont tous allés faire des maîtrises, mais à qui on essayait d'améliorer la capacité de lecture et d'écriture pour avoir un emploi.

1575

Est-ce que dans votre avis ou du Comité de scolarisation, ces gens-là qui étaient les membres du comité ou en tout cas qu'on voulait aider, est-ce qu'ils avaient été, auraient pu travailler à Lachine-Est?

**Mme MAJA VODANOVIC :**

1580

Je vais faire référence à l'ancien maire. Parce que j'étais conseillère avec lui et il m'a souvent dit, lui, il se battait aussi pour le transport en commun, parce qu'il a souvent rencontré des entreprises, des hôpitaux, il avait plein de projets dont il était au courant, des gens qui se cherchaient une place pour s'installer. Puis Lachine était intéressant, mais ça finissait toujours à l'eau, parce qu'il n'y avait pas de transport. Il disait : « Bien, on ne va pas s'installer là, il n'y a pas de transport pour nos employés. » Alors, on est comme pris dans ce cercle vicieux. Il n'y a pas beaucoup d'emploi. On a un bon parc industriel au nord, mais dans Lachine, dans l'est, il n'y pas...

1585

**LA PRÉSIDENTE :**

1590

Ce qui m'amène à ma deuxième question. Vous travaillez beaucoup sur le développement d'un réseau moderne et structurant de transport collectif, je pense que j'ai compris, dans l'axe est-ouest. Or, les parcs industriels sont au nord et au sud. Et ça, vous n'en parlez pas du tout.

1595

**Mme MAJA VODANOVIC :**

Bien, je vais en parler.

1600

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça ne pose pas problème?

1605

**Mme MAJA VODANOVIC :**

Oui, oui. On a aussi, on doit se rendre, la moitié de la population de Lachine va vers Lasalle, c'est aussi un pôle d'emploi et une zone commerciale où les gens vont et une zone de scolarisation à cause du cégep. Et on veut également développer le côté vers LaSalle. D'ailleurs, on les a rencontrés ce matin.

1610

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

1615

Je peux peut-être rajouter qu'il ne faut pas voir le transport collectif comme étant seulement deux points. C'est-à-dire quelque chose qui amènerait des gens du futur quartier de

1620 Lachine-Est au centre-ville. Donc, l'objectif ce n'est pas d'avoir seulement un point de départ puis un point d'arrivée, c'est vraiment, quand on dit un réseau, il faut faire en sorte que bon, j'habite juste à côté de Lachine-Est, bien il faut que je sois capable de prendre le transport en commun efficacement pour me rendre sur la 32<sup>e</sup> avenue pour venir ici, par exemple. Et de la même façon si on regarde l'étude qui a été faite par le GRAME qui est en annexe de leur mémoire, sur un trame qui irait sur Victoria centre-ville, mais il continue après sur la 32<sup>e</sup> pour aller jusqu'au parc industriel.

1625  
1630 Donc, ça permet de faire le pont et il pourrait se poursuivre jusqu'à Dorval. C'est un scénario qui est possible. Mais l'idée c'est que ça permettrait de rejoindre et le parc industriel et les emplois, donc désenclaver le parc industriel pour accès à toute population justement, les ouvriers moins fortunés qui pourraient avoir accès, puis on leur dit : « Vous n'avez plus besoin d'acheter une voiture pour aller travailler là. » Et en même temps, faire en sorte qu'on ne pense pas strictement entre deux points, mais en réseau, à ce moment-là.

1635 Donc, c'est très facile penser, d'ailleurs à partir du scénario, ça prend une première ligne est-ouest, mais c'est très logique après d'en avoir une, bifurcation qui va vers LaSalle, qui continuerait sur Newman puis qui irait rejoindre le métro Angrignon. C'est très logique. Mais il faut commencer par une première ligne.

**LA PRÉSIDENTE :**

1640 D'accord, merci beaucoup.

**LA COMMISSAIRE :**

1645 Chacun d'entre vous est actif au sein d'organismes qui proposent une plus grande mobilité. Mais je veux savoir qu'elle est la mission spécifique de ce réseau de transport.

**M. JONATHAN THÉORET :**

1650

Du Comité transport?

**LA COMMISSAIRE :**

1655

Oui, du Comité transport.

**M. JONATHAN THÉORET :**

1660

Le rôle du Comité transport c'est de s'assurer qu'à l'intérieur de l'ensemble de nos différents enjeux, des différents organismes, les différentes institutions qui participent et des citoyens aussi qui participent au Comité transport, cet enjeu-là soit d'actualité, il n'y a pas d'autre instance où l'enjeu de la mobilité est central. Évidemment, il est important dans chacun des différents plans d'action de nos différentes organisations, mais c'est le moment lorsqu'on réalise des réunions du Comité transport où on met cet enjeu-là en commun puis on voit comment on est capable d'y travailler collectivement.

1665

**LA COMMISSAIRE :**

1670

Est-ce que vous vous êtes donné des missions particulières, comme de proposer des solutions, des parcours, des projets.

**M. HENRI CHEVALIER :**

1675

Je veux ajouter un point à ce qu'a dit Jonathan. En fait, on recense tous les enjeux de transport quels qu'ils soient, de mobilité qu'il y a à Lachine et on les suit, on les accompagne, on

est même parfois proactif. BIXI on s'y est pris il y a déjà plusieurs années pour les faire venir, parce que c'est une solution qu'on trouve intéressante et structurante.

1680

On a parlé à Communauto depuis de nombreuses années pour les faire venir. Ils sont venus, mais on manque de force, on le sait, mais on continue à suivre le dossier, à essayer de faire les démarches. La STM évidemment, le transport des personnes âgées, et cetera. On essaie de suivre les différents dossiers qui touchent au transport en général, pas seulement le transport structurant. Lachine, centre-ville. On regarde la mobilité à l'intérieur de Lachine et en sortant de Lachine également.

1685

Je suis désolée si je n'ai pas entendu votre deuxième question.

1690

**LA COMMISSAIRE :**

Non. Ça répond à ma question.

1695

**M. PIERRE BARRETTE :**

Et ce que je pourrais ajouter là-dessus, c'est qu'évidemment, c'est un comité, mais que les enjeux dont il parle à ce moment-là puissent être transposés et repris par l'ensemble des organisations. Alors, à la Table de quartier par exemple, on peut prendre connaissance de ce qui se dit, ce qui se réfléchit au Comité transport et s'assurer que tous les partenaires du quartier prennent aussi part à cette réflexion-là.

1700

**LA COMMISSAIRE :**

1705

Et c'est un comité, je ne veux pas aller trop loin, mais qui est financé par la municipalité, l'arrondissement?

**M. PIERRE BARRETTE :**

1710

Mais c'est ça, c'est l'implication de chaque personne à l'intérieur de ça, oui.

**LA COMMISSAIRE :**

1715

Participation citoyenne. Merci.

**LE COMMISSAIRE :**

1720

Vous êtes tous très éloquents sur l'importance de transport moderne et structurant, je comprends tout ça, mais il n'y a pas de professeur, il n'y a pas de scolarisation. Pourquoi vous êtes issue du Comité de scolarisation?

**M. JONATHAN THÉORET :**

1725

Simplement au niveau de l'historique, c'est au niveau du Comité de scolarisation qui était déjà existant, que l'enjeu de la mobilité, il y a des gens qui ont décidé de se constituer autour de cet enjeu-là. Maintenant, ce n'est plus rattaché au Comité de scolarisation.

**LE COMMISSAIRE:**

1730

Est-ce que le Comité de scolarisation existe encore?

**M. JONATHAN THÉORET :**

1735

Oui.

**LE COMMISSAIRE:**

1740 Est-ce que vous êtes membre? C'est quoi le lien entre la scolarisation et le transport collectif.

**M. JONATHAN THÉORET :**

1745 Mais ce n'est que l'un des besoins de transport. Le fait qu'il y ait de la difficulté à se mouvoir, c'est valide, ça aurait pu être sur une table économique, ça aurait pu être sur, ça a émané de.

**M. HENRI CHEVALIER :**

1750 Ce n'est pas très important en fait de savoir d'où ça vient.

**LE COMMISSAIRE :**

1755 O.K. Très bien. Non, ça, c'est votre réponse. Merci. Non, je suis sérieux, parce que le temps passe.

**LA PRÉSIDENTE :**

1760 C'est ça, c'est ça. Puis c'est parce que ça commence comme ça et on se posait des questions.

**LE COMMISSAIRE :**

1765 Mais vous avez répondu.

**LA PRÉSIDENTE :**

1770           Merci beaucoup. Et j'inviterais maintenant monsieur Bernard Blanchet. Bonsoir, Monsieur  
Blanchet.

**M. BERNARD BLANCHET :**

1775           Bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

1780           Si j'ai bien saisi, vous arrivez comme ça, il n'y a pas eu de mémoire qu'on n'aurait pas vu  
ou tout ça, là?

**M. BERNARD BLANCHET :**

1785           Non, non. Je vais quand même envoyer le petit résumé. J'ai manqué de temps pour faire  
un mémoire.

**LA PRÉSIDENTE :**

1790           O.K.

**M. BERNARD BLANCHET :**

Mais je vais me reprendre.

**LA PRÉSIDENTE :**

1795           Vous avez 10 minutes.

**M. BERNARD BLANCHET :**

1800 Oui. Peut-être juste rapidement, le Comité de scolarisation il est en action dans le moment. Ils font une activité qu'ils appellent la grande tournée des métiers. Ils se promènent partout dans le grand sud-ouest de Montréal avec des jeunes en réinsertion en grande partie pour se trouver un emploi. Et à partir de là, c'est tous des gens qui en grande partie qui sont véhiculés en transport en commun.

1805

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Merci.

1810

**M. BERNARD BLANCHET :**

Ils font ça eux autres dans les 15 prochains jours. Bien, bonjour et merci. Je trouve ça très intéressant. Je me déplace parce que je suis un fan de hockey puis je suis ici pareil à 8 h 45. C'est deux à deux Canadien, juste pour vous dire. Bon.

1815

Je pense que c'est important pour moi de partir un peu avec c'est quoi Lachine puis l'histoire quand même de Lachine jusqu'à une certaine mesure. Puis je suis content d'avoir écouté Jean-François Lefebvre qui dit que ça fait un quart de siècle. Ce soir, je vais pouvoir rajouter le trois quarts à tout ce qui s'est passé vraiment dans les 100 dernières années à Lachine.

1820

Tout le monde le sait, Lachine c'est très historique, au niveau économique puis au niveau résidentiel. Il faut comprendre que le Vieux-Lachine où Lachine-Est est dedans, c'est 350 ans d'histoire. Ils l'ont fêté v'là deux ans et la paroisse des Saints-Anges c'est plus de 300 ans. À l'époque ça marchait par paroisse.

1825

1830           Donc, Lachine tout le monde le sait, c'est le berceau de l'industrialisation ici avec le canal, le fleuve et puis le seaway qu'on appelait. Après ça, il s'est bâti avec le temps au nord de Lachine, ce qu'ils appelaient la paroisse Saint-Sacrement, elle fête 110 ans cette année. Elle est arrivée là, ici, elle fête 110 ans.

1835           Après ça, le centre de Lachine s'est développé, il est venu une paroisse Sainte-Françoise. Puis pourquoi je fais ça? Parce que tout ce qui se fait un peu partout dans les couronnes Lachine ça fait peut-être 40, 50 ans qu'ils l'ont fait. Puis là, dans le moment c'est où on était où on est rendu où on s'en va, puis je pense que c'est très important.

1840           Donc, Lachine, la partie ouest ça fait à peu près une soixantaine d'années. Puis il y a toujours eu un clivage entre l'ouest puis l'est. En passant, les travailleurs étaient dans l'est, puis les boss, en grande partie anglophones, étaient dans l'ouest de Lachine. C'est comme ça que ça marchait Lachine. Les travailleurs étaient à côté des industries à l'époque.

1845           Donc, il y avait deux terrains de golf. Il n'y en a plus. Développement résidentiel. Aujourd'hui, avant-hier j'étais à La Prairie pour mon travail, puis ils viennent d'enlever le terrain de golf. Nous autres ça fait 60 ans. Parce qu'ils sont rendus plus loin à des endroits.

1850           Le parc industriel au nord de la 20, ça fait à peu près une soixantaine d'années avec, puis ce parc industriel-là il a été imposé à Lachine par le gouvernement, c'était des terres qui existaient, puis le gouvernement a tiré une ligne Côte-de-Liesse, Montée de Liesse. Voici Lachine, tu prends ça, Saint-Laurent tu prends ça. Parce qu'à l'époque personne ne le voulait, il dit : « On va être empêtré avec ça. » À l'époque, c'était le maire Gaston à Lachine qui avait cette idée-là. Et Lachine à l'époque était supposé aller jusqu'à Décarie. Mais ils ont décidé d'arrêter où ils ont arrêté pas loin de Montée de Liesse.

1855           Le centre d'achat Lachine à 50 ans. La rue Notre-Dame elle a trois vies. La première vie c'est une vie culturelle. Il y avait deux cinémas. Tout le monde rencontrait leur blonde là, ils se promenaient du sud au nord puis c'était à Lachine puis l'autre c'était le parc. Mais c'est important de comprendre ça, parce que, ensuite ils poussaient fort la rue Notre-Dame, parce que tous les

marchés d'alimentation étaient sur la rue Notre-Dame, il n'y en avait pas nulle d'autre. Donc, c'est ce qui faisait que l'achalandage était fort.

1860

Et il y avait au-dessus d'une vingtaine de mille d'emplois dans l'est de Lachine. Donc, ces gens-là sortaient le midi, le soir, ça travaillait des chiffres, ça travaillait les fins de semaine. Donc, la rue Notre-Dame ce n'est pas juste le monde de Lachine qui la faisait vivre, c'était impossible. Parce que Lachine c'était quand même un tissu moyen au niveau de la population puis au niveau du salaire.

1865

Et là, sa troisième vie, mais là, elle végète depuis ce temps-là, parce qu'il y a un choix économique qui s'est fait puis c'est pour que dans le moment il faut être certain de ce qu'on va faire dans Lachine-Est. Il y a un choix économique qui est fait. Ils ont toujours fait la moitié d'un centre d'achat pour garder la rue Notre-Dame, les deux ne marchent plus aujourd'hui. Parce qu'à l'époque ils ont épousé le modèle dans les années 70 qui étaient Miracle Mart sur un bord puis un Steinberg sur le bord pour les travailleurs puis pour la population de Lachine. Puis aujourd'hui bien les deux végètent.

1870

Lachine-Est ne peut pas se faire sans regarder l'après Turcot, le viaduc Saint-Pierre qui devient fort important, canal Bank et le sud-ouest avec le secteur Cabot qui est en revitalisation. Ça, c'est une ligne directe. Lachine-Est ne peut pas se faire sans regarder ces éléments-là. En plus, Lachine, peu importe, sur le bord qu'on le regarde, soit que c'est l'entrée de Montréal puis la sortie de Montréal. Tu finis à Montréal ici ou tu pars de Montréal ici. Donc, c'est important de donner une signature.

1875

1880

Moi, puis j'ai plusieurs personnes avec qui j'ai côtoyé, je pense qu'il faut regarder autres temps autres mœurs. Je vais peut-être bousculer des choses ce soir, mais moi je ne crois pas à cinq, six mille unités de maison dans Lachine-Est. Je ne pense que c'est ça que Lachine-Est a besoin.

1885

Depuis que je vois Montréal en passant, bien du monde le sait ici, j'ai été sur le siège du conseiller municipal pendant plus de 20 ans, donc j'ai vu. Puis aujourd'hui j'ai regardé vraiment

1890

puis de la façon que le vois, c'est qu'on dirait que les zones d'emploi, les parcs industriels c'est des endroits à abattre à Montréal. On n'en veut plus. On ne les revitalise pas. On ne les regarde pas. Il y a plein d'études qui sont faits.

1895

Donc ici, je pense qu'il faut faire un secteur industrie légère, écoresponsable puis pourquoi qu'on ne peut pas en faire un parc industriel écoresponsable? Je pense qu'on peut le faire. On a des secteurs d'activité fort importants. Profiter du dossier du Saint-Laurent, de monsieur Legault, pour deux raisons. On est sur un bord de l'eau, on est sur le canal, le lac Saint-Louis et plusieurs autres verseau et dans le moment ça va commencer avec un projet Québec à Trois-Rivières. Puis en passant, le Québec là, c'est Québec, Trois-Rivières, Ville-Marie, Lachine. Donc, on pourrait retourner à nos sources.

1900

L'autre élément c'est qu'il y a plusieurs entreprises liées au transport. On a la compagnie CAD qui est ici. On a l'ANT qui a deux facilités sur la rue Norman. On a le CN dans le sud-ouest qui est encore là. On a la STM qui a une offre de transport à LaSalle et bon nombre de compagnies de transport, parce qu'ils se tous collés à côté de l'Aéroport de Dorval puis du Port de Montréal.

1905

L'autre, présence au niveau de la santé. On a un hôpital à Lachine, un hôpital à LaSalle. On a l'hôpital Lakeshore dans l'ouest, on a le CUSM, on a le CHUM, l'hôpital Juif, des CHSLD, des CLSC puis plein d'autres. Donc, si on veut sauver des gaz à effet de serre, pas obligé de prendre l'entreprise qui est à l'autre bout à Terrebonne puis au diable le vert dans le bout de Québec. Si on peut être capable de rassembler ça puis faire des secteurs puis des poches intéressantes, je pense qu'on est capable de le faire.

1910

1915

L'autre élément. Secteur lié à la formation professionnelle. Ici on est chanceux on ne les a pas démolis les écoles. Dans des endroits, ils les ont démolies. Là, on a des écoles dans le moment puis il va en manquer puis on veut en construire. Le Québec est à l'envers. On démolit les écoles à Montréal, on en construit en région, puis après ça, il faut reprendre celles à Montréal puis les remettre sur le piton. On est à l'envers un peu. Mais ici, on les a gardées.

1920

Pourquoi on ne prend pas les écoles en place ici, il y a le centre Gariépy, je sais qu'il y a des éléments qui peuvent se faire, de transfert en centre communautaire. L'arrondissement regarde pour un centre communautaire. Il y a l'école Boileau, puis c'est prêt demain matin, les classes ne sont pas trop changées, moderniser. On a une école des métiers dans la 16<sup>e</sup> avenue, je vais y revenir. Et on a une autre école des métiers en plein milieu du haut de Lachine où est-ce

1925

qu'il y a une effervescence résidentielle, puis pourquoi pas.

1930

Donc, moi ce que je pense, c'est qu'on pourrait faire un secteur dans Lachine-Est puis ça serait de la formation professionnelle. Des nouvelles unités et faire des partenariats avec les entreprises pour avoir des centres d'emploi. Donc là, t'as des étudiants, t'as des gens qui viennent de partout et là, tu fais un pôle. Et d'autant plus Marguerite-Bourgeoy elle est très, très structurée à ce chapitre-là et il y en a plein dans le secteur qu'on pourrait ramener. Puis on le sait que les entreprises ont l'obligation de mettre un pour cent (1%) de la formation de la main-d'oeuvre.

1935

**LA PRÉSIDENTE :**

Il vous reste une minute, Monsieur Blanchet.

1940

**M. BERNARD BLANCHET :**

Je vais en avoir besoin d'un deux. Je vais avoir besoin d'un deux minutes.

1945

**LA PRÉSIDENTE :**

Bien, je vais vous dire moi quand ça va être fini.

**M. BERNARD BLANCHET :**

1950 Non, non, non. On pourrait avoir des résidences d'étudiants pour les travailleurs émigrants en formation. On a moins de déplacement en camionnette, on est à côté de l'Aéroport de Dorval puis le Port de Montréal, la 13, la 20, la 30, la 40 la 15. On demande au monde d'aller travailler en vélo, à pied puis en autobus, mais on envoie les shops partout sur la 440 puis sur la 640 puis au diable le vert. Ça fait que c'est ça que les gens veulent.

1955 Après ça, c'est que le REM, oui on va l'avoir nord-sud, parce que le REM avec les deux loupes qu'ils vont faire pas loin de Dorval et puis dans le bout du bassin Peel ils vont faire des rabattements. Puis dans mon cas à moi, le transport en commun, je pense, qu'il faut regarder sérieusement pour une fois qu'on a un SRB qui ferait Dorval, Lachine puis Lasalle. Les gens en ont parlé tantôt. Il y a tout un chemin de prêt, 70% en site propre.

1960 L'autre élément. C'est un pourquoi. Pourquoi le volet industriel. Parce qu'on sortirait du fric de la Caisse de dépôt. Parce qu'on sortirait du fric d'Investissement Québec. Parce qu'on aurait le fonds de la FTQ. Parce qu'on aurait Développement économique Montréal. Parce qu'on aurait Développement économique du West-Island, qui est les nouvelles patentes qu'ils ont sorties à cause des CLD. Une décontamination beaucoup moins forte.

1965 Je fais juste un exemple. Juste la Jenkins qui est après se construire, ça a coûté neuf millions (9 M) à peu près décontaminer ça. Ça coûte 150 000 de la porte bâtir un logement aujourd'hui. Ça veut dire juste en décontamination puis en vidange dans le sol, on a manqué 600 logements. Avant de commencer le premier logement, il faut en vider 600. C'est ça la vie, puis quand on s'en va dans ces secteurs-là, résidentiels.

1970 Beaucoup moins de véhicules. Donc efficace pour Lachine. Moi je pense qu'il y a d'autres endroits pour mettre le centre sportif, je vais passer, parce que... J'avais un autre chapitre là-dessus, mais...

**LA PRÉSIDENTE :**

1980 O.K.

**M. BERNARD BLANCHET :**

1985 Je veux finir avec mes demandes. Moi je pense que vous devez incorporer à votre étude, à votre consultation le document du sommet de Lachine en 2002, très d'actualité encore. Le document de Lachine vers l'An 2002, très d'actualité encore. Le document des CDEC pour les zones d'emploi et le déclin du manufacturier.

1990 Moi je pense qu'absolument il faut que vous regardiez aussi un compte à compte avec Développement économique Montréal, Montréal international, PME sud-ouest, PME de l'ouest, les deux chambres de commerce et en même temps la communauté métropolitaine de Montréal. C'est assez important. Parce que des emplois on en veut puis je pense qu'on a une opportunité. Évaluer le SRB, je l'ai dit. Ville de Montréal puisse acquérir des terrains. Moi je pense que tu ne peux pas faire ça juste à travailler avec trois, quatre privés, tu vas perdre ton temps pendant  
1995 longtemps. Donc, je pense que c'est important.

Moi je pense que le terrain de Spinelli au bout devrait rester commercial, parce que des parcs, là, si on veut faire des grands parcs résidentiels...

2000 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Blanchet, votre deux minutes est passé.

**M. BERNARD BLANCHET :**

2005 Oui, mais il m'en reste rien qu'une que j'ai oubliée. Maintenant, juste pour terminer, il me reste deux phrases. Des parcs à Lachine, je dis pas qu'on en a surplus, mais où on veut faire le développement résidentiel, faire un grand, grand espace vert pour faire un autre parc. Je n'ai rien contre les parcs, on a le parc René-Lévesque. On a le plus beau bord de l'eau pratiquement au  
2010 monde. On a le parc Lasalle qui n'est pas loin. On a la piste cyclable qui est là. On a la

promenade qui va jusque dans le Vieux-Port. Ça fait que rajouter un autre parc par-dessus un parc, je n'ai rien contre les parcs, je ne suis pas anti-parc, mais je pense qu'à un moment c'est un parc, c'est le volet industriel qu'il faut.

2015            Puis moi je pense qu'il faut... oui, on fait une consultation...

**LA PRÉSIDENTE :**

2020            Ça fait plusieurs phrases, là.

**M. BERNARD BLANCHET :**

2025            C'est la dernière phrase que je dis, je vous le dis. C'est qu'on consulte dans le moment, moi tout ce que j'ai vu à date des consultations, je n'ai pas vu, j'ai vu du monde beaucoup, mais je n'ai pas vu grand monde de Lachine. Je peux vous dire, je les connais. Ça fait 61 ans que je suis ici, et je pense que rajouter à ça, il faut faire une formule d'appel. La population ne vient pas ces genres de rencontres là. Moi je pense qu'on doit absolument prendre la population puis faire quelque chose de maison pour voir c'est quoi qu'ils veulent vraiment. Parce que dans toutes les places on a eu 100, 150 personnes puis c'est le même monde qui tourne. Puis il y en a qui ne sortiront pas de chez eux pour toutes sortes de raisons.

2030

**LA PRÉSIDENTE :**

2035            Vous êtes vraiment proustien, là.

**M. BERNARD BLANCHET :**

2040            Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Elle est longue cette phrase-là, eh sapristi.

2045

**M. BERNARD BLANCHET :**

C'est parce que j'en ai mis deux une à côté de l'autre.

2050

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Bien, merci beaucoup. Alors, je demanderais aux commissaires de réagir ou poser des questions, pas réagir, poser des questions.

2055

**LE COMMISSAIRE :**

Pour moi, je pense que tout est clair.

**LA COMMISSAIRE :**

2060

Je n'ai pas de question.

**LA PRÉSIDENTE :**

2065

Moi j'en ai une. Vous voulez, je comprends là, revitaliser le secteur en le laissant à sa mission première qui était industrielle. Vous avez commencé en disant : « C'est le berceau de l'industrialisation. » Est-ce que dans votre tête, puis probablement que vous n'avez pas les outils puis des recherches pour soutenir ce que vous pourriez avancer, mais est-ce que les bâtiments

2070 actuels industriels qui sont sur place peuvent être transformés ou si vous parlez d'un parc industriel complètement rasé et à refaire?

**M. BERNARD BLANCHET :**

2075 Non. Il y a des bâtiments qui peuvent être réutilisés. Puis en passant, Lachine-Est là, pour moi là, ça part de la 1<sup>er</sup> avenue à Lachine, la 220, il y en a des entreprises, là. Il y en a, la GE, c'est fermé ça fait une couple d'années. C'est de la 1<sup>er</sup> avenue jusqu'au canal, puis de la 6<sup>e</sup> avenue jusqu'aux limites de Saint-Pierre. Puis ce que vous dites là, oui, puis on a des bijoux à la Dominion Bridge encore. Il n'y a pas un atelier comme celui-là qu'il appelle la IB, il n'y a pas un beam dans le milieu, elle est autoportante. Il n'y a pas une colonne dans le milieu, c'est magique ça, là.

2080 Ça fait qu'à partir de là, tu peux faire plein de choses. Puis aujourd'hui là, tu peux prendre les places, parce qu'une voiture de métro là, c'est un casing de trois pieds de large, un pied et demi de profond, deux pieds de haut qui le fait marcher. C'est des gants, la STM bâtit un garage, elle était là au CA, les gars ont des gants blancs puis des petits tournevis.

2085 Ça fait que tu peux faire un parie-star de la rue Rachel en industrie. Parce que quand une voiture de métro arrive, elle n'arrive pas toute faite. Elle arrive tout en morceau, puis c'est tout éparpillé partout. Donc, on a des opportunités puis les trains puis tout ça, puis tout ce que t'as pour réparer. Donc, ces endroits-là, oui, tu as de la force... Puis regardez juste aujourd'hui comment ça a changé. V'là 100 ans ils prenaient une barge, ils mettaient les beams d'acier dessus puis la Bridge allait arroser les ponts, puis au coin de la 1<sup>er</sup> avenue, honnêtement, ils montaient les fils pour sortir les turbines de la GE. Hydro-Québec les poteaux, ils étaient organisés pour passer, puis aujourd'hui avez-vous vu le pont Champlain, ils ont garroché de la terre puis ils ont fait un grand terrain puis ils ont mis des morceaux à peu près, il y en a eu des 15

2090 tout éparpillé partout. Donc, on a des opportunités puis les trains puis tout ça, puis tout ce que t'as pour réparer. Donc, ces endroits-là, oui, tu as de la force... Puis regardez juste aujourd'hui comment ça a changé. V'là 100 ans ils prenaient une barge, ils mettaient les beams d'acier dessus puis la Bridge allait arroser les ponts, puis au coin de la 1<sup>er</sup> avenue, honnêtement, ils montaient les fils pour sortir les turbines de la GE. Hydro-Québec les poteaux, ils étaient organisés pour passer, puis aujourd'hui avez-vous vu le pont Champlain, ils ont garroché de la terre puis ils ont fait un grand terrain puis ils ont mis des morceaux à peu près, il y en a eu des 15

2095 organisés pour passer, puis aujourd'hui avez-vous vu le pont Champlain, ils ont garroché de la terre puis ils ont fait un grand terrain puis ils ont mis des morceaux à peu près, il y en a eu des 15 pieds, mais tous des morceaux, tout des petits morceaux puis ils ont bâti sur place.

2100 Ça fait qu'aujourd'hui la transformation elle a évolué, puis moi je pense que c'est un des seuls endroits... puis regardez Montréal, là, Québec a donné de l'argent à Montréal, pourquoi

l'est de Montréal, pas pour bâtir des bungalows puis des cottages, pas bâtir des condos non plus, pour de l'économie. Puis moi je pense qu'à ce bout ici, on a besoin de l'économie.

**LA PRÉSIDENTE :**

2105

O.K. Ma question, ma seconde question est, on a entendu tout à l'heure le Comité transport de Lachine dire qu'ils avaient besoin d'un réseau moderne et structurant de transport collectif pour aller travailler, pour aller à l'école, pour tout ça.

2110

Vous, vous dites, le travail va se faire ici. Mais est-ce que pour que le travail se fasse ici, vous êtes d'accord avec le Comité transport de Lachine qu'il faut un réseau moderne et structurant de transport collectif?

**M. BERNARD BLANCHET :**

2115

Bien sûr. J'ai été dessus à l'origine, un. Deux, c'est qu'aujourd'hui il faut arrêter d'avoir peur pour avoir peur. Il y a un dossier qui est fait, ça s'appelle le REM. Quand même qu'on dirait qu'on voudrait tirer dessus à tous les jours, il va être fait. Là, dans le moment il y a une opportunité nord-sud. Quand vous avez posé la question tantôt, c'est que là, il y a un gros travail qui se fait pour qu'il atterrisse à Dorval pour le rabattement. Ce n'est pas loin d'ici, c'est juste à côté, puis bassin Peel. Ça fait que là, ça va venir, c'est comme deux parcs qui vont venir. Puis après ça, il va y avoir des rabattements nord-sud. Mais nous, ce que ça nous prend, c'est qu'il faut couper à ce bout ici, parce que c'est à Côte-de-Liesse, c'est à Montée de Liesse puis la rétention de la main-d'oeuvre, excusez, du nord, c'est important. Il y a du monde de Lachine qui sorte puis rentre, puis qui bouge les fins de semaine. C'est vrai.

2120

2125

Je n'ai pas la science, mais de plus en plus à des endroits il se bâtit des SRB, service rapide sur bus. Puis moi je vous garantis quand vous allez voir celui sur Pie-IX, tout le monde va être en ligne pour en avoir dans les villes. Pas une affaire avec des lignes peinturées puis tout ça. Puis pourquoi qu'on dit ça, parce que Dorval, il pourrait en partir un de Dorval, puis il peut être

2130

en site propre sur 70% du territoire. Parce qu'on a une chance unique. Parce qu'à Lachine, on a une partie où on peut utiliser à partir de la 25<sup>e</sup> avenue. C'est sûr que le reste t'es sur rue.

2135 Mais aujourd'hui avec le système d'aide à l'exploitation, ils contrôlent les lumières. Le système de transport en commun à Montréal contrôle les lumières. Donc, t'es capable de passer devant une grosse barrière de fer, c'est des lumières. Et après ça, tu t'en vas, tu prends Notre-Dame tout le long. On dirait que l'emprise est quasiment là. Moi je passe là à tous les jours, pratiquement. Mon bureau est dans le centre-ville. Et t'as l'emprise évidemment qu'ils vont faire sur Turcot. Ils vont en faire un corridor pour le transport en commun sur Turcot.

2140 Donc, tu viens régler cette partie-là, tu peux atterrir à Lionel-Groulx qui n'est pas bien, bien loin, puis tu peux atterrir à Angrignon par Newman, puis Newman ils en ont une eux autres 24 heures sur 24. Puis moi j'avais déjà parlé à l'époque avec les gens de LaSalle puis ils ont juste à prendre Dollars dans un circuit à Lachine où est l'avenue Saint-Pierre. Et là, tu viens  
2145 connecter Saint-Pierre d'une façon beaucoup plus facile, nord-sud.

**LA PRÉSIDENTE :**

2150 Bien, je vous remercie beaucoup, Monsieur Blanchet. La période est terminée.

**M. BERNARD BLANCHET :**

Bienvenue.

2155 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

**M. BERNARD BLANCHET :**

2160 Non, il restait deux minutes, je pense.

**LA PRÉSIDENTE :**

2165 Non, non, non. Non, non. Il est 21 h 10. Et maintenant, j'inviterais madame Kim Gallup de Möbius4. Bonsoir, Madame Gallup.

**Mme KIM GALLUP :**

2170 Bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

La parole est à vous. Et vous avez un mémoire.

2175 **Mme KIM GALLUP :**

Oui. Je vous ai remis un mémoire. Donc, je vais profiter des 10 minutes ici pour amener trois autres points. Est-ce que je suis trop loin?

2180 **LA PRÉSIDENTE :**

Je pense que oui. Il faudrait le rapprocher.

**Mme KIM GALLUP :**

2185 Voilà. Donc, c'est trois points. Le premier ça serait comment entrevoir le projet à travers les grands changements actuels et futurs. Le deuxième point, c'est la complexité du site et sa plus grande valeur, son passé industriel. Et le troisième c'est l'obligation d'une nouvelle vocation économique.

2190

2195           Donc, mon premier point. Le constat est déjà fait que certains phénomènes influenceront la vie urbaine d'ici 30 ans, et doivent sans équivoque être pris en compte pour le succès du site et l'avenir de Lachine. Les changements mondiaux qui s'opèrent sont rapides et d'une ampleur jamais vue auparavant. Ils sont technologiques, démographiques et environnementaux. Ils affectent et affecteront les sphères de l'économie, du travail, de la politique, de l'enseignement, de la santé et par le fait même de l'urbanisme. Nous voyons déjà ces changements s'opérer.

2200           Il y a donc ici potentialité à développer un quartier, un arrondissement en corrélation avec ce bouleversement et saisir la vague et les opportunités qui sont liés. Mais avant la technicité, la réglementation, il faut une réflexion et un travail plurilatéral.

2205           Dans la visite du succès du projet, il serait propice d'adopter une approche d'innovation descriptive, d'avoir une connaissance de ce qui s'en vient, d'avoir une analyse et une perception de ce qui adviendra et donc, de former une vision de ce que pourrait être cette ville soutenable et viable. Il faut donc avoir une pensée stratégique, avoir un PPU oui, mais aussi une flexibilité permettant de poursuivre l'adaptation tout au long du projet, car sa forme sera dictée par l'évolution rapide des technologies et des tendances émergentes.

2210           Selon moi, ne pas surfer sur cette vague de changement converge inévitablement vers un quartier obsolète. Il faut donc anticiper les opportunités et *think out of the box*, et surtout comprendre qui sera l'utilisateur futur de ces lieux, comment les mutations de l'urbanité modifieront ces habitudes et comment il renouvèlera l'urbain.

2215           Mon deuxième point. Pour moi un des premiers gestes à faire pour entrer dans la durabilité c'est de comprendre ce que l'on a et de travailler avec ce que l'on a. Le *tabula rasa* n'est pas une alternative durable. Alors, il faut réfléchir et être créatif. Donc, il faut innover.

2220           Ce que l'on a c'est un territoire riche d'une histoire humaine, riche d'un passé industriel. Et ce passé industriel nous parle d'innovation, de conquête du territoire et de structuration de l'urbain. Dans sa production et sa configuration, cet ensemble industriel du fer de l'acier est

unique sur l'île de Montréal. C'est l'époque où l'industrie passe à une nouvelle échelle de production, à une échelle du matériel de transport.

2225 Il est donc important de comprendre cette performance de production qui marque l'organisation spatiale de ce secteur. Ici, le plan se modifie suivant les besoins de la chaîne de production et s'accorde aux structures ferroviaires internes et externes. Il y a un ordre spatial, une logique de construction, d'organisation et de production. C'est une hyper performance.

2230 Je vais un peu parler de la Dominion Bridge parce qu'il est l'ensemble industriel le plus significatif qui nous reste sur notre territoire.

2235 Dans différents ouvrages on mentionne que l'entrée de la Colombie-Britannique dans la confédération a été conclue par la promesse du chemin de fer Transcontinental, mais ce que l'on ne dit pas c'est que sans la Dominion Bridge il n'y aurait probablement pas eu de Transcontinental. La Dominion Bridge était le principal contracteur du gouvernement et du Canadien Pacifique à l'époque. Vers 1916, ses principaux clients étaient par ordre d'importance le Canadien Pacifique Railway, le Grand Trunk Railway, le National Transcontinental, l'Intercolonial Railway et le gouvernement du Dominion du Canada.

2240 Avec la Dominion Bridge, c'est l'exemplarité in situ. Des ingénieurs venus de monde entier travaillaient pour la D.B. Ils concevaient tout ce qui servirait au montage des structures qui composerait les infrastructures du Dominion, du Canada naissant. Je l'ai dit et je le réaffirme, sans la Dominion Bridge il n'y a pas de Dominion, il n'y a pas de Canada moderne.

2245 La participation de Lachine à l'édification du Canada en tant que société est primordiale. La D.B. participera à l'essor économique et technologique du Canada. Par sa technologie, la Dominion Bridge a uni le Canada en favorisant les liens, les communications, le transport de l'est à l'ouest. Vous profitez du numérique pour une efficacité de communication aujourd'hui, la Dominion Bridge est à cette époque un des acteurs de communication du Canada.

2250 La monumentalité du site de la Dominion Bridge de Lachine réside dans ce qu'il représente comme épopée créative de l'époque au Canada. Elle symbolise une période

2255 d'énergie vitale du génie technique et du développement économique. Elle témoigne de changements sociaux et urbanistiques. Elle est une empreinte de la force d'une communauté à s'organiser et à se construire comme nation. Le site doit être envisagé dans sa totalité, car c'est l'histoire des hommes et des femmes qui ont fait vivre ces structures et des activités de production qui ont été menées, qui donnent un sens à cette architecture industrielle. Ce site est le témoin colossal de la grandeur du pays.

2260 L'exemplarité de cette ingéniosité productive est probablement à cette échelle unique au pays.

2265 J'arrive à mon troisième point. L'obligation d'une nouvelle vocation économique. Lorsqu'on étudie les strates de l'évolution du territoire lachinois, on comprend rapidement que certains noyaux villageois se sont développés autour des différentes industries de Lachine, que ce soit le secteur où nous nous trouvons en ce moment avec la Dawes, ou le secteur de Lachine, de l'est de Lachine et de Saint-Pierre.

2270 Il y avait donc une activité économique qui faisait vivre les gens de ce quartier et de petits commerces s'inséraient pour des offres de service. Dans cette logique urbaine, il est, selon moi, essentiel de prévoir une nouvelle vocation économique au secteur. Un quartier est viable pour le commerce lorsqu'il est soutenu par une économie majeure. Où sera l'achalandage pour les commerces de proximité du secteur si la majorité de sa population est absente durant le jour. Lorsque les industries du secteur étaient encore en opération, lors de la fin du quart de travail, une marée humaine se massait sur la rue Notre-Dame. Ces travailleurs faisaient vivre ces commerces. Développer une mixité de commerce de proximité est souhaitable. Mais il faut que ces commerçants puissent survivre. Il leur faut une clientèle non seulement les soirs et les fins de semaine, mais surtout durant les jours de semaine.

2280 Et je vais conclure ainsi. Ce quartier offre un lieu d'expérimentation et d'innovation dans la foulée de la quatrième révolution industrielle. Cependant, la quatrième révolution n'est pas qu'industrielle, elle est dans l'économie des ressources. Il faut donc concevoir de nouveaux modèles, travailler avec les technologies et sécuriser nos ressources. Alors, oui il faut convertir,

conserver, réutiliser ce que l'on possède sur ce territoire et il faut innover, parce que le développement de ce quartier est un investissement sociétal à long terme.

2285

Dans cette ère de l'économie circulaire, il faut voir ce site comme une ressource. Par-dessus tout pour ce site au passé hors norme, il faudra une vision exemplaire.

**LA PRÉSIDENTE :**

2290

Merci beaucoup. Des questions?

**LE COMMISSAIRE :**

2295

Oui, est-ce que je commence?

**LA PRÉSIDENTE :**

2300

Bien, qui veut commencer?

**LE COMMISSAIRE :**

2305

O.K. Je vais commencer. Dans votre mémoire vous parlez, vous avez parlé aussi devons-nous vraiment l'emprise des monuments du patrimoine industriel, et donc une valeur économique, environnementale et sociale et vous parlez de l'adaptabilité. Pourriez-vous nous donner quelques exemples de comment on pourrait recycler et lesquels des bâtiments, des constructions?

2310

**Mme KIM GALLUP :**

2315 C'est certain qu'il y a des bâtiments qui commencent à être en décrépitude. Donc, qui  
auraient besoin finalement d'être examinés. Moi je n'ai pas les compétences pour dire à quel  
point finalement ils sont encore conservable. Par contre, quand on a des problématiques comme  
ça, c'est là que la créativité est intéressante et c'est là qu'il serait intéressant de mettre des  
équipes d'ingénieurs, des équipes de designers, d'architectes, d'autres formations pour essayer  
de trouver finalement des nouvelles fonctions à ces bâtiments.

2320 Ce qui est intéressant par rapport aux grandes halles comme a mentionné monsieur  
Blanchet tantôt, dans le fond c'est que c'est les structures portantes et comme il disait, il n'y a  
pas de colonne dans le milieu. Donc, on va supposer qu'au niveau des réglementations  
finalement de la construction, ces structures-là ne peuvent pas être reprises exactement en tant  
2325 que telles. Bien, il y a une manière finalement de les conserver, selon moi, qui est de conserver  
finalement l'extérieur de ces structures-là et d'aller construire à l'intérieur. Donc, on garde  
l'intégrité, mais on construit quelque chose de nouveau, puis on peut avoir aussi, à cause  
justement de la production qu'il y avait à cette époque-là, c'était des *hen* finalement où on  
pouvait transformer selon la production qu'on avait, on pouvait transformer tout le plancher.

2330 Donc, on pourrait avoir quelque chose, comme je disais dans mon mémoire puis dans la  
vision d'une communauté ou au niveau démographique la population a changé, donc il va y avoir  
des nouveaux besoins. Il va y avoir une nouvelle façon de travailler. Donc, d'avoir une  
adaptabilité finalement à l'intérieur de ces grandes halles.

2335 **LE COMMISSAIRE :**

Merci.

2340 **LA COMMISSAIRE :**

Bien, vous avez dit tout à l'heure qu'un PPU doit faire preuve de flexibilité. Dans les rencontres qu'on a eues au cours des dernières semaines, particulièrement par exemple à l'atelier créatif qui a eu lieu à Saint-Pierre la semaine dernière, je pense que vous étiez.

2345

**Mme KIM GALLUP :**

Oui.

2350

**LA COMMISSAIRE :**

On a parlé beaucoup des problèmes d'enclavement de ce quartier précisément. Est-ce que vous pensez que le PPU devrait aussi inclure la partie de Saint-Pierre?

2355

**Mme KIM GALLUP :**

C'est un must.

**LA COMMISSAIRE :**

2360

C'est un must.

**Mme KIM GALLUP :**

2365

C'est une obligation. Pour moi, c'est certain quand on regarde finalement les images qu'on nous donne, le quartier, le secteur qui est délimité par le PPU est très limité. On ne prend pas compte de l'échangeur Saint-Pierre et de Saint-Pierre, mais dans le fond, tous les développements qui vont se faire là, commencent dans une échelle finalement qui est le quartier déterminé par le PPU. Mais on doit se demander aussi les gestes qu'on va poser sur ce secteur-là, comment ça va influencer LaSalle, comment ça va influencer tout l'est de Lachine, et comment ça va influencer Saint-Pierre et par le fait même, bien on va dire le reste de l'île.

2370

2375 Mais Saint-Pierre, moi je l'ai mentionné dans mon mémoire est quand même un endroit qui est fragile, qui est enclavé puis je pense que ça devrait être une priorité dans le fond, comment on va développer ce secteur-là, comment on va développer l'échangeur Saint-Pierre pour faire en sorte que ces gens-là soient favorisés par le développement qui est ciblé par le PPU.

**LA COMMISSAIRE :**

2380

Le développement de Lachine-Est de peut pas se faire sans tenir compte de Saint-Pierre.

**Mme KIM GALLUP :**

2385

Non. Selon ma logique à moi.

**LA COMMISSAIRE :**

2390

Oui. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2395

Je suis sûre que quand je vais relire ce que vous avez dit j'aurais plus de questions. Mais là, j'en ai quand même une tout de suite, mais je veux être sûre que j'ai bien compris. Vous avez dit : « Dominion Bridge c'est un site témoin colossal. » Puis vous nous avez parlé des bâtiments, des halles, je suppose aussi que ça comprend les ponts roulants, bon, tout ça.

2400

Dans votre désir que le secteur reste industriel, parce que vous savez un PPU ça fait des règlements aussi, à un moment donné.

**Mme KIM GALLUP :**

2405 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2410 Est-ce que vous allez jusqu'à dire que la zone de l'actuel futur PPU, je ne rentre pas Saint-Pierre, je parle de, ce pour quoi on est ici pour l'instant. Est-ce que ça devrait rester zoné industriel ou dans votre tête l'industrie peut cohabiter avec l'habitation?

**Mme KIM GALLUP :**

2415 Mais c'est ça, on est dans la quatrième révolution industrielle. C'est une révolution qui va beaucoup plus rapidement que toutes celles qu'il y a eu auparavant. Donc, on est adapté, mais on est mésadapté en même temps. C'est une industrie dans le fond, au niveau du numérique, donc il pourrait peut-être y avoir... c'est une forme d'industrie. On va dire, entre guillemets, et là encore, je ne suis pas non plus la personne référence pour ça, mais qui, en général ne pollue  
2420 peut-être pas autant que ces industries-là, et ne cause pas peut-être de bruit ou de dérangement que des riverains finalement pourraient ressentir. Donc, est-ce qu'on peut établir ce genre d'industrie? Je crois que oui. Je crois que c'est possible. Là, par contre comment gérer le PPU ça, ce n'est pas de mon recours. Je ne suis pas urbanisme.

2425 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, mais vous n'êtes pas contre l'idée qu'il y ait de l'habitation dans l'ancien secteur Lachine-Est?

2430 **Mme KIM GALLUP :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2435

O.K. Parfait.

**Mme KIM GALLUP :**

2440

Non, non. Non, non. Il faut vraiment, il faut une mixité puis la mixité c'est ça. Il faut du travail, il faut le commerce, il faut l'habitation et tout.

**LA PRÉSIDENTE :**

2445

Mixité sociale, mixité de fonction. C'est ça?

**Mme KIM GALLUP :**

Oui.

2450

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Bien, merci beaucoup.

2455

**Mme KIM GALLUP :**

Merci.

2460

**LA PRÉSIDENTE :**

2465 D'autres questions. Bien, merci beaucoup, Madame. Et j'inviterais en dernier lieu puis on a pris de l'avance, donc on va tous être moins fatigués. Monsieur Chevalier. Merci d'avoir tout le monde suivi la consigne d'arriver une heure avant les présentations, parce qu'effectivement quelques fois une présentation va aller plus vite et là, on se met à devancer l'horaire prévu.

**M. HENRI CHEVALIER :**

2470 Bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir, Monsieur Chevalier.

2475 **M. HENRI CHEVALIER :**

Je vais ouvrir mon ordinateur, parce que vous savez mon mémoire est resté coincé.

**LA PRÉSIDENTE :**

2480 À quelque part dans le nuage, dans votre ordi.

**M. HENRI CHEVALIER :**

2485 Donc, je ne le connais pas par coeur, ce qui fait que je vais le sortir.

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais nous aurons une copie. C'est ce que j'ai compris?

2490 **M. HENRI CHEVALIER :**

Oui. Vous l'avez déjà eu, vous l'avez déjà.

**LA PRÉSIDENTE :**

2495

O.K. Qu'on a déjà?

**M. HENRI CHEVALIER :**

2500

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, oui, il est rendu à l'Office de consultation publique et on l'aura demain papier, parfait.

2505

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça va bien, Monsieur Chevalier.

2510

**M. HENRI CHEVALIER :**

Oui, oui, je ne fais que sortir le document. Voilà.

2515

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est parce que je ne le vois pas apparaitre, c'est ça qui m'inquiète.

2520

**M. HENRI CHEVALIER :**

Non, non, c'est bon. En fait, on va parler sans plus.

**LA PRÉSIDENTE :**

2525

Ah O.K.

**M. HENRI CHEVALIER :**

2530

Je ne vais pas le projeter.

**LA PRÉSIDENTE :**

Parfait.

2535

**M. HENRI CHEVALIER :**

2540

Je me suis concentré, je vais parler donc en deux parties. Je n'avais pas prévu d'aller profondément dans le document, mais je vais vous en parler quand même pour qu'on sache qu'est-ce que j'aurais voulu déposer. Et puis, je vais revenir en partie sur le mémoire qu'on avait déposé, conçu et déposé à l'arrondissement en 2017, pas dans le détail du tout. Simplement pour rappeler quelques éléments structurants qui ont déjà un peu dit par certaines personnes. Donc, je pourrais aller un peu plus vite là-dessus.

2545

Donc, je m'appelle Henri Chevalier. Je travaille à la CDEC et mon intervention s'inscrit dans le cadre d'une collaboration communautaire qu'on a entamée dès 2016 grâce à la demande que l'arrondissement nous a fait de travailler au niveau de la communauté sur une vision pour Lachine-Est. Le rapport a été déposé en 2017 et ça se poursuit maintenant au sein d'un comité de suivi qui s'appelle l'Atelier Lachine-Est.

2550

Nous nous impliquons dans la conception de nouveaux quartiers socialement mixtes, désenclavés, décontaminés avec un réseau de transport en commun et structurant valorisant son patrimoine et offrant de nombreux emplois et services dans un milieu de vie centré sur le développement durable au service des citoyens.

2555

Donc, la première partie, je vais vous parler d'abord du thème dont je voulais vous parler, qui est en lien avec l'Atelier Lachine-Est. J'ai intitulé mon mémoire Les limites de l'action locale. Je voulais simplement prendre en négatif ou en positif le fait que l'on se mobilise et qu'il y a des défis.

2560

La première problématique que je vous soumetts, c'est que la communauté qui voit son environnement modifié, changé, bouleversé par un développement urbain n'est pas ou peu impliqué en amont. Elle l'est en général plutôt en aval. C'est le format classique. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. On n'est pas du tout dans ce format-là. On est vraiment en amont, on est relativement en amont.

2565

Comme disait tout à l'heure Jonathan Théoret au début, ça fait des années qu'on s'intéresse, qu'on s'implique parce que c'est notre, moi c'est mon lieu de travail. Je suis résident de Rosemont, donc c'est pour ça que je parlais d'auto tout à l'heure. Et on souffre quand on prend l'auto. C'est quand même plus rapide, mais c'est souffrant. Ce que disait Jonathan tout à l'heure c'est qu'on est là depuis longtemps. On connaît ce contexte-là. On y est tous les jours, chaque heure de chaque journée de travail on est dans Lachine-Est.

2570

Et d'ailleurs, pour la petite histoire avec Jonathan et d'autres personnes, on a développé un projet qui a commencé à partir de 2004-2005, je n'étais pas encore là, mais qui a démarré vraiment en 2008 pour racheter l'ancien IGA de la rue Notre-Dame et le transformer en centre de service pour les citoyens, qui s'appelle Regroupement de Lachine, qui est un OBNL, et qui offre des services dans cette partie de la rue Notre-Dame. On est entre la 7<sup>e</sup> et la 8<sup>e</sup>. Ce n'est pas par hasard qu'on est là. C'est parce que c'est un secteur qui a des besoins en 2008, 2009, 2010, 2011, c'est la période où on a développé le projet et on a ouvert en 2011. Le secteur avait besoin d'attention particulière. On s'intéresse beaucoup donc à Lachine-Est.

2575

2580

2585 Dans la problématique que j'ai soumise, la recommandation que je propose c'est de confier à une structure locale la responsabilité d'animer la communauté pour la rendre disponible et capable, le mot capable est important, de répondre efficacement aux questionnements des développeurs et de la municipalité quant à l'avenir de l'espace à redévelopper.

2590 Le très bon coup qu'à fait l'arrondissement en nous sollicitant en 2016, c'était de mobiliser tout le monde de manière après aujourd'hui à travailler sur ce développement-là. La mobilisation ne se fait pas comme ça en criant ciseau. On a besoin de temps, on a besoin de se faire confiance, de se comprendre pour pouvoir travailler efficacement ensemble. Et c'est ce qui a été fait donc de 2016, grâce à ce rapport-là.

2595 La problématique numéro 2 c'est que le redéveloppement urbain n'offre pas de processus d'accompagnement au long du développement du projet. Vous avez dit tout à l'heure que le projet allait durer 20 à 30 ans, je dirais, moi, sur 15, 20 ans. Mais quelque part le projet ne va pas démarrer demain, il va démarrer dans quelques années. Il va démarrer dans quelques années parce que bien, il n'est pas encore prêt. On a toute la phase du PPU, puis après il y a toute l'adaptation du projet, la préparation, la décontamination. On en a pour longtemps avant que ça démarre vraiment.

2600 Mais le projet entre maintenant et la première vraie pelletée, et je ne parle pas de la partie qui est en train de se développer, tout le reste. Il va se passer plusieurs années. Donc, entre votre travail et le démarrage des travaux, il va y avoir un écart temporel important qui va générer un écart dans le résultat à la fin. C'est sûr que le projet tel qu'on va le concevoir ne sera pas à la fin celui qu'on avait pensé qui serait.

2610 Et ça pose un problème, c'est normal, les projets évoluent et il faut qu'il y ait de la souplesse et il faut qu'ils puissent vivre leur vie les projets. Mais l'adéquation du projet avec les besoins de la communauté doit être respectée. Et cet éloignement-là crée parfois, peut créer une distorsion et on peut arriver un peu plus à côté de la cible que ce qu'on aurait voulu.

2615 Donc, la recommandation de cette problématique-là ça serait de proposer une formule d'accompagnement public des grands développements par l'OCPM peut-être ou par une autre organisation dans leur durée en partenariat avec les organismes et partenaires, détenteurs de l'expertise locale afin de garantir le maintien de la qualité du projet pendant sa réalisation. J'en avais parlé avec madame Ollivier il y a déjà quelques années en fait, et bref vous intervenez, là je pense vous allez peut-être intervenir deux fois, aujourd'hui et peut-être, si j'ai bien compris dans 18 mois à peu près, 12, 18 mois pour requestionner la communauté.

2620 C'est intéressant déjà comme processus. On n'est pas sur un seul coup, disons ont a deux étapes, mais on peut comprendre qu'entre votre deuxième étape et la fin du projet il va se passer peut-être 20 ans et vous n'êtes plus là. Et le point neutre que vous constituez par rapport aux autorités, aux développeurs et à la communauté qui garantit une expression neutre et très utile en fait pour qu'un projet vive comme il doit vivre.

2625 Dernière problématique, c'est l'innovation sociale demande à être documentée, analysée et éventuellement partagée avec comme recommandation de mettre les moyens nécessaires pour documenter les processus en cours afin de comprendre les bons et les moins bons coups, partager les résultats avec les citoyens Lachinois et soutenir les projets qui se développeront à leur tour dans d'autres secteurs de la région métropolitaine.

2630 Bien là, je me pose un peu plus comme CDEC, c'est-à-dire qu'on ne peut pas penser qu'à nous. On a la chance en fait quelque part à Lachine d'être confronté à un espace qui cumule toutes les problématiques possibles. On en a parlé un peu. Je ne pense pas qu'il en manque une, personnellement tout est là : l'enclavement, la contamination, le patrimoine industriel, le transport en commun, la mobilité, les quartiers plutôt défavorisés. Bref, on les a tous.

2640 Maintenant, cette problématique-là va toucher d'autres quartiers aussi à Montréal et dans la région métropolitaine et ailleurs au Québec. Ça serait intéressant qu'on puisse documenter le parcours qu'on fait dans le temps. Donc, je reviens un peu sur la recommandation précédente, mais on s'inscrit dans une trame générale, et ce qu'on va réussir, parce que je suis sûr qu'on va réussir plein de choses intéressantes, mais on ne va pas tout réussir non plus. J'en suis bien conscient. Mais les bons comme les mauvais coups devraient être documentés et partageables

2645 pour que dans la société dans laquelle on vit où tout est facilement accessible, vous avez dit qu'il y a des tonnes de documents disponibles rien que sur Lachine-Est, qui sont disponibles pour les citoyens très facilement, beaucoup plus facilement qu'il y a quelques années. Qu'on puisse partager ce savoir-là de manière à apprendre des bons et des mauvais coups.

2650 Vous comprenez le principe de cette troisième proposition? Je m'arrête là. Ça, c'était l'essentiel du document que je n'ai pas réussi à vous envoyer.

Je voudrais continuer. Je ne sais pas combien de temps il me reste?

**LA PRÉSIDENTE :**

2655 Deux minutes.

**M. HENRI CHEVALIER :**

2660 Deux minutes. Kim tout à l'heure a parlé de développement économique. Je vais peut-être prendre les deux minutes pour ça. On est avant tout au sens littéral comme temporel en fait, du terme, on est dans une zone d'activité économique. La zone dont on parle c'est une zone d'emploi, une zone qui concerne la vie d'entreprise, il ne s'est rien passé d'autres en fait dans ce secteur-là depuis 150 ou 200 ans.

2665 Il va être important d'écouter, de dialoguer avec les entreprises environnantes, parce qu'il y a des entreprises qui fonctionnent, qui sont en opération dans le périmètre immédiat du projet et qui pourraient peut-être être aussi incluses dans le PPU en terme de logique, de développement. On a Maax, Del Metals, Corbec, CAD Railway, on en a d'autres. Ces quatre-là seulement, j'estime qu'elles représentent plus de 1 000 emplois, ces quatre-là. Et elles sont dans  
2670 un environnement immédiat. CAD est un petit peu excentré, mais vraiment directement impacté. Comment les employés de ces entreprises-là vont accéder facilement à leur lieu de travail? On a parlé de transport en commun, mais il n'est pas forcément là. L'accès en auto, si on densifie et

2675 qu'on n'a pas le transport en commun, ça va embêter tout le monde. Ça va gêner les entreprises également. Donc, il va falloir prendre en compte leurs besoins pour protéger les emplois de proximité qui existent.

2680 Deuxième point. Il va falloir développer une stratégie d'attraction aux nouvelles entreprises, et leur réserver un espace significatif sur les 66 hectares, 60 à 66 hectares qui sont en redéveloppement. On a parlé tout à l'heure des shops Angus. Les shops Angus sont à 68 entreprises qui ont été accueillies sur leur site et offrent actuellement 2 850 emplois. C'est beaucoup. C'est beaucoup et puis ils n'occupent forcément un espace colossal. Donc, sans fixer de chiffres et on fera ça avec les partenaires qui ont travaillé dans la communauté, essayer de proposer des objectifs qui seraient, disons locaux pour réserver un espace qui pourrait toucher des nouvelles entreprises et les faire revenir et créer de nouveaux emplois sur place.

2685 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous abordez votre dernier point?

2690 **M. HENRI CHEVALIER :**

2695 Oui. Oui. Développer une fine stratégie sur le commerce de proximité dans l'axe de la rue Notre-Dame. C'est important. On a besoin, disons d'une stratégie particulière. La rue Notre-Dame, comme l'a sous-entendu Kim tout à l'heure et elle souffre par rapport à ce qu'elle a été. Pardon, c'est Bernard qui en a parlé, Bernard Blanchet. On a besoin d'une rue qui fonctionne et qui offre des services de commerces de proximité. Et c'est vrai que le redéveloppement de Lachine-Est, la densification va être une réponse. Il va falloir le faire aussi avec les quartiers environnants. On a aires au sud du canal, à LaSalle et à Saint-Pierre, mais ce n'est pas facile d'accéder à cette zone-là depuis Lasalle et depuis Saint-Pierre. Donc, à nouveau, un lien structurant et extrêmement sécuritaire permettra aux gens d'accéder à cette zone-là.

Et enfin...

2705 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est vraiment enfin, là?

2710 **M. HENRI CHEVALIER :**

Oui. Valoriser le patrimoine industriel. Dans le sens, c'est un patrimoine positif. Bon, c'est vrai qu'on a des bâtiments qui n'ont pas l'air très beaux comme ça, mais ils ont une grande signification, et surtout ils sont symbole d'une grande réussite, grande réussite collective, technique qui pourrait très bien servir d'image de marque un peu, en fait pour le redéveloppement de ce secteur de Lachine.

2715 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

2720

**M. HENRI CHEVALIER :**

Voilà.

2725 **LA PRÉSIDENTE :**

Des questions?

2730 **LE COMMISSAIRE :**

Oui. Peut-être c'est la même question, mais on a parlé déjà de la gouvernance. Vous n'avez pas utilisé ce mot, je pense, mais vous avez mentionné un espoir qu'il peut y avoir une

continuation de certaines zones où les gens, les citoyens peuvent continuer à collaborer dans le processus. Avez-vous imaginé une formule?

2735

**M. HENRI CHEVALIER :**

Bien, en fait grâce à vous, on a repris le travail en fait, collectif.

2740

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous étant l'Office et non pas nous trois, là.

2745

**M. HENRI CHEVALIER :**

Vous, vous, aussi vous, Madame la présidente. Mais en fait, on a, pendant plusieurs mois, l'information a été confirmée que l'OCPM allait mandater vous, en fait, allait mandater une équipe pour venir faire une consultation publique pour Lachine-Est. Le 17 janvier de cette année, j'organisais une rencontre avec mon collègue de la Table de quartier, Pierre Barrette, pour proposer aux organismes qui avaient travaillé sur le rapport Lachine-Est vision d'une communauté de 2017, leur proposer de s'exprimer, de savoir qu'est-ce qu'ils pensaient, à ce moment-là le 17 janvier, ce qui n'est pas confirmé. Vous avez confirmé peut-être le 19 ou le 20. Mais on savait que c'était imminent. Et tout le monde autour de la table a non seulement embarqué dans l'idée de continuer, de reprendre et de travailler ensemble pour accompagner le développement, mais avec des idées, un niveau, disons, d'implication qui était vraiment intéressant.

2750

2755

2760

Donc, on s'est rencontré à plusieurs reprises déjà et je dois souligner qu'on a commencé à travailler avec un des développeurs qui s'appelle « Développement Lachine-Est, VillaNova », et on a déjà eu une rencontre de travail ensemble et on va en avoir d'autre. Et ça, c'est très intéressant. Dire, qu'on engage un dialogue entre développeurs et la communauté pour se partager les enjeux des uns et des autres et arriver à trouver une formule qui va couler le mieux

possible au besoin des uns et des autres et répondre en fait à ce défi-là, qui est de passer l'information, de la rendre disponible pour qu'elle puisse être analysée par les développeurs.

2765

Donc, on se réunit et on va partager notre expertise avec ceux qui vont bien vouloir. Donc, VillaNova pour l'instant.

**LE COMMISSAIRE :**

2770

Vous avez dit « on », je comprends que c'est le CDEC LaSalle-Lachine?

**M. HENRI CHEVALIER :**

2775

Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

Et qui sont les autres acteurs, si vous pouvez les dévoiler?

2780

**M. HENRI CHEVALIER :**

Oui. Je vais vous en parler. Mon pense-bête qui est là. On a le GRAME évidemment, qui était là tout à l'heure, Concertation Lachine, la Table des 50 ans et plus, on a Imagine Lachine-Est, Revitalisation Saint-Pierre, la Table petite enfance, les chambres de commerce, la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys, l'arrondissement aussi est partenaire de ce travail-là aussi.

2785

**LE COMMISSAIRE :**

2790

Merci.

**M. HENRI CHEVALIER :**

2795 Et ce n'est pas exhaustif.

**LA COMMISSAIRE :**

2800 Les organismes que vous venez de nommer, est-ce que c'est ceux qui composent le Regroupement Lachine?

**M. HENRI CHEVALIER :**

2805 Non. Bien, certains oui, donc non. En fait non. On s'est doté d'un comité de suivi qu'on a appelé « l'Atelier Lachine-Est », qui est un, en fait un lieu d'expression, de partage, de travail où on se concert. L'Atelier c'est un endroit où ça ressemble bien à Lachine-Est d'ailleurs, à la Dominion Bridge, c'est ce quartier-là. C'est un endroit où on va essayer, on va produire des choses ensemble. Voilà.

2810

**LA COMMISSAIRE :**

Est-ce que vous voyez ce comité de suivi comme étant la structure locale à laquelle vous pensiez et qui ferait la gouvernance?

2815

**M. HENRI CHEVALIER :**

2820 Oui. On a commencé avec cette structure-là. On est très souple. On n'a pas de limitation, il n'y a pas de comité de coordination avec quatre personnes. Tout le monde est disponible et prêt. Ceux qui sont disponibles vont venir aux rencontres. Et l'idée c'est vraiment de créer un lien avec ceux qui vont opérer ce changement-là, de manière à les aider, à faire un succès.

**LA COMMISSAIRE :**

2825           Merci.

**LE COMMISSAIRE :**

2830           Comme c'est tard, je vais poser une question, un peu, peut-être compliquée et peut-être vous allez me dire que vous ne pouvez pas répondre.

**LA PRÉSIDENTE :**

2835           Puis moi je vais dire qu'il n'aura pas de temps. Ça fait que ce n'est pas grave. Mais il y a du temps.

**LE COMMISSAIRE :**

2840           Non, non. Peut-être vous allez me dire que ce n'est pas une question pertinente. Vous avez mentionné plusieurs groupes. On a lu leur mémoire. Il n'y a pas de consensus.

**M. HENRI CHEVALIER :**

              Ah non. Mais c'est ça qui est bien.

2845           **LE COMMISSAIRE :**

              Oui.

**M. HENRI CHEVALIER :**

2850           Mais il y a certains consensus. Il y a un consensus sur certains éléments. On a besoin, comment dire, tout le monde est d'accord sur le fait que la mobilité est le principal enjeu. Sans la

2855 mobilité on n'a pas le niveau de développement qu'on cherche à travers la densité, c'est-à-dire que densité, commerce de proximité, revitalisation du Vieux-Lachine, et cetera, et cetera. La mobilité vient, c'est-à-dire que le transport en commun lourd et toutes les autres possibilités qui vont permettre de densifier le secteur, tout le monde est d'accord là-dessus. Là, il y a un consensus.

2860 Il y a un consensus aussi assez fort sur le fait qu'on ne peut pas transformer cette zone-là dans une zone mixte qui ne propose pas d'emploi. Il faut ramener de l'emploi, parce qu'on sait que segmenter les lieux, les fonctions urbaines ça date d'un autre temps. Lachine d'ailleurs est assez forte là-dedans. On a l'autoroute 20 avec au nord les emplois, je fais une caricature, au nord les emplois, au sud les habitations et puis il y a un centre commercial qui vient drainer en fait la force commerciale à un endroit bien précis.

2865 Ce n'est plus le mode de développement. On sait que ce mode de développement là a des gros défauts. L'information est passée, les gens sont informés. Ce n'est pas tous des urbanistes, mais ces informations ils le savent. Il y a des limites au mode de développement qui avait été suivi dans les années d'après-guerre on va dire. Donc, on veut faire différemment, et on sait qu'il faut limiter le transport, la mobilité des gens, être efficace. Il y a aussi un enjeu qui est ressorti très fort à cette réunion du 17, on en avait parlé évidemment dans le mémoire, mais c'est les changements climatiques. Quelqu'un a fait la remarque disant qu'en deux ans, uniquement en deux ans, la perception qu'on a individuellement de l'enjeu des changements climatiques est beaucoup plus forte et juste, pas mal certain. Je vous parierai un 20 piastres, soyons fous, que dans deux ans ça sera même encore plus fort.

**LA PRÉSIDENTE :**

2880 Vous voulez dire qu'il n'y aura plus de printemps?

**M. HENRI CHEVALIER :**

Pardon?

2885 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous voulez dire qu'il n'y aura plus de printemps?

2890 **M. HENRI CHEVALIER :**

Si, on aura du printemps, mais bien plus vieux. Non, non, mais on va avoir des changements climatiques qui vont impacter notre façon d'aménager la ville, beaucoup plus fort.

2895 Dans ce développement-là dont on parle, ça va être très intéressant d'aller explorer cette avenue-là pour faire de ce développement-là quelque chose qui soit à l'avant-garde des développements urbains qu'on fait en ce moment à Montréal en tout cas. Quelque chose qui soit vraiment ambitieux. On a en fait une belle opportunité. On a plusieurs consensus comme ça.

2900 Donc, je ne voudrais pas que vous pensiez que... c'est important de ne pas avoir que du consensus. Le consensus ce n'est pas très drôle. Tout le monde est pareil. O.K. Ça fait un peu Union soviétique. Non, mais la variété est importante, c'est dans la variété que les idées sortent et les approches originales, bien les meilleurs en fait, sont disponibles.

2905 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. C'est beau.

**M. HENRI CHEVALIER :**

2910 Je peux vous dire une dernière chose.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Il reste quelques secondes.

2915

**M. HENRI CHEVALIER :**

Je pense à nos voisins de LaSalle. De l'autre côté du canal on a une population dans LaSalle-Ouest, à l'ouest du talus de chemin de fer qui n'a pas le transport facile. Alors, il y a une gare qui est la même ligne en fait que la gare du canal, il y a une gare à LaSalle, mais c'est un désert alimentaire, c'est un endroit qui est enclavé puis je peux vous dire que quand on réside à cet endroit-là, on rejoint le métro Angrignon c'est toute une affaire, c'est très long. C'est un lieu qui a besoin d'être connecté à ce développement-là. On en parlé dans le mémoire de 2017.

2920

2925

**LA PRÉSIDENTE :**

Juste me situer, est-ce que c'est une gare temporaire comme celle d'ici?

2930

**M. HENRI CHEVALIER :**

Non. C'est une gare qui était déjà présente. Et la gare temporaire, tout le monde espère qu'elle ne le soit pas, mais l'enjeu concernant LaSalle-Ouest est important. Et le canal pour eux c'est un obstacle, point. Je vais prendre un exemple très concret pour finir, ces gens-là ont besoin d'emplois, ont besoin de services publics, ils ont besoin d'écoles, ils ont besoin de manger, s'il y a une épicerie et il en faut une, qui s'ouvre dans Lachine-Est, parce que je rappelle que le regroupement est installé dans l'ancienne épicerie. Donc, on est dans un désert alimentaire puis on le sait bien. Le regroupement de Lachine où on a développé notre projet il y a quelques années. Si on développe une épicerie, il en faut une dans Lachine-Est. Il va falloir absolument que les gens de LaSalle puissent y accéder en sécurité, sans passer par le chemin du musée qui n'est pas très facile d'accès, si on veut y aller en transport actif.

2935

2940

2945 Donc, important de garder en tête les gens, nos voisins de LaSalle qui ont un enjeu d'accès à ce secteur-là aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

2950 Merci beaucoup.

**M. HENRI CHEVALIER :**

Merci pour votre patience.

2955 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, c'est beau. Merci. Écoutez, on termine cette soirée, cette première soirée d'audience qui, j'en n'ai pas parlé avec mes collègues, mais que moi j'ai trouvé très intéressante.

2960 Est-ce que les représentants de la Ville ou de l'arrondissement désirent se prévaloir de leur droit de rectification? Rien n'a été blessant à vos oreilles?

2965 Alors je remercie toutes les personnes qui ont soutenu les travaux de la commission et tout le personnel de l'Office. Je ne vous nommerai pas tous, parce qu'on va perdre les minutes qu'on a gagnées. Et je remercie toutes les personnes présentes dans la salle pour votre écoute patiente et respectueuse.

2970 Alors, thank you for your participation. Bonne soirée. Et pour ceux et celles que ça intéressent, nous on sera de retour ici demain à 13 h.

Merci, au revoir.

**AJOURNEMENT**

2975

\* \* \*

2980

Je, soussignée, Cindy Lavertu, 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.

*Cindy Lavertu*