



REVUE DE PRESSE

24 novembre 2020

Sommaire

Covid-19	2
Faut-il encore désinfecter avec ferveur ?.....	2
Les membres de l'ATUQ	4
La STM résilie un contrat de 130 M\$ pour le garage de Côte-Vertu.....	4
Sujets connexes	5
Budget 2021 : le projet de tramway au coeur de la relance économique	5
Favoritisme systémique	7
BIXI: La Ville achètera 850 vélos électriques supplémentaires	8
Veille technologique	9
<i>Le Pôle d'excellence québécois en transport terrestre et Propulsion Québec s'unissent</i> 9	
SAINT-JÉRÔME OFFRE UN TERRAIN POUR GARDER LION	11

À la recherche d'un vieil article de journal?

Les archives de la revue de presse sont disponibles sur le site web de l'ATUQ :

<https://atuq.com/fr/nouvelles/revue-de-presse-quotidienne/>

SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!





Covid-19

Faut-il encore désinfecter avec ferveur ?



PHOTO EDOUARD PLANTE-FRÉCHETTE, ARCHIVES LA PRESSE

Selon Christian L. Jacob, président de l'Association des microbiologistes du Québec, une bonne façon d'alléger la lourdeur du nettoyage, c'est de concentrer ses efforts à des moments stratégiques.

Alors que le risque réel d'attraper la COVID-19 par contact avec une surface apparaît plutôt théorique, les enseignants, les éducatrices en garderie et les commerçants doivent-ils continuer de frotter et de désinfecter de façon obsessionnelle ? Les consignes de la Santé publique devraient-elles être mises à jour pour tenir compte des risques réels de la COVID-19 ?

Publié le 24 novembre 2020 à 8h00

<https://www.lapresse.ca/covid-19/2020-11-24/faut-il-encore-desinfecter-avec-ferveur.php>



LOUISE LEDUC

LA PRESSE

« C'est une question très pertinente sur laquelle la Santé publique devrait se pencher, répond Christian L. Jacob, président de l'Association des microbiologistes du Québec. Assurément, ça devient lourd, et comme il est question de produits chimiques, il faut y réfléchir. »

Si l'on a cessé depuis belle lurette de nettoyer énergiquement le pot de yogourt et de se méfier du pot d'houmos au retour de l'épicerie, si les gardiens des mains propres se font plus rares à l'entrée des commerces, il arrive encore qu'on se fasse refuser un petit verre d'eau pour son enfant. Et mieux vaut ne pas avoir envie d'aller aux toilettes quand on part de la maison.

Dans le *New York Times*, le D^r Kevin P. Fennely, pneumologue américain spécialisé dans les infections respiratoires, a dit ouvertement qu'à son avis, « beaucoup de temps, d'énergie et d'argent sont gaspillés sur la désinfection des surfaces, alors qu'au contraire, on ne porte pas assez d'attention à la transmission par aérosols » qui, elle, est plus problématique.



Ne pas baisser la garde

Le D^r David Kaiser, de la Santé publique de Montréal, dit pour sa part « qu'effectivement, il n'y a pas de preuves sur le terrain que la COVID-19 se transmet par un contact avec un objet. Mais on n'écarte jamais totalement cette possibilité parce que dans certains contextes, le danger est plus grand ».

Ainsi, dans les lieux clos moins ventilés où se trouvent plusieurs personnes — notamment les hôpitaux, les garderies, les écoles et les résidences pour personnes âgées —, le D^r Kaiser croit qu'il ne faut pas baisser la garde, particulièrement dans les lieux très fréquentés comme les toilettes.

Il ajoute cependant qu'« il faut mettre son énergie là où les efforts auront le plus d'impact », à savoir « dans le respect des mesures de distanciation, du port du masque et de l'hygiène des mains ».

[Depuis le début de la pandémie], on a fait du chemin par rapport à certaines mesures extrêmement précautionneuses par rapport aux risques réels.

Le D^r David Kaiser, de la Santé publique de Montréal

Il évoque le fait qu'il n'est plus question de quarantaine d'une semaine pour les livres de bibliothèque et que les épiceries n'en sont plus à refuser les bouteilles en consigne.

Aussi, « rien dans les balises n'interdit le va-et-vient des cahiers, des livres et du matériel scolaire », dit-il.

Et, chose certaine, depuis plusieurs mois, les articles sur le thème « Combien de temps le virus survit-il sur le plastique ? Sur le métal ? Sur le chat du voisin ? » se font de plus en plus rares.

Les bons endroits, au bon moment

Selon Christian L. Jacob, président de l'Association des microbiologistes du Québec, une bonne façon d'alléger la lourdeur du nettoyage, c'est de concentrer ses efforts à des moments stratégiques. « De désinfecter le matin, quand personne n'a touché les surfaces depuis 14 heures ou plus ou de le faire à la fin des classes, quand les enfants partent, ce n'est peut-être pas particulièrement utile. Par contre, le lavage des poignées de porte plusieurs fois dans la journée, quand beaucoup de monde y touche, ça demeure une bonne idée », illustre-t-il.

Même chose pour les pupitres : si chaque élève est resté à sa place pendant une période donnée, il n'est pas nécessaire de tout nettoyer. Par contre, si les pupitres ont été partagés à plusieurs, là, il faut y aller plus franchement.

Bref, il faut encore nettoyer, mais aux bons moments, et aussi avec les bons produits, souligne M. Jacob.

À cet effet, il précise que l'idéal serait d'utiliser l'alcool à 70 %, peu toxique, ou le peroxyde. Mais bien sûr, en grande quantité, ça revient cher, alors un ammonium quaternaire comme le Hertel est approprié, en faisant attention de bien ventiler, dit M. Jacob.



Les membres de l'ATUQ

La STM résilie un contrat de 130 M\$ pour le garage de Côte-Vertu



Photo: **Josie Desmarais / Métro** Le chantier du garage Côte-Vertu

<https://journalmetro.com/local/saint-laurent/2582448/stm-contrat-130-m-garage-de-cote-vertu/>

Insatisfaite, la Société de transport de Montréal ([STM](#)) a résilié un contrat de 130 M\$ qui implique des travaux d'excavation et le bétonnage de l'ensemble de [l'imposant projet de garage de Côte-Vertu](#).

Plus tôt au mois de novembre, un ultimatum avait été lancé au consortium EDT GCV Civil «pour proposer à la STM des solutions satisfaisantes à plusieurs défauts contractuels, pour un meilleur contrôle des coûts et limiter les retards dans l'échéancier», indiquait-on par communiqué.

Cet avis de défaut faisait suite à «plusieurs discussions et ententes non respectées avec des représentants». La fin des travaux du consortium était d'ailleurs prévue il y a un an.

La STM assure qu'elle prendra «les mesures nécessaires pour s'assurer que les travaux se poursuivent dans les meilleurs délais». Une mise en service pour 2022 est toujours dans les plans.

Les plans ont fait l'objet de «plusieurs centaines de modifications», a réagit le consortium dans un communiqué mardi soir. Cela a impliqué «une explosion du coût des travaux et des retards importants», soutient-on.

La judiciarisation du dossier serait imminente. «Les torts causés par la STM aux entreprises constituants EDT sont considérables et feront l'objet de demandes de réparation importantes», souligne le consortium, qui assure avoir été collaboratif.

Un projet coûteux

Le projet de 492,3 M\$, financé par les gouvernements canadien et québécois, vise à accueillir dix trains supplémentaires. Grâce notamment à l'ajout d'un appareil de voie, la fréquence des trains pourra augmenter jusqu'à 25% aux heures de pointe.



Les travaux lancés en 2017 sont aujourd'hui complétés à 70%. Ils impliquent la fermeture de la station de métro Côte-Vertu pour 12 semaines, qui était prévue il y a plusieurs mois, mais reportée à 2021 en raison de la pandémie.

Les équipes prévoient [creuser un tunnel de 650 mètres à 25 mètres de profondeur](#). Il est estimé que l'équivalent d'environ 14 piscines olympiques de roc aura été excavé une fois les travaux complétés.

«Ce n'est jamais le genre de décision qui est facile à prendre comme gestionnaire de résilier un contrat, mais c'est vraiment après différentes façons d'essayer d'améliorer la situation avec l'entrepreneur» qu'il a fallu se tourner vers cette option pour «s'assurer d'arriver dans les temps», indique le conseiller de Saint-Laurent et membre du conseil d'administration de la STM, Francesco Miele.

La ministre déléguée aux Transports, Chantal Rouleau, dit comprendre les raisons appuyant ce geste. «Nous sommes en constante communication avec la STM, [...] et suivrons la suite de dossier de près», mentionne-t-elle.

Dans le cadre du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC), Ottawa avait injecté 87 M\$. Dans ce contexte, «il incombe aux provinces et aux territoires de planifier, prioriser, concevoir, financer et gérer les projets d'infrastructure dont le gouvernement fédéral assume une partie des coûts», indique par courriel Infrastructure Canada.

Parmi les opérations restantes, on compte la finition de trois bâtiments de surface, l'installation des équipements nécessaires à l'exploitation du garage, l'ajout de voies et appareils de voie. Les terrains extérieurs doivent être également aménagés.

Sujets connexes

Analyse

Budget 2021 : le projet de tramway au coeur de la relance économique





Le maire Régis Labeaume a déposé un budget 2021 équilibré et un gel de taxes malgré la pandémie à Québec.

PHOTO : RADIO-CANADA

Louise Boisvert

Publié à 6 h 11

https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1751898/budget-2021-labeaume-relance-economique-tramway?mc_cid=5647edfba&mc_eid=30fcb07517

Le réseau structurant vole la vedette du budget des grands projets. Le maire accentue la pression auprès du gouvernement Legault qui tarde à lancer le projet.

Le 14e budget du maire Labeaume est probablement celui qui a été élaboré le plus dans l'incertitude. La pandémie n'a pas fini d'affecter les finances de la Ville.

L'exercice financier est équilibré grâce à l'aide gouvernementale. Les revenus restent précaires et les dépenses, sous l'inflation.

Selon la Ville, la pandémie a coûté près de 60 millions de dollars jusqu'à maintenant en mesures sanitaires et en aide aux citoyens et aux commerçants. Le Service des Finances doit piger dans le fonds de prévoyance pour boucler les budgets de 2020 et de 2021.

Régis Labeaume s'inquiète des effets de la COVID-19 sur l'économie américaine qui pourrait gruger encore plus l'espoir d'une relance ici.

Le portrait n'a rien de réjouissant.

Dans les circonstances, la Ville a décidé d'augmenter ses investissements pour contribuer encore plus à la relance économique.

Régis Labeaume, maire de Québec

Le réseau structurant est évidemment la colonne vertébrale de cette relance. Il accapare près de la moitié de six milliards de dollars d'investissements prévus pour les cinq prochaines années.

C'est sans compter les investissements privés pour des projets immobiliers le long du tracé qui n'attendent plus que le feu vert du conseil des ministres pour être lancé, a rappelé le maire de Québec.

L'idée n'est pas nouvelle, mais un contexte de budget, c'est une façon habile d'interpeller une fois de plus le gouvernement Legault.

Maison en ordre

Le maire Labeaume affirme que sur le plan financier, la Ville vient de franchir une étape symbolique. Tous les objectifs du cadre financier sont atteints.

La Ville figure parmi les grandes villes du Québec les moins endettées, ce qui n'était pas le cas il y a dix ans.

La dette n'augmente pas malgré les investissements majeurs.

Régis Labeaume se réjouit de ne pas laisser un héritage malsain aux générations à venir en ayant misé sur le maintien des infrastructures actuelles.

Cette ville-là n'a jamais été en si bonne santé financière a-t-il déclaré fièrement.

N'allez pas voir là un aveu de sa part qu'il est temps de passer le flambeau. Non, ce n'est pas un testament si c'est ça la question, a-t-il précisé.



Favoritisme systémique



MICHEL HÉBERT

Mardi, 24 novembre 2020 05:00MISE À JOUR Mardi, 24 novembre 2020 05:00
<https://www.journaldequebec.com/2020/11/24/favoritisme-systemique>

Immobilisé dans un stationnement à l'arrière du Planet X, l'autobus est vide comme d'habitude, hormis le chauffeur qui attend on ne sait quoi avant de partir sans passager dans les recoins de la banlieue.

Cette scène absurde contraste avec le triste sort de ce restaurateur déprimé qui, abandonné à lui-même, raconte à la télé l'anéantissement de ses revenus, son avenir incertain et la détresse de sa famille...

Quelle tristesse dans le regard de ces petits commerçants qui n'ont que leurs petites affaires pour vivre !

Chaque fois que je vois l'autobus, vide et ridicule derrière une boutique érotique, je pense au favoritisme systémique naturellement esquivé par les contrôleurs de l'opinion publique.

Loufoque

Hydro-Québec qui verse de loufoques primes de « rendement » sans coup férir. Des cols bleus qui préparent la grève de l'hiver prochain. Des fonctionnaires qui manifestent comme on joue à la marelle...

Sans parler des villes où les salaires sont aussi bouffis que ceux qui les empochent.

Ah ! ils sont vite tombés du ciel, les millions, quand les maires et leurs courtisans des sociétés de transport ont couiné : « Les autobus sont vides, ça prend des budgets ! »

De son nuage, le gouvernement Legault a vite répondu à l'appel des chérubins des cités et villes : « Québec met une enveloppe de 2,3 milliards \$ à la disposition des municipalités et des organismes de transport collectif pour pallier les pertes de revenus et les dépenses occasionnées par la COVID-19 »...

Le pactole était gratiné de « 300 millions pour répondre à d'éventuels besoins qui pourraient notamment découler de la deuxième vague de la COVID-19 ».

Pas besoin de « contrat moral » ici. La dépense publique fait loi, peu importe que le virus ait vidé les bus !

Certains avaient oublié qu'un an plus tôt, saint François Legault avait conclu avec l'aristocratie municipale un nouveau pacte fiscal de 7,3 milliards...

« Attention aux p'tits amis », avait-il lancé, tout sourire, en faisant allusion aux coutumes nauséabondes du pays des extras.

Pas consensuel

Les choses sont autrement plus difficiles pour ceux qui ne travaillent pas dans une quelconque organisation publique.

Mais on ne parle pas de ça. Ce n'est pas consensuel. Ce n'est pas bien, c'est clivant. Blâmer Walmart, ça, c'est mieux...

À la télé, les délégués syndicaux roucoulent à leur aise et donnent des réponses insignifiantes à des questions qui ne méritent pas autre chose.

La réalité, mensongère, mais obligée par la convention sociopolitique locale, c'est qu'un restaurant vide ne saurait être comparé à un autobus vide.

Un restaurateur ou un aubergiste ne sera jamais traité comme celui qui tue le temps, le nez sur son téléphone, bien assis chez lui ou dans un autobus vide...



Voilà pourquoi l'État québécois, si vorace et si habile à collecter le dernier petit dollar gagné, est incapable d'improviser une aide d'urgence à ceux qui ne sont pas de son périmètre comptable.

Qu'ils soient victimes d'une inondation ou d'une pandémie, le traitement est similaire : c'est compliqué et ça prend du temps...

Ottawa a été plus vif : une volonté politique, un numéro d'assurance sociale, un chèque !

À Québec, euh, non... C'est l'embrouillamini qui est de mise et la « machine » doit justifier son existence.

Pour avoir du fric, il faut quasiment chanter *Gens du pays*, supplier le conseil de ville, courtiser la greffière et convaincre le préfet au bout du rang. La Belle Province est un territoire cédé à la bureaucratie.

On gaspille sans sourciller 250 millions dans un cirque en faillite, mais on laisse dépérir les bistros de Limoilou...

Faux réformateurs

Des milliers ne s'en sortiront pas. On le devine, même si les bulletins de nouvelles diffusent surtout les manifs et le quotidien de « héros » en pleine négociation.

Dans la langue des biscuits chinois, le cardinal Fitzgibbon a déjà donné l'extrême-onction aux mourants : « Nous voulons donner le support aux frais fixes » !

En d'autres mots, le commerçant à l'agonie ne crèvera pas avant d'avoir payé ses taxes municipales, ses taxes scolaires et sa facture d'électricité.

Avant la banqueroute, il devra acquitter son dû à la noblesse du modèle québécois. Une injustice crasse, évidemment.

Les caquistes savent tout ça. On les a malheureusement crus différents des autres. Ils vendaient du changement, mais c'étaient de faux réformateurs. Avant la pandémie, ils étaient déjà des adorateurs du statu quo.

BIXI: La Ville achètera 850 vélos électriques supplémentaires



◆ ATRICE ROY-BRUNET/24 HEURES /AGENCE QMI



GUILLAUME PELLETIER

Lundi, 23 novembre 2020 17:53 MISE À JOUR Lundi, 23 novembre 2020 17:53

L'administration de la mairesse de Montréal, Valérie Plante, compte ajouter 850 vélos électriques de plus à la flotte de BIXI qu'initialement annoncé.

- **À lire aussi: Pas de déficit pour BIXI Montréal**
- **À lire aussi: Des BIXI d'hiver pourraient être lancés dès l'an prochain**
- **À lire aussi: 4 idées pour redécouvrir Montréal à vélo**

En tout, ce sont 3116 vélos à assistance électrique qui devraient être accessibles aux usagers de BIXI Montréal d'ici la fin de 2025. Il s'agit d'une augmentation de 27% par rapport à ce qui avait été annoncé dans le budget 2020 de la Ville.

Environ 300 vélos électriques supplémentaires seront déployés dans le réseau BIXI en 2023 et 2024; les 250 autres vélos de couleur bleue viendront compléter la flotte de vélos électriques de BIXI en 2025, montre le programme décennal d'immobilisation (PDI) 2021-2030 de la Ville de Montréal présenté à la mi-novembre.

Une somme de 8,4 M\$ est d'ailleurs inscrite au PDI de la Ville afin de procéder à l'acquisition de ces vélos électriques pour les années 2023 à 2025. Ces montants incluent l'achat de 254 vélos standards et de 96 stations de BIXI électrique entre autres.

À terme, plus du quart de la flotte de l'organisme de vélo-partage dans la métropole sera composée de vélo à assistance électrique.

BIXI a d'ailleurs déployé 700 des 1000 nouveaux vélos électriques achetés par la Ville de Montréal cette année et en recevra 700 autres en 2021.

Rappelons que l'organisme qui gère le système de vélo-partage dans la métropole a annoncé la semaine dernière lors de son bilan que ses vélos électriques ont été très populaires auprès de sa clientèle et qu'il sont été utilisés 60% plus souvent que les vélos standards en 2020.

À la fin de la saison, la flotte de BIXI était composée de 7270 vélos standards et de 1000 vélos électriques. Ces derniers peuvent atteindre une vitesse maximale de 32 km/h, ce qui permet aux utilisateurs de parcourir une plus grande distance plus rapidement qu'avec des vélos traditionnels.

Veille technologique

Le Pôle d'excellence québécois en transport terrestre et Propulsion Québec s'unissent

POUR QUE LE QUÉBEC DEVIENNE LE CHEF DE FILE MONDIAL DE L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS ÉLECTRIQUES ET INTELLIGENTS
PAR PROPULSION QUÉBEC ET LE PÔLE D'EXCELLENCE QUÉBÉCOIS EN TRANSPORT TERRESTRE



<https://propulsionquebec.com/2020/11/23/le-pole-dexcellence-quebecois-en-transport-terrestre-et-propulsion-quebec-sunissent-pour-que-le-quebec-devienne-le-chef-de-file-mondial-de-lindustrie-des-transport-electriq/>



Montréal, le 23 novembre 2020 — Propulsion Québec, la grappe des transports électriques et intelligents (TEI), a le plaisir d'annoncer le regroupement du Pôle d'excellence québécois en transport terrestre et de Propulsion Québec. Cette union permet la consolidation de l'écosystème du transport terrestre au Québec, positionné comme vecteur stratégique de relance pour une économie durable et prospère. À la lumière d'une volonté marquée du gouvernement du Québec de fédérer l'ensemble des acteurs de la chaîne d'approvisionnement des transports, Propulsion Québec a reçu le mandat d'unir les forces des deux organismes en un seul afin de renforcer le positionnement mondial de l'industrie des transports terrestres, électriques et intelligents du Québec. Les membres du Pôle d'excellence québécois en transport terrestre sont donc accueillis comme membres de Propulsion Québec et seront prochainement contactés pour discuter de leur engagement dans la nouvelle structure.

S'inscrivant dans la vision gouvernementale misant sur l'électrification de l'économie comme moteur de croissance, l'objectif de la démarche est de créer une concertation optimale de ses actions, en implantant une structure plus cohérente en transport terrestre électrique et intelligent, tout en maintenant le leadership de la grappe Propulsion Québec.

CITATIONS

« Propulsion Québec est très fière d'accueillir le Pôle d'excellence québécois en transport terrestre ainsi que ses membres. L'électrification des transports fait partie d'une stratégie pour relancer l'économie du Québec et représente l'avenir du transport terrestre, mais aussi la mobilité du futur. Ce regroupement des forces est bénéfique pour tous nos membres, dont l'expérience et l'expertise seront davantage valorisées, autant sur la scène nationale qu'internationale.

Propulsion Québec mobilise présentement tous les acteurs de la filière autour de projets concertés ayant pour objectif de positionner le Québec parmi les chefs de file mondiaux du développement et du déploiement des modes de transport terrestre favorisant le transport intelligent et électrique. Nos activités et nos projets seront modulés afin de répondre aux besoins des nouveaux membres qui rejoindront prochainement cette version bonifiée de la grappe. L'intégration des ressources et des membres du Pôle d'excellence québécois en transport terrestre au sein de Propulsion Québec est bien organisée, grâce à des séances de réflexions et des échanges qui nous permettent d'établir une vision commune » a déclaré Sarah Houde, présidente-directrice générale de Propulsion Québec.

– 30 –

À propos du Pôle d'excellence québécois en transport terrestre

Issu de la démarche des créneaux ACCORD du ministère de l'Économie et de l'Innovation et premier pôle d'excellence à avoir été créé au Québec, le Pôle d'excellence québécois en transport terrestre avait pour mission de doter l'industrie d'une structure unifiée et forte visant la mise en œuvre d'actions favorisant la mobilisation, la croissance,



la compétitivité et le rayonnement de l'industrie en plus d'en assurer le développement à long terme.

Le Pôle d'excellence québécois en transport terrestre propose dorénavant à ses membres, en participant et collaborant au nouvel écosystème dirigé par Propulsion Québec, de développer l'industrie du transport terrestre de demain; soit l'industrie des transports électriques et intelligents.

À propos de Propulsion Québec

La grappe des transports électriques et intelligents du Québec mobilise tous les acteurs de la filière autour de projets concertés ayant pour objectif de positionner le Québec parmi les chefs de file du développement et de l'implantation des modes de transport terrestre favorisant les transports électriques et intelligents. Créé en 2017, Propulsion Québec compte aujourd'hui plus de 180 membres de différents secteurs et déploie ses ressources selon sept chantiers distincts visant à développer et soutenir des projets innovants. La grappe bénéficie de l'appui financier du gouvernement du Québec, du gouvernement du Canada, de la Communauté métropolitaine de Montréal, de Québecor et d'ATTRIX.

Pour plus d'informations :

[Lisa Théberge](#)

Directrice marketing et communications

Propulsion Québec

lisa.theberge@propulsionquebec.com | 514 549-7575

Renseignements :

Renaud Bouchard

Directeur général

Pôle d'excellence québécois en transport terrestre

rbouchard@poletransport.ca | 514 260-7463

SAINT-JÉRÔME OFFRE UN TERRAIN POUR GARDER LION

JEAN-FRANÇOIS CODÈRE

LA PRESSE

https://plus.lapresse.ca/screens/eee81db1-8dbb-4d5f-a305-50693ac54c11_7C_0.html?utm_content=email&utm_source=lpp&utm_medium=referral&utm_campaign=internal+share&mc_cid=5647edfba&mc_eid=30fcb07517

Si le constructeur d'autobus et de camions électriques Lion trouve auprès de Québec et d'Ottawa l'argent dont il a besoin, c'est dans son fief de Saint-Jérôme qu'il installera sa nouvelle usine de batteries, pour un coût d'environ 180 millions.

Le conseil municipal de la municipalité des Laurentides a annoncé lundi avoir donné son accord à une entente de principe selon laquelle on céderait à l'entreprise une emphytéose de 25 ans sur un terrain de plus de 450 000 pieds carrés appartenant à la Ville.



En échange du droit de jouir gratuitement de ce terrain pendant 25 ans, et d'un congé de taxes foncières de cinq ans, Lion s'engage à y construire une usine d'au moins 150 000 pieds carrés, dotée de plafonds de 35 pieds et de stationnements. Elle disposera d'une option d'achat du terrain à compter de la dixième année.

« Il s'agit d'un dossier majeur puisqu'on parle ici de plus de 180 millions en investissements pour le bâtiment, les équipements et le terrain, a expliqué dans un communiqué le maire de Saint-Jérôme, Stéphane Maher. Nous tenions donc à nous positionner dès maintenant pour que Lion, qui a déjà son siège social à Saint-Jérôme, poursuive son développement chez nous. »

Le terrain est situé rue de Martigny Ouest, non loin de l'intersection avec l'autoroute des Laurentides (A15), dans une zone industrielle. Il s'agit présentement d'une pinède.

« Nous avons en main un rapport qui nous dit qu'il est temps d'exploiter ces pins, qu'ils sont en fin de vie », a indiqué une porte-parole de la Ville de Saint-Jérôme, Valérie Sauvé.

« On travaille très fort pour créer chez nous une zone d'innovation en transport intelligent », poursuit-elle.

La Ville souhaiterait notamment profiter de l'installation de l'usine pour établir un quartier résidentiel non loin, d'où l'usine serait accessible à pied ou à vélo, par des chemins consacrés.

TOUT DÉPEND DU FINANCEMENT

Le président et chef de la direction de Lion, Marc Bédard, a dévoilé au début du mois le projet de son entreprise de lancer dès 2021 la construction d'une nouvelle usine pour alimenter ses véhicules en batteries.

Il n'excluait toutefois pas de devoir le faire aux États-Unis.

« Il y a des gens qui sont prêts à investir beaucoup d'argent dans ce type de projets et ça vient avec un emplacement géographique, avait-il alors expliqué. Il y a beaucoup de monde qui aimerait ça nous voir aux États-Unis. »

L'entente avec la Ville de Saint-Jérôme est conditionnelle à l'obtention du financement nécessaire par l'entreprise. On pointe principalement vers les gouvernements fédéral et provincial. Si ce financement devait être obtenu, c'est à Saint-Jérôme que l'usine sera bâtie, assure-t-on à la municipalité.

Il a été impossible lundi de joindre les dirigeants de Lion pour obtenir davantage de précisions.

Lion, qui s'est d'abord fait connaître avec ses autobus scolaires électriques, a amorcé à la fin de l'été la commercialisation de camions électriques en décrochant des commandes chez deux très importants clients, le CN et Amazon. L'agence Bloomberg a aussi écrit au début du mois qu'elle était en discussions en vue d'une entrée possible à la Bourse, aux États-Unis.

L'entreprise est actuellement détenue à 44 % par Énergie Power Corporation, à 22 % par les fondateurs Marc Bédard et Camille Chartrand et à 14 % par le fonds d'investissement XPND Croissance.