

570 **LA PRÉSIDENTE :**

Et vous nous ferez parvenir l'information qu'on vous a demandée en vous adressant à monsieur Vézina, si possible. Merci beaucoup.

575

M. LOUIS-ÉRIC TRUDEAU

LA PRÉSIDENTE :

580

Alors, j'inviterais maintenant, monsieur Louis-Éric Trudeau.

M. LOUIS-ÉRIC TRUDEAU :

585

Oui. Je suis là, bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

590

Bonjour, Monsieur Trudeau. Alors, on vous écoute.

M. LOUIS-ÉRIC TRUDEAU :

595

Bien, bon après-midi tout le monde. Donc, moi je suis là aujourd'hui pour vous donner l'avis en fait, mon avis personnel, mais surtout l'avis du collectif Vélo campus Université de Montréal. Le collectif c'est un regroupement d'à peu près 160 membres de la communauté universitaire de l'Université de Montréal, Polytechnique et HEC.

600

C'est un regroupement, en fait, qui s'intéresse, qui existe depuis plusieurs années, mais qui s'intéresse au transport actif en général, mais plus principalement aux déplacements à vélo sur le campus de l'Université de Montréal. Parce qu'en fait, c'est une problématique de longue date.

605 L'Université de Montréal est un grand campus comme vous l'avez vu dans le plan d'aménagement et c'est bien précisé justement dans le plan que jusqu'à aujourd'hui il n'y a toujours pas d'aménagement tel que des voies cyclables clairement identifiées sur le campus pour favoriser le déplacement actif et le déplacement par vélo en particulier.

610 Donc, on était bien content d'apprendre que dans le plan d'aménagement ici, il y avait des choses qui étaient proposées. Je voudrais juste mentionner quand même qu'on n'a pas été consultés dans ce processus de mise en place de ce plan de développement de l'Université. On est bien déçu de ça. On avait des inquiétudes par rapport au fait de ne pas avoir été consultés.

615 Cependant, on avait quand même transmis certaines, en fait de nos attentes. Ce qu'on attendait à voir comme amélioration sur le campus dans les prochaines années. On avait transmis ça à différentes reprises au cours des trois dernières années. Et je crois que certaines de ces considérations-là, en fait, la plupart ont été tenues en compte dans le plan.

620 Donc, globalement, notre avis, même si on n'a pas été consultés, il reste que notre avis est favorable sur ce plan qui est proposé globalement. En particulier en ce qui a trait à l'axe de vie et à l'aménagement des voies cyclables. Ce qui est proposé, réaménager les voies cyclables, les voies de circulation en fait qui traversent le campus.

625 Donc, pour ce qui est de l'axe de vie. Donc, on parle donc d'un espace qui traverse le campus de l'est à l'ouest. C'est un espace qui est dans le plan d'aménagement décrit comme étant principalement ou en partie partagé entre les piétons et les cyclistes. Mais en fait je pense que c'est pas mal tout le long, bien qu'on n'ait pas de détails tant que ça dans le plan. Mais avec les croquis qui sont montrés et tout ça, il semble que ça soit partagé, un peu comme une rue piétonne entre les piétons, les cyclistes et le transport automobile.

630 On est O.K. avec ce plan-là. Je pense que c'est quelque chose qui peut marcher dans un contexte d'apaisement de la circulation, tel qu'il est proposé par l'Université. Et donc, il nous semble que ça serait quelque chose qui serait fonctionnel pour le transport à vélo, traverser le campus principalement de l'est à l'ouest.

635 Par contre, il reste à voir des détails qui sont mentionnés dans le plan tel que l'utilisation de pavée, de béton préfabriqué qui est décrit comme étant, je pense, un objectif d'avoir une

640 marque, une sorte de marque de commerce, quelque chose qui va donner un style à l'aménagement. Ça nous semble bien à première vue, en autant évidemment que ça ne soit pas des pavées qui soient un peu comme dans le Vieux-Montréal, disons des pavées à l'ancienne avec un gros... qui seraient très, très, très... avec des grosses bosses. Donc, qui rendrait le transport, le déplacement à vélo difficile.

645 Donc ça, ça serait peut-être un petit détail. On aimerait évidemment que ça soit, que notre considération ici soit, que ce soit considéré en fait dans le choix des matériaux, s'assurer que ça soit vraiment pratique pour les déplacements à vélo, ce genre de pavée.

650 Aussi, c'est une observation qu'on a fait. C'est que dans le plan, ce n'est pas très clair en fait, à quels aspects, quelles parties de ces aménagements-là sont prévues pour être déneigées l'hiver. Et ça nous semble quelque chose d'important.

655 Évidemment, le campus de l'Université est très actif tout l'hiver et donc, les piétons et les vélos aussi sont présents sur le campus tout l'hiver. À Montréal il y a, comme vous le savez, il y a une tendance à l'augmentation année après année du nombre de personnes qui se déplacent en vélo 12 mois par année incluant l'hiver.

Et on voit donc que la Ville de Montréal a fait de beaux efforts pour améliorer le déneigement des pistes l'hiver.

660 Pour l'Université de Montréal, dans le plan, le déneigement est mentionné à quelques endroits quand on parle des matériaux, des escaliers, tout ça, mais on ne parle pas clairement du fait que les espaces aménagés pour les piétons et cyclistes devront être déneigés tout l'hiver, donc accessibles 12 mois par année.

665 Donc ça, c'est une inquiétude qu'on a. On aimerait que ça soit clair dans le plan final que, lorsqu'il va être approuvé, que ce sont tous des espaces et des aménagements qui sont prévus comme étant accessibles 12 mois par année.

670 Et pour ce qui est des voies de circulation. Là aussi on très favorables à ce que l'Université de Montréal propose, particulièrement l'idée d'avoir un aménagement qui inclut des voies en site, des voies cyclables en site propre. Donc, séparées de l'espace prévu pour les

automobiles, séparées de la circulation. Ça, c'est clairement ce qui est le plus sécuritaire pour tout le monde. C'est ce que Vélo Québec recommande et ce que plusieurs organisations à travers le monde recommandent pour s'assurer d'une bonne sécurité des usagers en vélo.

675 Et donc, ce qui est proposé nous semble une très bonne idée. Par contre, il faut que le dénivelé évidemment facilite ces déplacements et dans les voies qui sont proposées, à tout le moins la partie qui se termine près du CEPSUM dans les plans.

680 Donc, vous avez peut-être vu dans le plan. Donc, il y a une partie des voies, de l'axe de vie, qui se terminent près du CEPSUM, après les résidentes étudiantes. Donc, ça descend ensuite vers Édouard-Montpetit.

685 Donc, cette partie-là est très à pic, présentement c'est une voie automobile uniquement. C'est emprunté par beaucoup de vélos malgré tout, puis c'est extrêmement à pic.

Donc, si on monte à partir d'Édouard-Montpetit vers le campus, il va y avoir beaucoup de gens qui vont arriver justement de la gare du REM, de ce secteur-là et des quartiers environnants Outremont et le reste de la Ville de Montréal qui arrive du côté est.

690 Donc, les gens arrivent par là. Ils vont monter cet axe-là vers les résidences étudiantes pour aller vers l'ouest, traverser le campus.

695 Dans le plan, pour moi ce n'est pas clair qu'est-ce qui est prévu comme aménagement. Ça serait pratiquement impossible d'assurer une pente plus faible à part de faire des, ce qu'on appelle en anglais, des *switchback*, des zigzags, monter en zigzags. Donc, peut-être rajouter un zigzag de plus pour que ça soit finalement une pente plus douce pour monter à côté du CEPSUM.

700 Donc, il me semble que moi, nous on pense à tout le moins que ça devrait être clairement décrit ça, ce genre d'aménagement là dans le plan pour que ça soit clair que c'est vraiment une infrastructure utilisable par les cyclistes.

705 Donc, là encore pour les aménagements des voies de circulation, donc ces voies séparées de la circulation. Il nous semble important que l'Université de Montréal mette en place des infrastructures qui sont utilisables aussi 12 mois par année.

710 Étant membre moi-même, donc moi je suis professeur à l'Université, étant membre moi-même de la communauté de l'Université, je réalise, j'ai observé au cours des dernières années que l'Université de Montréal ne semble pas disposer en fait des équipements nécessaires pour déneiger des pistes cyclables qui sont séparées de la circulation.

715 Donc, peut-être qu'ils vont acquérir ce genre d'infrastructure éventuellement. Je comprends bien que c'est un plan qui va s'établir sur plusieurs années, mais encore là, ça sème quand même des doutes quand on voit le plan de qu'est-ce qui va vraiment être conçu pour être utilisé 12 mois par année. Ce qu'on a vraiment besoin.

Et un dernier point que je voulais souligner. C'est la question des aménagements prévus pour le stationnement des vélos. Donc, les abris à vélos.

720 Il y a une tendance, vous avez peut-être vu près des stations de métro à certains endroits à Montréal, on a mis en place par exemple des stationnements à vélos qui sont protégés de la pluie et de la neige et qui sont même sécurisés dans certains cas.

725 Dans le plan d'aménagement de l'Université, il y a une photo qui est montrée à un endroit. Je crois que c'est la page 92 du plan d'aménagement où on voit un genre d'abri à vélo qui est même, si je me souviens bien, verti un peu sur un côté. Un aménagement vert. Donc, c'est très joli. C'est un exemple, j'imagine, on voit que c'est un exemple qui est tiré de Zurich en Suisse.

730 Mais moi ma question c'est dans le plan d'aménagement, parce qu'il va être approuvé par la Ville de Montréal, quels genres d'aménagements vélos seront permis? On parle de structures qui peuvent être quand même assez visibles dans certains cas. Ça peut être en verre, ça peut être comme on le voit là verti, ça peut être accolé à certains des édifices du pavillon de l'Université de Montréal, des pavillons, donc comme le pavillon Gaudry, des pavillons qui sont patrimoniaux.

735

740 Donc, j'imagine qu'on ne peut pas mettre n'importe quoi. Et c'est là que je trouve que dans le plan d'aménagement ici, ça aurait été très utile, je ne sais pas si c'est nécessaire du côté de la Ville, mais que le genre d'aménagement, le genre d'abri qui est proposé par l'Université soit précisé.

Alors, voilà. Moi, c'est ce que je voulais partager avec vous aujourd'hui.

745 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Monsieur Trudeau. Ad hoc, concernant entre autres les abris ou les stationnements pour les vélos. En tout cas, vous déplorez qu'il n'y ait pas eu d'illustration de ce que l'Université avait en tête. Vous, avez-vous une idée de ce que vous trouvez être des bons abris ou des endroits pour mettre, pour stationner les vélos?

750 Avez-vous des exemples de ce que vous trouvez intéressant?

M. LOUIS-ÉRIC TRUDEAU :

755 Bien, peut-être que l'Université de Montréal pour regarder par exemple, un exemple qui est intéressant, qui est celui qui a été aménagé par l'Université de Sherbrooke près de justement de son campus qui est tout près de Montréal, celui sur la Rive-Sud de Montréal. Il a eu justement ce genre d'aménagement là d'un espace vélos sécurisés. Et si je me souviens bien, c'est un aménagement qui a été fait de façon conjointe par l'Université de Sherbrooke et la STM ou la
760 Société de transport régional.

765 Donc, c'est un exemple parmi d'autres. Il y a plusieurs beaux exemples. Celui qui est montré dans le plan d'aménagement de Zurich est bien aussi. On voit clairement que ce n'est pas un aménagement par contre qui est sécurisé, mais ce n'est pas obligé que tous les aménagements, tous les stationnements vélos soient sécurisés là. Ce n'est pas ça qu'on demande, mais il doit y en avoir certains.

770 Présentement, l'Université de Montréal a quand même progressé de ce côté-là. Elle est en processus, ça n'a pas été encore annoncé, mais que c'est finalisé. Mais ils ont mis en place certains stationnements sécurisés dans le stationnement étagé.

Et là, donc, c'est un exemple d'un beau geste de l'Université. On voit qu'ils veulent bien faire. C'est un début, mais évidemment ça, c'est quand on est rendu en haut dans le stationnement étagé. Il va falloir, puisqu'on parle d'un axe de vie, il va y avoir des gens qui vont arriver des deux côtés.

775

Il faudrait qu'il y ait des stationnements de ce genre-là aux extrémités, aux différentes extrémités du campus et près des entrées de métro en particulier. Métro Édouard-Montpetit, métro Université de Montréal.

780

Et c'est là que je me posais la question. Dans un plan comme ça, puisque ça va être visible de la rue, j'imagine qu'il doit y avoir des réglementations qui vont mettre des contraintes qu'est-ce que l'Université peut faire. Et là, encore donc, il me semble que ça devrait se retrouver dans le plan.

785

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Une autre question. Vous parliez tout à l'heure de la pente qu'on retrouve entre le CEPSUM et les résidences, qui est une pente très forte effectivement. J'ai une carte devant moi, c'est une pente à peu près de 12%.

790

En ce qui concerne les voies cyclables qui vont être installées le long de la rampe. Il n'y a pas d'inquiétude aussi sur les pentes qui sont... parce qu'elles sont fortes aussi ces pentes-là.

795

M. LOUIS-ÉRIC TRUDEAU :

Oui, oui. C'est sûr. C'est un défi de monter le chemin de la Rampe à partir d'Édouard-Montpetit. Il y a beaucoup de gens qui le font en plus dans un esprit sportif de monter cette côte-là. Mais je pense que la plupart des gens, là on parle évidemment... il y a deux types de cyclistes. Il y a des gens aussi qui se déplacent pour des raisons plus sportives et il y a beaucoup de gens qui font du vélo de route justement sur le campus, parce qu'on est sur la montagne. Ils vont passer, ils vont rentrer par l'entrée Queen-Mary, traverser le campus par le chemin de Polytechnique et redescendre.

800

805 Donc ça, c'est très bien, puis je pense que les aménagements proposés vont aussi desservir cette clientèle-là. Donc, il n'y a pas de problèmes de ce côté-là.

810 Mais pour le reste, des gens qui sont là, qui utilisent le vélo plus comme un mode de transport utilitaire, il faut que ça soit quand même facilité. Donc, moi, comme homme début cinquantaine assez sportif, je n'ai pas trop de problèmes à aller monter ces côtes-là, mais moi, ce que je veux m'assurer, c'est que ça soit accessible à toute la communauté et aux gens de différentes strates d'âge.

815 Et donc, la pente reste importante. L'entrée Queen-Mary est en pente douce, ça va assez bien. C'est l'entrée de ce côté-là, du côté est, du côté du CEPSUM qui est problématique depuis longtemps. Puis je pense que ça pourrait être réglé sans gros investissement par, comme je le mentionnais, un genre de zigzag.

LA PRÉSIDENTE :

820 Lacet?

M. LOUIS-ÉRIC TRUDEAU :

825 Un lacet, c'est ça. C'est le terme anglais le *switchback*, c'est lacet. Voilà. Donc, un lacet comme pour monter un col de montagne dans les Alpes. Ce n'est pas très compliqué à mettre en place, ça ne demande pas de dynamiter de façon massive le bloc de roc qui est là. Parce que c'est de la roche évidemment dans ce secteur-là.

830 Mais je crois que ça serait une solution simple. Et c'est aussi possible de mettre des rampes. On débarque du vélo, on marche à côté du vélo comme pour monter un escalier. Mais ça, ça ne serait quand même pas, ça ne répondrait pas tout à fait aux besoins ici. C'est sûr, c'est ça demanderait comme trois séries d'escaliers. Ça serait un peu long à monter ça à pied. Il y en a qui le font, parce que justement la pente est à pic. Mais l'idéal, quant à tout réaménager ça serait de faire un lacet, un lacet additionnel.

835

LA PRÉSIDENTE :

840 Parfait. Danielle et Radouan, auriez-vous des questions? Allez-y, Danielle, Radouan ensuite.

LA COMMISSAIRE :

845 Je pense qu'il y a déjà pas mal de stations de BIXI sur le terrain de la Ville, comme au métro Université de Montréal. Mais est-ce qu'il y en a des stations BIXI qui ont été prévues sur le site du campus dans le nouveau plan d'aménagement?

M. LOUIS-ÉRIC TRUDEAU :

850 Vous avez une bonne question. C'est mentionné. Donc, l'intention de donner plus de place à BIXI dans le plan, mais là, de mémoire, je ne me rappelle plus exactement qu'est-ce qui est mentionné. Laissez-moi vérifier.

855 Il y a eu dans le passé, en fait à la mise en place initiale de BIXI une série de stations BIXI qui avaient été mises directement en haut de la montagne, en fait près du campus, près du pavillon Gaudry, en face du pavillon Claire-McNicoll, je crois. Puis dans les dernières années ça, ce n'était plus là.

860 C'est marqué :

« Implanter ou bonifier l'offre de stations BIXI à des endroits stratégiques en fonction de l'achalandage des pôles de mobilité. »

865 Donc, c'est ça qui est mentionné. Donc, il n'y pas d'engagement à les mettre à un endroit en particulier. Mais je pense que l'idée de les mettre principalement en bas plutôt qu'en haut, reste quand même logique pour la même raison de la pente. Il y a beaucoup de gens qui vont arriver en vélo, des différents quartiers de Montréal, qui vont laisser le BIXI près, disons de l'entrée, près du métro Université de Montréal ou près du CEPSUM.

870

Donc, des aménagements BIXI à ces extrémités-là et une autre en fait, du côté ouest, du côté de l'entrée Queen-Mary. Ça serait probablement la solution. Queen-Mary, à ma connaissance, il n'y en a jamais eu de ce côté-là. Mais ça serait bien logique qu'il y en ait de ce côté-là. C'est le pôle d'accès, c'est un des pôles d'accès principal de l'Université.

875

LA COMMISSAIRE :

Merci.

880

M. LOUIS-ÉRIC TRUDEAU :

Je sais que l'Université a parlé aussi à un moment donné de... ou c'était peut-être l'équipe du développement durable qui mentionnait qu'ils avaient offert à BIXI aussi d'avoir des endroits pour stocker des vélos, parce que souvent c'est une question de fournir des vélos en nombre suffisant et puisque l'Université est en hauteur, il y a beaucoup de gens qui arrivent, qui vont laisser les vélos là à l'Université, puis ils doivent faire des rotations. Puis je sais que l'espace est une considération.

885

On m'avait mentionné justement que le plan d'aménagement imposait aussi des restrictions. On ne pouvait pas juste mettre des conteneurs par exemple en ayant des édifices pour stocker des BIXI.

890

Je n'ai pas vu de détails par contre dans le plan. Donc, visiblement ça ne fait pas partie de ce qui est proposé ici à la Ville.

895

LA COMMISSAIRE :

Mais vous êtes quand même favorable à ce qu'il y ait des stations BIXI?

900

M. LOUIS-ÉRIC TRUDEAU :

Oui, oui, c'est excellent. C'est sûr. Ça fait partie du cocktail transport dont on a besoin à Montréal un petit peu partout, incluant sur le campus de l'Université.

905 **LA COMMISSAIRE :**

Merci.

910 **LA PRÉSIDENTE :**

Radouan.

LE COMMISSAIRE :

915 Oui. Monsieur Trudeau, moi j'ai compris que vous trouviez intéressant le lien est-ouest qui traverse le campus. J'aimerais vous entendre sur le lien entre le Mont-Royal et le campus lui-même. Est-ce que vous trouvez que les chemins existants sont suffisants? Comment vous avez évalué cet aspect-là sur le plan directeur?

920 **M. LOUIS-ÉRIC TRUDEAU :**

Oui. Là, présentement, si je comprends bien dans le plan directeur il n'y a pas tellement de nouveaux liens qui sont rajoutés à part la piste qui a été construite dans les dernières années, la piste piétonne, qui passe en arrière du campus et qui s'en va en arrière de l'école Polytechnique vers le haut du Mont-Royal, ce secteur-là.

925
930 Donc ça, c'est un espace qui est uniquement pour les piétons, qui n'est pas permis aux vélos. Donc, évidemment, ça limite l'utilisation de cette voie-là. Finalement, ce sont des aménagements à ce moment-là qui servent uniquement pour le tourisme je pourrais dire, pour les balades du dimanche et tout ça. Mais les gens de l'Université n'utilisent pas tellement cet espace-là pour se déplacer, parce que ça impliquerait évidemment de marcher de très longues distances vers les autres quartiers de Montréal.

935 C'est sûr que moi, ce que je prône ici, ça serait que l'Université s'assure que son réseau... je pense qu'il y a une phrase dans le plan là-dessus qu'ils veulent s'assurer que leur réseau soit imbriqué avec les aménagements de la Ville de Montréal autour. Mais il n'y a pas tellement de détails de ce côté-là.

940 En fait, puisque vous le mentionnez, ça me vient un autre point qui serait bon de préciser dans le plan, c'est les détails de ces liens-là et en particulier, ce qui mène vers le nouveau campus de l'Université de Montréal. Parce que là, on parle aussi de... il va y avoir un énorme trafic de monde dans les prochaines années depuis la mise en place récente de ce campus. Ça va être croissant. Beaucoup de gens vont se déplacer du campus MIL au campus de la montagne et vice et versa.

945 Il y a eu des discussions avec l'arrondissement d'Outremont et l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce pour qu'il y ait des voies cyclables protégées qui soient spécifiquement dédiées à ça pour aider le déplacement entre les deux campus. Ils ont mis en place un projet pilote l'an passé, mais il n'y a pas de signalisation distinctive, il n'y a rien qui incite
950 clairement les gens à utiliser ces aménagements pour se déplacer entre les deux campus.

Je sais que dans le plan d'aménagement il est mentionné qu'il va y avoir une signalétique distinctive pour l'axe de vie. Je crois qu'à partir du REM, de la station du REM notamment il y a beaucoup de gens d'Outremont et beaucoup de gens qui vont arriver du
955 campus MIL qui vont passer par ce secteur-là.

Donc, ça serait vraiment bien si cette signalétique-là s'étendait aux voies cyclables qui sortaient du campus. Je comprends que dans ce cas-là, évidemment ce n'est pas dans les
960 mains de l'Université de Montréal uniquement. Ça doit se faire en coopération avec la Ville de Montréal. Mais ça semblerait important de s'assurer que ça soit bien imbriqué.

L'intention est là dans le plan, mais au-delà de ça, il n'y a pas de détail.

LE COMMISSAIRE :

965 Puis au niveau de l'usage du vélo 12 mois par année, c'est plus l'hiver qui cause problème? Est-ce qu'il y a des aménagements spécifiques, hormis le déneigement? Puis c'est une question fonctionnelle d'entretien, mais y a-t-il des aménagements spécifiques qui sont nécessaires peut-être en termes de matérialités, de gestion de la topographie qui doivent être
970 repensés?

M. LOUIS-ÉRIC TRUDEAU :

975 Un élément important souvent qui aide au déneigement, surtout quand c'est des voies partagées, c'est le visuel, qu'on voit l'espace. Si on prend un exemple, à Montréal les bandes cyclables où c'est une ligne blanche qui délimite la piste, mais l'hiver elle disparaît et c'est fini.

980 À l'Université de Montréal ce qui est proposé là, si je comprends bien quand même, c'est vraiment une piste en site propre qui va être délimitée soit par une bande de béton ou par un changement du niveau. À ce moment-là bien, il n'y a pas trop de problème, puisque les autos ne vont pas avoir la possibilité d'embarquer là-dessus quand il y a de la neige. À part, si évidemment on parle d'une toute petite différence de dénivelé, de quelques centimètres.

985 Donc là, peut-être que ça aussi c'est un détail qui pourrait être précisé dans le plan. On parle de quoi exactement comme séparation entre la circulation et les voies cyclables. Parce que dans le plan d'aménagement, j'ai vu quelques croquis qui montraient bien quand même qu'on proposait une séparation des piétons par des arbres notamment, de la verdure. Mais pour ce qui est de la séparation entre la voie cyclable et la voie carrossable, là par contre c'est un petit peu moins clair.

990
995 Donc, ce qui faciliterait le déneigement effectivement, ça serait que soit qu'il y a vraiment un espace, un dénivelé important entre les deux pour des chenillettes par exemple qui passent, évidemment il faut qu'elles puissent accéder. Donc, si c'est délimité par une bande de béton puis que la chenillette est trop large pour passer, ça ne marchera pas. Donc, ce genre de chose-là.

1000 Donc, des bonnes pratiques dans ce cas-ci. Probablement, que le plus simple en termes de gestion pour l'Université, ça serait d'avoir un dénivelé important, ce qui va faire qu'une machinerie pourrait passer puis même si elle dépasse un peu ça ne sera pas un problème.

Mais si on est pris entre deux murets de béton, là par contre c'est plus compliqué.

LE COMMISSAIRE :

1005 Parfait. Merci de cette précision importante. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Autres questions, Danielle?

1010

LA COMMISSAIRE :

Ça va pour moi, merci.

1015

LA PRÉSIDENTE :

Radouan?

LE COMMISSAIRE :

1020

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1025

Bon. Alors, il me reste à vous remercier, Monsieur Trudeau, de votre présentation. Et ça nous amènerait à monsieur Chartier, s'il est arrivé.

PAUSE ET REPRISE

1030

M. DANIEL CHARTIER

LA PRÉSIDENTE :

1035

Bonjour, Monsieur Chartier. Alors, on veut d'abord, la commission veut vous remercier d'avoir accepté de devancer votre présentation. En même temps, je pense qu'on vous a bousculé. Mais on est tous ensemble et on va vous écouter et vous poser des questions par la suite. Allez-y.

1040