

2845

LA PRÉSIDENTE:

Malheureusement, vous allez m'excuser, je dois mettre fin à notre discussion, même si j'aurais eu d'autres questions, puis on en aurait tous eu d'autres questions. Merci beaucoup.

2850

Mme ISABELLE MELANÇON:

Je me rends disponible si vous avez d'autres questions. N'hésitez surtout pas, on est là pour répondre à vos questions.

2855

LA PRÉSIDENTE:

Merci beaucoup d'avoir pris la peine de soumettre ce mémoire et d'être venus le partager vos opinions avec nous.

2860

Mme ISABELLE MELANÇON:

Merci à vous.

2865

LA PRÉSIDENTE:

Bonne fin de journée, au revoir.

2870

M. LOUIS AUCOIN & M. RAYMOND BACHAND
MOBILITÉ NORDIQUE

LA PRÉSIDENTE:

2875

Alors, bonjour et bienvenue. Au moment où je vous donnerai la parole, je vais vous demander, pour les fins d'enregistrement, de vous identifier et d'identifier également l'organisation que vous représentez. Je vous rappelle, même si vous le savez, que vous disposez de 10 minutes pour présenter. Nous avons lu votre document. Et nous disposerons ensuite de quelques instants pour vous poser des questions.

2880

Est-ce que vous avez besoin que je vous fasse un petit signe lorsqu'il reste deux minutes, et que vous devez conclure?

2885

M. LOUIS AUCOIN:

Oui, je pense.

LA PRÉSIDENTE:

2890

Au cas où, on le prend. Très bien. Alors, je vous cède la parole.

M. LOUIS AUCOIN:

2895

Bien, merci beaucoup. Je m'appelle Louis Aucoin, je suis accompagné de monsieur Raymond Bachand. On représente un groupe citoyen, je pense qu'on peut le dire, qui s'appelle Mobilité Nordique.

2900

Et on vient vous parler aujourd'hui d'un projet qui s'appelle Expo Express. Et c'est vrai que la perspective de ce projet-là, qui s'inscrit dans le Vieux-Montréal, dans les îles qui forment le Parc Jean-Drapeau, apparaît peut-être un petit peu réduite par rapport à l'ensemble du plan de mobilité.

2905

Mais l'impact systémique de ce projet-là est important pour les citoyens, d'abord ceux qui habitent dans ce quartier-là, ceux qui le visitent, donc nos visiteurs étrangers, mais nos visiteurs québécois aussi, les gens qui habitent dans Griffintown, dans Bridge-Bonaventure éventuellement, dans le Vieux-Montréal. Donc, il y a quand même une bonne importance.

2910

L'objectif qu'on a avec ce projet-là, c'est de relier des attracteurs importants, qui sont le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, le Parc Jean-Drapeau, entre lesquels il n'est pas facile de circuler, et je dirais même de moins en moins facile. Donc, et où il y a une nécessité de plus en plus grande par un enjeu de mobilité, et par le fait aussi que les activités se développent dans le Parc Jean-Drapeau. Puis il y a des grands projets au Parc Jean-Drapeau.

2915

Et c'est l'image que vous voyez là, c'est à Broadbeach en Australie, c'est le genre d'exemple, je pense que c'est important de l'illustrer le genre de technologie qu'on propose, parce que c'est une technologie aérienne, donc sécuritaire pour les gens qui circulent au sol.

2920

C'est une technologie légère qui s'inscrit dans des lieux encombrés ou enfin patrimoniaux, comme le Vieux-Montréal.

2925

Et c'est une technologie qui s'appelle Habegger, qui est connue, et qui est largement utilisée dans le monde.

D'ailleurs, la ville de Bologne vient de se doter de cette technologie-là pour relier son aéroport au centre-ville.

2930

Donc, ça existe. Ce n'est pas nécessairement courant comme système de transport en Amérique du Nord, mais c'est courant ailleurs.

Et ça me permet de vous montrer un petit peu le projet qu'on envisage. Donc, ce projet-là est relié, vous le voyez en bleu, le projet dont on parle. Il est relié à l'ensemble des autres composantes du réseau, notamment le métro. Donc, vous voyez la ligne orange, la ligne verte, et la ligne jaune. Et vous voyez aussi le REM en rouge.

2935

Le trajet a 10 stations que je vous présente rapidement, en partant du Palais des Congrès jusqu'à La Ronde, en passant par la rue de la Commune, ou enfin l'intersection entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Des arrêts comme au Grand Quai, par exemple, du port de Montréal, le Silo n° 5 où on a des ambitions, le Bassin Peel où on a des ambitions aussi pour le développement de Bridge-Bonaventure et pour la population de Griffintown, le casino, un incontournable, l'Espace 67 près du métro Jean-Drapeau.

2940

Donc, il y a là quelque chose qui n'est pas connecté, qui a besoin d'être connecté, et un besoin de mobilité important dans ce secteur-là.

2945

Ce n'est pas un projet nouveau. Je demande à M. Bachand de nous rappeler un peu l'historique.

M. RAYMOND BACHAND:

2950

Merci. Moi, j'accompagne ce projet-là depuis longtemps. Quand j'étais président du Fonds de solidarité, et Claude Blanchet était président de la Société générale de financement, on avait fait financer des études pour ce projet-là qui, à l'époque, était les îles vers le centre-ville fondamentalement.

2955

Le conseil d'administration du Parc Jean-Drapeau l'avait approuvé. Normand Legault, dans le temps où les dirigeants paramunicipaux pouvaient exprimer ce qu'ils en pensaient, l'avait non seulement adopté, mais présenté à la Chambre de commerce de Montréal devant 400 personnes, et le projet était lancé.

2960

Le Premier ministre Bernard Landry, quand il était ministre de l'Économie, avait visité, était allé en Europe, avait visité une tamine, avait souhaité d'ailleurs discuter avec eux pour construire une usine au Québec à ce moment-là, parce qu'il voyait que c'est un projet léger pour les îles.

2965

Mais il se disait : « Peut-être que cette technologie, qui coûte la moitié du tramway, d'un monorail, 20 fois moins qu'un métro, peut-être que ça pourrait être utile ailleurs. Essayons-le, un projet pilote. »

2970

Et depuis ce temps-là, bon, les études ont continué par le groupe citoyen.

2975

C'est une technologie très adaptée au terrain, parce que fondamentalement, c'est sécuritaire. Quand il y a 100 000 personnes dans le Vieux-Montréal ou quand il y a 100 000 personnes aux îles, tu ne peux pas avoir un tramway, ou un train, ou autre chose, ou même des autobus.

Ça, c'est aérien. Tout le monde peut passer par en dessous.

2980

Puis depuis ce temps-là, il s'est ajouté des attractions qui n'existaient pas, le terminal des voyageurs, la tour, tous les spectacles d'Evenko, etc. On pourrait en ajouter. Alors, on peut.

2985

Et là, ce qui a changé aussi depuis 10 ans, c'est que le problème est plus grand, parce qu'à cause de l'environnement, pour des bonnes raisons, on veut sortir les autos des îles. On veut sortir les autos du Vieux-Montréal.

Alors, si tu veux sortir les autos, moi, comme citoyen, je dis : « Oui, comment j'accède? »

2990 Puis à moins d'avoir 35 ans puis être capable de faire cinq kilomètres en vélo — mais si tu veux amener ta mère, tes petits-enfants voir le Cirque du Soleil ou aller ailleurs, ça te prend un moyen qui, aujourd'hui, est l'auto.

Et puis si on veut sortir l'auto, il faut le remplacer.

2995 Alors, le PUM est silencieux sur ce secteur géographique — vous regardez tous les projets du PUM — est silencieux sur ce secteur-là.

3000 Je n'en fais pas une critique, parce que c'est du transport en commun; métro, boulot, dodo. Puis ça, c'est la vie citoyenne des Montréalais. Quand on s'amuse, on s'en va dans le Vieux-Montréal, on s'en va dans le Vieux-Port, on s'en va dans les îles. Ça rassemble tout le monde, toutes langues confondues, c'est comme le Quartier des spectacles.

3005 Mais peut-être que si on veut sortir les autos, il faut rentrer, accéder à un moyen qui est léger et qui n'est pas couteux par rapport à tous les autres moyens qu'on voit autour de nous.

M. LOUIS AUCOIN:

3010 On a un bon support dans la communauté, je dois dire. La Chambre de commerce est bien au courant, bien au fait, et bien en appui de ce projet-là. Tourisme Montréal, la SDC du Vieux-Montréal, j'en passe plusieurs autres.

3015 Moi, je pense que c'est un projet qui est nécessaire, plus nécessaire que jamais. Quand il était déjà présenté, c'était utile. Mais là, c'est nécessaire.

L'évacuation du Parc Jean-Drapeau n'est pas facile quand il y a des événements, et l'accès non plus.

3020 Les gens qui décident d'aller dans le Vieux-Montréal font le choix de ne pas aller au Parc Jean-Drapeau. Puis quand on va au Parc Jean-Drapeau, on fait le choix de ne pas aller dans le Vieux-Montréal. Il y a très peu de gens qui font les deux.

3025 Donc, et on demande d'éliminer la circulation automobile dans le Parc Jean-Drapeau, qui est une orientation très claire en ce moment, mais il va falloir la remplacer, comme on vient de dire.

3030 La mobilité dans le Vieux-Montréal est affectée, parce qu'il n'y a plus de circulation qui va être possible à partir de cet automne dans l'axe est-ouest du Vieux-Montréal.

Donc, la rue de la Commune est interdite aux voitures, la rue Notre-Dame est fermée, la rue Saint-Paul est fermée. Il va rester la rue Saint-Antoine quand il n'y a pas trop de travaux.

3035 Donc, il va falloir trouver une solution dans ce secteur-là. Pour l'instant, on n'en a pas. Puis si on a une solution, ça va être des solutions qui sont en interaction avec le sol, avec les vélos, puis avec les piétons. Des autobus, par exemple.

3040 Donc, nous, ce qu'on suggère, c'est une autre forme plus sécuritaire peut-être de déplacement.

3045 Secteur Griffintown, secteur Bridge-Bonaventure, on les développe, c'est une bonne chose. Ce sont des beaux projets, c'est beaucoup de monde qui s'installent là. C'est une partie de la solution à la crise du logement; ce n'est pas une partie de la solution à la crise de la mobilité.

Donc, il va falloir arriver avec d'autres projets. C'est pour ça que cette solution-là peut faire partie de la solution, enfin, peut être envisagée.

3050 Et en terminant, la solution alternative qu'on devrait étudier, qu'il faudrait étudier, c'est une solution — nous, on propose une technologie qui s'appelle Habegger, qui nous semble parfaitement répondre à l'ensemble des besoins, parce qu'elle est sécuritaire.

3055 Quand on est indépendant du sol, c'est certain que c'est plus sécuritaire. Il n'y a pas d'accident avec des vélos à 10, 12, 14 pieds de hauteur, par exemple. Donc, ça, ce n'est pas un problème.

3060 C'est électrique, électrique et automatique, donc un peu comme le métro de Montréal, si vous voulez. Donc, c'est électrique, c'est silencieux parce que c'est sur pneumatique.

Et surtout, le cout. Donc, le cout est beaucoup plus faible qu'une solution, par exemple comme un tramway, qui demande des infrastructures beaucoup plus importantes.

3065 Donc, il y a quelque chose là qui mérite l'attention, je pense, de l'OCPM, pour voir. Parce qu'en même temps — et là, on en fait abstraction en ce moment-ci et dans le temps qui nous est imparti.

3070 Mais non seulement l'accès au Parc Jean-Drapeau, mais la circulation à l'intérieur du Parc Jean-Drapeau, c'est un autre défi. Le Parc Jean-Drapeau l'a bien exprimé devant l'OCPM d'ailleurs, au moment d'évaluer son plan directeur.

Donc, la circulation à l'intérieur du parc, un vrai, vrai défi. Le Grand Prix l'a vécu aussi. Donc, il y a quelque chose à voir là.

3075 Ça complète un peu notre présentation pour aujourd'hui. Peut-être un mot de la fin.

M. RAYMOND BACHAND:

3080 Bien, le mot de la fin, ça serait : on aimerait ça, même si ce n'est pas dans le plan, que l'Office se penche et dise : « Peut-être qu'on devait faire quelque chose côté-là. »

3085 Tout ça, je pense que c'est un projet, c'est une technologie qu'on connaît. L'Expo Express, ça a existé, on l'a tous vu. Un certain nombre d'entre nous l'ont vu; d'autres ont entendu leurs parents en parler.

Puis on pourrait en être fier, je pense, comme Québécois, si on faisait ça. C'est parce que ça serait aussi vitrine touristique exceptionnelle.

LA PRÉSIDENTE:

3090 Alors, merci beaucoup. Quelques petites questions. Une question très, très rapide : vous dites qu'en 2017, en fait, le Parc Jean-Drapeau, le casino, La Ronde, le Vieux-Montréal, et le Vieux-Port ont accueilli 18 750 000 visiteurs en 2017. Est-ce que vous avez des données plus récentes?

3095

M. RAYMOND BACHAND:

Excusez-moi, c'est parce que j'avais mis la minuterie pour moi-même.

3100 **M. LOUIS AUCOIN:**

Est-ce que vous avez quoi?

LA PRÉSIDENTE:

3105

Oui, pas de problème. Est-ce que vous avez des données plus récentes que celles de 2017?

M. LOUIS AUCOIN:

3110

Des données plus récentes?

LA PRÉSIDENTE:

3115

Oui.

M. RAYMOND BACHAND:

De l'achalandage.

3120

LA PRÉSIDENTE:

3125

Vous dites qu'il y avait, en 2017, il y avait 18 750 000 visiteurs casino, Ronde, Vieux-Montréal, Vieux-Port, Jean-Drapeau, etc. Est-ce que vous avez des informations plus récentes sur le nombre?

M. LOUIS AUCOIN:

3130

Bien, c'est-à-dire qu'à ce moment-là, on avait fait une mise à jour de cet achalandage-là. Maintenant, on pourrait refaire une mise à jour, c'est sûr. Mais c'est présentement, il va falloir voir aussi un intérêt politique à faire ce genre de mise à jour là, puis dire : « Est-ce que ça vaut la peine de le faire? »

C'est quand même beaucoup de travail, de faire ça.

3135

M. RAYMOND BACHAND:

La mise à jour de l'achalandage est essentielle pour, au fond, la mise à jour du plan d'affaires.

3140

LA PRÉSIDENTE:

Oui.

3145

M. RAYMOND BACHAND:

De l'achalandage est essentiel. C'était difficile à suivre année après année, parce que la pandémie a tout chamboulé. Plus là, ça revient au rythme d'avant.

3150

LA PRÉSIDENTE:

C'est presque la stabilité présentement, oui.

3155

M. RAYMOND BACHAND:

Et valider la technologie, et valider les emprises qui, juridiquement, il y a une validation à faire. Ce n'est pas comme le REM, parce que la plupart des emprises sont de propriétés municipales ou fédérales.

3160

///

LA PRÉSIDENTE:

3165 Une question que la commission se pose bien sûr, ce sont les sources de
financement.

M. RAYMOND BACHAND:

3170 Bien là, il y a deux possibilités. Je ne sais pas si vous...

Alors, on peut concevoir ce projet-là. Puis nous, c'est aux citoyens à décider, c'est aux
élus à décider.

3175 Est-ce que vous voulez un projet privé; puis quand les touristes arrivent, ils payent
deux piastres pour aller au casino, deux piastres pour aller aux spectacles d'Evenko ou pour
aller dans le Vieux-Montréal, etc.? Ou est-ce que les citoyens de Montréal qui ont une carte
OPUS veulent embarquer là-dessus gratuitement?

3180 Alors, c'est une décision de gouvernance que la société doit prendre.

Ce n'est pas à nous à dire : « Il faut que ce soit totalement public, mais ça pourrait
être totalement privé. » Il y aurait probablement besoin, au niveau de l'opération, ça peut
s'autofinancer de façon privée, il n'y a pas de problème.

3185 Au niveau de la construction, du cout d'infrastructure, il y aurait besoin bien sûr
d'infrastructure Canada au Québec, d'un soutien à ce niveau-là. Puis là, c'est plus quel genre
de gouvernance on veut faire.

3190 Ça se gère facilement. Il n'y a pas de chauffeur dans ces véhicules-là. Bien sûr, il y a
des mécaniciens à chaque extrémité, et tout ça.

Alors, il y aurait de l'intérêt, selon ceux qui travaillent avec nous, il y aurait de l'intérêt du secteur privé.

3195 Mais c'est vraiment à la société à décider, avec toutes les autres priorités qu'on a, est-ce que parfait, on met x centaines de millions, puis débrouillez-vous avec le reste? Ou on paie l'ensemble, puis c'est une priorité par rapport aux autres infrastructures?

3200 Je ne ferai pas le saut au ministre du jour et au Maire du jour, mais la question se pose. Mais oui, le privé pourrait jouer un grand rôle si on le voulait. Ça pourrait être un partenariat public-privé avec un mixte, une partie payante puis une partie, si c'est le citoyen avec la carte OPUS qui y va, bien, la carte OPUS paye une partie du trajet.

M. LOUIS AUCOIN:

3205 On a plusieurs scénarios, c'est ça. En bout de ligne, il y a plusieurs scénarios possibles.

LA PRÉSIDENTE:

3210 Tout à l'heure, vous disiez, M. Aucoin, que c'était beaucoup moins dispendieux que le tramway. Vous avez entendu d'autres personnes plaider en faveur du tramway par rapport au métro. Moins dispendieux, combien moins dispendieux? Sans donner des chiffres, mais jusqu'à quel point?

3215

///

3220 **M. RAYMOND BACHAND:**

Ça dépend des terrains sur lesquels vous opérez. Si tu es sur un terrain... ce qui coûte cher au tramway, c'est qu'il faut que tu ouvres, et que tu fasses toutes les infrastructures, puis tu ne peux pas bouger un trajet.

3225

Une technologique comme ça, si tu décides de changer pour ajouter un arrêt, c'est quasiment — quasiment — comme un mécano.

LA PRÉSIDENTE:

3230

OK.

M. RAYMOND BACHAND:

Puis tu changes la prise au sol. Les poteaux, c'est un espace de stationnement. Deux fois moins, une fois, trois quarts à deux fois moins que le tramway.

3235

LA PRÉSIDENTE:

OK.

3240

M. LOUIS AUCOIN:

Que le tramway, oui.

3245 **LA PRÉSIDENTE:**

OK.

M. RAYMOND BACHAND:

3250

Ordre de grandeur, parce que...

LA PRÉSIDENTE:

3255

Questions?

LA COMMISSAIRE:

3260

Oui. Deux petites questions. Comment ça se vit en plein hiver avec la nordicité?

M. LOUIS AUCOIN:

3265

Alors, ça se vit bien, parce que pour plusieurs raisons. D'abord, ce sont des voies qui sont électrifiées, donc qui peuvent être chauffées. Donc, il n'y a pas de glace qui s'accumule.

Si moindrement on avait cette inquiétude-là, il y a des véhicules de déblaiement qui passent là-dessus, qui passent sur le rail, puis qui peuvent le déblayer. Donc, ce n'est pas un enjeu comme le tramway, par exemple.

3270

Si vous allez à Toronto en hiver ou plus même je dirais au printemps, vous allez voir souvent le conducteur descendre puis dégager son tramway. Vous ne verrez pas ça avec cette technologie.

3275

Et il y en a dans des pays où il neige autant qu'à Montréal. Il y a des technologies Habegger qui sont en opération 12 mois par année.

///

LA COMMISSAIRE:

3280 OK, parfait. Autre question, je regarde...

M. RAYMOND BACHAND:

3285 Jusqu'à moins 30, moins 40.

LA COMMISSAIRE:

3290 Ah, c'est bon. Autre question. Je regarde un peu le parcours, et vous passez quand même dans des zones un peu plus patrimoniales.

M. LOUIS AUCOIN:

Oui.

3295 **LA COMMISSAIRE:**

Et tout ça, ou même sur des terrains fédéraux et tout. Donc, j'entends que vous avez testé ces types de passage dans ces secteurs-là, comment?

3300 **M. LOUIS AUCOIN:**

Bien, le trajet qu'on a là techniquement, il est un territoire municipal pour la plus grande partie. Donc, il y a dans le Vieux-Montréal. En tout cas, en partie.

3305 Donc, et il y a des territoires qui sont fédéraux là-dedans aussi dans le trajet. Donc, voilà.

C'est clair que l'intégration avec le patrimoine, c'est un enjeu. C'est quelque chose. Ce n'est pas un problème par contre, ce n'est pas un empêchement, ce n'est pas un obstacle.

3310

LA COMMISSAIRE:

C'est un enjeu?

3315

M. LOUIS AUCOIN:

Mais c'est un enjeu dont il faut tenir compte. Nous, on a fait des modélisations à taille réelle.

3320

Et à vrai dire, on avait de la difficulté à voir le métro aérien se promener le long de la Commune à cause des arbres, parce qu'il est de l'autre côté. Donc, on ne le voit à peu près pas.

3325

Donc, pour illustrer où se situait le métro aérien, il a fallu enlever les arbres de notre modélisation pour dire : « Il est derrière. »

3330

Donc, ce n'est pas quelque chose qui est difficile à intégrer, d'autant plus que si, par exemple, on était avec une technologie de tramway, bien là, on a des rails par terre, il y a des indications un peu partout. Il faut faire attention, parce qu'on peut frapper des gens, donc des cyclistes, des piétons, des familles.

3335

Mais quand on est indépendant du sol, ça donne une bande d'acier, si vous voulez, qu'il ne sera pas facile à voir, qui est normalement, généralement cachée par des arbres, mais qui disparaît facilement dans le paysage.

Comme on voyait à Broadbeach, qui était vraiment dans le milieu d'une intersection, on la voit le plus possible dans l'image qu'on vous a présentée. C'est celle où on le voit le plus. Mais il y a plein d'endroits où on la voit beaucoup moins.

3340

LA COMMISSAIRE:

Merci.

3345

M. RAYMOND BACHAND:

D'ailleurs, en complément, parce que ce projet-là a été soumis à l'Office de consultation publique sous le nom de l'animateur, mais à l'époque aussi, vous aviez fait, Louis, des consultations, mais il y avait un projet qui allait plus au centre-ville.

3350

Et donc, les gens de l'Habitat 67 et tous ces gens-là avaient été consultés. Les gens du Vieux-Montréal, mais la CDC, vous leur avez parlé, mais il n'y a pas eu de consultation. Il faut, ça doit avoir lieu.

3355

C'est clair que ça fait partie des études de faisabilité. C'est de regarder : est-ce que c'est un scandale, puis on arrête, puis on ne va pas dans le Vieux-Port, et le trajet peut être du côté... Vous bougez ça de deux mètres, je pense que vous êtes du côté fédéral.

3360

LA COMMISSAIRE:

Oui.

M. RAYMOND BACHAND:

Les deux sont possibles.

3365

M. LOUIS AUCOIN:

Mais le trajet...

3370

LA COMMISSAIRE:

Oui, effectivement.

3375

LA PRÉSIDENTE:

C'est vraiment dans le coin du Silo n° 5 aussi?

3380

M. LOUIS AUCOIN:

Oui, mais le trajet est en fonction...

3385

M. RAYMOND BACHAND:

Mais ils vont avoir besoin... le problème, c'est que tous ces nouveaux projets-là, il va avoir besoin de mobilité des gens qui vivent là.

3390

LA COMMISSAIRE:

Merci.

///

M. LOUIS AUCOIN:

3395

Mais le projet est fait en fonction, je dirais, de contourner la zone patrimoine, faire le tour et se situer sur de la Commune, si vous voulez, où il y a beaucoup d'usages qui sont rassemblés, et se rendre vers l'ouest, oui inversement. Donc, voilà.

3400

LE COMMISSAIRE:

Rapidement.

LA PRÉSIDENTE:

3405

Oui.

LE COMMISSAIRE:

3410

Madame la Présidente, merci. Bien, il y a justement, on vient de le mentionner, un aspect peut-être, dans une certaine mesure, d'un aspect de mobilité des gens du quartier. Donc, on parle beaucoup d'impact systématique dans trois secteurs attractifs, donc en lien avec les... mais il y a aussi une dimension, voilà, de mobilité pour un certain nombre de citoyens.

3415

Pouvez-vous me préciser en quoi le projet que vous nous présentez aujourd'hui n'a pas de correspondance avec les objectifs du PUM? J'aimerais voir.

M. LOUIS AUCOIN:

3420

En quoi le projet n'a pas de correspondance?

LE COMMISSAIRE:

3425 En quoi les objectifs du PUM ne répondent pas, par exemple?

M. RAYMOND BACHAND:

3430 Les objectifs du PUM répondent. Il y a un beau paragraphe, puis il faudrait le retrouver, mais j'avais trois points, point, point, point, 1.4.

LE COMMISSAIRE:

3435 Oui, oui.

M. RAYMOND BACHAND:

3440 Qui parle de mobilité, de mobilité moderne, écologique, etc. Ça correspond 100 %. Quand j'ai dit que ça ne correspondait pas, ce n'est pas...

L'objectif du projet correspond 100 % à la philosophie, au fond, du PUM, mais le PUM n'a pas étudié ce territoire-là, c'est comme tombé.

3445 Le PUM, tu prends Robert-Bourassa, l'université Robert-Bourassa à l'ouest, puis je pense que c'est Saint-Hubert à l'est, mais le territoire des îles et du Vieux-Montréal, etc. est — à ma lecture, mais je ne sais pas, mais est globalement silencieux.

3450 Puis quand vous regardez la carte des transports qui existe dans cette question-là, le métro est au nord, comme ça.

3455 Alors, demandez-vous comme citoyen, vous, si vous voulez amener vos
petits-enfants avec votre femme qui a mal une hanche et un genou, puis vous voulez aller au
Musée des sciences, ou vous voulez aller au Cirque du Soleil, ou vous voulez aller voir la
tour dans le Vieux-Port, ou vous voulez aller à Habitat 67, ou dans les îles, qu'est-ce que
vous faites aujourd'hui, et demain quand on enlève les autos?

LE COMMISSAIRE:

3460 Donc, il y a un volet transport pas actif, mais un transport commun.

M. RAYMOND BACHAND:

Il y a un volet mobilité.

3465 **LE COMMISSAIRE:**

Mobilité.

M. RAYMOND BACHAND:

3470 Il y a un volet mobilité. Dépendant qui le prend en charge, il est accessible à tout le
monde. Est-ce qu'il faut que tu payes, est-ce qu'il faut que tu payes en plus ou non? Mais
c'est très structuré, à mon avis, oui, puis c'est moderne, puis c'est beau.

3475 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci beaucoup, parce que notre ami régisseur...

///

3480 **M. RAYMOND BACHAND:**

Tout à fait, merci de nous avoir entendus.

3485 **M. LOUIS AUCOIN:**

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE:

3490 Merci infiniment d'avoir pris le temps de venir discuter avec nous. Bonne fin de journée. Alors, nous revenons dans quelques petits instants.

3495

Mme TAÏKA BAILLARGEON
HÉRITAGE MONTRÉAL

LA PRÉSIDENTE:

3500 Bonjour et bienvenue. Alors, comme pour les autres, je vous demanderais, lorsque je vous donnerai la parole, de vous identifier et d'identifier l'organisation que vous représentez. Vous disposez de 10 minutes, après quoi nous disposerons également de quelques minutes pour vous poser des questions. Nous avons bien sûr lu le document.

3505 **Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

Bravo.