

925 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Monsieur Gagnon.

930 **M. LUC GAGNON :**

Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

935 Et je suis sûre que les collègues derrière auraient des choses à dire sur le paysager et les autos électriques et les tramways. Merci.

---

**M. JEAN-MARC FOURNIER**  
**IDU**

940

**LA PRÉSIDENTE :**

945 J'inviterais monsieur Jean-Marc Fournier de l'IDU. Dix minutes de présentation, suivis de dix minutes de questions et échanges. Alors c'est à vous, Monsieur Fournier.

**M. JEAN-MARC FOURNIER :**

950 Merci beaucoup, merci de l'invitation. L'IDU souhaite partager ses réflexions sur le PUM 2050 et formuler des recommandations concernant la logique d'aménagement conséquente aux principes de mobilité durable, l'adéquation entre la planification métropolitaine et la réglementation locale, la participation citoyenne et le financement.

955 D'abord, les grands enjeux de développement. Avant la crise sanitaire, l'industrie immobilière devait composer avec un financement municipal mal adapté aux besoins, entraînant un trop lourd fardeau foncier en comparaison des autres juridictions. Il faudra certainement corriger le tir pour éviter de miner notre compétitivité fiscale.

960 La crise sanitaire a entraîné la révolution du télétravail et l'accélération du commerce électronique. Au Québec, c'est sans doute le centre-ville de Montréal qui a été le secteur le plus affecté.

965 Considérant le rôle moteur du grand quartier des Affaires, véritable porte sur le monde, les autorités publiques devront y accorder une attention particulière.

La pandémie a eu aussi des effets en matière d'habitation, certainement en termes d'abordabilité, conséquence du déséquilibre entre l'offre et la demande.

970 La Ville devra s'outiller pour augmenter le nombre de logements, privés comme publics, notamment en revoyant à la hausse ses paramètres de hauteur et de densité. Elle devra aussi accélérer le processus d'étude et d'autorisation des nouveaux projets.

975 Je ne ferai pas la liste de toutes les recommandations du mémoire, seulement d'entre elles.

Recommandation 1 :

980 Reconnaître le potentiel d'optimisation urbaine des grands secteurs stratégiques disponibles au développement de projets novateurs et inclusifs et où la mobilité durable est préconisée.

Recommandation 2 :

985 Faire preuve d'une plus grande souplesse en matière de hauteur, de densité et de  
formes urbaines afin d'atteindre la masse critique nécessaire au déploiement de services de  
proximité et d'un réseau de transport collectif structurant dans l'optique de contrer les besoins  
et les enjeux associés au contexte de la crise du logement et de l'étalement urbain. Il y aura  
certaines références à ce que vous entendez depuis le début, je crois.

990

Recommandation 6 :

Fixer des cibles de croissance annuelle de l'offre de logements de tous types à la  
grandeur de la ville et pour chacun des arrondissements, et rendre compte périodiquement  
995 des résultats eu égard au cycle.

L'aménagement conséquent aux principes de mobilité durable.

1000 Comme le souligne le Projet de ville, l'aménagement et la mobilité continuent d'être  
pensés séparément à Montréal. Malgré les diverses actions de nombreux acteurs, l'arrimage  
entre les propositions de mobilité et la vision urbaine doit être grandement amélioré.

1005 Le passage du REM dans le secteur Bridge-Bonaventure en entrée de centre-ville,  
sans que ne soit prévue une station, en est une illustration. Le Projet de ville ne souligne pas  
d'actions concrètes pour réussir ce maillage entre aménagement et mobilité ni de  
reconnaissance du rapport entre la densité et la capacité de mettre en place des milieux de  
vie complets où on retrouve tout ce dont on a besoin à proximité.

1010 L'ARTM a pour mission de planifier et développer du transport collectif en  
conséquence. Le PUM doit prendre appui sur une vision commune avec celle de l'ARTM.

Recommandation 7 :

1015 Impliquer davantage l'ARTM et la STM dans le processus de planification des nouveaux projets de développement ou de requalification.

Recommandation 8 :

1020 Instaurer des seuils de densité viables dans le PUM 2050 et assurer la mise en œuvre locale afin d'atteindre la masse critique nécessaire au déploiement de réseaux de transport collectif structurant. En ce sens, permettre la révision des règlements locaux venant à l'encontre des objectifs de densité inscrits dans le PUM par un Conseil du territoire formé d'experts indépendants.

1025 Recommandation 9 :

Établir des cibles d'augmentation de la densité et du nombre de résidents dans des milieux de vie complets et inclusifs pour la Ville et les arrondissements.

1030 Recommandation 12 :

Établir un cadre réglementaire favorable à la densité et à la mixité des usages afin de favoriser la création de quartiers de proximité et de réduire la part modale de la voiture.

1035 Recommandation 13 :

Miser sur un cadre réglementaire favorable à des bâtiments de grande hauteur dans des secteurs ou des artères ciblés.

1040

L'adéquation entre la planification et la réglementation locale.

1045 La volonté du PUM est de concevoir des milieux de vie complets, durables et à  
échelle humaine. Précisons que la mesure de l'échelle humaine ne réside pas dans la  
hauteur des immeubles, mais dans un ensemble de facteurs de design urbain, que ce soit les  
espaces verts, le traitement et l'orientation des façades, l'ensoleillement ou l'accès aux  
services publics et privés. Le PUM devra identifier des paramètres de développement  
optimaux et il faudra s'assurer de leur respect au niveau local.

1050 Recommandation 16 :

1055 Veiller à ce que la version finale du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 soit  
suffisamment précise pour que les règlements de concordance permettent la mise en œuvre  
des principes véhiculés, sans avoir recours au processus du PPCMOI.

Recommandation 17 :

1060 En amont de l'adoption de politiques et réglementations, ainsi que dans le cadre  
d'analyse des demandes et exigences particulières, exiger la prise en compte des  
répercussions sur les délais et les coûts de réalisation des projets immobiliers.

1065 L'opinion citoyenne est primordiale dans le processus d'élaboration de milieux de vie.  
Actuellement, ce sont surtout les intérêts particuliers des voisins immédiats des projets qui  
sont pris en considération.

La consultation qui soutient la vision globale en amont est très souvent contredite par  
la consultation sur les projets particuliers, c'est ce qu'on appelle le « pas dans ma cour » et la  
consultation générale c'est celle-ci.

1070 Il ne s'agit pas de renoncer à la consultation, il s'agit de valoriser toutes les consultations, pas juste la dernière. Par ailleurs, pour rajouter une valeur aux consultations de l'OCPM, l'Office devrait avoir la possibilité de solliciter, en un court délai, des avis d'experts neutres et indépendants. Un mandat clair et un financement en conséquence devraient être alloués à l'OCPM par la Ville.

1075

Recommandation 18 :

Prendre en compte les orientations définies lors des consultations concernant les documents de planification de haut niveau dans les mesures d'application locale.

1080

Recommandation 19 :

Demander une modification à la loi pour que soit exigée l'atteinte d'une majorité des électeurs ayant droit de vote lors d'un référendum pour contredire une volonté des élus.

1085

Recommandation 20 :

Élargir le mandat de l'OCPM et lui accorder les ressources financières pour qu'il puisse solliciter des avis d'experts.

1090

Comme le soutient le Projet de ville, les outils de financement actuels ne permettent pas de répondre aux besoins à l'habitation inclusive, en transport durable, en équipement collectif et en infrastructure.

1095

En matière d'habitation inclusive, il est important de réaffirmer qu'il s'agit d'une responsabilité nationale. Le défaut de financer à la hauteur des besoins a entraîné la décision de Montréal d'imposer une charge foncière additionnelle sur les nouvelles unités créées, ce qui contredit la volonté d'assurer l'abordabilité du logement.

1100 L'IDU promeut l'idée d'un programme de transfert municipal financé par Québec avec l'appui du Fédéral. Ce transfert couvrirait les domaines de l'habitation inclusive, le transport collectif, la requalification foncière et l'aménagement urbain.

1105 Il permettrait de lancer une stratégie de croissance de revenus fonciers en stimulant la réalisation de projets immobiliers. Le contexte de surchauffe résidentielle puis le nouveau rôle d'évaluation rendu public le 14 septembre dernier illustrent l'importance d'élargir l'assiette foncière plutôt que de hausser les comptes de taxes.

1110 C'est aussi l'occasion de réfléchir sur la capacité d'augmenter les revenus tirés de la tarification des services et de corriger l'écart entre les fardeaux résidentiels et non résidentiels dans une proportion correspondant à ce que nous trouvons dans les autres juridictions.

Recommandation 22 :

1115 Augmenter les revenus de tarification de services et établir un nouveau pacte avec le gouvernement du Québec visant à adopter un programme de transfert municipal en quatre volets, tel que dit précédemment.

Recommandation 23 :

1120 Réduire la pression fiscale dans le non résidentiel.

Recommandation 24 :

1125 Demander une modification à la *Loi sur la fiscalité municipale* pour que les immeubles de six logements et plus bénéficient d'un taux inférieur ou égal aux immeubles de moins de six logements.

Recommandation 26 :

1130 Assurer un financement national pour supporter la création de logements sociaux  
abordables et familiaux à la hauteur des cibles préalablement établies.

1135 En guise de conclusion, l'IDU accueille favorablement les principes de  
développement urbain du Projet de Ville. Si les grands principes énoncés concordent avec  
votre vision de la ville de l'avenir, les moyens de mise en œuvre n'y sont toutefois pas  
identifiés.

1140 Les décideurs publics ont raison de chercher à répondre aux défis posés par la crise  
climatique et la crise du logement. Les discours doivent maintenant céder la place aux  
actions, nous sommes à un virage, avez-vous dit, un carrefour.

1145 En ce sens, nous invitons les décideurs publics à un exercice de cohérence entre les  
discours et les mesures. Si je peux me permettre de conclure par une expression populaire,  
nous souhaitons que le Plan d'urbanisme et de mobilité puisse équiper la Ville « des bottines  
qui lui permettront de suivre ses babines ».

Voilà, je suis à vous.

**LA PRÉSIDENTE :**

1150 Merci beaucoup, vous êtes en avance presque d'un peu moins que le temps prévu,  
c'est très bon. Je me permettrais de... En général, je laisse la parole aux commissaires, mais  
il y a une question qui me...



1155 Bon, vous ne semblez pas très en accord avec la taxe de mutation. Pourtant vous avez une recommandation sur la tarification des services, mais vous ne définissez jamais ces services-là. Je voudrais avoir une idée de quels services pourraient être tarifés?

**M. JEAN-MARC FOURNIER :**

1160 Bien j'ai surtout exprimé sur les redevances du 20-20-20 qui s'ajoutent aux redevances de parcs, qui s'ajoutent aux redevances du REM, de la ligne bleue et autres, qui sont toutes des redevances sur des unités d'habitation qui font finalement hausser les valeurs.

1165 Alors quand on parle d'abordabilité, le moyen n'est peut-être pas le plus approprié. Il s'explique, cependant, par la prépondérance du foncier comme ressource fiscale pour la Ville, pour les villes.

1170 Sur la question des frais de service, que ce soit une taxe kilométrique, que ce soit sur l'eau, que ce soit sur l'ensemble des services qui sont imaginés, Toronto, Vancouver utilisent beaucoup plus des taxes sur les services.

1175 Et donc il est certainement envisageable lorsqu'on cherche d'avoir une diversité de sources de financement, ce que le monde municipal, Montréal inclus, cherche, il y a des espaces qui sont déjà permis en ce moment d'atteindre.

1180 Maintenant pour y arriver, ça c'est une des difficultés, ça prend une infrastructure. Que vous ayez une taxation sur l'eau ou la taxation kilométrique, peu importe comment elle est faite, ça prend un système pour l'implanter et les villes, Montréal, il n'y a pas d'argent. Il n'y a même pas d'argent pour se donner les moyens pour faire ces éléments-là, d'où l'idée d'un programme de transfert municipal qui entre autres permettrait à Québec, qui est sollicité par le monde municipal pour avoir une diversification de revenus, entre autres, ce n'est pas

1185 limité à ça, de développer des moyens de financement pour que les villes puissent elles-mêmes dans leurs champs, diversifier leurs champs de revenus.

**LA PRÉSIDENTE :**

1190 Merci.

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

1195 On a rencontré beaucoup de vos membres cette semaine, alors on a beaucoup entendu parler de hauteur, de densité, de TOD et tout ça.

C'est une question un peu large puis je me réfère encore à Michel Leblanc, justement qui était là mercredi, je pense, qui disait que d'ici 2 ans et demi le télétravail, tout ça, ça reviendrait probablement vers la normale dans les bureaux.

1200 Ce que j'aimerais savoir c'est comment vous voyez ça, vous, à moyen terme parce qu'on a beaucoup de projets de construction qui ont sans doute été planifiés avant la COVID-19.

1205 Est-ce qu'on va encore pouvoir voir le même rythme se poursuivre de construction ou est-ce qu'il y aurait un ralentissement justement étant donné le nombre important de locaux et d'espaces qui vont être disponibles?

**M. JEAN-MARC FOURNIER :**

1210 Bien en fait, vous faites surtout référence au télétravail, donc le télétravail c'est plus sur le bureau. Et ce qu'on voit chez nos membres en général, le bureau c'est le centre-ville, comme je le disais tantôt, qui a été affecté. En fait, là où le télétravail...

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

1215 Oui, je parle du centre-ville.

**M. JEAN-MARC FOURNIER :**

1220 Oui, pour le centre-ville, parce que sinon si on regarde plus à l'Est, plus à l'Ouest, Laval et Longueuil, le temps utilisé en télétravail, donc à la maison ou ailleurs que dans le bureau, est moins grand que lorsqu'on est au centre-ville. Au centre-ville, il est plus difficile d'attirer les travailleurs à y venir, entre autres pour des problèmes de mobilité. Et ce n'est pas de mobilité de transport collectif parce que le centre-ville est plutôt bien desservi en termes de transport collectif.

1225 Alors si la question est de dire est-ce qu'au centre-ville de Montréal on peut revoir à court terme l'équivalence de ce qu'il y a à Longueuil ou à Laval? J'aurais de la misère à évaluer le terme, est-ce que c'est court, est-ce que c'est moyen?

1230 Il me semble assez évident que le travail hybride va demeurer. En ce moment, on sent que c'est plutôt les mardis, mercredi, jeudi, je n'ai pas vraiment de données; on cherche à en avoir d'ailleurs. Ça va rester.

1235 Maintenant, il y a déjà une correction qui se fait en partie sur la superficie de pieds carrés. Vous savez que ça prend à peu près dix ans pour renouveler le parc de location.

**LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

1240 Oui.

**M. JEAN-MARC FOURNIER :**

1245 Alors il y a déjà une diminution dans le nombre de pieds carrés de bureau qui est sollicité. Pas autant qu'on peut imaginer parce qu'il y a beaucoup d'employeurs qui veulent développer des espaces attractifs. Donc, ils prennent plus de pieds carrés pour attirer le personnel chez eux.

1250 Alors conclusion, dans le bureau, je ne suis pas sûr qu'on va avoir un si grand problème de superficie, qu'il va y en avoir trop, qu'ils ne serviront plus à rien. Dans les classes C peut-être, mais encore. Les classes C ont l'avantage d'offrir des espaces de bureaux moins chers que le A, évidemment. Et puis il y a des entreprises qui n'ont pas les moyens d'être au centre-ville au prix du A, mais qui peuvent l'être au prix du C.

1255 Et il faut maintenir une diversité au centre-ville aussi. On parle de mixité en habitation, c'est une mixité dans tout. Elle est aussi, je dirais, dans l'écosystème économique et il faut s'assurer qu'il y a encore des places pour ça.

1260 Alors l'idée de conversion de bureaux en résidences c'est plutôt anecdotique. D'abord les bâtiments ne le permettent pas et si c'est au prix de perdre des espaces qui seront nécessaires pour assurer une vitalité économique au Centre-ville, il faudrait y penser deux fois.

**LE COMMISSAIRE CHARLES :**

1265 Et la densification entraîne nécessairement une amélioration, à mon avis, du cadre bâti et à tout le moins, c'est ce que je constate et on a des nouveaux quartiers, des quartiers qui sont plus beaux avec des infrastructures neuves, de beaux quartiers, de beaux trottoirs. Bref, on a l'impression et la perception que ça s'adresse à un profil de citoyens.

1270

Comment, selon vous, on pourrait faire pour que Montréal puisse demeurer une ville pour tous où on pourrait trouver, parce que vous venez de parler de mixité sociale. Comment s'assurer que dans ces nouveaux quartiers ça ne sera pas des quartiers éco-gentrifiés, mais des quartiers qui seront des quartiers pour tous les Montréalais?

1275

**M. JEAN-MARC FOURNIER :**

Bien la première chose c'est peut-être d'éviter d'antagoniser. La mixité c'est accueillir tout le monde. Alors dès le moment où on dit « il y en a une catégorie qui ont plus de moyens, puis ça, il ne faudrait pas les voir ». Il faudrait s'occuper de tout le monde, ceux qui n'ont pas de moyens et ceux qui en ont. La mixité c'est pour tout le monde. Ça, c'est le premier point. Essayons d'arrêter d'être en opposition puis d'essayer de faire une place pour tout le monde.

1280

Quelle est la difficulté pour ceux qui n'ont pas de moyens, voire pas de moyens du tout, c'est que les budgets ne sont pas à la hauteur. Le problème est pourtant là, il ne faut pas le nier. Puis on le voit encore plus avec la surchauffe immobilière.

1285

Alors c'est bien évident qu'au niveau du gouvernement du Québec et Ottawa, en plus les programmes ne sont pas cohérents avec les uns avec les autres, difficilement applicables partout. Et comme il n'y a pas de cible réellement sur quel est le besoin, bien t'as pas non plus d'obligation à atteindre des cibles que tu n'as pas établies.

1290

Alors forcément, il y a toute une façon de lire qu'est-ce qu'on a besoin? La SCHL vient d'identifier que pour assurer l'abordabilité, il faut doubler la cadence de production d'ici 2030. 2030 c'est après-demain, là. Et là on parle de logements publics et privés.

1295

Mais parlons des publics. Pour doubler la cadence et qu'il y ait une place à la mixité sociale dans tous les quartiers où on voudrait moins utiliser l'automobile, et bien il va falloir

1300 qu'il y ait du financement public qui le fait. Ce n'est pas plus compliqué que ça et les budgets ne sont pas à la hauteur. Ça, c'est la réponse à comment on fait une place pour tout le monde.

1305 Maintenant si vous avez dans un quartier la capacité d'avoir une offre à la hauteur de la demande, les appartements qui sont faits de haut niveau ne vont pas entraîner la hausse des autres logements parce que si vous êtes en équilibre entre l'offre et la demande, il n'y aura pas une propension à hausser.

1310 La diversité et la réponse entre l'offre et la demande et la capacité d'y répondre permettent de stabiliser l'abordabilité. C'est ce que dit la SCHL dans le projet ou en fait, dans les cibles qu'elle établit.

1315 Maintenant juste pour revenir parce que vous parlez de la densité; en fait tous les deux vous en avez parlé, je vais quand même en profiter pour dire que la densité n'est pas un vil mot.

1320 Si vous regardez la crise du logement et la crise climatique, vous devez avoir plus d'unités et il faut les faire dans des environnements où soit vous n'avez plus besoin d'utiliser votre auto ou lorsque vous en avez besoin, vous avez une alternative en transport collectif et en transport durable. L'avenir c'est celui-là.

1325 Quels moyens on va prendre pour s'assurer qu'il y ait une densité, donc un nombre de personnes suffisantes pour justifier des services de proximité publics et privés, des emplois à proximité et qui vont utiliser des transports collectifs qui vont justifier le transport collectif. Je vais prendre un exemple, je ne sais pas si j'ai encore le temps. Pas beaucoup?

**LA PRÉSIDENTE :**

1330

Pas beaucoup, mais allons-y.

**M. JEAN-MARC FOURNIER :**

1335

Je vais prendre un exemple qui va vous concerner. L'OCPM a étudié le PPU de Lachine-Est, un PPU qui établit : on veut faire un écoquartier, on envisage d'y mettre un tramway, il y a beaucoup d'échanges à la base, et tout ça amène une proposition.

1340

Je résume : 15 étages d'hauteur, de la décontamination, tout ça, il y a des facteurs économiques derrière tout ça.

L'OCPM écoute et en arrive à la conclusion que ça prend 8 étages. À 8 étages, vous n'aurez pas la densité pour avoir le tramway.

1345

Je me pose la question « Comment c'est encore possible d'arriver à une recommandation qui fait en sorte qu'il n'y aura pas l'écoquartier que pourtant tout le monde veut avoir »?

1350

Évidemment, on peut imaginer que la hauteur devient un élément qui fait peur, mais la hauteur avec des architectes et des urbanistes, ils vont vous dire qu'il y a des moyens de les insérer lorsqu'on dégage de l'espace au sol, lorsque tout n'est pas de la même hauteur, lorsqu'il y a une variété.

1355

Tout ça est possible et peut-être que c'est... puisqu'il ne reste pas beaucoup de temps, c'est l'appel que je ferais en conclusion.

1360

Sortons de nos préjugés préalables et disons-nous comment on va arriver à se bâtir des quartiers où les gens vont pouvoir éviter d'utiliser leur véhicule et s'ils ont à l'utiliser, qu'ils soient suffisamment nombreux pour justifier le transport collectif qui est onéreux. Alors comment on va y arriver?

1365

Et dans certains cas, pas partout, dans certains cas il y aura des hauteurs, à certains endroits ça va être beaucoup moins et surtout essayons d'avoir une diversité.

Le Bridge-Bonaventure à l'entrée du centre-ville, c'est le centre-ville. Je veux dire c'est très... Le potentiel d'y aller avec une certaine hauteur est tout à fait là; c'est moins vrai dans d'autres quartiers.

1370

On peut avoir une densité viable qui permet de soutenir des services de proximité pour des quartiers de l'avenir sans que ça soit toujours vu comme étant des tours de 40 étages.

**LA PRÉSIDENTE :**

1375

Merci. Dernière question qui va exiger une réponse courte.

**M. JEAN-MARC FOURNIER :**

1380

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1385

Avec les changements climatiques, on interpelle tout le monde pour changer ses façons de faire, ses façons de vivre, arrêter l'autosolo, bon on en a tous et chaque secteur d'emplois va se reposer la question.



Or, la construction comme telle est source d'émissions de GES et je me demandais si dans votre institut avec vos membres, on commence à penser à revoir les procédés de construction, l'élimination des déchets?

1390 Est-ce que l'Industrie est prête à faire un bout pour les changements climatiques?

**M. JEAN-MARC FOURNIER :**

1395 D'abord la question se pose plus pour le bâti et ce qui est déjà bâti que pour les nouvelles constructions à cause des nombreux codes qui existent et qui forcent de toute façon à se mettre à jour.

1400 Mais au-delà de ça, vous savez que les milieux économiques vibrent au son de trois lettres « ESG » et c'est présent dans à peu près toutes les conférences et chaque entreprise vient démontrer ce qu'elle fait en termes d'inclusion, en termes d'aspect environnemental. Cette préoccupation, elle est très, très présente. Il y a des entreprises qui sont à l'avant-scène et je vous dirais que la tendance, elle est lancée.

1405 Honnêtement, pour les constructions à venir, ce n'est pas tellement là qu'est la question. La question c'est « comment on fait pour réduire l'empreinte carbone de ce qui est déjà le parc actuel.

1410 Et encore là, il y a beaucoup d'initiatives, beaucoup d'appuis d'ailleurs qui existent de différents modes de financement. La finance elle-même a pris le virage ESG, alors tout le monde doit en tenir compte.

Là où le bas blesse, je vous dirais, c'est qu'à juste titre les autorités demandent qu'il y ait une réduction de l'empreinte carbone du bâti; c'est tout à fait normal. Mais plutôt que de donner un coup de bâton, on devrait donner un coup de main.

1415 Et quand vous faites dans votre parc immobilier, vous faites ces transformations-là, bien de un, ça coûte des sous et en plus vous le repayez avec des taxes municipales sur le foncier, qui à chaque année augmentent.

1420 Alors est-ce que pour une période de dix ans on pourrait éviter la mise au rôle de la valeur ajoutée parce qu'on a fait des gestes de décarbonisation? Est-ce ce que c'est une détaxation pour ces fins-là?

1425 La formule, tout le monde peut aller la chercher, mais je crois que s'il y avait une reconnaissance... T'sais, on donne des subventions à des compagnies aériennes pour que leurs moteurs soient plus performants.

1430 Ce serait, me semble-t-il, un minimum pour la planète, la contribution, de dire « pour une période de temps, on ne va pas imposer la valeur verte que vous avez mis dans votre bâtiment ».

1435 Donc, pour répondre à votre question, on a déjà des propositions dans ce sens-là, supportées par nos membres.

**LA PRÉSIDENTE :**

1435 D'accord. Merci beaucoup, Monsieur Fournier.

**M. JEAN-MARC FOURNIER :**

1440 Merci beaucoup.

---