

LA PRÉSIDENTE :

510 Merci beaucoup. C'est tout le temps qu'on avait pour vous. Merci d'avoir pris le temps de
venir discuter avec vous.

M. MATHIEU CORRIVEAU :

515 Oui. Avec plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

520 Bonne fin de journée.

**M. ANDRÉAS LOUIS ET Mme MARION MOREL
GRAMÉ**

525 Alors, maintenant, j'invite Andréas Louis et Marion Morel.

Alors, bienvenue.

530 **Mme MARION MOREL :**

Merci.

M. ANDRÉAS LOUIS :

535 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

540 Merci beaucoup de venir le temps de venir discuter avec nous. Je vous rappelle, bien sûr, que vous avez 10 minutes. Avez-vous besoin que je vous fasse un petit signe lorsqu'il reste deux minutes?

Mme MARION MOREL :

545 Hum, hum.

M. ANDRÉAS LOUIS :

550 Éventuellement, oui.

LA PRÉSIDENTE :

555 D'accord. Alors, je le ferai avec plaisir. Donc, nous vous écoutons.

M. ANDRÉAS LOUIS :

560 Merci. Merci de l'organisation, déjà, de l'OCPM, puis de tout le travail qui a été fait sur le PPU. Le GRAME voulait déjà saluer tout ça. Donc, le GRAME, c'est un OBL en...

LA PRÉSIDENTE :

Pouvez-vous parler un peu plus fort, s'il vous plaît?

565 **M. ANDRÉAS LOUIS :**

Le GRAME, c'est un OBL...

LA PRÉSIDENTE :

570 Voilà.

M. ANDRÉAS LOUIS :

575 ... en environnement qui agit depuis une trentaine d'années à Lachine, qui est très actif, qui a déjà participé à la première consultation sur le PPU de Lachine-Est.

580 Nous, l'axe qu'on a repris, bien, qui vient un peu faire l'écho avec la présentation juste avant, c'est qu'on a un objectif, j'ai mis parmi d'autres parce qu'il y en a d'autres, mais en tout cas, il y a un objectif qui est quand même commun, qui est approuvé et qui est non négociable, entre guillemets, c'est la carboneutralité en 2050.

 Et ça tombe bien, parce que Lachine-Est, c'est un quartier qui va être achevé à peu près d'ici 2050, et qui, donc, va perdurer pour au moins un siècle d'ici là.

585 Donc, ça, ça veut dire que le quartier de Lachine-Est, il a un devoir de compatibilité avec un monde carboneutre, il doit être un écoquartier carboneutre, et ça tombe bien aussi parce qu'on bâtit un quartier de A à Z, et ça, c'est vraiment une occasion unique dans un contexte urbain comme une ville de Montréal déjà majoritairement construite. Donc, c'est une opportunité à ne pas rater.

590 Et ensuite, pour notre approche, pour tout le reste du rapport, on s'est appuyés sur les recommandations du GIEC, et plus récemment du Comité consultatif sur les changements climatiques qui a publié un rapport en début de semaine sur l'aménagement urbain du territoire, et avec l'approche réduire, transférer puis améliorer.

595 Donc, premièrement, sur la partie de la mobilité. Donc, toujours avec cette approche-là d'éviter, transférer puis réduire, la première chose à faire, c'est d'éviter le plus possible tous les déplacements longs ou en véhicule parce qu'on sait très bien tout ce que le système de dépendance

à l'auto solo peut causer comme problèmes, et, en fait, collectivement, on n'a aucun intérêt à bâtir un quartier qui nous rende dépendants de l'auto solo.

600

Donc, notre première recommandation, ce serait de faire un plan local de déplacement à l'image de certains arrondissements qui l'ont déjà fait, et puis ça pourrait être fait de manière consultée pour qu'il y ait le plus de parties prenantes qui puissent donner leur avis sur ce que devraient être les déplacements au sein du quartier.

605

Ensuite, on a remarqué que la densité avait été doublée par rapport au seuil minimal du PMAD. Ce n'est pas quelque chose de négatif, absolument pas, c'est même très bénéfique pour les transports collectifs, les transports actifs et le dynamisme du quartier.

610

Par contre, nous, on estimait qu'il pouvait y avoir un manque d'emplois, d'écoles et de services de façon générale par rapport à cette densité qui a été doublée.

615

Et donc, ça, ça va créer des déplacements à l'extérieur du quartier. Soit il faut renforcer les emplois, écoles et services au sein du quartier, soit il faut les mettre en lien avec les quartiers avoisinants.

620

Et puis ça, ça fait le lien avec notre deuxième section : il faut ensuite que ces déplacements qui vont être créés, il faut le plus possible qu'ils soient faits avec des transports collectifs ou actifs.

625

Donc, ça, c'est une condition, on va dire, une condition presque obligatoire du développement Lachine-Est, c'est un réseau structurant de transport collectif et actif, donc le tramway qui a déjà été appuyé par plusieurs études au sein de Lachine pour... comme transport collectif structurant, et puis aussi, bon nombre de transports actifs qui ont été plutôt bien représentés dans le PPU pour le coup.

Et ensuite, nous, on voulait aller plus loin avec deux autres types de recommandations plus en amont, par exemple avec des stratégies de commercialisation. Donc, les promoteurs pourraient

630 essayer de vendre ce quartier comme un quartier sans voiture, on va dire. Pas forcément sans
voiture, mais en tout cas, avec très peu de voitures pour essayer d'aller chercher des résidents qui
ne voudraient pas de voiture ou très peu, et donc, déjà, ça pourrait enlever une demande de
déplacements en véhicule.

635 On pourrait mettre en place aussi des choses comme les applications mobilité au sein du
quartier pour faciliter la connaissance des transports actifs et collectifs ou une carte de récompense
à l'utilisation des transports collectifs et actifs.

640 Et puis finalement, l'écofiscalité. Ce que je disais avant, c'est que le réseau structurant, en
fait, il est vraiment une condition du développement de Lachine, c'est-à-dire que s'il n'est pas en
place ou s'il n'est pas assez... s'il n'est pas développé ou s'il n'est pas assez performant, c'est
vraiment une contrainte au développement du quartier, c'est-à-dire qu'éventuellement, des
logements pourraient ne pas être construits s'il n'y a pas un réseau structurant de transport collectif
parce que ça pourrait faire saturer le quartier en nombre de résidents ou en manque de services et
d'emplois.

645 Et puis finalement, il va, de toute façon, rester des déplacements en véhicule. Donc là, le
but, c'est d'améliorer tous ces déplacements motorisés, donc avec des services d'autopartage et
de covoiturage entre résidents. Et autopartage, c'est type Communauto, par exemple, donc des
plateformes qui devaient être pensées et mises en place avant le... enfin, dès le début de
l'implantation du quartier.

650 Et puis pour les stationnements, le GRAME salue vraiment le fait qu'il y a une norme de
stationnement maximal qui a été mise en place. Si on veut réduire encore plus cette norme de
stationnement, il faut se baser sur les stationnements mutualisés le plus possible, qui peuvent
permettre de réduire ça, éventuellement payants, aussi, pour les entreprises.

655 Et puis dans un écoquartier qui doit être carboneutre en 2050, ça, ça veut dire que,
forcément, il n'y a que des véhicules électriques qui doivent circuler dans le quartier. Donc, en 2050,

100 % des stationnements devraient avoir, comment dire, les infrastructures pour recharger des véhicules électriques.

660

Ensuite, des mesures d'apaisement que je ne vais pas forcément détailler, et sinon, notre dernier point sur la mobilité, c'était de ne pas oublier le transport de marchandises, qui est quasiment absent, malheureusement, du PPU. Il y a des projets de vélo-cargo qui sont mis en place de plus en plus, maintenant, à Montréal, dans le centre-ville, surtout. Donc, un nouveau quartier, c'est vraiment l'occasion de les développer.

665

Et finalement, si un tramway est choisi pour le transport collectif structurant, ce serait vraiment une occasion à ne pas manquer de l'utiliser pour faire du transport de marchandises, donc avec le tram-cargo.

670

Mme MARION MOREL :

Maintenant, on va aborder le thème de bâtiments durables et quartier durable. Et le premier objectif, donc, de ce volet, ça va être d'atteindre un bilan énergétique optimal et de réduire nos émissions de gaz à effet de serre dans, toujours, ce même but d'atteindre la carboneutralité en 2050.

675

Ces objectifs...

680

LA PRÉSIDENTE :

Pouvez-vous penser à parler un peu plus fort, s'il vous plaît?

Mme MARION MOREL :

685

Pardon. Excusez-moi.

LA PRÉSIDENTE :

690 Merci.

Mme MARION MOREL :

695 Pour atteindre ces objectifs, on a besoin de critères ambitieux et concrets, et d'un cadre que peuvent nous donner des certifications qui existent déjà en attendant, peut-être, une charte montréalaise des écoquartiers.

700 C'est pour ça qu'on recommande que toutes les nouvelles constructions de ce secteur soient certifiées bâtiment net zéro, c'est-à-dire qu'il soit attesté qu'elles ne produisent pas plus... qu'elles ne consomment pas plus d'énergie qu'elles n'en produisent, et si ce n'est pas possible, d'obtenir des certifications Novoclimat 2.0 ou LEED.

705 Ces certifications, on les obtient forcément par une élimination des combustibles fossiles qui sont vraiment en voie de disparaître, et par conséquent, d'utilisation de sources d'énergies renouvelables alternatives, donc la géothermique a déjà été inventée, le solaire et, pourquoi pas, un système de boucle énergétique.

710 On va ensuite aborder le thème de conception durable et de construction, qui passent tout d'abord par une gestion optimale des matériaux et des ressources, le réemploi de matériaux, le recyclage des matériaux biosourcés, mais aussi l'importation de toits écologiques, des toits verts, notamment, qui drainent et qui régulent la température des bâtiments. On recommande que ces toits soient vraiment majeurs dans la construction de Lachine-Est, et donc que chaque bâtiment puisse accueillir une telle structure.

715 Toujours pour les mêmes bénéfices, un coefficient de biotope par surface minimal doit être fixé, et nous pensons qu'un seuil de 60 % pour les zones résidentielles et 30 % pour toutes les autres zones bâties sont des seuils convenables.

720 Pour ce qui est la gestion durable des matières résiduelles, nous pensons, tout d'abord, que ça passe par une réduction à la source, donc une incitation aux résidents de partager et de mutualiser leurs biens.

725 Et parmi toutes les solutions qu'on connaît déjà et qui sont mentionnées dans le PPU, en tant que... pour ce qui est de la gestion, l'une nous a particulièrement séduits, et c'est celle de collecte pneumatique souterraine, qui est, certes compliquée à mettre en place, mais qui est vraiment innovante et qui permettrait de vraiment réduire les gaz à effet de serre.

730 Pour ce qui est de la gestion durable de l'eau, tout d'abord, à l'échelle du quartier, comme on l'a dit précédemment, le verdissement va vraiment aider à drainer, mais aussi à traiter l'eau des ruissellements. Et pourquoi ne pas implanter des infrastructures comme le *Water Square* qu'on peut déjà observer sur le Plateau-Mont-Royal.

735 À l'échelle des bâtiments, on va recommander de retenir au moins 25 % des eaux usées et pluviales pour les réutiliser sur place pour remplacer l'eau potable notamment utilisée pour les toilettes, et économiser ainsi 40 % d'eau potable.

Maintenant, pour le volet verdissement...

LA PRÉSIDENTE :

740 Je vais vous... je dois vous dire que vous avez déjà dépassé votre 10 minutes. Donc, je vais vous donner deux minutes pour résumer tout le reste.

Mme MARION MOREL :

745 O.K. Excusez-nous.

Donc, les deux premiers... les deux principaux objectifs pour ce volet, ça va être l'augmentation de l'indice canopée, qui est proche de 10 %. Il va falloir l'augmenter à 25 %, principalement.

750 Et pour la biodiversité, donc, toujours cette vision de verdissement, multiplier les petits espaces verts, les connecter entre eux et augmenter la résilience en implantant des zones sauvages.

M. ANDRÉAS LOUIS :

755 Il nous reste juste une... enfin, deux diapositives que je vais faire très brièvement.

Même si on atteint la carboneutralité, il faudra s'adapter de toute manière au climat futur qui va changer. Donc, ça, ça passe par la lutte face aux îlots de chaleur urbains, donc végétalisation, perméabilité des sols ou des albédos plus... des matériaux plus blancs.

760 Et finalement, toutes ces mesures de verdissement vont peut-être amener à l'écogentrification, qu'il faudra éviter. Donc, pour ça, il faut mettre des normes minimales de logements sociaux et abordables de 20 %.

765 Et notre toute dernière diapositive qui fait écho, aussi, avec la présentation d'avant, c'est qu'avoir des objectifs chiffrables et chiffrés, c'est au moins une nécessité pour voir si on remplit vraiment les critères d'un écoquartier ou pas, puis en plus, ça peut nous permettre de suivre ensuite ces critères dans le temps.

770 Donc, on pourrait appliquer un label déjà existant ou, au moins, s'en inspirer, donc par exemple, en France, celui français ou celui américain.

775 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

780 **Mme MARION MOREL :**

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

785

Ce n'est pas drôle, hein, 10 minutes, on doit vraiment... mais rassurez-vous, nous avons quand même bien lu votre document et nous avons quelques petites questions, essayez d'y aller rapidement. Juste, d'abord, une question très générale : vous l'appuyez, le projet de PPU de l'écoquartier? Est-ce que vous diriez que vous l'appuyez?

790

Mme MARION MOREL :

Bien, dans...

795 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous êtes en faveur?

800 **Mme MARION MOREL :**

Dans l'ensemble, les projets et les objectifs marqués dans le PPU nous plaisent et nous... on soutient. Bien sûr.

805

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Et qu'est-ce qui est le plus important pour vous et... question à deux volets : qu'est-ce qui est le plus important pour vous et quelle serait la priorité d'ajustement?

810

M. ANDRÉAS LOUIS :

Si on se place dans, comment dire, dans l'objectif d'urgence climatique, si on fait un inventaire de gaz à effet serre dans le quartier, c'est très simple. Il y a deux sources qui sont quasiment à égalité : c'est les voitures et les bâtiments.

815

Donc, les bâtiments, comme il y a une nouvelle norme qui va être appliquée, de devoir, comment dire, éliminer les combustibles fossiles, c'est quasiment quelque chose qui va être éliminé, qui ne va plus exister, cette source-là.

820

Donc, c'est dire que la priorité, c'est vraiment sur les... la mobilité de façon générale, puis en particulier, l'auto solo.

LA PRÉSIDENTE :

825

Parfait. Et dans le document que vous nous avez soumis, vous parlez, à la recommandation numéro 6, évidemment, de solutions multiples et variées pour le transport. Et donc : « [...] le développement d'un transport [...] structurant qui se doit d'être un tramway en priorité. » Pourquoi « un tramway en priorité »?

830

M. ANDRÉAS LOUIS :

Parce que la différence d'une ligne de bus, c'est une infrastructure qu'on construit, et donc qu'on va devoir rentabiliser et qui est sur place. Une ligne de bus, on peut l'enlever d'une année sur

835 l'autre, alors qu'un tramway, à partir du moment où il est installé, on doit l'entretenir, on doit le rentabiliser, et c'est vraiment structurant à ce niveau-là.

840 En plus de ça, il y a déjà une emprise de tramway historique à Lachine, ça a été appuyé par plusieurs études qu'on a mises dans nos sources, qui ont été faites par le GRAME, par Imagine Lachine-Est, et caetera.

LA PRÉSIDENTE :

845 Et est-ce que ce sera suffisant, le tramway?

M. ANDRÉAS LOUIS :

850 Absolument pas. C'est pour ça qu'on parle d'un réseau structurant et, en fait, on insiste plus sur le côté réseau structurant que transport collectif. Il faut qu'il y ait des alternatives vers toutes les directions, donc pas uniquement dans le centre-ville. Il faut aussi qu'il y ait des liens vers les quartiers avoisinants. Donc, c'est une des conditions principales, mais ce n'est absolument pas la seule.

LA PRÉSIDENTE :

855 Et à quoi pensez-vous comme alternative le plus spontanément possible?

M. ANDRÉAS LOUIS :

860 Bien, on a évoqué, par exemple, des navettes électriques autonomes qui pourraient être développées au sein du quartier. Et sinon, ça pourrait être tout simplement... bien, à très court terme, ça peut être le renforcement des alternatives déjà existantes, donc un renforcement des bus et éventuellement des trains.

865 Et à plus long terme, bien, ces bus devront être hybrides ou électriques. Ça, c'est sûr et certain.

LA PRÉSIDENTE :

870 En parlant du train, en fait, on entend beaucoup parler de la gare du canal, la gare du canal qui est là, théoriquement, de manière temporaire. Beaucoup souhaitent qu'elle soit permanente, mais en même temps, on ne nous parle jamais, jamais, jamais de discussions pour utiliser la voie ferrée du Canadien Pacifique. Quelle est votre opinion là-dessus?

875 **M. ANDRÉAS LOUIS :**

Sincèrement, là-dessus, j'avoue que je n'ai pas d'opinion parce qu'on n'a pas assez étudié ce côté-là. Je ne pourrais pas vous répondre.

880 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Une dernière question avant de passer la parole à ma collègue. Concernant la décontamination des sols, vous parlez de phytoremédiation. Évidemment, je suis moins spécialiste que vous, mais en fonction de ce que je sais, c'est très, très long.

885

Mme MARION MOREL :

C'est une méthode qu'on a trouvée, qui nous semble bonne. Pourtant, on n'a pas... personnellement, je n'ai pas les connaissances nécessaires à ce sujet-là pour plus vous en parler.
890 C'est vrai que peut-être pour ce projet-là, c'est peut-être un petit peu trop sur le long terme, mais c'est un moyen qu'on voulait quand même appuyer.

895 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Très bien. Merci beaucoup.

– Luba.

900 **LA COMMISSAIRE :**

Quand vous parlez de carboneutralité, vous avez de la boucle énergétique, alors peut-être que je vais vous poser un peu la question comment ça fonctionne, mais vous reconnaissez aussi que les solutions que vous proposez peuvent facilement être... paraître fort coûteuses.

905

Une des choses que vous proposez, c'est des outils fiscaux. Peut-être, vous pourriez élaborer un peu. D'un côté, j'aimerais connaître un petit mieux, comprendre un peu mieux comment cette boucle ou les boucles énergétiques pourraient fonctionner – qui les gère, qui est propriétaire – et l'autre, quels genres d'outils vous proposez? C'est quoi, ces outils fiscaux, qui pourraient être mis en place, qu'on pourrait mettre en place?

910

Mme MARION MOREL :

Alors, pour les boucles énergétiques, c'est des systèmes qu'on retrouve déjà, comme on l'a dit précédemment, dans plusieurs villes et quartiers avoisinants, notamment à Ottawa, avec le quartier Zibi, qui va, lui, utiliser la chaleur qui sort d'une usine, donc l'activité industrielle.

915

C'est pour ça qu'on a voulu l'appuyer, c'est parce qu'il nous semblait envisageable pour ce secteur-là d'utiliser, donc, des sources de chaleur externe, comme des usines ou des activités industrielles, mais ça peut être aussi la chaleur dégagée des eaux grises, des égouts.

920

Donc, ça peut vraiment prendre sa source à plusieurs niveaux différents et la boucle peut vraiment prendre un aspect différent à ce niveau-là, et c'est pourquoi on n'a pas forcément réfléchi

925 en détail à quelle source d'énergie, quelle source de chaleur serait utilisée, mais voilà, ça va beaucoup dépendre de ceci.

930 Et pour ce qui est d'à qui cela va appartenir, il y a forcément une discussion qui doit se mettre en place avec Hydro-Québec pour voir comment on peut redistribuer cette énergie, mais voilà : ce n'est pas des choses qu'on a encore forcément réfléchi en détail.

LA COMMISSAIRE :

Et les outils, la façon... comment est-ce que le financement...

935 **M. ANDRÉAS LOUIS :**

Sur les outils fiscaux?

LA COMMISSAIRE :

940 Les outils fiscaux que vous proposez, ça serait quoi? Est-ce qu'il y a des exemples?

M. ANDRÉAS LOUIS :

945 Oui. Par exemple, il y a le principe des en-lieux de stationnement, c'est-à-dire que les promoteurs, aujourd'hui, doivent payer une case de... enfin, payer la construction de cases de stationnement en souterrain.

950 Et donc, un en-lieu de stationnement, c'est qu'au lieu de construire ces cases de stationnement là, ils vont économiser cette construction qui ne va pas avoir lieu et ils vont mettre une partie de cet argent-là dans une sorte de financement qui, ensuite, va être redistribué aux résidents pour leur faire des remises sur leur carte de transport collectif ou sur un service d'autopartage.

955 Et donc, ça, ça veut dire que le promoteur, finalement, n'a pas à déboursé une somme
moindre par rapport à ce qu'il devait dépenser initialement, tout autant que le résident a un
appartement qui lui revient moins cher vu qu'il n'a pas de place de stationnement, et en plus de ça,
a une remise sur ses transports collectifs ou autres.

LA COMMISSAIRE :

960

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

965

C'est ce que vous appelez le « en-lieu de stationnement », c'est ça?

M. ANDRÉAS LOUIS :

970

Exactement, oui.

LA PRÉSIDENTE :

975

Et est-ce que ça s'applique à tous les types d'immeubles, par exemple un immeuble où il y
a à la fois du privé, du social, du abordable? Est-ce que c'est le même principe?

M. ANDRÉAS LOUIS :

980

Je ne pourrais pas vous répondre en détail, mais ça s'applique surtout sur les... à partir du
moment où il y a un stationnement souterrain, parce que c'est là où ça coûte le plus cher, et... je
ne pourrais pas vous répondre plus que ça.

LA PRÉSIDENTE :

985

O.K. Merci beaucoup.

– Arlindo?

LE COMMISSAIRE :

990

Je voudrais dire, dans un mémoire aussi... je dirais aussi dense, aussi riche que le vôtre, il est impossible de relever ici, nous n'avons pas le temps de relever ici différents aspects, mais il y en a un qui m'a interpellé, je vous laisse deviner pourquoi, c'est la question de la nécessité d'avoir une mixité générationnelle. À part la mixité sociale, et caetera. Comment... qu'est-ce qu'on doit faire pour s'assurer d'avoir cette mixité générationnelle, donc qu'il y ait des aînés?

995

Mme MARION MOREL :

Alors, ce n'était pas... c'était plus dans... de pouvoir accueillir toute génération qu'on a émis cette recommandation. Donc, ça passe par l'implantation de services pour les aînés, de mobilier urbain pour les aînés, de, je n'ai pas le terme précis, mais de logements pour les aînés. Pas forcément avoir une mixité, mais pouvoir accueillir ces personnes-là sans problème. C'était plus ça, notre point. C'est ça.

1000

LE COMMISSAIRE :

1005

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

1010

La capacité d'accueil. O.K.

LE COMMISSAIRE :

1015

Ça va.

LA PRÉSIDENTE :

1020

Ça va?

– Vous avez été extrêmement efficace avec nos questions.

– Alors, est-ce que tu as une dernière question?

LA COMMISSAIRE :

1025

Non, ça va. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1030

Alors, moi, j'en avais une que j'avais gardée quand même. Alors, comme il me reste deux minutes, une de vos recommandations, c'est de : « *S'assurer que les terrains soient décontaminés en privilégiant des moyens in situ et écoresponsables avant la construction des projets, et garantir une transparence vis-à-vis des propriétaires, futurs propriétaires et autorités publiques [...]* ». Comment on fait pour assurer ça, une transparence?

1035

Mme MARION MOREL :

1040

Eh bien, ne pas... vérifier si le terrain est contaminé, et dans le cas d'un achat ou d'une transmission de propriété, toujours être transparent par rapport à cette contamination, si elle existe, pour pouvoir procéder à une décontamination.

LA PRÉSIDENTE :

1045

Mais on compte sur qui pour faire ça?

Mme MARION MOREL :

1050

Les promoteurs, les constructeurs, j'imagine.

LA PRÉSIDENTE :

1055

O.K. Très bien. Merci beaucoup, beaucoup, beaucoup d'avoir pris le temps de venir discuter avec nous.

M. ANDRÉAS LOUIS :

1060

Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

Je sais qu'on vous a pressés, mais c'est la règle, 10 minutes, 10 minutes.

1065

Mme MARION MOREL :

Pas de problème. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1070

Alors, merci. Bonne fin de journée.

M. ANDRÉAS LOUIS :

1075

Merci.

LA COMMISSAIRE :

1080

Merci.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE
Imagine Lachine-Est

1085

LA PRÉSIDENTE :

Alors, j'invite maintenant Jean-François Lefebvre.

1090

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Donc, quand vous voudrez.

LA PRÉSIDENTE :

1095

Alors, je vous rappelle les règles : 10 minutes, bien sûr. Avez-vous besoin que je vous fasse un petit signe?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1100

Non, j'ai un chronomètre qui est parti.