

**Mmes LUCIE BLAZKOWSKI, ÉLODIE BRUNELLE, MICHAËLLE RENEALT,  
M. LOUIS LAROCHELLE-LALONDE**  
**Groupe étudiant**

---

440

**LA PRÉSIDENTE :**

445

Alors, bonsoir, bienvenue.

D'abord, je vais vous demander de vous présenter, s'il vous plaît, pour les fins de l'enregistrement. Et, est-ce que vous avez — vous vous êtes donné un nom de groupe ou moi, j'ai « groupe étudiant ». Alors?

450

**Mme ÉLODIE BRUNELLE :**

Non, c'est correct.

455

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est correct?

460

**Mme ÉLODIE BRUNELLE :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

465

Alors, je commence avec vous, même si normalement, les dames sont en premier, mais allez-y.

**M. LOUIS LAROCHELLE-LALONDE :**

470           Alors, mon nom c'est Louis Larochelle-Lalonde.

**Mme ÉLODIE BRUNELLE :**

475           Moi, c'est Élodie Brunelle.

**Mme MICHAËLLE RENEULT :**

              Moi, c'est Michaëlle Reneault.

480           **Mme LUCIE BLAZKOWSKI :**

              Lucie Blazkowski.

**LA PRÉSIDENTE :**

485           Alors, bienvenue, encore une fois, à tous les quatre. Vous avez, vous le savez probablement, vous avez dix minutes pour votre présentation. Après quoi, les commissaires disposeront également de dix minutes pour discuter avec vous.

490           Et avez-vous besoin que je vous informe quelques minutes avant la fin pour que vous puissiez conclure ou?

**Mme ÉLODIE BRUNELLE :**

495           Oui, s'il vous plaît.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous ferai un petit signe deux minutes avant la fin, c'est bon?

500

**Mme MICHAËLLE RENEULT :**

Oui, parfait.

505

**Mme ÉLODIE BRUNELLE :**

Parfait.

510

**Mme LUCIE BLAZKOWSKI :**

Parfait.

**LA PRÉSIDENTE :**

515

Alors, à vous la parole.

**Mme ÉLODIE BRUNELLE :**

520

Bonjour. Nous sommes un groupe d'étudiants et d'étudiantes en bac à l'urbanisme, à l'UQAM et nous venons appuyer la pertinence de l'interconnectivité entre les réseaux cyclables et les réseaux de transport collectif, dans un objectif de transition écologique pour une ville plus résiliente et accessible.

525

Nous proposons des solutions qui répondent aux objectifs du Plan d'urbanisme de Montréal, notamment en termes de carboneutralité et d'accessibilité.

Selon l'enquête Origine-Destination 2018 de la RTM, dans la région métropolitaine de Montréal, les transports collectifs sont en majorité utilisés en combinaison avec la voiture.

530 Afin d'accroître l'utilisation du vélo comme mode de transport, nous proposons d'adapter le transport collectif au transport du vélo afin de favoriser un cocktail de transports.

Ce concept, présenté par Vélo Québec et Équiterre, propose de combiner mode de transport collectif et cycliste permettant de rejoindre le dernier kilomètre.

535 Ce qu'on appelle le dernier kilomètre, expliqué par Vélo Québec, encore une fois, ça se peut que le premier et le dernier kilomètre d'un trajet puissent s'effectuer en vélo lorsque l'intermodalité entre les réseaux de transports collectifs et les réseaux cyclables est bien conjuguée.

540 Donc, par exemple, ça permettrait à un cycliste de pouvoir contourner un obstacle physique important, comme une côte ou un chemin de fer, par exemple et de finir son trajet en vélo. Donc, par exemple, prendre le vélo, prendre le bus, puis prendre le vélo.

545 C'est une solution qui s'avère moins coûteuse que certaines alternatives qui impliquent de grosses infrastructures. De plus, l'inclusion du vélo à bord des trains de banlieue et du métro est une solution efficace pour offrir un accès complémentaire aux cyclistes.

550 Nous soulignons le projet pilote de la STM qui permet le transport des bicyclettes dans les wagons, en dehors des heures de pointe, nous pensons qu'il devrait s'inscrire à long terme, dans les règlements de la compagnie.

555 De plus, les rampes ou glissoires à vélo comme on voit sur la photo, ici, sont des dispositifs légers qui permettent aux cyclistes de monter et descendre les escaliers sans devoir porter leur vélo. Donc, c'est plus facile.

560 Déjà présentes dans deux stations, à Montréal, ou au Stade olympique, à l'Université de Montréal, par exemple. Ce sont des outils qui facilitent l'accès pour tous les usagers. On peut penser, notamment, aux personnes plus âgées.

Ça s'inscrit donc dans le développement de l'inclusivité du parcours cycliste et ces installations sont, encore une fois, peu coûteuses et elles nécessitent peu d'entretien.

565 Présentement, il y a 27 stations de métro qui comportent des ascenseurs et c'est donc seulement 40 % du réseau du métro qui permet un accès facile au quai avec un vélo.

Nous proposons d'ajouter des glissoires à vélo dans toutes les stations pour promouvoir l'accès inclusif au réseau avec un vélo.

570 Ensuite, le réseau d'autobus, sur l'Île de Montréal, pourrait être un acteur majeur dans la mise en place de la favorisation du cocktail transport.

575 Ajouter un support à vélo qui peut contenir deux bicyclettes sur les autobus permet la conciliation des déplacements en autobus et en vélo. Et cette pratique est de plus en plus populaire dans les grandes villes, à travers le monde, mais aussi au Québec. On peut penser notamment à Lévis, à Gatineau et à la Ville de Québec.

580 Donc, en ciblant des lignes prioritaires qui desservent des zones d'habitation ou des zones importantes, l'ajout de supports à vélo permettrait de faciliter le cocktail transport afin de soutenir l'usage du vélo au quotidien, en toute saison, comme le veut l'objectif 1.3 du Plan d'urbanisme de Montréal.

**Mme MICHAËLLE RENEULT :**

585 Ensuite, selon la carte de vision 2050 du réseau de transport collectif structurant, il y a  
près de 184 kilomètres de lignes de tramway qui vont être créés pour la Ville de Montréal. Ce  
projet ambitieux viendrait améliorer l'étendue du réseau du transport collectif en desservant  
des quartiers qui ont longtemps été oubliés par les décideurs.

590 Par exemple, la Zone Est et le projet du Grand Sud-Ouest sont des secteurs à  
prioriser en matière d'intermodalité. Il est donc impératif de penser le cocktail transport dès  
l'étape de la planification de cette nouvelle infrastructure afin de faciliter son implantation et  
d'en minimiser les coûts.

595 Pour planifier le futur tramway de Montréal, on peut notamment s'inspirer du projet du  
tramway de Québec, selon le tracé qui précède le plan cité de la CDPQ Infra.

600 En effet, le plan proposait un endroit désigné aux vélos, dans chaque rame de  
tramway ainsi que 29 stations du réseau connectées au réseau cyclable local et 9 stations  
comprenant 400 places de stationnement sécurisé.

Puis ensuite, les gares à vélo sont des infrastructures à prioriser lorsqu'on planifie  
l'intermodalité dans la ville. Elle offre une solution directe, sécuritaire et efficace pour favoriser  
le cocktail transport.

605 À Montréal, présentement, on retrouve seulement deux stationnements pour vélo  
reliés au réseau de métro, soit à la station Saint-Laurent et à la station Lionel-Groulx. Et celui  
de la station Saint-Laurent n'est pas sécurisé.

610 Les arrondissements satellites ou excentrés tels que Lachine, LaSalle, Ville Saint-Laurent ou Côte-Saint-Luc pourraient grandement bénéficier de l'installation des gares à vélo afin de combler le premier et le dernier kilomètre des usagers.

615 À Amsterdam, c'est une gare à vélo sous-marine qui a été construite adjacente à une des stations de train majeures de la ville. Comme on peut le voir sur le PowerPoint. Elle peut accueillir près de 7 000 vélos.

620 Ce modèle se démarque par son système de surveillance accru et protège les vélos des intempéries. De plus, dans une optique de densification du territoire, ces gares permettent de libérer l'espace du sol de façon efficace.

625 Puis, finalement, il est possible aussi d'extraire un revenu avec ces gares à vélo. Amsterdam utilise un système similaire à celui des bornes de stationnement d'autos. Les premières 24 heures sont gratuites, suivies d'un petit tarif quotidien ou horaire, si l'utilisateur désire laisser son vélo plus longtemps.

630 Ce modèle est à envisager si certains individus quittent la ville pour quelques jours, par exemple. Puis, cette charge pourrait être ensuite réinvestie dans la maintenance des infrastructures cyclistes comme les gares, les pistes cyclables, et cetera.

630 **Mme LUCIE BLAZKOWSKI :**

635 Donc, on a décidé de se pencher sur la zone est, particulièrement l'arrondissement d'Anjou et ses environs. C'est un secteur d'opportunité ciblé par le PUM parce qu'il va avoir une augmentation de la desserte en transport en commun, dans les prochaines années.

C'est une opportunité, selon nous, de bonifier le transport actif pour assurer une connectivité des transports et décourager l'utilisation de la voiture.

640

Donc, on a choisi ce secteur, entre autres, par son affectation du sol qui encourage les déplacements. Donc, en effet, Anjou, comme on peut voir sur le support visuel, il y a une grande zone de secteur d'emplois qui est affichée en rose foncé.

645

C'est entouré de beaucoup de secteurs résidentiels en beige et en rose pâle, on peut voir que ce sont des secteurs d'activités diversifiées où on trouve notamment les Galeries d'Anjou et la Place Versailles.

On comprend donc qu'il y a un grand nombre de personnes, dont les travailleurs, qui ont des raisons de se déplacer au sein de ce secteur, quotidiennement.

650

On voit dans les Visions 2050 des réseaux de transport actif et collectif que le réseau prévu contourne les secteurs résidentiels et d'emplois. Donc, les premiers et derniers kilomètres doivent se faire par un autre mode de transport.

655

Pour encourager la bimodalité active et collective, il faut penser à mettre en place les mesures que nous proposons, donc des supports à vélo sur les autobus, mettre des rampes dans les stations pour les vélos.

660

Penser à inclure des stationnements sécuritaires, protégés. Penser à réserver des wagons à priorité pour les utilisateurs accompagnés de leur vélo, à toute heure de la journée.

Par contre, on peut voir que le réseau cyclable n'est pas très développé dans les quartiers résidentiels et les secteurs d'emplois. On voit aussi que le secteur est enclavé par de grands axes routiers.

665

Donc, ça décourage les cyclistes d'utiliser leur vélo pour se déplacer. Ça ne les empêche pas, mais c'est vraiment un facteur qui peut être décourageant.

Par contre, il y a quelques lignes d'autobus qui sillonnent le secteur et qui traversent les axes routiers. Donc, c'est une bonne option de bimodalité, mais ils ne sont pas adaptés à accueillir les vélos.

670

Donc, mettre des supports sur ces autobus-là, ça encouragerait ce mode de transport vert, ça réduirait la dépendance à l'automobile pour les résidents et les travailleurs de ce secteur qui désirent parcourir efficacement les premiers ou les derniers kilomètres de leur trajet, en connexion avec le réseau d'autobus existant, la gare de train ou les futurs réseaux planifiés.

675

Donc, les solutions qu'on vous propose, aujourd'hui, qu'on mette en lumière, sont peu coûteuses, sont facilement réalisables et elles appuient les orientations du PUM, en matière de transition écologique. Donc, merci beaucoup. C'est tout.

680

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous n'avez même pas eu besoin du petit signe, vous avez fait ça — vous aviez répété, peut-être?

685

**Mme MICHAËLLE RENEULT :**

Oui.

690

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien ce que je pensais. Je vais vous amener — je comprends votre priorité sur le vélo et le cocktail de transport, et on en parlera tout à l'heure, mais j'aimerais vous amener un peu plus loin sur l'intention générale du PUM, du projet de PUM, de lier mobilité et habitation.

695

Donc, urbanisme et mobilité. Qu'est-ce que vous pensez de cette idée, de cette manière de voir la ville en 2050? Vous ne vous attendiez pas à cette question?

**M. LOUIS LAROCHELLE-LALONDE :**

700

Non, pas particulièrement, surtout par rapport à l'habitation, mais je pense que tout ce qui est relié peut-être à la densification de l'habitation, comme on peut voir dans certaines villes européennes où les centres sont plus densifiés, l'utilisation du vélo est vraiment priorisée, du moins, elle est utilisée en plus grande partie par les usagers.

705

Donc, c'est sûr que pour nous, de venir mettre l'emphase sur l'utilisation du vélo à travers les transports en commun, c'est une manière, un peu, de créer ce lien-là entre la densification, puis voilà. L'idée de transport en commun.

710

Surtout, si on veut développer, à Montréal, un système de tramway, puis qu'on peut-être réduire cette, encore une fois, cette dépendance à faire de petits trajets en automobile qui, des fois, ne sont qu'un kilomètre, mais simplement parce que c'est trop compliqué de le faire en vélo.

715

À notre avis, c'est vraiment ça, mais pour tout ce qui touche à l'habitation et tout ça, on ne s'est pas nécessairement penchés sur la question. On n'a pas pris le temps, vraiment, de voilà, d'aller plus loin, à cet effet-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

720

Et que pensez-vous de l'objectif de l'ajout de 400 kilomètres de voies cyclables? Est-ce que c'est un objectif ambitieux ou c'est un objectif réaliste, ou c'est un objectif pas suffisamment ambitieux?

725 **M. LOUIS LAROCHELLE-LALONDE :**

Bien, naturellement, on est très favorables à ce genre de mesure là. Nous, on se déplace, personnellement, on se déplace souvent à vélo, mais je pense que généralement, pour la population, de mettre cette accessibilité-là au transport en commun, pour favoriser le transport actif, c'est vraiment une priorité.

730 Je pense que le PUM en parle, mais ça devrait être encore plus mis de l'emphase dessus considérant qu'au Québec, en Amérique du Nord, les problèmes de santé sont grandissants, puis il y a ce souci-là du coût social des personnes qui ne se déplacent pas, sont très sédentaires.

735 Donc, cette augmentation-là de l'offre de piste cyclable, je pense, permet à beaucoup de gens de soudainement changer de transport, mode de transport, puisqu'une piste cyclable est vraiment plus accessible et plus proche de chez eux.

740 Et puis, les déplacements qui encore sont compliqués, aujourd'hui, car les pistes cyclables, souvent, prennent des axes secondaires, des petites rues et obligent les utilisateurs à faire plein de petits détours.

745 C'est sûr qu'on peut penser au REV Saint-Denis qui vient pallier cet effet-là, qui traverse la ville Nord-Sud, qui est vraiment génial.

750 Ces genres de pistes cyclables, évidemment, de travaux qui sont — qui devraient être mis plus de l'avant parce qu'on peut penser dans Rosemont, par exemple, où il y a plein de petits bouts de pistes cyclables qui oui, créés un réseau, mais ne permettent pas à plusieurs cyclistes de traverser des axes, disons plus majeurs.

**LA PRÉSIDENTE :**

755           Donc, toute la différence entre le réseau local et le réseau supérieur, finalement?

**M. LOUIS LAROCHELLE-LALONDE :**

760           Absolument, puis qu'il y ait cette connectivité-là soit un peu plus évidemment, plus grande et puis, c'est sûr que le 400 kilomètres, c'est une cible qui est réaliste. Surtout qu'on sorte des pistes cyclables, ce n'est pas trop coûteux, c'est sûr que leur aménagement et le temps des travaux peuvent évidemment coûter une certaine somme.

765           Mais, construire un terre-plein, par exemple, simplement mettre des blocs de béton, c'est une mesure qui est efficace et rapide pour par la suite, mettre une piste cyclable sans avoir à réaménager la rue au complet et d'aller chercher des *pépines* et de venir creuser.

770           Donc, je pense que ce 400 kilomètres là est réaliste et dépendamment des secteurs, on peut facilement implanter des pistes cyclables qui viendraient chercher des quartiers résidentiels.

775           Comme Anjou où plein de rues sont calmes, qui ont déjà des — pas des... du moins, des obstacles pour adoucir la circulation. Mettre des pistes cyclables sur ces rues-là, pour moi, pour nous, puis je pense que c'est vraiment — c'est ce qu'il y a de plus logique. Donc, voilà.

**LA PRÉSIDENTE :**

780           Merci. Lise?

**Mme ÉLODIE BRUNELLE :**

Ce que je peux ajouter aussi sur ce sujet...

785 **LA PRÉSIDENTE :**

Oops, pardon...

**Mme ÉLODIE BRUNELLE :**

790

Je pense que c'est important aussi de le voir comme un don à la prochaine génération, pas seulement pour répondre à leur besoin, mais aussi comme pour enseigner, aux plus jeunes, de justement utiliser le vélo dans des endroits sécuritaires.

795

Je sais que c'est souvent quelque chose qui empêche les gens de prendre le vélo, surtout les jeunes, mais si plus jeunes, ils se sentent aptes à faire du vélo en sécurité, pour en faire, c'est sûr que c'est quelque chose qu'ils vont continuer à faire plus tard.

800

Alors, je pense que c'est vraiment quelque chose à voir au long terme et même comme une habitude, en fait, à prendre. Donc, ça touche plus que simplement le Plan d'urbanisme, je pense que ça va toucher la vie de tout le monde.

**LA PRÉSIDENTE :**

805

Merci. Là, c'est vrai? O.K., vas-y.

**LA COMMISSAIRE :**

810 Oui, j'allais justement dans cette direction. C'est qu'effectivement, le PUM, puis je vais reprendre votre thème, il propose beaucoup de — un cocktail de transport collectif et de transport actif, mais justement, avez-vous une opinion de comment va se faire le transfert modal de ça?

815 Est-ce que les gens sont prêts à utiliser tous les transports collectifs et individuels mis à la disponibilité? Est-ce que vous avez une idée sur ça? Vous êtes jeunes, alors?

**M. LOUIS LAROCHELLE-LALONDE :**

820 Oui, bien sûr, puis c'est sûr que j'ai vu plusieurs études qui ne sont pas nécessairement au Québec, mais qu'on a pu voir dans certaines villes aux États-Unis où le pourcentage des automobilistes évidemment est très haut.

825 Et la construction de pistes cyclables sur des axes majeurs a retiré plusieurs autos et a amené des gens à se convertir au cyclisme qui n'étaient pas nécessairement des gens qui faisaient du vélo depuis qu'ils sont jeunes, mais simplement la simplicité de prendre leur vélo puisqu'il y a des infrastructures qui sont maintenant sécurisées, a amené ces gens-là.

830 Évidemment, je n'ai pas de statistique parce qu'on n'a pas fait une étude qui est poussée sur ce sujet-là, mais c'est remarqué. Ça a été étudié, puis on peut retrouver ces statistiques-là un peu partout.

835 Donc, à mon avis, d'offrir évidemment ces infrastructures-là sécurisées, puis il faut vraiment mettre l'accent, je pense, sur ce terme-là parce que ce n'est pas tout le monde qui est à l'aise de prendre son vélo et d'aller sur, par exemple, le boulevard Saint-Joseph, on s'entend. C'est hostile comme environnement.

Certaines personnes le font, mais je pense que cette sécurisation-là est parfaite autant pour les enfants, aussi. Parce que rouler sur le trottoir ce n'est pas une bonne option pour eux, à mon avis.

840           Donc, on pense vraiment que cette offre-là va permettre aux gens de changer de mode, puis c'est sûr que, comme dans tous les cas, il y a des extrêmes. Il y a des gens qui sont — qui aiment beaucoup leur voiture.

845           Puis évidemment, ils ne voudront jamais la laisser, mais je pense que si ces gens-là continuaient d'utiliser leur voiture, mais qu'une majorité de gens réalité la simplicité de prendre son vélo, pour aller au travail et aussi de retirer ce stress-là d'être dans le trafic, et cetera.

850           Je pense qu'il va avoir un transfert qu'il va se faire, puis c'est sûr que ce ne sera pas immédiat, mais comme on peut le voir, avec cette demande induite qui va amener à faire ce changement-là.

855           Puis, en Europe, un très bon exemple comme la Ville d'Amsterdam qui, dans les années '80, était une mare de véhicule. Maintenant, a pu amener tellement de gens à vélo et puis, ça a été un changement complet.

860           Je sais qu'Amsterdam, on répète souvent cet exemple-là, c'est un bon exemple, mais il y a plusieurs villes en Europe et en Amérique du Nord qui commencent à prendre ces pas-là.

              Puis, Toronto, ici, localement, c'est un exemple où, en ce moment, il y a des drôles de discussions de législation, mais l'augmentation du nombre de pistes cyclables a retiré beaucoup de voitures sur la circulation.

865 **LA COMMISSAIRE :**

Et puis, est-ce que vous pensez que le fait que Montréal est dans un endroit où on a l'hiver, la nordicité peut être un frein à certaines..?

870 **M. LOUIS LAROCHELLE-LALONDE :**

Bien, c'est quelque chose que j'entends beaucoup, c'est quelque chose que je peux lire beaucoup. Toutefois, il y a plusieurs villes en Norvège, en Finlande et en Suède, dans le nord, qui prouvent tout à fait le contraire.

875

Et, je pense que cet aspect-là, ce sont simplement les infrastructures et puis, les manières dont on vient déneiger et qu'on vient entretenir ces pistes-là, pendant l'hiver, qui permettent aux gens d'utiliser le vélo.

880

On s'entend qu'après une tempête de 30 centimètres, c'est très difficile de prendre son vélo. Ici, je pense qu'il y a des intempéries, comme ça, des aléas climatiques qui sont impossibles à contourner, mais un bon entretien des pistes cyclables et du réseau permet à des gens de faire du vélo 365 jours par année, sans problème.

885

On a un très bon exemple, Lucie, ici, qui prend son vélo à longueur d'année. Moi, je fais mon possible pour le faire, mais j'habite plus loin, donc des fois, c'est plus difficile, mais je pense que non, l'hiver n'est pas un frein à ça et c'est un argument qui sort souvent, je pense, pour décourager et voilà.

890 **LA COMMISSAIRE :**

Oui.

**M. LOUIS LAROCHELLE-LALONDE :**

895

Et simplement discréditer un argument qui, à mon avis, est faux et donc, l'hiver, à Montréal, surtout, avec le changement climatique, un hiver qui est de moins en moins difficile, je pense qu'il n'y a aucun vraiment de frein à moins, comme je répétais, d'un aléa climatique extrême.

900

**Mme LUCIE BLAZKOWSKI :**

Si je peux ajouter?

905

**LA COMMISSAIRE :**

Oui.

**Mme LUCIE BLAZKOWSKI :**

910

Justement, en ajoutant des modes — comment dire? Pour ce qu'on dit dans notre travail, en ce moment, c'est qu'on veut ajouter plus de bimodalité. Puis, en hiver, si quelqu'un se trouve à seulement 500 mètres d'une station de métro, 600 mètres, ça se fait super bien à vélo.

915

Si on déneige la piste cyclable, puis qu'il y a des installations, un stationnement sécuritaire, protégé, s'il peut mettre son vélo à l'abri de la neige, s'il peut l'apporter dans le métro parce qu'il y a des installations qui facilitent ça, le mettre sur l'autobus.

920

Tout ça, ce sont des choses qui peuvent, à mon avis, encourager l'utilisation du vélo, même en hiver parce qu'on sait que ce n'est pas compliqué, puis c'est faisable. Donc, oui.

**LA COMMISSAIRE :**

925           Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

930           Bien. Alors, c'est terminé, pour l'instant. Merci d'avoir pris le temps...

**M. LOUIS LAROCHELLE-LALONDE :**

              Merci. Merci à vous...

935           **Mme MICHAËLLE RENAULT :**

              Merci.

**Mme ÉLODIE BRUNELLE :**

940           Merci à vous.

**LA PRÉSIDENTE :**

945           Merci d'avoir pris le temps de partager vos idées. Alors, bonne fin de soirée, au revoir.

**Mme LUCIE BLAZKOWSKI :**

950           Merci.

**M. LOUIS LAROCHELLE-LALONDE :**

Merci.

955

---

**Mme VÉRONIQUE ALEPIN**  
**Groupe MACH**

---

960

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir. Je vais vous demander de vous identifier, dans un premier temps, et de préciser le groupe que vous représentez.

965

**Mme VÉRONIQUE ALEPIN :**

Alors, bonsoir. Je m'appelle Véronique Alepin, je suis vice-présidente au développement pour le Groupe MACH.

970

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Bienvenue, encore une fois.

975

**Mme VÉRONIQUE ALEPIN :**

Bien, merci.