

680 Donc, là c'est vraiment dans le style des plus universels du design, mais qui permet vraiment d'éliminer des obstacles sans en créer d'autres pour d'autres personnes.

LA PRÉSIDENTE :

685 D'autres problèmes. Bien écoutez, c'était le temps qui était imparti puis je vous remercie beaucoup, Monsieur Gendron-Landry, et on va tenir compte de vos recommandations et de vos opinions. Merci beaucoup.

M. PIERRE-ÉTIENNE GENDRON-LANDRY :

690 Merci. Bonne journée.

M. MICHEL LEBLANC

Chambre de commerce du Montréal Métropolitain (CCMM)

695

LA PRÉSIDENTE :

700 J'inviterais, parce qu'on a changé l'horaire un peu, Monsieur Michel Leblanc de la Chambre de commerce de Montréal Métropolitain. Monsieur Leblanc, pendant que le technicien s'active pour votre présentation PowerPoint, je vous rappelle les consignes, c'est dix minutes de présentation, plus dix minutes d'échanges et de questions. Ça va ?

M. MICHEL LEBLANC :

705 Merci de nous accueillir. Je ne serai pas très long pour présenter l'organisation, si ce n'est que nous célébrons cette année nos 200 ans d'existence.

LA PRÉSIDENTE :

710

200 déjà ?

M. MICHEL LEBLANC :

715

Oui. Donc, à part les institutions religieuses, très peu d'organisation dans notre société ont 200 ans. On a probablement été impliqués dans chacun des exercices de discussion semblable à celui-ci, que ce soit appelé des consultations ou pas par le passé.

720

Et, à notre connaissance, c'est la première fois qu'on a l'exercice conjoint de développer un plan d'urbanisme, en fait, d'aménagement du territoire et de transport. On souligne ça, parce qu'on pense que c'est une meilleure pratique qui devrait maintenant faire école et devenir systématique.

725

Si on se rappelle qu'en 2004, le plan d'urbanisme précédait de quatre ans le plan de transport, et on peut penser que beaucoup de décisions qu'on peut prendre collectivement liées à l'urbanisme auraient bénéficié que l'exercice soit intégré à l'époque, donc, bravo.

730

La chambre, c'est 8 000 membres de tous les horizons : centre-ville, régions, aussi métropolitaines, donc à l'extérieur de l'Île aussi. Des petites, de grosses entreprises dans tous les secteurs. On a été actifs sur tous les dossiers récemment, que ce soit de l'aménagement de zone dans le territoire Centre-ville, est de Montréal, mais aussi les enjeux de transport dans la région.

735

Et en introduction, je dirais que la façon dont on aborde ça, c'est que souvent dans la logique d'un aménagement du territoire, on focusse beaucoup sur la dynamique locale et la dynamique de quartier, et on peut facilement omettre la dynamique d'une métropole, et c'est un risque qu'on court.

740 Les grandes métropoles à travers le monde jouent un rôle crucial, que ce soit parce qu'elles accueillent des lieux décisionnels d'entreprise, que ce soit parce qu'elles accueillent des équipements multiples, universités à portée provinciale, nationale, internationale, des hôpitaux à portée nationale, l'OSM, la maison symphonique.

745 Bref, des endroits qui vont être fréquentés par des gens qui n'habitent pas localement, des gens qui vont utiliser d'autres façons de s'y rendre que les locaux peuvent utiliser, parce que pour eux, cet actif-là est très stratégique, mais en même temps, ils n'habitent pas la région.

750 Je rappelle simplement que Montréal est quand même une capitale de l'aviation civile, une capitale mondiale de l'aviation civile, une métropole internationale culturelle. Bref, il y a beaucoup d'angles sur lesquels on peut se dire et on doit se dire qu'on joue un rôle international et que notre économie, notre prospérité en dépendent.

755 Lorsqu'on regarde notre dynamique économique, elle est très favorable. Maintenant, deux enjeux, la pénurie de main-d'œuvre qui est liée entre autres à une croissance de population incertaine. Est-ce qu'on aura les gens dont on a besoin ? Ce qui se répercute sur une question de rareté de logement aussi dans la région de Montréal, et les changements climatiques.

Donc, c'est deux tendances très lourdes : l'enjeu démographique et la pression que ça implique pour l'économie, puis l'enjeu des changements climatiques.

760 Ce qu'on pense, c'est qu'une des solutions fondamentales à ces deux tendances-là dans un aménagement du territoire et une logique de transport, c'est de développer une vision intelligente de la densification de l'espace urbain, et ce que ça devrait nous amener à faire c'est à être très attentifs, je pense, dans l'exercice du PUM, à bien définir la densité et la densité intelligente. Et c'est un débat, une discussion collective qu'on doit avoir.

765 On voit beaucoup de réticence dès qu'on apporte l'argument de la densité sur : on ne veut pas des tours dans notre cour, on ne veut pas une densification qui va faire en sorte qu'on n'ait

770 pas une qualité de vie à proximité. Et on perd de vue qu'une densification peut permettre de libérer des espaces au sol puis libérer des espaces pour des places publiques, pour des plans verts. Toutes sortes d'activités qu'on ne pourrait pas faire si on utilise le maximum de l'espace pour faire du résidentiel ou même faire de l'espace pour le commercial.

775 Et à travers tout ça, si on a une tendance lourde liée à notre volonté de réduire notre empreinte carbone, encore là, la densité intelligente apporte une solution dès lors qu'on l'accompagne d'une logique des TOD, un concept qu'on connaît bien qui est donc de se localiser à proximité d'équipements de transports structurants, donc, d'augmenter la densité à proximité de ces stations de métro, de ces gares, de ces endroits où il y a des outils, des équipements pour déplacer les gens.

780 On pense qu'on devrait examiner notre densité métropolitaine sous l'angle donc de la possibilité de construire sur des espaces plus hauts, que ce soit sur une trame plus généralisée de sept, huit étages de haut à proximité de ces équipements, d'aller jusqu'à des taux plus élevés qui sont dans ces espaces-là, et de s'inspirer de meilleures pratiques, qu'on voit aussi à Montréal, mais qu'on voit ailleurs, et on en cite dans le mémoire.

785 À travers tout ça, on pense qu'on devrait profiter de la possibilité qu'on a de faire de la requalification de grands espaces. Évidemment, on mentionne l'hippodrome, on mentionne les terrains de l'est.

790 Il y a d'autres endroits à Montréal, et ce qu'on pense c'est que la planification de ces espaces-là devrait nous mener à avoir des développements exemplaires ici, des développements avant-gardistes, des développements qui inspireraient le privé, parce que dans les appels d'offres, on ferait référence à de l'innovation, on ferait référence à de nouveaux types de projet, et possiblement qu'à l'extérieur de ces zones, les promoteurs, les investisseurs y verraient des
795 possibilités d'utiliser ce qu'ils ont dû développer pour ces zones-là.

Donc, ces zones-là, ces des leviers d'innovation pour amener le privé dans une direction...

LA PRÉSIDENTE :

800 On parle toujours des TOD, là ?

M. MICHEL LEBLANC :

805 Oui, on parle des autres espaces. Donc, quand on parle de Blue Bonnet qui est le meilleur exemple, Blue Bonnet pourrait être non seulement un quartier qu'on développe différemment, mais pourrait être un outil d'appel à l'innovation dans le privé qui va s'en inspirer ailleurs sur ses propres terrains.

810 Et c'est la ville, à ce moment-là, qui, dans son aménagement du territoire, amène une nouvelle vision, amène une nouvelle conception et devrait le faire avec le privé, qui est aussi capable de proposer dès le départ des façons de faire.

815 Je dirais – puis il y a 14 recommandations, je ne les ferai pas toutes, mais, ce qui est absolument essentiel, c'est qu'à travers le PUM, on en arrive enfin à développer d'une vision du déploiement du transport collectif avec un plan qui suscite l'adhésion de tous, mais qui devient le plan qui va être mis en œuvre.

820 On est dans une forme de paradigme, présentement, où on demande aux entreprises de faire un petit peu d'évaluations, où passera la ligne, où sont les stations ? Puis on a presque le réflexe de dire : on ne le dira pas trop vite parce qu'on n'a pas de la surenchère, puis on a peur qu'il n'y ait éventuellement de la spéculation.

825 Mais à contrario, ce qu'on défait, c'est la planification intelligente des projets de la part du privé en étant dans une zone d'incertitude sous le déploiement du transport collectif.

Ce qu'on pense, c'est qu'on devra en arriver à intégrer une vision d'un plan qui suscite l'adhésion, mais qu'on va vraiment réaliser, et on pense aussi, puis c'est un message aux autres

830 paliers de gouvernement, qu'on ne devrait pas le faire par à-coups, mais qu'on devrait le faire en continu. Ce qui fait que l'aménagement du territoire se ferait aussi dans une logique en adéquation avec le déploiement du transport collectif.

Le temps file. J'ajouterai un élément qui, si vous avez suivi sur Twitter aujourd'hui, et l'article dans le devoir a suscité des questions...

835 **LA PRÉSIDENTE :**

Il vous reste trois minutes.

840 **M. MICHEL LEBLANC :**

Parfait. Qui est sur... en fait, je vais faire deux points (inaudible). Le premier, c'est sur les espaces industriels. Ce n'est pas à la mode, le citoyen qui va venir ici, l'organisation qui va venir ici ne vous dira pas à quel point c'est essentiel pour une métropole d'avoir une lecture des besoins en espaces industriels.

845 Et il faut bien les planifier, parce que si on les planifie mal, on tombe dans les syndromes : « pas dans ma cour », on tombe dans la difficulté de la cohabitation entre différents types d'usagers, mais c'est nécessaire pour une métropole, et ces espaces industriels vont nécessairement chercher à avoir des économies liées à la localisation proche d'un port, proche
850 d'un aéroport, proche des voies ferrées, proche des sorties d'autoroute, et il faut en tenir compte dans la planification du territoire.

Il faut se rappeler, et je vous invite à le faire, que ce n'est pas le citoyen qui va venir défendre ça, mais c'est nécessaire à sa qualité de vie, puis au fonctionnement de la métropole.

855 Je terminerais sur les axes de transit. On est présentement dans une grande discussion collective sur la place pour le transport actif. Évidemment, sur la place pour le transport collectif

860 dans nos solutions de transport. Et ce qu'on nommait présentement d'envisager, c'est la nécessité pour les grandes métropoles d'avoir des artères de transit. Ce qui veut dire des artères de transit, c'est des artères peu susceptibles d'être bloquées par un simple camion qui s'arrête pour faire une livraison, qui ont en général deux voies dans chaque direction, qui peuvent être sur des dynamiques de sens unique, et qu'on va préserver en y ajoutant pas – pour réduire l'espace pour les axes de transit – des voies cyclables, des voies pour... sur d'autres façons de se déplacer. Il faut qu'on ait un plan de transit.

865 On a réclamé parce qu'on n'en avait pas, un plan de déploiement du REV et du transport actif. Il faut que dans le PUM, il y ait ce concept d'un plan d'artères de transit, et encore là, par la suite, qu'on y adhère, ce qui va permettre au secteur privé de se développer intelligemment en fonction de ces artères de transit dans la ville.

870 Je vais arrêter là, puis si vous voulez aller dans d'autres choses que je n'ai pas mentionnées, ça va me faire plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

875 Merci beaucoup, Monsieur Leblanc. À qui je donne la parole ?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

880 Bonjour. Pour rester dans le plan de transit, avez-vous des exemples de plans d'artères, d'axes qui pourraient être réalisés à Montréal ? On n'a pas vraiment un grand historique de carrefours giratoires et tout ça, mais vous pensez à quelque chose de fluide ?

M. MICHEL LEBLANC :

885 D'abord, ce matin sur Internet, il y a plein de gens qui m'ont dit « il y a un plan qui existe pour le transport par camion ». Ça met en évidence que des axes nord-sud continus, il y en a très

peu. Puis quand on en a un, comme la rue Saint-Denis, bien on décide qu'on y fait le REV dessus, ça fait qu'on en fait plus d'artères de transit ; on en fait une rue Mont-Royal si on veut.

890

Ça veut dire que quand on prend la rue Viger, qui était une artère de transit, puis que là on y met une piste cyclable, puis que là il y a des travaux au Palais des congrès, ça arrête d'être une artère de transit.

895

L'enjeu n'est pas de dire est-ce qu'on a besoin de ronds-points giratoires ? L'enjeu, c'est de dire, il y a besoin d'avoir des axes nord-sud balisés avec des feux de circulations, avec toutes les mesures de sécurité nécessaires pour que ça cohabite bien avec les gens qui habitent dans le coin.

900

Mais qu'on va reconnaître que ça ne devient pas un obstacle à la qualité de vie que d'avoir des artères de transit, mais que c'est nécessaire à la qualité de vie. Et ça vaut pour le transport par camion, mais ça vaut aussi pour toutes sortes d'autres besoins de mobilité qui ne seront pas du transport actif avec une population vieillissante, qui ne seront pas nécessairement aussi du transport collectif avec une population vieillissante.

905

Et ce qu'on réclame donc, c'est que la reconnaissance du besoin des artères de transit, ce qui n'est pas évident quand je parle avec la Ville de Montréal, et ultimement, après ça le plan qu'on va devoir défendre quand les gens vont dire : « Ah non, mais on aimerait avoir d'autres infrastructures de transport ». Là, de dire non, il y a des endroits où ça prend des artères de transit.

910

On espère qu'on amorce cette discussion-là, puis que dans les constats et les recommandations que vous allez faire, vous allez en tenir compte ; une métropole a besoin de ça.

915

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Charles ?

LE COMMISSAIRE CHARLES :

920 Oui. Vous avez parlé de l'enjeu démographique, et vous dites que : « une croissance de population incertaine ». Que voulez-vous dire ? Et est-ce qu'on devrait comprendre que cette « croissance de population incertaine » pourrait impacter négativement le développement de Montréal et même sa vitalité économique d'ici 2050 ?

925 **M. MICHEL LEBLANC :**

En fait, d'abord, il y a une dynamique qui est le besoin d'une économie qui a un momentum en termes de ressources humaines en âge de travailler, on a un resserrement démographique et une diminution des gens en âge de travailler.

930

Et donc ce qu'on pense, c'est qu'on devrait avoir davantage de cette population qu'on cherchera, soit à attirer du reste du Québec, mais encore là, il y a des besoins partout, et surtout des immigrants qu'on pourrait inviter à venir ici en tenant compte des besoins du marché du travail.

935

Mais si on est en situation initiale de pénurie de logements, d'inflation rapide sur le coût de l'immobilier, on a une difficulté, et là, on a à ce moment-là des réticences à accueillir plus d'immigrants ; et on le voit d'ailleurs au gouvernement du Québec.

940

Ce qui nous amène dans cette situation où on est incertains. Est-ce qu'on veut faire la paix avec le fait que les immigrants sont une solution utile et organisons-nous pour pouvoir bien les accueillir avec des espaces pour qu'ils puissent vivre ?

945

Où est-ce qu'on va rester dans une dynamique où on dit : « non, non, il n'y a pas assez de logements, donc on n'en veut pas plus, on n'est pas sûr qu'on va bien les intégrer », d'où l'incertitude. Mais ça aura des implications économiques, et ça aura des implications pour l'aménagement du territoire, c'est clair.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

950 Merci.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

955 J'ai une question que c'est juste à vous que je peux poser, mais ce n'est pas écrit dans votre mémoire. Qu'est-ce que c'est votre définition du centre-ville de Montréal ?

M. MICHEL LEBLANC :

960 C'est intéressant parce qu'on le retrouve dans le mémoire ; c'est une zone qui est fluide, mais qui est en évolution constante. Et qui dans le cas d'une métropole comme Montréal, qui a un énorme momentum, c'est une zone en expansion.

965 Et donc, nous on pense que ça a atteint maintenant le pont Jacques-Cartier vers l'est, ça atteint définitivement les zones qui sont dans le sud-ouest au sens de Bassin Peel, Bassins du Havre, ça va jusqu'à la montagne, donc au nord de Sherbrooke, et ça va jusqu'au fleuve avec une enclave qui est le vieux Montréal, qui ne correspond pas au centre-ville, mais qui est dans cette zone géographique large.

970 Nous, on pense qu'on est rendu là, et donc, et là on voit clairement dans certains éléments de cette zone-là, des réticences à cette définition-là, parce que ça amène les gens à voir tout de suite la tour qu'on va avoir dans notre cour. Et c'est ça qu'il faut essayer de contrer.

975 Ce ne sont pas nécessairement des « tours dans votre cour », mais ça peut être un quartier qui va se densifier un peu avec des constructions neuves en hauteur un peu plus, mais qui vont aussi donner accès à toutes sortes de services, de places extérieures de qualité. C'est ce qu'on pense qui devrait arriver.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

980 Donc, le Mont-Royal, l'Université de Montréal, par exemple, c'est...

M. MICHEL LEBLANC :

985 ... bien, on pourrait toujours l'étirer comme étant un actif stratégique qui attire des jeunes et qui attire autour des entreprises, mais on sort de la définition de centre-ville qui est un endroit où on marche entre plusieurs lieux de travail et où sont localisées beaucoup d'entreprises.

990 L'Université de Montréal, on l'a localisé de ce bord-là de la montagne, bien elle est un peu loin. Si on avait défini ça dans le centre-ville, tout ce qu'on ferait c'est qu'on inclut un énorme parc avec l'institution stratégique.

LA PRÉSIDENTE :

995 Merci. Je peux y aller ? Durant la pandémie, ça a été dur pour le centre-ville, les tours de bureaux se sont vidées. J'aimerais avoir votre opinion sur l'utilisation des espaces à bureaux qu'on pourrait transformer en résidences ou en espaces...

M. MICHEL LEBLANC :

1000 ... c'est très bon. Je vous inviterais à... ce matin, pendant sûrement que vous siégiez, on rendait publics les résultats de notre dernier sondage sur la situation en centre-ville. Donc, vous allez voir ça, puis je vous invite à le regarder.

1005 D'abord, sur les besoins excédentaires, ce qu'on observe et ce qu'on sait parce qu'on travaille beaucoup avec les entreprises pour essayer de trouver des solutions à leurs espaces excédentaires.

1010

Très peu d'entreprises présentement au centre-ville nous disent « moi je veux renégocier mon bail parce que j'ai besoin de moins d'espace ». Même si présentement ils ont besoin de moins d'espace parce que la dynamique économique, le momentum très fort, fait en sorte qu'ils savent que dans un an et demi, dans deux ans, je vais avoir besoin de ces espaces-là pour des travailleurs. Même s'ils sont en mode hybride.

1015

Donc, on a tendance à surestimer présentement qu'il y a des espaces commerciaux excédentaires, parce qu'ils ne sont pas utilisés, mais ils ne sont pas nécessairement libérés dans les baux, puis, éventuellement, les entreprises disent « moi, j'anticipe que j'aurai besoin de ces espaces-là ».

1020

Alors, la crainte qu'on a présentement, c'est qu'on irait trop loin dans la requalification d'espace en résidentiel. Alors, on préfèrerait nous des décisions de mixité. On pense que le marché ne sera pas aveugle très longtemps. On ne pense pas que les propriétaires ne vont pas bien lire la situation s'il y a de la demande commerciale pour ces espaces-là.

1025

Donc, je ne suis pas sûr qu'ils vont faire les investissements pour changer l'utilisation de l'espace. Mais la ville devra assurément le permettre parce qu'il y a certains bâtiments qui sont parfois désuets d'un point de vue commercial, puis dans le type de restauration ou de rénovation qu'on veut faire, ça ferait du sens d'aller vers du résidentiel ou vers de l'hôtelier, par exemple, alors qu'auparavant, c'était des espaces à bureaux ; on l'a vu à certains endroits.

1030

Donc, la Ville et le PUM devraient l'envisager, mais en étant prudents parce que la dynamique d'un centre-ville, c'est une localisation optimale de certaines fonctions de gouvernance et fonctions de l'entreprise. Il ne faut pas perdre ça.

1035

LA PRÉSIDENTE :

1040 O.K. Est-ce que je peux me permettre ? Oui, il reste... ce matin, la Chambre a publié un communiqué pour dire que vous étiez ici aujourd'hui, et dans ce que j'ai lu, vous parlez lors des TOD de 15 étages. Or, je ne retrouve pas ça dans le mémoire.

M. MICHEL LEBLANC :

1045 En fait, le 15 étages, je pense qu'il y ait, je l'ai lu... chaque mot, on pourrait vous envoyer... En fait, ce qu'on ne dit pas, c'est que ça doit être des TOD de 15 étages. Ce qu'on dit, c'est que dans la logique des TOD à proximité des stations de métro ou des gares, il faut examiner où il y a la possibilité de créer des densités encore accrues jusqu'à des tours de
1050 15 étages. Ce qui se fait, par exemple, dans le TOD à Longueuil qui est autour de la station à Longueuil.

Alors, on l'évoque. Mais là, on est beaucoup... en fait, on n'est pas directif sur « ça doit être 15 étages ». Ce qu'on dit, c'est, une logique de TOD...

1055 **LA PRÉSIDENTE :**

... non, mais je veux dire, vous le qualifiez alors qu'elle vous parle du fait que vous n'êtes pas qualifié... on parlait de seuil, mais j'ai pas...

1060 **M. MICHEL LEBLANC :**

... bien on va vous le trouver, parce que je pense que je l'ai relu encore, et je me suis même dit « il faut que je voie comment je vais défendre la logique des 7 à 8, versus des 15. Je suis d'accord avec vous. Alors, voilà on vous... voilà.

1065

LA PRÉSIDENTE :

Bon, O.K. Est-ce que vous êtes... ? Oui.

1070

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Par rapport à la recommandation numéro 5 dans votre document où vous parlez d'une mise en place des mécanismes de planification et de conception de projets de développements urbains.

1075

Je me demandais, comment concilier les objectifs économiques des promoteurs et les attentes des designers urbains ou des municipalités et des villes ?

1080

M. MICHEL LEBLANC :

On a proposé, puis on verra si on est capable de le réaliser, à la Ville de Montréal à, d'essayez d'organiser des journées, appelons-les « ouvertes » de discussion avec les promoteurs sur des types de projet, des types d'innovation qu'ils voudraient pouvoir mettre en œuvre, déployer.

1085

On pense qu'à partir de ces discussions-là, par exemple, lorsque la ville a un espace, qui ça peut s'appeler l'hippodrome ou des terrains à requalifier, que ça pourrait aider la ville dans son élaboration d'appel d'offres à être plus précise sur le type d'innovation qu'elle voudrait voir mettre en place sur cette zone-là.

1090

On a un danger, c'est que la ville se mette à faire appel à des innovations qui sont peu réalistes dans nos conditions, du point de vue des promoteurs, alors que les promoteurs, de leur côté, ont peut-être des suggestions à faire.

1095

1100 Et le défi de la ville, c'est comment j'entre en discussion sans qu'il y ait risque d'impression, de collusion ou d'influence indue. Ce qu'on pense, c'est qu'il faut avoir à ce moment-là une discussion assez ouverte, possiblement en présence de concurrents sur des possibilités de projets innovants qui vont amener et la ville et le milieu à tenir compte des possibilités d'innovation puis à stimuler cette innovation-là.

C'est comme ça qu'on pense qu'on peut aller plus loin. La ville sait ce qu'elle veut faire, mais le secteur privé, de son côté, sait ce qu'il peut faire. Et cette rencontre...

1105 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

C'est une forme de consultation en amont avec tous les partenaires, tous les intervenants qui seraient appelés à participer à un projet concurrent ou pas?

1110 **M. MICHEL LEBLANC :**

En fait, c'est ça. C'est de faire en sorte qu'en amont, on ait des discussions, en amont même du processus de conception d'appel d'offres, et de faire en sorte que ces discussions-là s'enrichissent des possibles.

1115 Présentement, peut-être qu'entre nous, c'est de trouver des solutions pour sortir d'une forme de suite d'un traumatisme où on a dit « il ne faut pas que vous parliez parce qu'il y a du danger ». Mais là, ce n'est pas optimal. Alors, comment on peut faire en sorte que ces gens-là puissent échanger plus directement sans que ça devienne dangereux ?

1120 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien je vous remercie beaucoup, Monsieur Leblanc. Le temps est imparti.

1125

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Merci.

1130 **LA PRÉSIDENTE :**

Ah oui, il faut que je vous dise officiellement « bonjour ». C'est une question technique. Ça a l'air niaiseux, là, je l'ai oublié pour les autres représentants. Merci beaucoup.

1135

Mme FRÉDÉRIQUE HOGG ET M. FRANÇOIS BOULAY
Devimco Immobilier

1140 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, j'inviterais Frédérique Hogg et François Boulay de Devimco Immobilier, s'il vous plaît.

1145 **Mme FRÉDÉRIQUE HOGG :**

On va se dire « bonjour ».

1150 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, c'est ça. On va se dire « bonjour » en partant aussi. O.K. ?

1155 **Mme FRÉDÉRIQUE HOGG :**

C'est la procédure.