



**Association des citoyens  
de Mont-Saint-Hilaire**

---

**Mémoire [en collectif] présenté à la Ville de  
Mont-Saint-Hilaire dans le cadre du projet de  
réfection du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier**

**Auteurs**

---

**Nicole Geoffrion**

**Maxime Perron**

**Jean-François Gilbert**

**Nicole Grenon**

**13 août 2010**



*« De fait, dans la société actuelle, nous sommes tous des “paysagistes”. Nous avons le pouvoir d'infléchir le sens, la valeur et le dessein culturel et physique des lieux. Face aux mutations excessives de certains espaces de vie, face à l'espace rural en friche, à l'industrialisation des campagnes, à l'étalement des villes, à la privatisation des hauts lieux et, plus largement, à la surexploitation des grands espaces naturels, les regroupements associatifs et citoyens jouent activement ce rôle, au Québec. Le paysage a le pouvoir de faire coexister de multiples expériences collectives du territoire. Il est un levier qui induit de nouvelles identités essentielles pour contrer le “mal-être” des lieux. Les débats que suscite le paysage, au Québec, sont avant tout symptomatiques d'une crise du territoire et de son aménagement. Le laisser-aller des actions cumulatives et délibérées sur plusieurs décennies, tout comme l'absence de considération envers certains lieux en sont les causes. C'est en effet de cette situation que naissent les réactions et les actions manifestes en faveur du paysage. »*

[Sous la direction de Marie-Charlotte De Koninck avec la collaboration de Bernard Arcand & al, *Territoires : le Québec : habitat, ressources et imaginaire*, Éditions MultiMondes : Musée de la civilisation, 2007, 139 pages]



## Une vision globale intégrée

**Auteure : Nicole Geoffrion**

Depuis le 7 janvier 2008, date de la dernière présentation du projet faite à l'Hôtel de Ville, nous parlons *réfection du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier*. En juin 2010, un dépliant a été envoyé aux citoyens les informant de coûts non vérifiés pour deux scénarios.

**Le scénario 1** montre une photo de Saint-Bruno de Montarville qui ne ressemble en rien à notre réalité.



Ce qui aurait dû apparaître est plutôt un scénario déjà publié en 2008 dans le document déposé par trois conseillers municipaux, montrant un cafouillage de poteaux et de fils électriques incluant des luminaires esthétiques.





**Le scénario 2** montre la même photo incluse à la présentation de 2008, et les coûts sont encore non vérifiés. Également, les informations concernant la piste cyclable bidirectionnelle ou unidirectionnelle sont manquantes. De plus, l'évaluation de cinq (5) millions pour l'enfouissement n'inclut pas l'exercice de planification de *Décrire une autre façon de faire afin de réaliser l'enfouissement des réseaux d'utilités publiques*; tel qu'il appert à la page 4 du document du 7 janvier 2008 par trois conseillers municipaux. Ce chiffre approximatif pourrait être même revu à la baisse si nous planifions différemment dans le cadre **d'une vision globale intégrée**.

### ***La prise en charge***

Également la prise en charge des coûts de 7,7 millions par le MTQ n'a pas fait preuve de confirmation, et cette prise en charge comprendrait, selon votre texte, une partie des coûts pour les infrastructures souterraines.

Rien dans le document remis aux citoyens ne donne ces informations et aucune autre information n'est disponible sur le site de la ville.

Ladite vaste consultation, dont certains de nos élus parlent, devrait inclure une documentation chiffrée, des informations précises et une gestion transparente. Toutes les composantes devraient être mises sur la table pour que les citoyens soient en mesure de prendre une décision éclairée.

Il est préférable de prendre une décision à long terme avec **une vision globale intégrée** plutôt que de copier des promesses électorales sans vision, modèles boulevard Taschereau ou encore boulevard Saint-Martin à Laval.

### ***Dans les faits***

Tel qu'il appert au dossier de l'ACMSH de janvier 2008 :

*« Le redéveloppement des terrains du garage municipal et du terrain de Camping Laurier jumelé au réaménagement du carrefour giratoire à l'entrée Est de la ville indiquent qu'environ 2 millions de pi<sup>2</sup> de terrain seront voués à du développement résidentiel de moyenne densité avec une composante commerciale. Il est raisonnable de penser que l'assiette fiscale de la ville devrait augmenter d'environ 10 à 12 millions/an au cours des 8 à 10 prochaines années que durerait ce projet. »*

### ***Rapport de GÉOCOM RECHERCHE***

Ce rapport a été commandé par la ville à cette firme spécialisée pour une analyse de positionnement et de potentiel de marché concernant le territoire du garage municipal et du terrain de camping.



Tel qu'il appert au dit rapport déposé à la ville en octobre 2007 :

Section II page 29

*« La part locale est nettement plus élevée pour les biens courants, achetés à 73 % dans les établissements de la zone. La part locale est comparable pour les supermarchés 70 % et les pharmacies 74 %, mais est relativement plus élevée pour les magasins spécialisés en alimentation 85 %. »*

Section II page 82

*« Il semblerait donc qu'il y ait encore un potentiel latent, à Mont-Saint-Hilaire pour l'implantation de nouveaux édifices à bureau.*

*Il pourrait s'agir d'espace de bureaux situés à l'étage d'établissements de type commercial, semblables aux espaces aménagés au dessus des centres commerciaux Les Promenades Savoy I et II. Ces installations permettraient à des membres de professions libérales du domaine juridique (avocats, notaires, huissiers, etc.) ou comptables (comptables, conseillers fiscaux,) voire appartenant aux services techniques (architectes et ingénieurs-conseils) de s'établir sur le site à l'angle du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier et du boulevard Grande-Allée.*

*Une autre possibilité serait l'implantation, sur le site analysé, des bureaux d'un groupe susceptible d'occuper un vaste complexe d'édifices modernes, comparables aux locaux du groupe Axcan Pharma déjà présent en bordure du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, à l'ouest du site à l'étude.*

*Il s'agirait, dans ce cas, d'encourager la venue d'un groupe innovant opérant dans un secteur de pointe ou étant le symbole d'une industrie phare telle une entreprise œuvrant pour l'écologie ou représentant un concept avant-gardiste (domaine d'activité pointu, entreprise non-polluante ou axée sur la protection de l'environnement, etc.).*

*Il convient donc de faire du démarchage et de faire connaître au «milieu» des utilisateurs potentiels la qualité de vie et les avantages d'une localisation à Mont-St-Hilaire ».*

**Les grands questionnements**

Comment sera analysé ce grand projet du dernier patrimoine à bâtir?

Est-ce qu'il y aura un grand forum de discussions avec tous les intervenants?

La documentation et les mémoires seront-ils accessibles au public?

Est-ce que cette discussion peut être tenue avec **une vision globale intégrée?**



## Un projet pour l'avenir

**Auteur : Maxime Perron**

---

### ***Le pic pétrolier***

Si l'automobile occupe la part du lion dans le choix du moyen de transport de notre société moderne, les valeurs de ses citoyens sont empreintes d'une conscience environnementale grandissante. Et ce n'est qu'un début! Les scientifiques relèvent quotidiennement les conséquences des abus de notre consommation et plus particulièrement de notre usage massif de l'automobile. Dans son livre *Rouler sans pétrole*, le physicien québécois Pierre Langlois prévoit une période transitoire où l'automobile deviendra certainement plus efficace, mais qui cédera assurément son trône aux transports collectifs. Cela ne sera pas un choix, mais un impératif imposé par la rareté de la ressource première qui meut vos véhicules: le pétrole. L'économiste Jeff Rubin, dans son livre intitulé *Why Your World Is About To Become A Whole Lot Smaller*, prévoit le pic pétrolier dans la présente décennie. Le pic pétrolier est la pointe d'équilibre précédant un débalancement entre l'offre et la demande de l'or noir faisant augmenter considérablement le prix de cette ressource.

Tout nouvel aménagement routier se doit de prendre ces connaissances en considération. Quels seront les besoins en transport dans la réalité économique de 2040? Car nous devons assumer nos choix d'aujourd'hui pour les décennies à venir. Avant longtemps nous aurons l'opportunité de corriger les erreurs du passé et préparer l'avenir de ce qui est et demeurera l'accès principal à la magnifique ville de Mont-Saint-Hilaire.

### ***Une information complète pour un choix éclairé***

S'il peut être difficile de concilier les besoins présents et futurs, bien infortunée serait une population qui ne pourrait jouir des infrastructures choisies par ses élus sans considérer l'utilisation à long terme de celles-ci. Même si l'aperçu d'un récent sondage semble faire ressortir les intérêts économiques avant le fonctionnel et l'esthétisme, il est du devoir de nos élus de démontrer une vision d'avenir et de convaincre sa population du bien-fondé de ses choix. Ce n'est certainement pas avec le peu d'informations contenues dans le bulletin Horizon de juin 2010 que les citoyens peuvent faire un choix éclairé. Dans ce contexte, les résultats du sondage ne sont pas étonnants.

L'importance de ce projet mérite qu'on donne aux citoyens une pleine et entière connaissance des faits et des enjeux. Si l'appel à la communication répondu par le présent mémoire et le sondage sont des pas dans la bonne direction, ils sont, à mon avis, nettement insuffisants. Les élus se risqueront-ils à faire prendre une décision cruciale pour le développement de la municipalité basée uniquement sur



un sondage et quelques mémoires, et ce, au nom de tous les citoyens?

Je propose que la Ville mette en place des outils communicationnels bidirectionnels tels un forum où tous les citoyens seraient conviés (pas seulement ceux qui habitent dans la zone à proximité du boulevard), de l'information détaillée sur le site internet de la Ville et la possibilité de joindre par téléphone du personnel informé du dossier pouvant répondre aux questions et recueillir les suggestions et ceci AVANT le montage du projet et la présentation prévue aux citoyens.

### ***Des suggestions pour un projet pour l'avenir***

Je désire toutefois profiter de ce mémoire pour faire part de mes suggestions quant à ce qui devrait être intégré dans le projet. Dans le bulletin Horizon de juin 2010, quatre objectifs étaient posés.

1. Améliorer la sécurité des citoyens de tous les âges;
2. Favoriser l'accessibilité des secteurs isolés vers le centre-ville;
3. Ajouter l'embellissement, l'aménagement et la convivialité de cette artère;
4. Favoriser un milieu de vie agréable, dynamique et attrayant au cœur de la ville, au pied de la de montagne, dans le respect de l'environnement;

Dans les principaux aspects de la revitalisation, trois éléments ont également retenu mon attention:

1. La réduction des voies de circulation automobile au profit des piétons;
2. L'enfouissement des utilités publiques, s'il y a lieu;
3. Un carrefour giratoire à Grande-Allée.

L'amélioration de la sécurité des citoyens de tous les âges doit passer en effet par la réduction de la largeur des voies de circulation automobile au profit de trottoirs piétonniers et de pistes cyclables. Celles-ci se doivent d'être à sens unique de chaque côté de la voie, tel qu'il a été fait sur le chemin Ozias Leduc. Ce point a depuis longtemps été débattu au Conseil de ville. Je ne désire pas revenir sur les arguments apportés en faveur de cette configuration. Ce choix m'apparaît clairement comme étant celui permettant de minimiser les risques pour les cyclistes.

La vitesse permise de l'entrée à la sortie de Mont-Saint-Hilaire pourrait être limitée à 50KM, surtout si la largeur des voies de circulation est réduite. Considérant que le secteur EST (phase 2) est appelé à se développer (et donc créer davantage d'entrées et de sorties sur le boulevard), la limite de 50KM paraît souhaitable. Les passages piétonniers doivent être clairement identifiés sur la chaussée.

L'utilisation de pavé comme sur la rue Fortier serait une excellente idée. De plus, il serait souhaitable de séparer (virtuellement du moins) les traverses piétonnières des traverses pour cyclistes afin de minimiser les accrochages possibles entre piétons et cyclistes. Il faudra également penser à une identification claire des traverses piétonnières sur les voies cyclables pour les arrêts d'autobus qui ne



seraient pas situées à une intersection. Serait-il souhaitable même d'installer ces abribus sur le terreplein séparant la voie de circulation de la voie cyclable?

L'éclairage de rue se doit d'être performant et d'assurer une visibilité de tous les usagers (piéton, cyclistes et automobilistes).

Finalement, le carrefour giratoire doit absolument intégrer des accès faciles et sécuritaires pour les cyclistes et les piétons qui sont parfois oubliés (ou mal intégrés) dans ce genre d'ouvrage. Suivant cette idée, le carrefour giratoire est probablement un des moyens pour favoriser l'accessibilité des secteurs isolés vers le centre-ville, d'où l'importance d'un aménagement adéquat.

**L'embellissement, l'aménagement et la convivialité du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier ne peuvent se réaliser pleinement que par l'enfouissement des utilités publiques. Ce point est certainement un des principaux éléments qui a fait achopper le projet qui a été présenté en 2008. S'il est vrai que son coût est important, les bénéfices esthétiques sont inestimables.**

Si les coûts du développement des grands barrages hydro-électrique avaient été présentés bêtement en terme de hausse de taxe à la population, ils ne se seraient probablement jamais réalisés. Que serait le Québec d'aujourd'hui sans ceux-ci?

Je suis persuadé que si le choix inverse se présentait aujourd'hui, c'est-à-dire que les fils seraient déjà enfouis et que nous avons la possibilité des les sortir de terre afin d'économiser sur les coûts de réfection du boulevard, ce serait certainement bien plus que 55 % des gens qui s'y opposeraient. On regrette souvent les acquis lorsqu'on fait face à leur disparition.

Je convie les élus à laisser de côté leurs peurs de déplaire à la population et à faire preuve de leadership à convaincre les citoyens, par tous les moyens à leur disposition, sur les avantages de cette approche. L'histoire a démontré que les grandes idées sont souvent issues d'une forte opposition. Mais que d'éloges ont reçus les visionnaires qui ont osé.

Finalement, je suis très heureux de voir que l'environnement fait partie des objectifs fixés pour ce projet. Pour clore mon argumentaire au sujet de l'enfouissement des utilités publiques, comment favoriser un milieu de vie attrayant si l'on ne peut pleinement apprécier la magnifique vue sur cette montagne qui définit l'identité même de notre ville?

L'environnement est la valeur première que défend l'ACMSH depuis sa création. Voici pourquoi je crois que cette valeur devra faire partie intégrante que tous les menus détails du projet.

L'éclairage de rue devra respecter les plus hauts critères de réduction de la pollution lumineuse. Pourquoi ne pas en profiter pour utiliser des ampoules DEL qui consomment beaucoup moins d'énergie et qui ont une durée de vie nettement plus longue.



Remplacez les poubelles simples par des îlots de récupération multimatières. Suivant les objectifs de la *Politique québécoise sur la gestion des matières résiduelles 2010-2015*, même les matières organiques devront être collectées proprement.

Les supports à vélo devront être présents aux endroits les plus fréquentés, pour lesquels les commerces oublient ou ne désirent pas investir dans ce mobilier urbain.

Les bassins de rétention des eaux pluviales sont également un ajout très intéressant pour diminuer la pollution de la rivière Richelieu. Le traitement primaire de ces eaux n'est pas suffisant pour éliminer tous les résidus de calcaire et les sédiments qu'on y retrouve. De tels bassins réduisent d'autant l'apport en eau à l'usine de traitement des eaux usées ce qui en diminue les coûts d'opération à long terme.

En conclusion, j'aimerais revenir sur les perspectives à long terme de nos déplacements. Il est impératif de donner une place importante aux aménagements favorisant le transport actif. Autobus, futur taxibus, cyclistes et piétons seront les usagers de demain alors que la voiture pourrait devenir légende. Ne construisons pas notre boulevard pour elle (la voiture), mais bien pour nous, citoyens qui redécouvriront assurément les commerces de proximités que nous visiterons en vélo ou à pied dans ce monde de demain où nos déplacements longues distances se feront beaucoup moins nombreux. Dans ce contexte, le choix de ne pas enfouir les utilités publiques serait certainement décrété comme une des pires décisions historiques que la Ville ait pu prendre. Évitions ce « mal-être » de notre centre-ville et redonnons à notre boulevard principal la beauté qu'il mérite!



## Une opportunité à ne pas manquer

*Auteurs : Jean-François Gilbert et Nicole Grenon*

Comment croire, comme certains osent nous en convaincre, que Mont-Saint-Hilaire est un territoire enfermé sous une cloche de verre, un territoire dans lequel aucun projet d'amélioration de la qualité de vie urbaine/rurale/culturelle n'est possible, un territoire dans lequel le conseil de ville et ses hauts fonctionnaires sont condamnés à ne gérer que l'asphalte, l'égout et l'aqueduc... comme il y a 50 ans?

Le projet d'urbanisation du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier doit être perçu comme un projet structurant. Il doit être analysé par les citoyens dans une perspective plus large. Tout d'abord au niveau provincial; le gouvernement agit sur le développement municipal; entre autres par les mécanismes de protection des terres agricoles. Sur la Rive-Sud de Montréal, contrairement à la Rive-Nord, la grande qualité des terres exerce une forte pression sur l'optimisation du territoire zoné blanc. C'est un défi interpellant toutes les municipalités de la Montérégie. Au niveau supramunicipal, la CMM (Commission métropolitaine de Montréal) possède aussi des pouvoirs lui permettant d'exiger des orientations en matière de transport, de protection des parcs et plans d'eau et de densité d'occupation du sol. Ainsi, le développement domiciliaire des 30 dernières années à Mont-Saint-Hilaire est le résultat conjugué du fort taux de formation des ménages (démographie), de la croissance des pôles d'emplois (parcs industriels de la Rive Sud, centre-ville de Montréal, l'agroalimentaire à St-Hyacinthe) et des facteurs mentionnés précédemment. Plus récemment, la mise en service du train de banlieue a laissé la voie libre à la valorisation des terrains de l'ancienne raffinerie de sucre. On a ainsi créé le premier vrai TOD (Transit Oriented Development) au Québec et plusieurs municipalités de la région métropolitaine s'en sont inspiré par la suite.

Force est de constater que Mont-Saint-Hilaire n'est plus un village. Par contre, elle n'est pas une ville de banlieue ordinaire ni une ville-dortoir. Sa montagne, sa rivière, son patrimoine, sa pomoculture, et sa culture lui confèrent un caractère spécial nous obligeant à la traiter adéquatement. À cet égard, le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, cette route régionale de juridiction provinciale, ne doit surtout pas devenir un boulevard insipide qui ne ferait que reproduire des erreurs urbanistiques flagrantes commises dans les années 1960 et 1970 (boulevard Taschereau, boulevard St-Martin à Laval, boulevard Malhoney à Gatineau) qui conféraient alors aux automobiles le monopole des lieux!

On doit considérer les citoyens de Mont-Saint-Hilaire suffisamment intelligent pour que la ville ne soit pas forcée démocratiquement de faire les erreurs urbanistiques d'hier; c'est-à-dire d'être contrainte qu'à asphalté de nouveau le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier. Un projet limité à ne refaire que la chaussée serait une erreur, une horreur, une dilapidation des fonds publics, un rendez-vous manqué. J'ose croire que nos concitoyens veulent autre chose qu'un boulevard Taschereau. L'urbanisation du



boulevard Sir-Wilfrid-Laurier s'avère une belle opportunité pour consolider correctement une vocation « centre-ville » à une zone en ayant besoin, en s'assurant qu'elle (l'urbanisation) soit adaptée à nos besoins et nos valeurs. Le défi d'accommoder piétons, cyclistes et automobilistes se pose devant nous tous. Ce projet doit s'inscrire dans une vision à très long terme et plus globale que celle nous étant présentée pour le moment. Ce projet ne constitue pas uniquement une raison « d'habiller » le boulevard que nous tous utilisons. On doit le visualiser comme une opportunité pour améliorer notre qualité de vie, mettre en évidence nos valeurs, imposer des règles urbanistiques structurantes afin que collectivement nous ayons pour cette zone un sentiment d'appartenance fort.

Nous vivons à une époque où on attend de nos politiciens qu'ils soient visionnaires. Qu'ils puissent être créatifs. Préserver les perspectives sur la falaise Dieppe. En créer d'autres. Optimiser l'utilisation du sol par des normes d'implantation générant la construction de bâtisses s'intégrant parfaitement dans leur milieu et favorisant un accès plus facile pour les piétons. Créer des espaces afin d'y animer la vie urbaine. Orienter le développement immobilier le long du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier est un défi aussi important à relever que celui posé depuis la fin des années 1990 par l'aménagement résidentiel des zones du piémont. Réaliser un projet d'urbanisation structurant pour ce boulevard est la première étape pour rendre cet axe routier plus convivial pour tous, pour rendre la vie urbaine plus dynamique et pour sortir de l'image de ville-dortoir.

Les préoccupations d'avoir des taxes foncières plus élevées que pourrait générer ce projet doivent interpellier nos élus municipaux. Comment ont été calculées ces augmentations? A-t-on alloué une part suffisante des coûts aux propriétés riveraines? A-t-on projeté suffisamment de redéveloppements commerciaux dans le cadre de l'urbanisation de ce boulevard? Une analyse impartiale de la situation financière de la ville serait-elle nécessaire pour démontrer que l'endettement de la ville par rapport à son assiette fiscale actuelle et prévisible est moins préoccupant que plusieurs semblent l'insinuer? Le temps nécessaire pour réaliser une telle étude n'est probablement pas suffisant compte tenu du délai imposé pour profiter des fonds du MTQ dans ce projet. Par contre, une consultation sur internet du site suivant du Ministère des Affaires municipales [http://www.mamrot.gouv.qc.ca/finances/fina\\_info\\_prof\\_2009.asp](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/finances/fina_info_prof_2009.asp) pourrait peut-être être fort utile. Un tableau inséré ci-après met en relation le ratio d'endettement par personne avec la richesse foncière uniformisée par personne; le tout exprimé en pourcentage (colonne D). Des villes de notre région immédiate y sont listées. On remarquera que le pôle commercial fort de St-Bruno influence à la baisse ce pourcentage. L'âge moyen inférieur des infrastructures de Ste-Julie a aussi le même effet. Des villes de troisième couronne (situation géographique similaire à Mont-Saint-Hilaire) composent aussi l'échantillon des villes montrées au tableau.



Sommaire comparatif Profil Financier 2009				
A	B	C	D	E
Ville	Population	RFU/habitant	Dette à LT par habitant	D/C
<b>Mont Saint Hilaire</b>	<b>16 177</b>	<b>112 510 \$</b>	<b>2 535 \$</b>	<b>2,25%</b>
Chambly	23 463	83 856 \$	2 574 \$	3,07%
Beloil	19 447	85 669 \$	2 604 \$	3,04%
St Bruno	24 646	133 066 \$	2 346 \$	1,76%
Ste Julie	29 561	91 143 \$	1 622 \$	1,78%
St Basile-le-Grand	16 088	82 755 \$	2 479 \$	3,00%
Otterburn Park	8 550	78 777 \$	1 695 \$	2,15%
Saint Constant	24 452	74 363 \$	1 138 \$	1,53%
Blainville	48 821	97 038 \$	2 585 \$	2,66%
Mascouche	35 755	83 904 \$	3 019 \$	3,60%
L'Assomption	17 571	76 805 \$	2 594 \$	3,38%
Deux Montagnes	17 456	67 891 \$	2 579 \$	3,80%
<b>Moyennes</b>	<b>23 499</b>	<b>88 981</b>	<b>2 314</b>	<b>2,67%</b>
<i>RFU: Richesse Foncière Uniformisée</i>				

De plus, ceux qui sont d'opinion que rien n'est fait pour améliorer le transport à Mont-Saint-Hilaire ne doivent pas vivre dans la même ville que d'autres. On a qu'à penser à la réfection du pont Jordi-Bonet, à la construction du boulevard de la Gare, aux autobus desservant les citoyens de toute la ville (sauf quelques voisinages encore mal desservis) utilisant le train de banlieue pour s'en convaincre. Quant aux voies cyclables sur Ozias Leduc, elles ne me semblent pas boudées par les cyclistes et piétons, au contraire.

Ceux qui nous gouvernent ont le défi de développer une culture du consensus et d'avoir de la vision, sinon le style de développement qu'on aurait pour le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier risque d'être un autre rendez-vous manqué, ressemblant aux erreurs urbanistiques mentionnées plus haut. Est-ce que les citoyens préfèrent un rendez-vous manqué? Est-ce que Mont-Saint-Hilaire est une ville de banlieue comme bien d'autres; ne méritant qu'un boulevard sans âme, sans animation? J'ose croire que non. Alors, sautons sur l'occasion et intéressons-nous tous à ce projet afin que la meilleure décision soit prise pour tous.