

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.

LA PRÉSIDENTE :

1105

Vous avez un chronomètre, très bien. Assurez-vous de parler tout près du micro...

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1110

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1115

... pour qu'on vous entende bien. Et encore une fois, je répète, puisque vous étiez là, mais quand même : on a lu le document que vous avez soumis. Alors, nous vous écoutons.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1120

Oui, bien, d'ailleurs, la présentation va... Oupelaï. Excusez. Excusez, monsieur le technicien. Ce n'est pas dans le temps. Les flèches ne fonctionnent pas. Ah! Parfait. Bon. Comme on dit, c'est reparti. Voilà. Bon, donc, on y va.

1125

Premièrement, nous appuyons fortement l'adoption du PPU. Je pense qu'il faut... tous mes collègues avant, c'était clair qu'ils l'appuyaient, mais je pense que ça vaut la peine de dire à quel point on a été comme estomaqués de remarquer la différence entre ce qu'il y avait comme projet il y a quatre ans puis... Et, en fait, c'est même, je dirais, la preuve de la pertinence et de l'efficacité d'une institution comme l'OCPM et le reste du... le fait d'avoir été même plus loin dans le processus participatif entre les deux consultations de l'OCPM.

1130

Bon. Donc, à cet égard-là, on n'a pas nommé tous les gains parce que, justement, l'accent a été mis sur qu'est-ce qu'on pouvait encore améliorer. Donc... Puis c'est pour ça que je passe quand même très vite sur celle-ci, mais juste comme exemple, en termes d'espaces verts, c'est significatif, qu'est-ce qui est amené.

1135 Souvent, on parlait de Griffintown, on avait oublié une école : bien, là, on a un centre sportif puis une école qui sont déjà prévus. Est-ce que c'est suffisant, c'est à voir, mais on a fait déjà beaucoup, beaucoup de pas dans la bonne direction.

1140 Puis patrimoine industriel, je n'en parle pas, mais juste pour dire qu'on appuie justement tout ce qui a été fait comme efforts dans ce sens-là.

Bon. J'ai plein de recommandations. Ça, vous les avez, je ne vais pas les relire.

1145 On a rajouté une, par contre, ici, qui va être, pour laquelle j'ai mis une diapo spécifique. Le premier, la recommandation, c'est que s'il y a une lacune dans le projet de PPU, c'est de rester avec le terme de mode transport structurant sans oser le nommer.

1150 Je vais m'oser à une allégorie : c'est comme si, pendant deux ans, on disait qu'on a besoin d'un vaccin, mais que parce qu'il y a des antivaccins, personne n'ose prononcer le mot. Imaginez où on serait aujourd'hui si personne n'avait eu le courage de dire « c'est un vaccin que ça prend ».

1155 Mais là, c'est un tramway que ça prend. Et c'est clair, et ça, ce n'est pas pour rien, c'est que, bon, j'enseigne au département d'études urbaines de l'UQAM, notamment la planification des transports. Il y a le principe, au bon endroit, que monsieur Gagnon va élaborer davantage, mais c'est le mode qui correspond exactement au besoin qui est là.

1160 Et l'autre élément, tous les travaux, notamment, de Jeffrey Kenworthy, chercheur international, ont montré que c'est le transport sur rails qui est structurant ; jamais, jamais le transport par autobus.

1160 Et là, ça m'amène, il y a un correctif, quand même, à faire par rapport au PPU, où c'était basé... je pense que c'est le plan d'aménagement qui utilisait la règle du 500 mètres. C'était une erreur à l'époque, ça avait été fait en considérant un tramway comme si c'était le retour des tramways du passé qui étaient pris dans le trafic automobile, donc on n'avait pas considéré le

1165 tramway au-dessus d'une automobile, et c'est complètement dépassé par tout ce qui se fait actuellement.

Et je donne deux exemples. L'étude pour le tramway Côte-des-Neiges utilisait 750 mètres de traction modale, et Québec, donc, a un tramway qui a fait tout le processus et qui est maintenant en phase de construction, c'est 800 mètres qui sont utilisés. Donc, notre recommandation, c'est
1170 d'utiliser, pour la norme de stationnement, les normes maximales, utiliser 750 mètres d'une future ligne de tramway.

Et là, c'est le deuxième constat. Je dis « d'une future ligne » : l'arrondissement de Saint-Laurent – là, je donne de l'existant – l'arrondissement de Saint-Laurent, dans sa réglementation,
1175 réduit les exigences de stationnement à proximité d'une future station de métro projetée.

Et on peut s'entendre que le tramway de Lachine, où on a actuellement 20 000 000 qui ont été accordés par le gouvernement pour les études de faisabilité et 800 000 000 mis de côté, est plus en avance que le prolongement de la ligne de métro.

1180 Donc, si l'arrondissement de Saint-Laurent considère que c'est justifié, et c'est justifié dans le sens que si on fait un quartier comme s'il n'y avait pas de tramway ou pas de métro, puis qu'après, on en met un, bien, désolé, on a manqué notre coup pour l'aménagement.

1185 Donc, si on a une bonne raison de penser que ça s'en vient, bien, on planifie pour sa venue, et en planifiant pour sa venue, il va venir. C'est la cohérence dans la planification.

Et il faut distinguer l'aire de redéveloppement. Donc, il y a l'aire... la tractation modale, c'est de combien les gens sont prêts à marcher pour se rendre jusqu'au mode de transport, alors que
1190 l'aire de redéveloppement, c'est... on parle de 500 mètres dans ce cas-ci pour un TOD comme ça.

Ça veut dire qu'une station de tramway, on peut, de façon raisonnable, considérer qu'il y a un 500 mètres autour, que là, ça peut se redéveloppement de façon très, très dense. Donc, le

1195

promoteur va être moins intéressé à 700, à 800 mètres, investir, et ça, ça va avec aussi le deuxième enjeu où je peux compléter peut-être un collègue avant, donc la nécessité d'avoir une station au sud, parce qu'il est grand, l'écoquartier.

1200

Si vous êtes collé sur le canal de Lachine, vous commencez à être loin de la rue Victoria. Si vous avez une deuxième station de planifiée, même si elle arrivait un peu plus tard que la première, mais que c'est déjà pensé dans la conception, le message est très, très clair : toute la conception est faite en fonction d'un accès au tramway.

1205

La façon dont elle pourrait passer, c'est tout simplement la piste cyclable qui est prévue à l'est de la Dominion Bridge, tout simplement. Donc, il y avait la piste principale, ça serait là que ça serait logique. On n'a pas mis de photo spécifique là-dessus, on faisait court, mais un tram, ça prend beaucoup moins d'espace que même une voiture. J'ai des photos que j'ai pris en Europe où c'est incroyable comment ça peut être étroit pour passer une ligne.

1210

Donc, le transport de marchandises, on en a parlé, ça doit être prévu et intégré, donc planifié qu'il y aurait au moins un mini-hub, peut-être plus, donc un mini-centre de distribution des colis qui ferait en sorte que tous les colis à l'intérieur... et quand je dis « à l'intérieur », c'est l'écoquartier, mais on comprend que c'est un service qui va pouvoir desservir tous les quartiers environnants, de Saint-Pierre jusqu'à la 32^e Avenue.

1215

Donc, le concept d'en-lieu de stationnement, ça a été bien expliqué par mon prédécesseur. Je passe vite. On vient de sauver quelques secondes.

1220

Et une recommandation, donc on appelle ça du *just on time*, vous avez reçu une feuille tout à l'heure. On avait fait une demande à Mobilité électrique Canada il y a quelques jours, mais avec des vacances, la réponse m'est arrivée cet après-midi.

Donc, la question, c'était aux experts en véhicules électriques : qu'est-ce que vous recommandez? Et ils sont très, très, très clairs : pour le stationnement résidentiel, c'est 100 % des

1225

cases de stationnement qui doivent être prêts pour la recharge. Et « prêts pour la recharge », ils le précisent bien, c'est d'avoir le système de filage électrique qui fait en sorte que ça ne sera pas coûteux, rajouter des bandes de recharge après.

1230

On ne dit pas d'avoir des bornes tout de suite, mais il faut prévoir tout de suite le prêt-à-la-recharge à 100 % pour le résidentiel et... puis comme on parle vraiment d'un écoquartier modèle, j'irais dans le 40 et le 20 % pour les espaces de travail dans le maximum de leur scénario.

LA PRÉSIDENTE :

1235

Votre chronomètre vous dit qu'il vous reste une minute.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1240

Pourtant, j'ai 8 minutes et 8 secondes. Je l'ai repris quand on avait changé le... de toute façon, on avance bien.

1245

Le seuil de performance zéro émission que l'arrondissement l'applique rapidement... en fait, ça serait très triste d'avoir quelques bâtiments qui se construisent au gaz naturel dans la prochaine année, juste avant que... puis je parle en dehors, pas juste dans l'écoquartier.

1250

J'ai une diapo que je n'ai pas mise, mais que j'aurais appelée « Les écoquartiers de Lachine ». C'est qu'il ne faut pas faire juste un écoquartier modèle et laisser se faire la même façon à quelques coins de rue.

Donc, il faut que ça devienne une façon de faire le développement qui s'applique partout, et notamment avec les réseaux thermiques urbains dont on a parlé.

Et pour terminer, ça va prendre un processus d'évaluation en continu. Si on avait voulu se faire certifier avec le programme américain puis avec le programme français – EcoDistricts étant le

1255

programme américain, mais nord-américain, en passant –, la qualité de l'écoquartier de Lachine-Est aurait fait qu'il serait capable d'être certifié dans les deux programmes.

1260

Par contre, il aurait été inadmissible tout simplement parce qu'on n'a pas adopté des objectifs en début de parcours quand les gens se rencontraient. Donc, c'est quand même intéressant de ce point-là.

1265

Dorénavant... tout le projet est parfait dans le processus, mais il manque juste d'intégrer des objectifs, et là, à ce stade-ci, ça serait question de voir, puisqu'on va créer une charte montréalaise en prenant l'expérience des écoquartiers, ici, Louvain-Est et d'autres, on a regardé qu'est-ce qui se passe ailleurs, et notamment au niveau de la démarche et des quatre étapes, on recommande le label français.

1270

Par contre, au niveau de la grille, nous sommes Nord-Américains, donc la grille française, c'est plusieurs pages pour pouvoir voir un ensemble de listes de mesures. La grille américaine, c'est l'équité, la résilience, la protection du climat face à la place, la prospérité, la santé, connectivité, infrastructures vivantes et les ressources.

1275

Et toutes les mesures découlent, ça fait des tableaux, c'est très synthétique, donc on aurait intérêt à ne pas délaissier nos... ce que... En passant, c'est un monsieur de Vancouver qui a créé la grille à appliquer aux États-Unis ainsi qu'à Vancouver et Toronto.

1280

Donc, ça, c'est juste des exemples pour dire qu'elle a l'avantage de montrer aussi l'impact sur l'équité, l'impact de chacune des mesures, ce qu'on ne fait pas dans la grille française.

Voilà. C'est terminé.

LA PRÉSIDENTE :

1285

Bien. Merci beaucoup. Juste une question sur la certification, justement. Je ne l'avais pas prévue, mais vous avez dit « oui, mais ce ne serait pas nécessairement certifié parce que les objectifs n'ont pas été intégrés dès le début ». Mais le PPU n'est pas encore approuvé, donc c'est toujours le temps?

1290

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Bien, en théorie. En pratique, c'est que les deux programmes de certification, ils demandent... quand les groupes font, justement, le processus de concertation, que les gens définissent des objectifs.

1295

Puis le côté merveilleux, bon, il y a des gens qui ont eu peur, peut-être, comme c'était novateur, d'adopter tout de suite des objectifs puis se sentir contraints, mais les programmes de certification, autant français qu'américain, vous êtes libre d'adopter les objectifs que vous voulez, en autant que vous respectez un ensemble d'enjeux.

1300

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Je comprends.

1305

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Mais il faut le faire au début de processus. Pas quand c'est autorisé, le projet.

1310

LA PRÉSIDENTE :

Là, il est trop tard?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1315

Bien, en théorie, peut-être que si on bougeait très vite puis qu'on disait qu'on adopte des objectifs, ça serait possible.

1320

J'avais déjà dit à certains moments que ça aurait été peut-être très cool, pardonnez l'expression, de se faire certifier avec les deux programmes et de savoir, comme ville, qu'est-ce qu'on trouve de bon et de mauvais à chacun en ayant fait la démarche.

1325

Mais ça, on a décidé que c'était peut-être complexe. Bon, bien, on peut... ça sera maintenant de prendre les informations qu'on a sur les programmes pour essayer de faire la meilleure charte montréalaise.

LA PRÉSIDENTE :

1330

Alors, j'ai une...

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Oui.

1335

LA PRÉSIDENTE :

1340

Une question puisque les autres, vous avez déjà répondu aux autres questions que j'avais. Votre objectif numéro 19, votre recommandation numéro 19 : « *Rendre la gare du Canal permanente et en fait un pôle intermodal.* » Mais la gare du Canal, il n'y a rien de sûr avec cette gare-là, hein ? C'est Exo, c'est une gare temporaire, le rail appartient au CP, donc il n'y a absolument rien de sûr. Qu'est-ce qu'on fait dans ce cas-là?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1345

Un, j'ai bien précisé que la colonne vertébrale, c'est le tramway.

LA PRÉSIDENTE :

1350

Oui.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1355

Par contre, c'est un gros plus. Ça dépend aussi du scénario. Ça a été mentionné par un prédécesseur, la ligne vers Lionel-Groulx, mais les études qui ont été commandées, donc par le RTM, ça comprend un scénario vers Angrignon, un scénario vers Lionel-Groulx puis un scénario vers le métro Vendôme.

1360

Nous considérons, dans notre analyse, que Vendôme et Lionel-Groulx seraient les meilleures options pour la ligne directe en ayant Angrignon non pas comme une alternative, mais comme une antenne complémentaire pour faire un réseau en Y, où la fourche serait l'écoquartier et le futur centre sportif communautaire qui serait maintenant régional.

1365

Donc, dans cette perspective-là, la ligne vers Lasalle permet de rapprocher une station, à ce moment-là, du côté sud de l'écoquartier, un peu plus à l'est, et ça permet de se rapprocher de la gare du Canal, donc de faire une interconnexion.

1370

Il faut penser à ce moment-là que quelqu'un qui habite sur la Rive-Sud pourrait venir travailler au parc industriel de Lachine. Il faut penser à long terme, qu'on crée un réseau interconnecté.

En termes de ligne, si c'est le tramway vers Vendôme qui est choisi, la pertinence d'avoir, à ce moment-là, le train vers Vendôme vient de diminuer. Si c'est le tramway vers Lionel-Groulx, à

1375 ce moment-là, le train vers Vendôme devient un complément. Puis ça, ça pourra être choisi ultérieurement à ce stade-ci, par rapport à ce stade-ci.

LA PRÉSIDENTE :

1380 Mais on n'a aucune certitude en ce qui a trait à la pérennisation de la gare du Canal ni à la possibilité d'utiliser les voies ferrées du Canadien Pacifique.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1385 Bien, c'est pour ça que je dis qu'une des demandes, c'est d'avoir des engagements de ces acteurs-là vers une certaine pérennité, qu'ils puissent dire « on s'entend que pour un certain temps déjà, on va le maintenir ». Et quand je dis « pérennité », bien, ça veut dire que probablement qu'il va falloir réaménager. Parce que là, c'est aménagé de façon très temporaire, il n'y a aucun accès universel, par exemple, puis vous n'allez pas mettre un ascenseur sur quelque chose qui est temporaire.

1390

LA PRÉSIDENTE :

Et s'il n'y a pas d'entente?

1395 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

1400 S'il n'y a pas d'entente, c'est un... je disais que c'est un plus, le train, mais le tramway va amener un gain immensément, incomparablement plus grand. On parle de 30... pour Québec, c'est 30 % de hausse, l'utilisation de transport collectif à court terme, 50 % à long terme. Le train, c'est marginal comparé à ça.

LA PRÉSIDENTE :

1405

Bien.
– Arlindo.

LE COMMISSAIRE :

1410

J'imagine que vous n'avez pas eu le temps d'en parler, mais j'aimerais vous poser une question sur la recommandation 14 qui m'a interpellé.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1415

Redites-moi laquelle.

LE COMMISSAIRE :

1420

14.

LA PRÉSIDENTE :

1425

« Développer un contrat d'écocitoyens... »

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1430

Ah! Oui.

LE COMMISSAIRE :

1435

Probablement pour déformation professionnelle, ça m'a interpellé. Donc, un contrat d'écocitoyens, que vous appelez, contrat d'écocitoyens pour les futurs résidents. Est-ce que vous pouvez nous dire un peu...

1440

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Oui. En fait, c'est déjà appliqué.

LE COMMISSAIRE :

1445

... ça serait quoi, le contenu, le contenu de ce contrat, quelle valeur qu'il aurait, ça serait contraignant ou c'est juste incitatif ou pédagogique? Ça dit quoi, ce contrat?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1450

Je pense que vous avez les bons termes. Dans le sens que c'est plus... bien, c'est incitatif-pédagogique, mais ça pourrait être associé à des bénéfices.

1455

En passant, c'est appliqué en France, c'est appliqué maintenant dans le nouvel écoquartier de Tivoli, à Bruxelles, le premier écoquartier belge. Donc, les citoyens ont un contrat.

1460

Je vais donner un parallèle : il y a plusieurs années, j'avais eu un logement... quand j'ai commencé ma vie comme jeune étudiant, j'ai été dans une coopérative d'habitation. Et dans une COOP d'habitation, on ne fait pas juste te donner la clé parce que tu as le logement : tu signes un contrat où on te dit c'est quoi, faire attention aux autres personnes, certains nombres de règles associées à ce que c'était à l'époque, tout simplement, mais là, ils vont un peu plus loin que le contrat d'écocitoyen, et ça pourrait même être envisagé ultérieurement d'avoir, par exemple, ceux qui s'engagent... Parce que, par exemple, ceux qui font du composte, il y a des

1465 villes, maintenant, qui vont donner un rabais de taxes municipales parce que vous avez fait un compostage à la maison.

Je donne un exemple, mais les citoyens qui adhèrent à un ensemble de mesures, on pourrait dire « tant que vous maintenez votre engagement, vous avez un petit crédit sur votre taxe municipale ». Donc, à ce moment-là.

1470 Ça n'empêche pas quelqu'un qui ne voudrait rien savoir serait libre, mais vous avez à la fois un effet d'éducation, et en même temps, vous pouvez jumeler ça à un effet incitatif.

1475 On commencerait par l'écoquartier parce que c'est beaucoup plus facile repenser la ville autrement dans un nouveau développement, mais le concept après pourrait même être étendu de façon volontaire après, à l'ensemble de l'arrondissement.

LE COMMISSAIRE :

1480 Et c'est qui, qui ferait signer ce contrat-là? Comment est-ce que...

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1485 Vous m'emmenez effectivement à un élément qu'on avait omis de mettre, mais en France, il y a une personne qui est là pour accueillir les gens qui rentrent dans l'écoquartier et pour les informer. Ils ont un terme pour ça que j'ai oublié, mais il y a un rôle pour quelqu'un qui vient accueillir et intégrer dans l'écoquartier les nouveaux arrivants.

1490 À ce moment-là, pour l'ampleur du projet puis l'ampleur du financement qui est mis, je pense que ça va être gérable de faire en sorte qu'autant, il y a toujours un bureau de projet pour voir les projets, autant il y aurait quelqu'un qui vient accueillir chaque nouvelle famille pour dire « voici, vous êtes dans un écoquartier ».

LE COMMISSAIRE :

1495

O.K. Donc, ce serait une sorte de contrat moral.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1500

Oui. Puis comme j'ai dit, qui pourrait amener aussi à certaines récompenses.

LE COMMISSAIRE :

1505

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

Alors...

1510

LE COMMISSAIRE :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1515

Luba.

LA COMMISSAIRE :

1520

Je vais commencer avec ma première question, on va voir si on a le temps. Dans votre recommandation 18, que vous dites : « *Accepter des hausses importantes des hauteurs permises [...]* » C'est controversé un peu. Nous avons d'autres qui nous disent qu'il faut intégrer

l'écoquartier dans le quartier existant. Peut-être vous pourriez expliquer pourquoi vous avez cette recommandation.

1525

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

En fait, votre affirmation est clé quand vous avez dit qu'il faut l'intégrer dans le quartier existant. Et là-dessus, on trouve que le PPU, la Ville a fait ses devoirs dans le sens où ce qu'il faut éviter à tout prix, j'ai vu des exemples, par exemple, à Toronto, où il y avait une tour de l'autre... qui a été construite de l'autre côté d'un duplex, une rangée de duplex. C'est ces ruptures d'échelles qu'il faut éviter à tout prix.

1530

Le fait d'avoir amené une progression, c'est très bien. Peut-être ce qu'il manque, que la Ville devrait commencer à regarder davantage, puis ça, on n'a pas pu élaborer beaucoup, c'est le *Mid-Rise Building Code* de Toronto, qui encadre la construction des édifices en mi-hauteur. Pas les gratte-ciels, mais autour d'une dizaine d'étages comme ça, comme exactement ce qu'on a comme situation pour Lachine-Est, et faire en sorte que, par exemple, mais dans les scénarios qu'ils semblent montrer, il y a un effort, mais il faut être sûr que ça soit fait.

1535

1540

C'est-à-dire, par exemple, vous avez trois, quatre étages en façade, et après, vous avez une marge de recul avec une belle terrasse et vous avez d'autres étages, mais qui fait un effet de pyramide, mais qui réduit l'effet d'écrasement quand vous êtes piéton en avant.

1545

Donc, ce qu'il faut éviter, c'est une tour uniforme de 12 étages, 15 étages, sur le bord de l'eau, collée, sans marge.

Donc, la conception, il y a déjà un effort dans ce qu'on voit dans le plan, mais de regarder ce qui s'est fait à Toronto, où il y a un code beaucoup plus avancé... Puis ce qui manque comme outil à la Ville de Montréal, c'est le *form-based code*.

1550

Donc, tous les plans sont faits presque en deux dimensions. C'est de faire la planification en trois dimensions, et pas besoin d'aller chercher dans des grandes villes : la ville de Laprairie l'a fait, Laval commence à le faire.

1555

LA COMMISSAIRE :

Simplement pour préciser. Est-ce que c'est surtout... vous voulez plus de hauteur, vous en faites mention, c'est pour augmenter le nombre de logements sociaux avant tout ou bien c'est plutôt la forme urbaine ou...?

1560

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Bien, en fait, c'est qu'on est conscients qu'il va y avoir des protestations face à la hauteur de certains bâtiments.

1565

Et là, on amène, bon, deux... trois enjeux, c'est-à-dire la forme pour réduire l'impact; deuxième enjeu associé, oui, il y a la règle du 20-20-20 pour les logements sociaux, mais si on autorise beaucoup plus de hauteur que ce qui était habituel, bien, ça serait intéressant que la Ville réussisse à négocier un petit peu plus.

1570

Si on peut se rendre à 25 % de logements sociaux, ça serait bien. Donc, si on peut associer certains logements en hauteur où on augmente davantage à un bénéfice, bon, pour des familles moins favorisées, je pense que c'est un plus à aller chercher.

1575

Il y a un petit détail que personne n'a mentionné : pour les expériences que j'ai vécues en visitant, je peux vous dire que ça va être un site, maintenant, qui va être visité.

1580

Et il y a un intérêt exceptionnel à pouvoir avoir une place en hauteur pour voir et pour les gens qui disent « j'accepte d'avoir quelque chose en hauteur », bien, vous allez... on s'assure qu'il y ait des promontoires ouverts au public. Peut-être qu'il y en a un... j'ai parlé de deux, O.K.,

il faut toujours être plus prudent puis avoir deux angles différents, c'est intéressant. Il y en a un qui pourrait être avec un restaurant, et l'autre, juste un promontoire.

1585 Et ça, dire au grand public « vous allez avoir accès, vous allez profiter d'une vue fantastique ».

LA COMMISSAIRE :

1590 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1595 Alors, nous allons conclure ici. Merci beaucoup. Vous reconnaîtrez que j'ai été généreuse, quand même, hein, avec le temps pour vous.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1600 C'est extrêmement apprécié.

LA PRÉSIDENTE :

1605 Merci. Merci infiniment d'être venu discuter avec nous et je vous souhaite une bonne fin de journée.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1610 Merci beaucoup.